

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
1.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
2.	2013-GC-40	Divers <i>Verschiedenes</i>	Assermentation <i>Vereidigung</i>				
3.	2021-DEE-9	Décret <i>Dekret</i>	Décret relatif au transfert de propriété des sites industriels AgriCo à St-Aubin, La Maillarde à Romont (y.c. le terrain de Cramos SA) et Pré-aux-Moines à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire à l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF) <i>Dekret über die Eigentumsübertragung der Industriearale AgriCo in St-Aubin, La Maillarde in Romont und Pré-aux-Moines in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) und ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital</i>	Entrée en matière, 1re et 2e lectures <i>Eintreten, 1. und 2. Lesungen</i>	Peter Wüthrich Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i>  Olivier Curty Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I
4.	2021-DAEC-126	Loi <i>Gesetz</i>	Loi sur la mobilité (LMob) <i>Mobilitätsgesetz (MobG)</i>	Entrée en matière, 1re lecture <i>Eintreten, 1. Lesung</i>	Hubert Dafflon Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i>  Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I

N°	Signature <i>Signatur</i>	Genre <i>Typ</i>	Affaire <i>Geschäft</i>	Traitement <i>Behandlung</i>	Personnes <i>Personen</i>	Remarques <i>Bemerkungen</i>	Cat. <i>Kat.</i>
5.	2021-DFIN-44	Rapport <i>Bericht</i>	Accessibilité sans barrière des sites web – Analyse et comblement des lacunes (Rapport sur postulat 2021-GC-47) <i>Digitale Barrierefreiheit - Lücken erfassen und füllen (Bericht zum Postulat 2021-GC-47)</i>	Discussion <i>Diskussion</i>	Georges Godel Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		



## Message 2021-DEE-9

31 août 2021

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif au transfert de propriété des sites industriels AgriCo à St-Aubin, La Maillarde à Romont et Pré-aux-Moines à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF)

Nous avons l'honneur de vous soumettre le message accompagnant le projet de décret relatif au transfert de propriété des sites industriels (SI) *AgriCo* à St-Aubin, *La Maillarde* à Romont et *Pré-aux-Moines* à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ci-après: ECPF ou l'Etablissement).

Conformément à l'art. 48 al. 1 de la loi du 18 octobre 2019 sur la politique foncière active (LPFA; RSF 900.2), la propriété des SI, acquis par le biais du Fonds de politique foncière active (Fonds PFA; ci-après: le Fonds) est transférée à l'ECPF, dans le délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la LPFA. Ce transfert est réalisé à la valeur d'acquisition des

immeubles, pour une valeur totale de **37 000 299** francs, sous forme de dotation en nature (prêt et fonds propres).

Ce transfert de propriété est accompagné d'une dotation en capital complémentaire de **4 millions** de francs, par le biais du Fonds, pour couvrir les excédents de charge de l'Etablissement (frais de fonctionnement de l'ECPF et d'exploitation des sites), en tenant compte des revenus des sites, d'ici à sa rentabilité financière annoncée pour 2029.

Ainsi, l'ECPF sera-t-il pleinement opérationnel, au centre des trois politiques sectorielles que sont la politique de promotion économique, la politique territoriale et la politique fiscale, avec comme objectif la création de valeur ajoutée et d'emplois dans le canton de Fribourg.

Le présent message s'articule comme suit:

<b>1. Préambule</b>	<b>2</b>
1.1. Contexte historique	2
1.2. Achats des sites industriels Tetra Pak et Elanco	2
1.3. Création du Fonds de politique foncière active (Fonds PFA)	3
1.4. Adoption de la Loi sur la politique foncière active (LPFA)	3
<b>2. Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF)</b>	<b>3</b>
2.1. Mandat périodique de prestations	3
2.2. Objectifs stratégiques et missions	4
2.3. Stratégies et plans financiers	4
2.3.1. Stratégies	4
2.3.2. Plan financier	5
2.4. Organisation financière	6
2.4.1. Fonctionnement de l'ECPF et exploitation des sites	6
2.4.2. Investissements	6
2.4.3. Rémunération de l'Etat	6
2.4.4. Compétences financières	7
2.4.5. Flux financiers	7
2.5. Budget 2020–2021	7
2.6. Etat actuel du Fonds PFA	8
2.6.1. Prélèvement – investissements	8
2.6.2. Ressources – ventes	8

<b>3. Transfert de propriété et dotation en capital</b>	<b>8</b>
3.1. Transfert de propriété (dotation en nature)	9
3.1.1. Situation de base	9
3.1.2. Valorisation des immeubles transférés	9
3.1.3. Fiscalité et comptabilité	9
3.1.4. Crédit(s) d'investissement	10
3.2. Dotation en capital	10
3.3. Référendum	10

---

<b>4. Conclusions</b>	<b>11</b>
-----------------------	-----------

## 1. Préambule

### 1.1. Contexte historique

La thématique de la **politique foncière active cantonale** s'inscrit dans un contexte où le canton de Fribourg souffre d'un manque de terrains adaptés pour de nouvelles activités économiques ou pour l'extension des activités existantes. Si elle occupe la scène politique depuis de nombreuses années, elle a d'abord été une politique d'opportunités avec l'achat du site industriel Cardinal de Fribourg en 2011 puis celui de Tetra Pak à Romont en 2016 et enfin d'Elanco à St-Aubin et Marly en 2017. Ces achats ont été accompagnés de la création d'un fonds (Fonds PFA) puis de l'adoption d'une loi (LPFA), tous deux dits «de politique foncière active». Afin de mettre en œuvre efficacement sa politique foncière active, l'Etat a décidé, par le biais de cette loi, de se doter d'une nouvelle entité autonome de droit public appelée «Etablissement cantonal de promotion foncière» (ECPF).

Ainsi, en un peu plus de 10 ans, l'Etat s'est doté des propriétés foncières (ci-après: chiff. 1.2) puis des instruments financiers (chiff. 1.3), légaux (chiff. 1.4) et opérationnels (chiff. 2) lui permettant de mener à bien sa politique foncière active afin d'orienter et de favoriser l'implantation, l'extension ou la poursuite d'activités économiques répondant à la stratégie cantonale de promotion économique.

Le transfert de propriété et la dotation en capital, objet du présent message, constituent ainsi la quatrième étape de la politique foncière active du canton.

Il importe à ce stade de rappeler que le site Cardinal de Fribourg, nouvellement blueFACTORY, ne fait pas l'objet du présent décret. Ce site a été acquis en copropriété avec la Ville de Fribourg (décret du 9 juin 2011; message n°246 du 9 mai 2011). Il est géré par blueFACTORY Fribourg-Freiburg SA (BFF SA), une société anonyme qui a bénéficié en 2016 d'une aide financière (*Message 2016-DEE-15*). En 2021, une demande de recapitalisation (*Message 2019-DEE-25*) a fait l'objet d'une votation populaire puis d'un recours.

### 1.2. Achats des sites industriels Tetra Pak et Elanco

#### Site industriel Tetra Pak, nouvellement La Maillarde, Romont

Le 4 novembre 2016, le Grand Conseil approuve l'acquisition des immeubles articles 767 et 785 de la commune de Romont, soit le site industriel Tetra Pak, dans la zone industrielle (ZI) de *La Maillarde*, pour un coût total de **22 020 000** francs dont **1 million** pour les excédents de charges d'exploitation initiale du site (*Message 2016-DEE-29*).

Conformément au décret (*ROF 2016\_146*), les coûts d'exploitation sont portés au budget de fonctionnement de l'Etat (art. 4) de même que le crédit de paiement sous la rubrique BATI – 3850/5040.001 «Achats d'immeubles» (art. 5). Ces immeubles étant considérés comme du patrimoine administratif, les dépenses nécessaires à leur achat sont activées au bilan de l'Etat et amorties conformément à l'art. 27 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE; RSF 610.1).

#### Sites industriels Elanco, nouvellement AgriCo, St-Aubin et Marly

Le 23 mars 2017, le Grand Conseil approuve l'acquisition des immeubles articles 1252, 1254, 1255 et 1256 de la commune de Marly, 213, 333, 339, 344 et 345 de la commune de St-Aubin et 3027 de la commune d'Avenches, soit le site industriel Elanco, pour un coût total de **23 070 000** francs dont 13 126 700 francs pour les terrains en zone d'activités (ZA) à St-Aubin et **3 millions** pour les excédents de charges d'exploitation et d'entretien initiales (*Message 2017-DAEC-6*).

Conformément au décret (*ROF 2018\_028*), les coûts d'exploitation et d'entretien sont portés au budget de fonctionnement de l'Etat (art. 4) de même que le crédit de paiement sous la rubrique BATI – 3850/5040.001 «Achats d'immeubles» (art. 5). Sur le modèle du premier achat, ces immeubles sont considérés comme du patrimoine administratif et les dépenses nécessaires à leur achat activées au bilan de l'Etat et amorties conformément à l'art. 27 LFE.

Soumis au référendum financier facultatif, aucun de ces deux achats n'a fait l'objet d'une votation populaire.

### 1.3. Création du Fonds de politique foncière active (Fonds PFA)

Le 18 mai 2017, en réponse à la motion des députés Laurent Thévoz et Jacques Vial concernant le financement cantonal de la politique foncière active dans la zone d'activité (ZA) d'importante cantonale (*Mo 2016-GC-79*), le Grand Conseil décide de modifier la LFE et d'y introduire un nouveau fonds, le Fonds cantonal de politique foncière active (42<sup>a</sup><sup>er</sup> LFE; *Message 2017-DFIN-20*). Doté de 100 millions de francs (al. 1), ce fonds est destiné à financer ou préfinancer des acquisitions d'immeubles, ainsi qu'à financer la gestion initiale et la mise en valeur de ces objets, dans un but de politique foncière active (al. 3), les modalités de fonctionnement dudit fonds devant être réglées dans une loi spécifique (al. 4).

Dans son message, le Conseil d'Etat propose «de procéder en parallèle aux opérations comptables nécessaires pour la constitution du Fonds dans le cadre du bouclage des comptes 2016 de l'Etat, ce qui permettra de pouvoir disposer des moyens financiers en question dès 2017. Les informations nécessaires à ce sujet seront fournies dans le cadre du message sur les comptes 2016. En procédant de la sorte, le financement de l'achat du site «Tetra Pak» à Romont et, en cas d'accord du Grand Conseil, des sites d'Elanco à St-Aubin et Marly pourra être assuré par ce nouveau fonds» (chiffre 1.3, modalités de mise en œuvre).

Avec la création du Fonds, les sites sont versés au patrimoine financier et leur valeur d'achat amortie à 1 franc par site, de manière à comptablement rendre compte des achats à charge du Fonds.

### 1.4. Adoption de la Loi sur la politique foncière active (LPFA)

Le 18 octobre 2019, le Grand Conseil adopte la loi sur la politique foncière active (LPFA; *Message 2017-DEE-60*), dont les trois objets sont:

- > délimiter le cadre de la **politique foncière active** du canton de Fribourg et définir les compétences et missions attribuées au Conseil d'Etat (art. 1, al. 1);
- > fixer le statut et les règles d'organisation et de gestion de l'**entité chargée de la mise en œuvre** de cette politique ainsi que ses missions et son financement (al. 2);
- > régler le fonctionnement, la gestion et la surveillance du **Fonds cantonal de politique foncière active** destiné à financer la mise en œuvre de cette politique (al. 3)

Si le Conseil d'Etat est responsable de la conduite de la **politique foncière active** (art. 6, al. 1), l'ECPF est chargé de réaliser les **missions** prévues par la loi à cet effet (art. 7 en corrélation avec les art. 21 ss.), principalement et de manière générale:

- > acquérir des immeubles destinés essentiellement à l'activité économique (art. 22, al. 1);

- > exploiter des immeubles dans un souci de gestion efficiente (al. 2);
- > mettre en valeur des immeubles en réalisant les investissements appropriés afin de favoriser l'accueil d'entreprises (al. 3);
- > mettre à la disposition du marché des immeubles par des opérations telles que la vente, le bail à loyer ou encore le droit de superficie (al. 4).

Conformément à l'art. 24 LPFA, l'Etat peut transférer à l'ECPF la propriété de ses immeubles destinés à remplir un objectif de politique foncière. Il peut aussi lui octroyer des droits limités d'utilisation de ceux-ci (al. 1).

## 2. Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF)

L'ECPF a été constitué sous forme d'un établissement autonome de droit public. Il a commencé ses activités le 1<sup>er</sup> octobre 2020 et repris à cette date la gestion des sites industriels, assurée précédemment par le Secrétariat général de la Direction de l'économie et de l'emploi (DEE). Depuis le 27 avril 2021, il est inscrit au Registre du commerce (IDE: CHE-145.800.552).

Il est géré par un Conseil d'administration dont les membres actuels sont:

- > M. Olivier Curty (président), Conseiller d'Etat
- > M. Pierre Mauron (vice-président), député
- > M. Stéphane Peiry, député
- > M. Marc-André Berclaz, HEC Lausanne
- > M. Lorenz Held, architecte EPFZ, EMBA St-Gall

Le Conseiller d'Etat-Directeur en charge de l'économie et de l'emploi préside le Conseil d'administration *de lege* (art. 10 al. 4 LPFA); le Grand Conseil élit deux députés (al. 2, let. b; *élection 2019-GC-215*) ainsi que deux experts externes proposés par le Conseil d'Etat (*élection 2020-GC-103*).

Le Conseil d'administration fixe l'organisation générale de l'ECPF par le biais de **règlement(s)**, notamment en matière de fonctionnement et de délégation de compétences, lesquels sont approuvés par le Conseil d'Etat (art.13, al. 2 let. c). De son côté, le Conseil d'Etat attribue à l'ECPF un **mandat de prestations** dans lequel il précise la stratégie pour la période du mandat; par ce biais, il fixe également le cadre opérationnel, notamment en terme **financiers** (art. 21).

### 2.1. Mandat périodique de prestations

Conformément aux art. 7 et 21 LPFA et en corrélation avec les art. 59a ss de la loi du 16 octobre 2001 sur l'organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (LOCEA; RSF 122.0.1), l'ECPF agit sur mandat du Conseil d'Etat. En principe, ce mandat de prestations couvre une période de cinq ans (art. 21 al. 1); le Conseil d'Etat peut toutefois le réviser

annuellement en fonction des besoins (al. 3). Il le transmet à la Commission des finances et de gestion du Grand Conseil (CFG) pour information (al. 6). Sous l'angle du contrôle et de la surveillance, l'ECPF présente au Conseil d'Etat un rapport de gestion annuel (art. 38, al. 1, let. a) et un rapport portant sur la période d'exécution du mandat à l'échéance de celui-ci (let. b). Ces rapports sont transmis au Grand Conseil (al. 1 *in fine*) et publiés (al. 2).

Le mandat initial a été validé par le Conseil d'Etat le 31 août 2021 puis présenté à la CFG. Il couvre la période courant du 1<sup>er</sup> octobre 2020, date de la création officielle de l'ECPF, au 31 décembre 2023. Cette période réduite permettra au Conseil d'Etat d'ajuster plus rapidement le mandat en cas de nécessité suite aux premières années de fonctionnement de l'ECPF et aux enseignements qui pourront en être tirés – en complément, l'art. 21 al. 3 permet de le réviser annuellement durant la période initiale.

Son contenu est le suivant:

- > préciser les **objectifs stratégiques** et les **missions** décrits principalement à l'article 3, respectivement 22 et 23 LPFA;
- > établir la **stratégie** de développement de l'ECPF et celle des sites y rattachés ainsi que leur **mise en œuvre**;
- > fixer l'**organisation financière** de l'ECPF en terme de compétences financières et de financement (budget de fonctionnement de l'ECPF, budgets d'exploitation des sites, investissements), en complément des questions de transfert et de dotation en capital objet du présent message;
- > rappeler le **devoir d'information** de l'ECPF.

## 2.2. Objectifs stratégiques et missions

Les objectifs stratégiques de l'ECPF sont de:

- > mettre en œuvre une **stratégie de développement** pour les SI acquis grâce au Fonds et gérés par l'ECPF, qu'il en soit propriétaire ou non;
- > proposer des **opérations** de mise à disposition d'immeubles pour des acteurs économiques en vue de la création d'emplois dans le canton de Fribourg, en veillant à l'évolution du marché et en restant attentif aux opportunités d'achats de terrains en ZA qui pourraient se révéler d'importance cantonale et renforcer ainsi la politique foncière active du Conseil d'Etat;
- > soutenir les objectifs de l'Etat en matière d'aménagement du territoire, en collaboration avec ses services;
- > atteindre à moyen terme l'**autonomie financière**;
- > obtenir une **rentabilité** conforme au marché du parc immobilier sous gestion.

Pour ce faire, la principale mission à poursuivre durant la période initiale est de développer, valoriser et veiller à une gestion efficiente et durable des sites nouvellement transmis en propriété.

## 2.3. Stratégies et plans financiers

### 2.3.1. Stratégies

Plusieurs stratégies ont été développées par l'ECPF, en lien étroit avec les plans financiers, pour lui-même en tant qu'entité et pour les différents SI sous gestion et/ou en propriété. La durée de ces stratégies est calquée sur celle du mandat de prestations. Elles seront révisées en même temps et coordonnées avec le prochain mandat.

#### Stratégie ECPF

La vision à développer pour l'ECPF est celle de facilitateur pour le développement et la valorisation des SI et des zones d'activités dans le canton de Fribourg; elle est axée autour de son triple rôle de:

- > développeur des sites que l'Etat lui transfère et ceux qui seront acquis par la suite, dans un objectif de création d'emplois et de richesse dans le canton de Fribourg;
- > plateforme de conseil et de soutien aux régions, aux communes ainsi qu'aux services de l'Etat;
- > gestionnaire de la base de données des zones d'activités.

A ces rôles *de lege* s'ajoute l'objectif de fond qui est d'assurer, à terme, la rentabilité financière de l'Etablissement et des sites. Ainsi, les stratégies de développement des trois sites gérés par l'ECPF ont été pensées avec un même objectif: celui d'être, à terme, rentables financièrement. Elles renferment également un autre point commun: celui de développer des SI «nouvelle génération», soit bien évidemment durables et exemplaires en matière de production et de consommation d'énergies, mais également en lien avec leur environnement et avec une mixité d'usage (industrie, bureaux, services, lieux de vie, etc.). L'objectif de ces stratégies est de séduire bien évidemment les entreprises, mais aussi les autorités et le grand public.

#### Stratégie AgriCo

La stratégie de développement d'*AgriCo* veut faire du secteur un site industriel pionnier, le campus Agroalimentaire & Biomasse leader en Suisse, dans le respect de la richesse patrimoniale et naturelle du lieu. Pour ce faire, *AgriCo* doit:

- > devenir le campus de référence en Suisse pour tout ce qui a trait à l'agroalimentaire et à la biomasse. La stratégie établie complète ainsi la stratégie agroalimentaire de l'Etat de Fribourg avec, en point de mire, le concept «de la fourche à la fourchette»;
- > créer, avec les partenaires dans le domaine de l'agroalimentaire (Institut agricole de Grangeneuve, Agroscope, HES-SO//FR, Cluster Food & Nutrition, etc...) un axe fort;
- > adopter la forme d'un espace pionnier, véritable campus d'échanges et de mobilité d'idées, tout en mettant en valeur sa richesse patrimoniale, avec ses bâtiments pro-

tégés, et naturelle, avec la sauvegarde des espaces verts et le projet de revitalisation de la Petite-Glâne. En d'autres termes, *AgriCo* est non seulement un site agréable pour y travailler, mais aussi pour y vivre et pour s'y détendre.

Cette notion de campus doit être accentuée par des actions de promotion de l'innovation et de la recherche.

### Stratégie La Maillarde

*La Maillarde* a la particularité d'être un site à proximité immédiate du centre de la ville de Romont. Son développement doit donc se réfléchir et se mettre en place en étroite collaboration avec les autorités communales et régionales, et surtout se positionner comme un lieu de vie en plus d'un lieu de travail pour les habitant-e-s de la région.

Il s'agit d'un site déjà construit et déjà rentable à l'heure actuelle. Son potentiel peut néanmoins encore se développer, en passant par un processus de densification; les travaux des étudiant-e-s de la Haute Ecole d'ingénierie et d'architecture ont proposé quelques pistes intéressantes, qui doivent maintenant être développées par le biais d'une étude de faisabilité.

Il abrite un certain nombre d'entreprises de production, pour certaines dans des domaines innovants (Kromatix), et se trouve dans un secteur entouré d'autres entreprises également de production (Vetrotech Saint-Gobain, Framo SA, Nespresso, EFSA) avec lesquelles des synergies devront être développées, notamment en matière de services, d'accès ou de mobilité intra et extra muros. Cet environnement semble dessiner assez nettement la future «carte d'identité» de l'ensemble du secteur, à savoir un quartier industriel urbain dédié aux productions innovantes. Ainsi, la stratégie du site:

- > reprend les bases de la stratégie développée pour *AgriCo* (site rentable financièrement, durable et exemplaire en matière de production et de consommation d'énergies renouvelables) mais
- > s'oriente vers un quartier industriel urbain offrant une grande mixité d'utilisation et de services, dévolu à la production industrielle innovante et de haute technologie.

### Stratégie Pré-aux-Moines

La valorisation du site de Marly, déjà en ZA, est conditionnée à la réalisation de la route de liaison Marly-Matran. *Pré-aux-Moines* possède des atouts indéniables: situé dans l'agglomération de Fribourg, il bénéficie, selon le plan directeur cantonal, d'un des plus grands potentiels de développement du canton. Il est donc primordial de lancer maintenant les premières pistes de réflexion.

Le site est directement touché par deux projets constructifs d'envergure:

- > le projet de revitalisation de la Gérine, qui aura des impacts importants sur le potentiel de développement; l'espace réservé aux eaux, donc légalement inconstrucible, représente 30% de la surface totale actuellement en mains de l'Etat. Ce projet pourrait devenir un atout important du site, pour en faire un site industriel urbain avec la nature en son cœur;
- > la route de raccordement du MIC à la future route Marly-Matran; ce raccordement traversera Pré-aux-Moines, ce qui oriente le développement vers la création d'un pôle industriel urbain commun.

Les deux axes – pôle industriel urbain d'un côté, espace naturel de l'autre – devront donc être coordonnés et développés de manière conjointe sur le site.

### 2.3.2. Plan financier

Le plan financier, en tant qu'instrument de conduite stratégique et d'outil de gestion pour suivre, contrôler et guider le développement de l'Etablissement et des différents sites, sera au besoin ajusté lors de chaque révision de mandat de prestation, en conservant toujours le même objectif, à savoir permettre à l'ECPF de remplir les missions attribuées par l'Etat en respectant le montant global de 100 millions de francs à disposition dans le Fonds.

Le plan financier prévoit un développement de l'ECPF et de ses sites en quatre phases, basées sur le rythme de développement des sites:

> phase I:	2017–2022	->	-6 460 000.–
			(résultat net estimé)
> phase II:	2023–2026	->	-4 103 000.–
> phase III:	2027–2030	->	-298 000.–
> phase IV:	2031–2034	->	+3 292 000.–

Le plan financier a été conçu avec l'objectif stratégique de rendre, d'ici à 2034, par le biais du Fonds, les SI *AgriCo*, *La Maillarde* et *Pré-aux-Moines* financièrement autoporteurs, pour créer de la valeur ajoutée et des emplois dans le canton.

Jusqu'à l'équilibre financier, les budgets annuels montrent, en tenant compte des revenus des sites, des excédents de charge cumulés (frais de fonctionnement de l'ECPF et d'exploitation des sites), en tenant compte des revenus des sites, d'un peu moins de **11 millions de francs** pour la période allant de 2017 à 2028, dont 6 millions de francs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 (cf. ci-après: chiff. 2.4.1).

**Fin 2034, le Fonds PFA sera épuisé** (cf. tableau 1), sans alimentation nouvelle par une éventuelle part d'excédents de financement lors de la clôture des comptes de l'Etat (art. 43 al. 1 let. b LPFA), une ou des contributions versées par l'Etablissement à l'Etat à titre de rémunération (let. c), les produits issus de la vente ou de toute autre opération de mise à dispo-

sition des immeubles de l'Etat (let. d) et en tenant compte du versement de la plus-value issue de la vente de terrain à l'entreprise Micarna (cf. ci-après chiff. 2.2),

(en kCHF)	Charges	Produits	Total
Fonds PFA	-	100.00	100.00
Terrains	-45.80	25.10	-20.70
Bâtiments	-63.40	-	-63.40
Coûts de développement	-8.50	-	-8.50
<b>Total investissements</b>	<b>-117.70</b>	<b>125.14</b>	<b>7.40</b>
Chiffre d'affaires/revenus	-	51.60	51.60
Coûts personnel	-18.30	-	-18.30
Frais d'exploitation	-30.50	-	-30.50
Amortissement	-10.20	-	-10.20
Frais d'exploitation	-59.00	51.60	-7.40
Résultat d'exploitation	-176.70	176.70	0.00

Tableau 1: plan financier de l'ECPF et de ces 3 sites pour la période 2017–2034

Ainsi, de nouvelles opportunités d'acquisitions de terrains ou de nouveaux projets de développement devront être financés par le biais de crédits supplémentaires.

Le plan financier montre également que, d'une part, la vente partielle d'immeubles (EFSA à Romont et Micarna à St-Aubin) est nécessaire pour assurer la couverture en liquidités du fonds en regard des développements prévus et que, d'autre part, la mise à disposition du reste des terrains en droit de superficie permet de générer les revenus annuels nécessaires pour couvrir les frais de fonctionnement et garantir une autonomie financière.

Le Conseil d'administration table sur un équilibre financier de l'ECPF annoncé pour 2029, soit dix ans après la création du fonds. Dès 2034, un bénéfice d'environ un million de francs par année est prévu selon l'actuel plan financier.

## 2.4. Organisation financière

L'organisation financière de l'ECPF s'articule en deux volets: *fonctionnement et exploitation* d'une part, *investissements* d'autre part.

### 2.4.1. Fonctionnement de l'ECPF et exploitation des sites

Il faut distinguer l'étape avant et celle d'après le transfert:

- > *jusqu'au transfert de propriété*, tous les frais engagés sont comptabilisés sur le poste budgétaire du Service de la promotion économique (PECO), à charge du Fonds PFA. A l'achat des sites, un montant avait été validé pour en assurer le fonctionnement et l'exploita-

tion (1 mio pour *La Maillarde* et 3 mios pour *AgriCo*). De plus, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2020, les frais liés au fonctionnement direct de l'ECPF ont été attribués au solde de ces montants:

- > *dès le transfert effectif*, ces frais sont en premier lieu financés par les propres revenus de l'ECPF et des sites (location de bâtiments et droit de superficie). Le budget est géré par l'ECPF; les comptes sont validés chaque année par le Conseil d'Etat et contrôlés par l'organe de révision nommé par le Conseil d'Etat.

(en CHF)	2017–2020	2021	2022–2028	Total
ECPF	255 726	1 018 540	7 723 493	8 997 759
SI Romont	1 244'123	-335 287	-5 821 415	- 4 912 579
SI St-Aubin	2 142'395	726 026	4 407 245	7 275 666
SI Marly	-25 500	11 500	-356 500	- 370 500
<b>Total</b>	<b>3 616'744</b>	<b>1 420'779</b>	<b>5 952'823</b>	<b>10 990'346</b>

Tableau 2: récapitulatif des frais de fonctionnement (ECPF) et d'exploitation (SI) de 2017 à 2028, selon le plan financier du 31.05.21

De 2017 à fin 2021, les frais de fonctionnement et d'exploitation se seront montés à un peu plus de **5 millions** de francs, soit environ 1 007 505 francs par an alors qu'à l'achat des SI, 4 millions au total avaient été réservés sur le Fonds PFA pour une période de 3 ans. Les prévisions montrent qu'il faut compter avec un montant d'environ **6 millions** jusqu'à fin 2028.

### 2.4.2. Investissements

Il s'agit d'investissements pour des projets de développement ou des achats de terrains, financés à ce stade par le Fonds. Ils font l'objet de demandes de crédit spécifiques au Conseil d'Etat, respectivement au Grand Conseil, à l'image du crédit d'engagement de **21 760 000** francs en vue des investissements sur les bâtiments 1710, 1715, 1720, 1741 et 1742 du site industriel *AgriCo* approuvé en août 2020 (*Message 2020-DEE-11*). Un état de la situation financière de chacun des projets est présenté dans le rapport d'activités annuel de l'ECPF.

En principe, les produits de la vente de terrains transférés (initialement propriété de l'Etat) sont reversés dans le Fonds PFA à hauteur de leur valeur d'achat initiale à partir du moment du transfert des terrains à l'ECPF. Quant à la plus-value générée par les travaux de valorisation réalisés par l'Etablissement, elle demeure dans les comptes de l'ECPF.

### 2.4.3. Rémunération de l'Etat

L'art. 34 LPFA prévoit que l'Etablissement verse à l'Etat des contributions équitables en guise de rémunération pour les moyens financiers ou garantie d'emprunt mis à sa disposition, comprenant les intérêts sur les prêts accordés ainsi qu'une rémunération sur la dotation en capital mise à disposition



par l'Etat (al. 1). Tenant compte de la planification financière de l'ECPF, le Conseil d'Etat a décidé de n'activer cette «clause rémunératoire» que lorsque l'Etablissement aura atteint son autonomie financière.

### 2.4.4. Compétences financières

Les compétences financières sont réglées comme suit dans le mandat de prestation et dans le règlement d'organisation (RO) de l'Etablissement, tous deux soumis à approbation du Conseil d'Etat:

- > *Mandat*: les crédits d'investissements (prêts et dotations) sont validés par le Conseil d'Etat, respectivement par le Grand Conseil, selon les compétences définies dans la loi sur les finances de l'Etat (LFE). Une fois validés, les montants attribués, y.c. les adjudications, sont gérés par l'ECPF, selon les compétences financières décrites dans son règlement d'organisation;

- > *Règlement d'organisation*: le Conseil d'administration gère la dotation en capital de l'ECPF et les crédits d'investissement des projets; les commandes conformes au budget fixé par le Conseil d'administration sont adjudiquées par le Directeur ou la Directrice; la double signature du Président ou de la Présidente est requise à partir d'un montant de 150 000 francs.

Le contrôle et la surveillance s'exercent conformément aux art. 38 s LPFA.

### 2.4.5. Flux financiers

Dans le cadre des travaux de mise en place de l'ECPF, sur la base du projet de mandat et de RO, en complément du développement des stratégies et des plans financiers, un concept de gestion des flux financiers de l'ECPF a été extrait du plan financier:

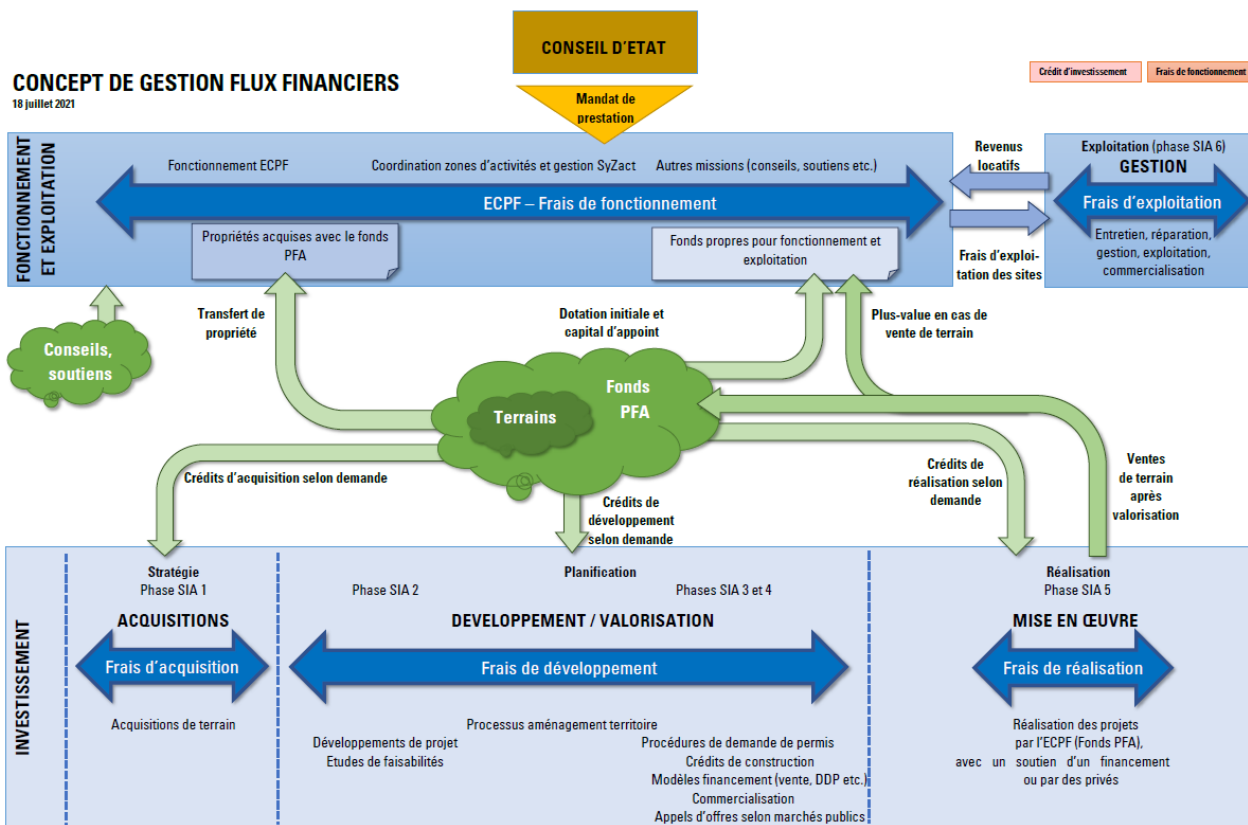


Figure 1: concept de gestion des flux financiers

### 2.5. Budget 2020–2021

Un premier budget a été établi pour la période allant du 1<sup>er</sup> octobre 2020, date de la transmission des dossiers sous gestion par le Secrétariat général DEE à l'ECPF, au 31 décembre 2021, dernier jour avant le transfert de propriété. Il a été établi par le Conseil d'administration qui en répond devant le Conseil d'Etat.

Pour cette période de 15 mois, le budget global de l'ECPF et des sites sous gestion boucle sur un montant total déficitaire de **2 100 000 francs**, en tenant compte d'un bénéfice d'exploitation de **95 000 francs** pour le SI La Maillarde.

Ce montant sera prélevé dans le Fonds PFA.

## 2.6. Etat actuel du Fonds PFA

A sa création en 2017, le Fonds PFA a été doté de 100 millions de francs. Une part importante de ce montant a d'ores et déjà été allouée à des projets liés à la LPFA et gérés par l'ECPF.

### 2.6.1. Prélèvement – investissements

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat ont d'ores et déjà approuvé les investissements suivants, à raison de 65,7 respectivement 8,25 millions de francs:

- > **22 millions** de francs pour l'achat du site industriel Tetra Pak dans la zone industrielle de *La Maillarde*, à Romont (cf. ci-avant) soit: 21 millions pour l'acquisition du terrain et 1 million pour les excédents de charges d'exploitation initiale du site;
- > **23 millions** de francs pour l'achat du site industriel *AgriCo* (anc. Elanco) à St-Aubin et de la ZI du *Pré-aux-Moines* à Marly, soit: 20 millions pour l'acquisition des terrains et 3 millions pour les excédents de charges d'exploitation et d'entretien initiales);
- > **446 060 francs** pour l'achat de la voie de chemin de fer industrielle reliant le site industriel *La Maillarde* au réseau CFF (art. 775 RF) ainsi qu'un terrain nécessaire à la réalisation du projet de l'entreprise EFSA SA (art. 2170 RF);
- > **21,7 millions** de francs à titre de crédit d'engagement, le 20 août 2020, pour l'assainissement des bâtiments 1710, 1720, 1741 et 1742 ainsi que la transformation du bâtiment 1715 sur le site *AgriCo* (*Message 2020-DEE-11*);
- > **3,95 millions** de francs de crédit d'engagement pour la rénovation du bâtiment 1701 (réception) ainsi que **300 000 francs** de crédit pour le bâtiment 1712, à St-Aubin;
- > **1,5 millions** de francs de crédit d'engagement pour les travaux nécessaires à l'implantation de la société *Kromatix SA*, à Romont;
- > **2,5 millions** de francs, en mai 2021, pour l'acquisition à l'entreprise *Cramos SA* d'une partie de la parcelle n° 768 à Romont, d'une surface de 9766 m<sup>2</sup>, en prolongement direct du site de *La Maillarde* et qui présente un intérêt stratégique pour l'Etat et pour le développement futur du site.

### 2.6.2. Ressources – ventes

Le Grand Conseil et le Conseil d'Etat ont d'ores et déjà approuvé les ventes suivantes, à raison de 21 respectivement 3 millions de francs:

- > **21 millions** de francs pour le projet de vente de 95 000 m<sup>2</sup> à *Micarna* (nouvellement: 92 975 m<sup>2</sup>, selon verbal provisoire) sur le site de St-Aubin (*Message 2019-DEE-36*), dont le contrat de vente devrait être signé d'ici la fin de l'année;

- > **3 millions** de francs pour la vente d'une parcelle de 20 000 m<sup>2</sup> à l'entreprise *EFSA*, sur le site de Romont,

Les produits de la vente de terrains transférés sont reversés dans le Fonds PFA par remboursement des prêts consentis par l'Etat en faveur de l'ECPF, la plus-value générée par l'ECPF demeure dans les comptes de l'ECPF. Il en va de même de la plus-value générée par les travaux de valorisation réalisés par l'ECPF.

En ce qui concerne le projet *Micarna*, le produit de la vente sera versé au fonds PFA dès lors que le terrain est resté propriété de l'Etat.

Au 31 décembre 2020, les crédits validés, tant pour le fonctionnement et l'exploitation de l'ECPF et des trois sites que pour les investissements, sont respectés.

## 3. Transfert de propriété et dotation en capital

Si l'art. 24 LPFA prévoit un possible transfert, l'art. 48 précise que celui doit en principe être effectué dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de dite loi. Le message précise qu'«un transfert des immeubles pourrait intervenir, sur décision de l'autorité compétente, dès que les premiers résultats opérationnels de l'ECPF lui auront permis de démontrer sa capacité à réaliser ses missions. Les autorités compétentes devront alors décider en toute connaissance de cause en se fondant sur un premier bilan des activités de l'ECPF».

Bien que l'ECPF n'ait commencé ses activités qu'au 1<sup>er</sup> octobre 2020, il a repris les projets du Secrétariat général DEE ainsi que les modalités comptables y liés. Il a notamment accompagné le projet de développement d'*AgriCo* en collaboration avec *Micarna* ou encore celui d'acquisition de la parcelle *Cramos SA* à Romont. Il a aussi finalisé les concepts énergétiques des deux sites actuellement bâtis de St-Aubin et Romont et établi une étude de faisabilité de celui non-bâti de Marly. Il a aussi établi toutes les stratégies de développement et les plans financiers y liés. En cela, il a d'ores et déjà démontré sa capacité experte à réaliser ses missions.

Sur la base des travaux en cours et des premières réalisations sur sites, le Conseil d'Etat n'estime pas nécessaire de demander une prolongation du délai prévu par l'art. 48 al. 1 LPFA avant de transférer les immeubles acquis à des fins de politique foncière active et financés sur la base du Fonds. Simultanément, il propose d'activer l'art. 47 LPFA et de libérer ainsi le capital de dotation initial de 2 millions de francs. Sur la base du plan financier, le Conseil d'Etat propose de libérer un capital complémentaire suffisant pour gérer et développer les sites jusqu'à ce que l'ECPF atteigne l'équilibre financier.

Le transfert est composé d'une double dotation, reprise dans la structure du décret soit:

- > une **dotation en nature** par le biais d'un transfert de propriété des immeubles acquis à des fins de politique foncière et libres d'engagements (art. 1 du décret; cf. ci-après chiff. 3.1) et
- > une **dotation en capital** complémentaire à la dotation en capital initiale prévue par la loi (art. 2 du décret; cf. ci-après chiff. 3.2).

### 3.1. Transfert de propriété (dotation en nature)

#### 3.1.1. Situation de base

Le Conseil d'Etat propose de transférer à l'ECPF au 1<sup>er</sup> janvier 2022 la propriété des SI acquis d'ici-là à des fins de politique foncière actives et financés sur la base du Fonds, à savoir:

- > *SI AgriCo*: articles 213, 333, 339, 344 et 345 de la commune de St-Aubin et 3027 de la commune d'Avenches, conformément au décret du 23 mars 2017 relatif à l'acquisition des immeubles de la société Elanco. En date du 17 décembre 2020, le Grand Conseil a approuvé la vente d'un terrain à l'entreprise Micarna SA en vue de l'implantation d'un atelier de transformation de volailles sur le SI *AgriCo*, à Saint-Aubin, pour un montant total de 21 375 000 francs (*Message 2019-DEE-36*). Dans le cadre des opérations de transfert et de capitalisation, il est prévu que la surface de terrain objet de vente (art. 2242 RF, détaché de l'art. 333 RF) reste propriété de l'Etat jusqu'à sa vente à l'entreprise Micarna, la plus-value issue de la vente revenant au Fonds PFA (cf. ci-avant chiff. 2.6.2);
- > *SI La Maillarde*: articles 767 et 785 de la commune de Romont, conformément au décret du 4 novembre 2016 relatif à l'acquisition des immeubles articles 767 et 785 de la commune de Romont – site Tetra Pak; ainsi que les articles 775 (ligne ferroviaire industrielle) et 2179 de la commune de Romont (Cramos);
- > *SI Pré-aux-Moines*: articles 1252, 1254, 1255 et 1256 de la commune de Marly, conformément au décret du 23 mars 2017 relatif à l'acquisition des immeubles de la société Elanco.

#### 3.1.2. Valorisation des immeubles transférés

Le message LPFA développe les *conditions-cadre* du financement sous forme de prêts, qu'ils soient étatiques ou privés; il ne développe pas celles en dotation, hormis la question de la rémunération de l'Etat (chiffre 4.8). Dans le cadre d'une dotation en nature se pose la question de la **valorisation** des immeubles transférés. Leur valeur comptable actuelle inscrite au patrimoine administratif de l'Etat et les amortissements y liés sont connus (cf. ci-avant chiffre 1.2). Il convient néanmoins de distinguer les terrains acquis des bâtiments qu'ils supportent:

- > *AgriCo*: sous l'angle du bâti, la mise sous protection patrimoniale d'une grande partie du site et la nécessaire adaptation aux normes actuelles des laboratoires diminue d'autant la valeur des bâtiments qui au final ne sont que charges; la vente d'une partie des terrains à Micarna a permis d'activer la clause de réserve de l'art. 31 al. 2 concernant les frais d'équipement de ceux-ci; de même, la mise en l'enquête du Plan d'aménagement cantonal le 23 avril 2021 (PAC; *communiqué de presse du 19 avril 2021*), respectivement sa future approbation n'apportera pas une plus-value immédiate;
- > *La Maillarde*: la révision du Plan d'aménagement local (PAL) de la commune de Romont n'a pas fondamentalement influencé la valeur des terrains; c'est davantage l'achat de la parcelle de Cramos SA, le développement d'un concept énergétique et d'éventuels partenariats de part et d'autre de la route cantonale ainsi que le maintien de la ligne ferroviaire industrielle et son développement en collaboration avec les entreprises de la ZI qui influent positivement sur la valeur du site;
- > *Pré-aux-Moines*: la valeur de ces terrains, en zone mais non activée à ce jour, est étroitement liée au vote populaire concernant le projet de route de liaison Marly-Matran.

Ainsi, il est proposé de transférer la propriété des SI non pas à leur valeur vénale mais à leur valeur d'acquisition, soit 41 019 829 francs (en incluant les charges d'achat des terrains), à laquelle est ajouté le montant de l'achat de terrain à Cramos SA (2 539 160 francs) et de laquelle sont déduits le montant de la vente de terrain à EFSA (3 005 640 francs) et la valeur à l'achat du site de la parcelle restant propriété de l'Etat en vue de sa vente à Micarna SA (3 553 050), soit une **valeur totale de 37 000 299 francs**. L'article 775 RF (ligne ferroviaire industrielle) est quant à lui cédé gratuitement compte tenu des frais de remise en état et d'exploitation y liés.

Le transfert de propriété fait l'objet d'actes notariés séparés (FR et VD).

#### 3.1.3. Fiscalité et comptabilité

Conformément à l'art. 35 al. 1 LPFA, l'ECPF est exonéré de tout impôt sur le plan cantonal, notamment des droits de mutation. Il reste redevable des autres formes d'impôts et taxes, dont notamment la contribution immobilière communale.

La LPFA prévoit que l'octroi de prêts par l'Etat, moins coûteux à terme pour l'ECPF que le financement en capital, est approprié pour des projets avec un plan financier et une perspective de valorisation relativement précise (possibilité d'un calendrier prédéfini de remboursement). Il s'agit donc d'un projet avec un rendement régulier dans le temps, par exemple pour la transformation d'un bâtiment générant des locations régulières et stables. L'avantage du prêt, dans ce cas, est également de permettre de régler le financement sur un modèle de rem-

boursement périodique, présentant l'avantage d'obliger l'ECPF à adopter une discipline financière liée à un financement projet par projet, favorisant la rentabilité individuelle de chaque projet.

Ainsi, le montant est inscrit *au bilan de l'ECPF* de la manière suivante:

- > 50% (18 500 149.50 francs) sous forme de prêt;
- > 50% (18 500 149.50 francs) sous forme de fonds propres.

Pour ce qui est des *comptes de l'Etat*, respectivement de la comptabilisation de cette opération au Fonds PFA, la solution retenue est la suivante:

- > lors de la création du Fonds PFA, les SI, initialement inscrits au patrimoine administratif, ont été passés au patrimoine financier; leur valeur d'achat a été amortie à 1 franc par site en utilisant le Fonds PFA pour en assurer le financement;
- > afin de conserver cette structure bilancielle, les valeurs du transfert seront amorties de la même manière.

Les **modalités des prêts** accordés par l'Etat sont fixées par le mandat, compte tenu du marché des capitaux et de la situation financière de l'Etablissement (art. 32 al. 5). Cela permet aussi d'assurer à l'Etat, lorsque c'est possible, une rémunération régulière des moyens financiers accordés à l'ECPF et un retour sur investissement prévisible (art. 34).

Dans un souci de cohérence et de transparence, le Conseil d'Etat a fixé les conditions suivantes:

- > *taux d'intérêt*: 0%; l'Etat se réserve le droit de revoir le taux en fonction de l'évolution du marché des capitaux;
- > *remboursement*: en fonction des réalisations effectuées par l'ECPF.

En ce qui concerne la *rémunération*, le Conseil d'Etat estime qu'une rémunération n'est à prévoir qu'à partir du moment où l'ECPF sera rentable au niveau financier.

Sous réserve des articles 25 (droit de réméré) et 26 (droit de préemption) LPFA, l'Etablissement dispose librement des immeubles dont il est inscrit comme propriétaire au registre foncier. Il fixe des conditions spéciales avec des tiers contractants, dont le but est d'assurer que l'utilisation des immeubles sera conforme aux objectifs fixés par le mandat (art. 29 al. 2). L'Etat quant à lui reste libre de continuer d'acquérir des immeubles considérés comme stratégiques, en vue de leur transfert à l'Etablissement ou de leur gestion sous mandat par ce dernier.

### 3.1.4. Crédit(s) d'investissement

Actuellement, seul le crédit d'engagement en vue des investissements sur les bâtiments 1710, 1715, 1720, 1741 et 1742 du SI AgriCo, à Saint-Aubin, approuvé par le Grand Conseil

le 20 août 2020 pour un montant total de **21 760 000 francs**, est ouvert auprès de l'AFin (*Message 2020-DEE-11*). L'article 4 du décret y lié précise que la forme de valorisation du crédit d'engagement sera définie lors du transfert de propriété prévu à l'art. 48 LPFA (al. 1).

Les opérations de transfert et de dotation n'ont pas d'incidence directe sur ce crédit. Dès lors, les moyens financiers prévus par ce décret sont mis à disposition de l'ECPF aux mêmes conditions que la dotation en nature ci-avant. Les versements se font par acomptes en fonction d'un échéancier de versement convenu avec l'AFin sur la base du planning prévisionnel du projet y lié. L'Etablissement gère ensuite directement les montants selon les compétences financières décrites dans son règlement d'organisation, sur le modèle d'une entreprise totale (ET).

## 3.2. Dotation en capital

Selon le plan financier, le besoin de *couvrir les excédents de charge* de l'Etablissement (frais de fonctionnement de l'ECPF et d'exploitation des sites), en tenant compte des revenus des sites **de 2022 à fin 2028** se monte à **5 952 822 francs** (cf. ci-avant chiff. 2.1.3.1)

Ainsi, le transfert de propriété des immeubles est accompagné d'une dotation en capital complémentaire de **4 millions de francs**, en complément à la dotation initiale en capital (2 millions). Elle servira à combler, jusqu'à l'atteinte de la rentabilité de l'ECPF, l'insuffisance de financement pour permettre à l'Etablissement de remplir ses missions et d'assurer l'exploitation des SI dont il a acquis la propriété par transfert.

Les dotations en capital, initiale et complémentaire, sont prélevées dans le Fonds PFA; elles figurent au bilan de l'ECPF.

## 3.3. Référendum

### Question de compétences

Selon l'art. 43 let. h LFE, le Grand Conseil autorise les achats et aliénations de biens du patrimoine financier dont la valeur dépasse ½% du dernier compte de résultat 2020, soit 19 687 176 francs selon l'ordonnance du 15 juin 2021 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat (RSF 612.21). Dans le cas d'espèce, le décret est composé (a) d'une *dotation en nature* (le transfert de propriété) et (b) d'une *dotation en capital* (un versement en espèces).

- a) Le *transfert de propriété* (dotation en nature) est de la compétence du Grand Conseil si l'on considère qu'il s'agit d'une aliénation du patrimoine financier et que sa valeur est supérieure à celle mentionnée ci-avant. En 2017, les sites sont passés du patrimoine administratif au patrimoine financier avec la création du Fonds PFA et l'approbation du comptes 2016 de l'Etat (cf. ci-avant). Par le pré-

sent décret, ils sont transférés à leur valeur d'acquisition, 37 020 299 francs. La contrepartie de ce transfert est composée pour moitié d'un prêt et pour moitié d'une dotation en capital de l'Etablissement affectée à ses fonds propres:

- > *part affectée au prêt*: l'opération se traduit par un changement de classe d'actifs dans les comptes de l'Etat (l'actif immobilisé dans un immeuble devient un prêt remboursable) et bénéficie de suffisamment de garanties légales (art. 25 LPFA: droit de réméré; art. 26 et 28 LPFA: droit de préemption; art. 43: remboursement du Fonds en cas de vente des immeubles transférés) pour ne pas générer de risques, respectivement de coûts potentiels à la collectivité. Il est raisonnable dès lors de considérer que *ce prêt demeure dans le patrimoine financier* de l'Etat;
- > *part affectée aux fonds propres* de l'Etablissement: cette dotation au capital de l'ECPF peut être assimilée à une participation de l'Etat dès lors que «celui-ci est impliqué dans cette entité tierce au point de contribuer de façon déterminante à ses frais d'exploitation, de pouvoir largement l'influencer ou d'avoir une responsabilité envers elle». Par ailleurs, dans le cas d'espèce, les excédents de charges sont couverts par le Fonds jusqu'à l'équilibre financier de sorte que *cette contribution* déterminante de l'Etat *doit être qualifiée de participation et passer au patrimoine administratif de l'Etat*. Il s'agit ainsi d'une forme de placement qui ne bénéficie évidemment pas des mêmes garanties légales que le prêt ci-avant et qui s'avère en principe non aliénable. Cette participation comporte un risque lié au développement de l'ECPF; les revenus qui pourraient en découler (rémunération au sens de l'art. 34 LPFA), bien que souhaités, ne sont à ce jour pas garantis. En cela, cette *participation financière*, équivalente à une forme de subvention, est considérée par la doctrine comme une dépense pour l'entier du montant, soit **18 500 149.50**.

- b) Le versement en espèce (**dotation en capital**) vient compléter la dotation initiale de 2 millions de francs prévue par la loi à la création de l'établissement (art. 47 LPFA) d'un montant de 4 millions, ce qui représente une dépense totale de 6 millions de francs. Toutefois, seuls les **4 millions** complémentaires peuvent être considérés comme une dépense nouvelle et additionnés à ce titre au montant total du transfert.

Ainsi, le montant total des dépenses nouvelles soumis à approbation du Législatif est de **22 500 149.50** francs

### Question de majorité

Selon l'art. 141 alinéa 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (LGC; RSF 121.1), doivent être adoptées à la *majorité qualifiée* les dépenses brutes et uniques dont la valeur excède 1/8% du total des dépenses des derniers comptes arrê-

tés par le Grand Conseil, soit 5 088 212 francs. Cet article est applicable en l'espèce.

### Question de la nature du référendum

Selon l'art. 46 al. 1 let. b de la Constitution du 16 mai 2004 du canton de Fribourg (Cst.) en corrélation avec l'art. 102 al. 1 let. f de la loi du 6 avril 2001 sur l'exercice des droits politiques (LEDP), les actes du Grand Conseil qui entraînent une dépense nouvelle supérieure à ¼% du total des dépenses des derniers comptes arrêtés par le Grand Conseil, soit 10 176 425 francs sur la base des comptes 2020, sont soumis au référendum financier facultatif, le seuil du référendum financier obligatoire étant lui fixé à 1% du total des dépenses, soit 40 705 699 francs.

Comme le présent décret entraîne, selon les explications ci-avant, des dépenses nettes nouvelles de **22 500 149.50** francs, il est soumis à *référendum financier facultatif*.

## 4. Conclusions

Le Conseil d'Etat sollicite du Grand Conseil l'autorisation de transférer à l'ECPF les SI acquis par le biais du Fonds de politique foncière active, à savoir *AgriCo* à St-Aubin (à l'exception de l'art. 2242 RF détaché de l'art. 333 RF afin de permettre la vente de dite parcelle à l'entreprise Micarna), *La Maillarde* à Romont et *Pré-aux-Moines* à Marly, pour un montant de **37 000 299 francs**.

Le Conseil d'Etat souhaite également pouvoir transférer à l'ECPF le montant de **4 millions** de francs, par le biais du Fonds PFA, comme dotation en capital complémentaire à celle initiale de 2 millions de francs, pour couvrir les excédents de charge (frais de fonctionnement de l'ECPF et d'exploitation des sites), en tenant compte des revenus des sites, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022 et jusqu'à l'équilibre financier annoncé pour 2029.

Le transfert de propriété et la dotation en capital complémentaire permettront à l'ECPF de remplir pleinement son rôle et les objectifs que l'Etat lui a fixés en matière de politique foncière active.

Le décret proposé n'a pas de conséquence directe en matière de personnel. Il n'influence pas la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il ne pose pas de problème sous l'angle de la conformité au droit fédéral et de l'euro compatibilité.

Pour toutes ces raisons, nous vous invitons à soutenir ce projet et à accepter le décret qui vous est présenté.



**Botschaft 2021-DEE-9**

31. August 2021

**des Staatsrats an den Grossen Rat  
zum Dekretsentwurf über die Eigentumsübertragung der Industrieareale  
AgriCo in St-Aubin, La Maillarde in Romont und Pré-aux-Moines  
in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) und  
ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital**

Wir unterbreiten Ihnen einen Dekretsentwurf über die Eigentumsübertragung der Industrieareale *AgriCo* in St-Aubin, *La Maillarde* in Romont und *Pré-aux-Moines* in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) und ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital.

Gestützt auf Artikel 48 Abs. 1 des Gesetzes vom 18. Oktober 2019 über die aktive Bodenpolitik (ABPG; SGF 900.2) wird innert zwei Jahren ab Inkrafttreten des ABPG das Eigentum an den Industriearealen, die über den Fonds für die aktive Bodenpolitik (ABP-Fonds; im Folgenden: der Fonds) erworben worden sind, der KAAB übertragen. Die Eigentumsübertragung erfolgt zum Kaufwert der Grundstücke von insgesamt **37 000 299** Franken in Form einer Sacheinlage (Eigenkapital und Darlehen).

Die Eigentumsübertragung wird durch eine zusätzliche Ausstattung mit Kapital in der Höhe von **4 Millionen** Franken aus dem Fonds ergänzt, um unter Berücksichtigung der Einnahmen der Gelände die Aufwandüberschüsse der Anstalt zu decken (Betriebskosten der KAAB und der Gelände), bis sie die Gewinnschwelle erreicht hat, die für das 2029 angekündigt wurde.

Auf diese Weise erlangt die KAAB volle Funktionsfähigkeit an der Schnittstelle von Wirtschaftsförderungspolitik, Bodenpolitik und Steuerpolitik mit dem Ziel, einen Mehrwert zu generieren und Arbeitsplätze im Kanton Freiburg zu schaffen.

Die Botschaft ist wie folgt aufgebaut:

<b>1. Einleitung</b>	<b>13</b>
1.1. Rückblick	13
1.2. Erwerb der Industrieareale von Tetra Pak und Elanco	13
1.3. Errichtung des Fonds für die aktive Bodenpolitik (ABP-Fonds)	14
1.4. Verabschiedung des Gesetzes über die aktive Bodenpolitik (ABPG)	14
<hr/>	
<b>2. Kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB)</b>	<b>14</b>
2.1. Periodischer Leistungsauftrag	15
2.2. Strategische Ziele und Aufgaben	15
2.3. Strategien und Finanzpläne	15
2.3.1. Strategien	15
2.3.2. Finanzplan	16
2.4. Finanzielle Organisation	17
2.4.1. Betrieb der KAAB und der Areale	17
2.4.2. Investitionen	18
2.4.3. Vergütung des Staats	18
2.4.4. Finanzkompetenzen	18
2.4.5. Finanzströme	18
2.5. Budget 2020/2021	19
2.6. Stand des ABP-Fonds	19
2.6.1. Entnahmen – Investitionen	19
2.6.2. Einlagen – Verkäufe	20

<b>3. Eigentumsübertragung und Kapitalausstattung</b>	<b>20</b>
3.1. Eigentumsübertragung (Sacheinlage)	20
3.1.1. Ausgangslage	20
3.1.2. Wertsteigerung der übertragenen Liegenschaften.	21
3.1.3. Steuern und Buchhaltung	21
3.1.4. Investitionskredit(e)	22
3.2. Kapitalausstattung	22
3.3. Referendum	22

---

<b>4. Schluss</b>	<b>23</b>
-------------------	-----------

## 1. Einleitung

### 1.1. Rückblick

Der Kanton Freiburg betreibt aktive Bodenpolitik, weil es ihm an Grundstücken mangelt, die sich für die Ansiedlung neuer oder die Erweiterung bestehender Wirtschaftstätigkeiten eignen. Sie wird schon seit vielen Jahren betrieben, war aber anfangs eher von Gelegenheiten geprägt, wie mit dem Kauf des Cardinal-Areals in Freiburg im Jahr 2011, des Tetra-Pak-Areals in Romont 2016 und schliesslich der Elanco-Areale in St-Aubin und Marly 2017. Für diese Grundstückkäufe wurde ein Fonds für aktive Bodenpolitik (ABP-Fonds) geschaffen und später ein entsprechendes Gesetz (ABPG) verabschiedet. Für eine effiziente Umsetzung der aktiven Bodenpolitik hat der Staat zudem beschlossen, eine neue öffentlich-rechtliche Einrichtung unter der Bezeichnung «kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik» (KAAB) zu gründen.

In etwas mehr als 10 Jahren hat sich der Staatsrat also das Grundeigentum (Kapitel 1.2) und danach die finanziellen (Kapitel 1.3), gesetzlichen (Kapitel 1.4) und operativen Instrumente (Kapitel 2) für eine erfolgreiche aktive Bodenpolitik gegeben, um die Ansiedlung, Erweiterung oder Fortsetzung von Wirtschaftstätigkeiten, die der kantonalen Wirtschaftsförderungsstrategie entsprechen, zu kanalisieren und zu fördern.

Die Eigentumsübertragung und die Kapitalausstattung, die Gegenstand dieser Botschaft sind, stellen die vierte Etappe der aktiven Bodenpolitik des Kantons dar.

An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass das Cardinal-Areal in Freiburg, neu blueFACTORY genannt, nicht Gegenstand dieser Botschaft ist. Dieses Gelände wurde zusammen mit der Stadt Freiburg erworben (Dekret vom 9. Juni 2011; Botschaft Nr. 246 vom 9. Mai 2011). Es wird von der Aktiengesellschaft blueFACTORY Fribourg-Freiburg SA (BFF SA) verwaltet, die im Jahr 2016 eine Finanzhilfe erhalten hat (Botschaft 2016-DEE-15). Im Jahr 2021 wurde eine Kapitalerhöhung (Botschaft 2019-DEE-25) zur Abstimmung gebracht, die aktuell Gegenstand einer Beschwerde ist.

### 1.2. Erwerb der Industriearale von Tetra Pak und Elanco

#### Tetra-Pak-Areal, neu: La Maillarde, in Romont

Am 4. November 2016 hat der Grosse Rat den Erwerb der Liegenschaften Nr. 767 und 785 der Gemeinde Romont genehmigt. Es handelte sich dabei um das Tetra-Pak-Areal in der Industriezone (IZ) La Maillarde, dessen Gesamtkosten sich auf **22 020 000** Franken beliefen. **Eine Million** Franken davon waren für den Aufwandüberschuss für den anfänglichen Betrieb des Areals vorgesehen (Botschaft 2016-DEE-29).

Gemäss Dekret (ASF 2016\_146) wurden die Betriebskosten in das Budget für die laufende Rechnung des Staats (Art. 4) und der erforderliche Zahlungskredit im Staatsvoranschlag unter der Kostenstelle BATI – 3850/5040.001 «Liegenschaftskäufe» aufgenommen (Art. 5). Da die Liegenschaften als Verwaltungsvermögen gelten, wurden die Ausgaben für ihren Erwerb in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt (FHG; SGF 610.1) abgeschrieben.

#### Elanco-Areale, neu: AgriCo, in St-Aubin und Marly

Am 23. März 2017 hat der Grosse Rat den Erwerb der Liegenschaften Nr. 1252, 1254, 1255 und 1256 der Gemeinde Marly, 213, 333, 339, 344 und 345 der Gemeinde St-Aubin und 3027 der Gemeinde Avenches gutgeheissen. Es handelte sich dabei um die Elanco-Areale, deren Gesamtkosten sich auf **23 070 000** Franken beliefen. Davon waren 13 126 700 Franken für die Areale in der Arbeitszone in St-Aubin und **3 Millionen** Franken für den Aufwandüberschuss für den anfänglichen Betrieb der Areale vorgesehen (Botschaft 2017-DAEC-6).

Gemäss Dekret (ASF 2018\_028), wurden die Betriebs- und Unterhaltskosten in das Budget für die laufende Rechnung des Staats (Art. 4) und der erforderliche Zahlungskredit im Staatsvoranschlag unter der Kostenstelle BATI – 3850/5040.001 «Liegenschaftskäufe» aufgenommen (Art. 5). Wie beim ersten Grundstückserwerb gelten die Liegenschaften als Verwaltungsvermögen. Die Ausgaben für ihren

Erwerb wurden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 FHG abgeschrieben.

Die beiden Käufe waren dem fakultativen Finanzreferendum unterstellt, das aber in keinem der beiden Fälle ergriffen wurde.

### 1.3. Errichtung des Fonds für die aktive Bodenpolitik (ABP-Fonds)

Am 18. Mai 2017 hat der Grosse Rat infolge der Motion der Grossräte Laurent Thévoz und Jacques Vial über die kantonale Finanzierung der aktiven Bodenpolitik in den Arbeitszonen von kantonaler Bedeutung (*MO 2016-GC-79*) eine Änderung des FHG beschlossen, um darin den Fonds für aktive Bodenpolitik einzuführen (42a<sup>ter</sup> FHG; *Botschaft 2017-DFIN-20*). Der mit 100 Millionen Franken dotierte Fonds (Abs. 1) ist für die Finanzierung oder Vorfinanzierung des Erwerbs von Grundstücken sowie für ihre Erstverwaltung und Aufwertung im Hinblick auf eine aktive Bodenpolitik bestimmt (Abs. 3). Die Modalitäten werden in einem separaten Erlass geregelt (Art. 4).

In seiner Botschaft schlug der Staatsrat vor, «gleichzeitig im Rahmen des Abschlusses der Staatsrechnung 2016 die für die Schaffung des Fonds notwendigen Buchungen vorzunehmen, damit die entsprechenden finanziellen Mittel ab 2017 verfügbar sind. Die einschlägigen Informationen dazu werden in der Botschaft zur Staatsrechnung 2016 enthalten sein. Mit diesem Vorgehen kann die Finanzierung des Erwerbs des Tetra-Pak-Areals in Romont über diesen neuen Fonds gesichert werden, ebenso wie der Erwerb der Elanco-Immobilien in St. Aubin und Marly, falls der Grosse Rat dem zustimmt» (Kapitel 1.3 Umsetzungsmodalitäten).

Mit der Schaffung des Fonds wurden die Areale in das Finanzvermögen des Staats überführt und ihr Kaufwert auf einen Franken pro Areal abgeschrieben, um die Liegenschaftskäufe zulasten des Fonds buchhalterisch festzuhalten.

### 1.4. Verabschiedung des Gesetzes über die aktive Bodenpolitik (ABPG)

Am 18. Oktober 2019 hat der Grosse Rat das Gesetz über die aktive Bodenpolitik (ABPG; *Botschaft 2017-DEE-60*) verabschiedet, mit dem die drei folgenden Ziele verfolgt werden:

- > Den Rahmen der **aktiven Bodenpolitik** des Kantons Freiburg festlegen und die Zuständigkeiten und Aufgaben des Staatsrats definieren (Art. 1 Abs. 1);
- > Den Status, die Organisations- und Geschäftsführungsregeln sowie die Aufgaben und die Finanzierung der **Einheit** festlegen, **die mit der Umsetzung dieser Politik betraut ist** (Abs. 2);
- > Die Funktionsweise, Verwaltung und Aufsicht für den kantonalen **Fonds für die aktive Bodenpolitik** festlegen, welcher der Umsetzung dieser Politik dient (Abs. 3).

Während der Staatsrat für die **aktive Bodenpolitik** zuständig ist (Art. 6 Abs. 1), erhält die KAAB den Auftrag, die im Gesetz vorgesehenen **Aufgaben** auszuführen (Art. 7 in Verbindung mit Artikel 21 ff.) und zwar namentlich:

- > Grundstücke erwerben, die hauptsächlich für die Wirtschaftstätigkeit bestimmt sind (Art. 22 Abs. 1);
- > die Grundstücke nach den Grundsätzen einer effizienten Verwaltung bewirtschaften (Abs. 2);
- > die Grundstücke dank geeigneter Investitionen aufwerten, um die Nutzung durch Unternehmen zu fördern (Abs. 3);
- > die Grundstücke über Instrumente wie Verkauf, Vermietung, oder Baurecht dem Markt zur Verfügung stellen (Abs. 4).

Der Staat kann der Anstalt gestützt auf Artikel 24 ABPG das Eigentum an seinen Grundstücken, die der Erfüllung der Ziele der aktiven Bodenpolitik dienen, übertragen. Er kann ihr auch beschränkte Nutzungsrechte über diese gewähren (Abs. 1).

## 2. Kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB)

Die KAAB wurde in Form einer selbständigen öffentlich-rechtlichen Anstalt errichtet. Sie hat ihre Tätigkeit am 1. Oktober 2020 angetreten und ab diesem Datum die Geländeverwaltung übernommen, die bisher vom Generalsekretariat der Volkswirtschaftsdirektion (VWD) gewährleistet worden war. Sie ist seit dem 27. April 2021 im Handelsregister eingetragen (UID: CHE-145.800.552).

Sie steht unter der Leitung eines Verwaltungsrats, der sich zurzeit aus den folgenden Mitgliedern zusammensetzt:

- > Olivier Curty (Präsident), Staatsrat
- > Pierre Mauron (Vizepräsident), Grossrat
- > Stéphane Peiry, Grossrat
- > Marc-André Berclaz, HEC Lausanne
- > Lorenz Held, Architekt ETHZ, EMBA St. Gallen

Das Mitglied des Staatsrats, das für die Volkswirtschaft zuständig ist, führt von Gesetzes wegen den Vorsitz des Verwaltungsrats (Art. 10 Abs. 4 ABPG); der Grosse Rat wählt zwei Mitglieder aus seinen Reihen (Abs. 2 Bst. b; *Wahl 2019-GC-215*) Zudem wählt er auf Vorschlag des Staatsrats zwei externe Expertinnen und Experten (*Wahl 2020-GC-103*).

Der Verwaltungsrat legt die allgemeine Organisation der KAAB über ein oder mehrere **Reglemente** fest, die insbesondere die Funktionsweise des Verwaltungsrats und die Kompetenzdelegation regeln; diese Reglemente werden vom Staatsrat genehmigt (Art.13 Abs. 2 Bst. c). Der Staatsrat erteilt der Anstalt einen **Leistungsauftrag**, der die Strategie für die Dauer seiner Gültigkeit enthält. Der Staatsrat legt darin auch den operativen Rahmen insbesondere in **finanzieller Hinsicht** fest (Art. 21).



## 2.1. Periodischer Leistungsauftrag

Die KAAB ist gemäss Artikel 7 und 21 ABPG in Verbindung mit Artikel 59a ff. des Gesetzes vom 16. Oktober 2001 über die Organisation des Staatsrates und der Verwaltung (SVOG; SGF 122.0.1) im Auftrag des Staatsrats tätig. Der Leistungsauftrag wird grundsätzlich für einen Zeitraum von fünf Jahren abgeschlossen (Art. 21 Abs. 1). Der Staatsrat kann jedoch den Leistungsauftrag bei Bedarf jährlich überarbeiten (Abs. 3). Er leitet ihn zur Information an die Finanz- und Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rats (FGK) weiter (Abs. 6). In Bezug auf die Kontrolle und die Aufsicht legt die KAAB dem Staatsrat einen jährlichen Geschäftsbericht vor (Art. 38 Abs. 1 Bst. a) und nach Ablauf des Leistungsauftrags einen Bericht über den Zeitraum des Leistungsauftrags (Bst. b). Diese Berichte werden an den Grossen Rat weitergeleitet (Abs. 1 *in fine*) und veröffentlicht (Abs. 2).

Der Staatsrat hat den ersten Leistungsauftrag am 31. August 2021 genehmigt und ihn anschliessend der FGK vorgelegt. Er gilt für den Zeitraum vom 1. Oktober 2020, dem offiziellen Gründungsdatum der KAAB, bis am 31. Dezember 2023. Diese verkürzte Geltungsdauer soll dem Staatsrat nach den ersten Betriebsjahren der Anstalt und den ersten gesammelten Erfahrungen eine rasche Anpassung des Auftrags ermöglichen. Ausserdem kann der Auftrag gestützt auf Artikel 21 Abs. 3 während der ersten Periode jährlich überarbeitet werden.

Er beinhaltet Folgendes:

- > Er präzisiert hauptsächlich die in Artikel 3, 22 und 23 ABPG beschriebenen **strategischen Ziele** und **Aufgaben**.
- > Er enthält die **Entwicklungsstrategie** der KAAB und die Strategien für die von ihr verwalteten Areale und **ihre Umsetzung**.
- > Er legt die **finanzielle Organisation** der KAAB in Bezug auf ihre finanziellen Kompetenzen und ihre Finanzierung fest (Budget für die laufende Rechnung der KAAB, Budgets für den Betrieb der Areale, Investitionen), dies in Ergänzung der Eigentumsübertragung und Kapitalausstattung, die Gegenstand der vorliegenden Botschaft sind.
- > Er weist auf die **Informationspflicht** der KAAB hin.

## 2.2. Strategische Ziele und Aufgaben

Die strategischen Ziele der KAAB lauten wie folgt:

- > Eine **Strategie für die Entwicklung** der über den Fonds erworbenen und von der KAAB verwalteten Areale umsetzen, egal ob er als ihr Eigentümer auftritt oder nicht;
- > **Verträge** vorschlagen, über die den Wirtschaftsakteuren Liegenschaften zur Verfügung gestellt werden, damit sie Arbeitsplätze im Kanton Freiburg schaffen. Die KAAB behält dabei die Entwicklung des Markts im Auge, sucht nach Gelegenheiten, um Liegenschaften in der Arbeitszone

zu erwerben, die potenziell von kantonaler Bedeutung sind, und stärkt so die aktive Bodenpolitik des Staatsrats.

- > Die Ziele des Staats im Bereich der Raumplanung zusammen mit seinen Dienststellen unterstützen.
- > Mittelfristig **finanziell unabhängig** werden.
- > Eine marktconforme **Rendite** für die verwalteten Immobilien erzielen.

Deshalb hat die KAAB in der ersten Zeit hauptsächlich die Aufgabe, die Areale, die neu in ihrem Eigentum sind, zu entwickeln, aufzuwerten und effizient und nachhaltig zu verwalten.

## 2.3. Strategien und Finanzpläne

### 2.3.1. Strategien

In Verbindung mit den entsprechenden Finanzplänen hat die KAAB mehrere Strategien ausgearbeitet, und zwar für sich als operative Einheit und für die verschiedenen Areale, die sie verwaltet oder die sich in ihrem Eigentum befinden. Der strategische Horizont entspricht der Dauer des Leistungsauftrags. Die Strategien werden mit dem nächsten Leistungsauftrag koordiniert, überarbeitet und ergänzt.

### Strategie für die KAAB

Das Ziel der KAAB ist es, die Entwicklung und Aufwertung von Industriearealen und Arbeitszonen im Kanton zu erleichtern. Ihr fällt eine dreifache Rolle zu:

- > Sie entwickelt die Areale, die der Staat ihr überträgt, wie auch die Areale, die sie später selber erwerben wird, mit dem Ziel, einen Mehrwert zu generieren und so im Kanton Freiburg Arbeitsplätze zu schaffen.
- > Sie bietet eine Plattform für die Beratung und Unterstützung der Regionen, Gemeinden und Dienststellen des Staats.
- > Sie verwaltet die Datenbank der Arbeitszonen.

Neben diesen Aufgaben, die ihr das Gesetz überträgt, hat die KAAB den grundlegenden Auftrag, dafür zu sorgen, dass sie und die Areale auf lange Sicht rentabel werden. Die Strategien für die Entwicklung der drei von der KAAB verwalteten Areale verfolgen somit das gleiche Ziel, nämlich auf lange Sicht einen Gewinn zu erzielen. Eine weitere Gemeinsamkeit liegt in der Entwicklung von Industriearealen der «neuen Generation», das heisst von Arealen, die hinsichtlich Energieproduktion und verbrauch nachhaltig und vorbildlich sind, eine Verbindung zu ihrer Umgebung herstellen und für unterschiedliche Zwecke genutzt werden (Industrie, Büros, Dienstleistungen, Freizeit usw.). Das Ziel dieser Strategien ist es, die Unternehmen wie auch die Behörden und die Bevölkerung für das jeweilige Projekt zu gewinnen.

## Strategie für das AgriCo-Areal

Die Strategie zielt darauf ab, auf dem *AgriCo*-Areal einen zukunftsweisenden Industriestandort bzw. einen landesweit führenden Campus im Bereich Lebensmittel und Biomasse zu entwickeln und dabei sein architektonisches und natürliches Erbe zu wahren. Um dies zu erreichen, verfolgt *AgriCo* folgende Ziele:

- > Der Campus soll im Bereich der Lebensmittelproduktion und der Biomasse die Führung übernehmen. Die entsprechende Strategie ergänzt somit die Strategie des Staats Freiburg im Lebensmittelbereich, die das Konzept «vom Feld auf den Teller» ins Zentrum stellt.
- > Er soll zusammen mit den Partnern im Lebensmittelbereich (Landwirtschaftliches Institut Grangeneuve, Agroscope, HES-SO//FR, Cluster Food & Nutrition usw.) eine starke Achse bilden.
- > Er soll die Form eines zukunftsweisenden Campus annehmen, der den Ideenaustausch begünstigt. Gleichzeitig soll er sein architektonisches Erbe mit den denkmalgeschützten Gebäuden und seinen Naturreichtum mit der Erhaltung der Grünzonen und dem Revitalisierungsvorhaben der Petite-Clône zu seinem Vorteil nutzen. Mit anderen Worten soll *AgriCo* nicht nur ein attraktiver Ort zum Arbeiten sein, sondern auch zum Verweilen und Erholen.

Der Begriff des Campus soll durch Förderaktionen für die Innovation und die Forschung noch schärfere Konturen erhalten.

## Strategie für das Areal «La Maillarde»

Das Besondere am Areal von *La Maillarde* ist, dass es in der Nähe des Stadtzentrums von Romont liegt. Seine Entwicklung erfolgt deshalb in enger Zusammenarbeit mit den Behörden der Gemeinde und der Region. Es soll zudem für die Einwohnerinnen und Einwohner der Region nicht nur ein Ort zum Arbeiten, sondern auch zum Leben sein.

Das Areal ist schon heute bebaut und wird gewinnbringend betrieben. Es bietet aber noch Entwicklungspotenzial durch verdichtetes Bauen. Die Arbeiten der Studierenden der Hochschule für Technik und Architektur haben einige interessante Wege aufgezeigt, die nun im Rahmen einer Machbarkeitsstudie vertieft werden müssen.

Auf dem Areal befinden sich einige Produktionsbetriebe, die teils auf innovativen Gebieten tätig sind (z.B. Kromatix). Es ist umgeben von weiteren Produktionsbetrieben (Vetrotech Saint-Gobain, Framo SA, Nespresso, EFSA), mit denen Synergien geschaffen werden sollen, namentlich in Bezug auf Dienstleistungen, Zugänge und Mobilität auf und um das Areal. Dieses Umfeld scheint das künftige Gesicht des Areals schon recht klar zu zeichnen: ein urbanes Industriequartier,

das der Produktion innovativer Erzeugnisse gewidmet ist. Das ergibt folgende Strategie für das Areal:

- > Es werden die Grundlagen der für das *AgriCo*-Areal entwickelten Strategie übernommen (gewinnbringender Betrieb des Areals, das nachhaltig und vorbildlich ist, was die Produktion und den Verbrauch von erneuerbaren Energien betrifft), aber
- > das Areal soll ein urbanes Industriequartier werden, das eine Vielfalt an Nutzungsmöglichkeiten und Dienstleistungen bietet, die der innovativen Industrieproduktion und der Spitzentechnologie gewidmet ist.

## Strategie für das Areal «Pré-aux-Moines»

Das Areal in Marly, das bereits in der Arbeitszone liegt und vom Bau der Verbindungsstrasse Marly-Matran abhängt, soll aufgewertet werden. Das Areal «*Pré-aux-Moines*» weist klare Trümpfe auf: Es befindet sich in der Agglomeration Freiburg und ist gemäss kantonalem Richtplan eines der Areale mit dem grössten Entwicklungspotenzial des Kantons. Deshalb ist es wichtig, sich bereits jetzt erste Gedanken zu machen.

Das Areal wird von zwei grossen Bauvorhaben beeinflusst:

- > Das Projekt zur Revitalisierung der Ärgera: Dieses Projekt wird sich stark auf sein Entwicklungspotenzial auswirken. Der Gewässerraum, der von Gesetzes wegen nicht bebaubar ist, stellt 30% der gesamten Fläche dar, die zurzeit im Eigentum des Staats ist. Das Projekt wird ein wichtiger Trumpf für den Standort werden, da es die Entwicklung eines urbanen Industriegebiets mit einem naturbelassenen Bereich im Zentrum ermöglicht.
- > Die Zubringerstrasse vom MIC zur künftigen Verbindungsstrasse Marly-Matran: Diese Strasse wird über «*Pré-aux-Moines*» führen, was die Entwicklung eines gemeinsamen urbanen Industriezentrums begünstigt.

Die beiden Entwicklungsachsen – urbanes Industriezentrum und Naturraum – müssen also koordiniert und gemeinsam entwickelt werden.

### 2.3.2. Finanzplan

Der Finanzplan als strategisches Führungsinstrument, um die Entwicklung der KAAB und der verschiedenen Areale zu begleiten, zu überwachen und zu leiten, wird falls nötig bei jeder Revision des Leistungsauftrags angepasst, verfolgt aber stets das gleiche Ziel: Er soll es der KAAB erlauben, die Aufgaben zu erfüllen, die ihr der Staat überträgt, ohne die im Fonds verfügbaren Mittel von 100 Millionen Franken zu überschreiten.

Der Finanzplan sieht die Entwicklung der KAAB und ihrer Areale in vier Phasen vor, die sich nach der Entwicklungsgeschwindigkeit der Standorte richten:

- > Phase I: 2017–2022 → -6 460 000.–  
(geschätztes Nettoergebnis)
- > Phase II: 2023–2026 → -4 103 000.–
- > Phase III: 2027–2030 → -298 000.–
- > Phase IV: 2031–2034 → +3 292 000.–

Der Finanzplan verfolgt das strategische Ziel, die Areale *AgriCo*, *La Maillarde* und *Pré-aux-Moines* bis 2034 mit Hilfe des Fonds finanziell selbsttragend zu machen, um einen Mehrwert zu generieren und Arbeitsplätze im Kanton zu schaffen.

Bis zum finanziellen Gleichgewicht ergeben die jährlichen Betriebskosten unter Berücksichtigung der Einnahmen aus den Arealen einen Aufwandüberschuss (Kosten für den Betrieb der KAAB und der Areale) von knapp **11 Millionen Franken** für den Zeitraum 2017–2028 beziehungsweise 6 Millionen Franken vom 1. Januar 2022 bis Ende 2028 (vgl. Kapitel 2.4.1).

**Der ABP-Fonds wird Ende 2034 ausgeschöpft sein** (vgl. Tabelle 1) und dies unter Berücksichtigung der Mehreinnahmen aus dem Grundstücksverkauf an Micarna (vgl. Kapitel 2.2), wenn nicht zusätzliche Mittel eingezahlt werden, wie etwa ein Anteil eines Finanzierungsüberschusses beim Rechnungsabschluss des Staats (Art. 43 Abs. 1 Bst. b ABPG), Beiträge der Anstalt zur Vergütung des Staats (Bst. c) oder Erträge aus dem Verkauf oder einem anderen Instrument zur Vergabe eines Nutzungsrechts an einem Grundstück des Staats (Bst. d).

(in kCHF)	Aufwand	Ertrag	Total
ABP-Fonds	-	100.00	100.00
Liegenschaften	-45.80	25.10	-20.70
Gebäude	-63.40	-	-63.40
Entwicklungskosten	-8.50	-	-8.50
<b>Total der Investitionen</b>	<b>-117.70</b>	<b>125.14</b>	<b>7.40</b>
Umsatz – Einnahmen	-	51.60	51.60
Personalkosten	-18.30	-	-18.30
Betriebskosten	-30.50	-	-30.50
Abschreibungen	-10.20	-	-10.20
Betriebskosten	-59.00	51.60	-7.40
Betriebsergebnis	-176.70	176.70	0.00

Tabelle 1: Finanzplan der KAAB und ihrer drei Standorte für den Zeitraum 2017–2034

Falls sich also neue Gelegenheiten für den Kauf von Grundstücken oder für die Entwicklung neuer Projekte bieten, müssen diese über Nachtragskredite finanziert werden.

Aus dem Finanzplan geht ferner hervor, dass ein Teil der Liegenschaften verkauft werden muss (EFSA in Romont und Micarna in St-Aubin), um die Liquidität des Fonds im Hin-

blick auf die geplanten Ausbauschritte zu gewährleisten. Er zeigt aber auch, dass durch die Vergabe der restlichen Liegenschaften im Baurecht die nötigen jährlichen Einnahmen generiert werden, um die Betriebskosten zu decken und die finanzielle Unabhängigkeit zu gewährleisten.

Der Verwaltungsrat rechnet damit, dass die KAAB im Jahr 2029, also zehn Jahre nach der Schaffung des Fonds, das finanzielle Gleichgewicht erlangen wird. Ab 2034 wird gemäss dem aktuellen Finanzplan ein Gewinn von etwa einer Million Franken pro Jahr erwartet.

## 2.4. Finanzielle Organisation

Die finanzielle Organisation der KAAB ist zweigeteilt in *Betriebs-* und *Investitionskosten*.

### 2.4.1. Betrieb der KAAB und der Areale

Es muss zwischen der Zeit vor und nach der Eigentumsübertragung unterschieden werden:

- > *Bis zur Eigentumsübertragung* werden alle Kosten auf dem Konto (PECO) der Wirtschaftsförderung Kanton Freiburg zulasten des ABP-Fonds verbucht. Beim Erwerb der Areale wurde jeweils ein Betrag genehmigt, um den Betrieb zu gewährleisten (1 Million Franken für *La Maillarde* und 3 Millionen Franken für *AgriCo*). Seit dem 1. Oktober 2020 werden ausserdem die operativen Kosten der KAAB über diese Mittel finanziert.
- > *Nach der Eigentumsübertragung* werden diese Kosten in erster Linie über die eigenen Einkünfte der KAAB und der Gelände (Mietzinsen der Gebäude und Baurechtszinsen) finanziert. Das Budget wird von der KAAB verwaltet und die Jahresrechnung wird jeweils vom Staatsrat validiert und von der von ihm bezeichneten Revisionsstelle kontrolliert.

(in CHF)	2017–2020	2021	2022–2028	Total
KAAB	255 726	1 018 540	7 723 493	8 997 759
Areal Romont	1 244 123	-335 287	-5 821 415	-4 912 579
Areal St-Aubin	2 142 395	726 026	4 407 245	7 275 666
Areal Marly	-25 500	11 500	-356 500	-370 500
<b>Total</b>	<b>3 616 744</b>	<b>1 420 779</b>	<b>5 952 823</b>	<b>10 990 346</b>

Tabelle 2: Betriebskosten der KAAB und der Areale 2017 bis 2028 gemäss Finanzplan vom 31.05.21

Von 2017 bis Ende 2021 beliefen sich die Betriebskosten auf etwas mehr als **5 Millionen** Franken, das heisst auf etwa 1 007 505 Franken pro Jahr, während beim Kauf der Industriearale insgesamt 4 Millionen Franken aus dem ABP-Fonds für drei Jahre bereitgestellt wurden. Gemäss Finanzplan

muss für die kommenden Jahre bis Ende 2028 mit Kosten von rund **6 Millionen Franken** gerechnet werden.

#### 2.4.2. Investitionen

Es handelt sich dabei um die Ausgaben für die Entwicklung und Realisierung von Projekten oder um Liegenschaftskäufe, die aktuell über den Fonds finanziert werden. Für Investitionen werden beim Staatsrat respektive beim Grossen Rat spezifische Kredite beantragt, wie der Verpflichtungskredit von **21 760 000** Franken für die Investitionen in die Gebäude 1710, 1715, 1720, 1741 und 1742 auf dem *AgriCo*-Areal, der im August 2020 genehmigt wurde (*Botschaft 2020-DEE-11*). Für jedes Projekt informiert die KAAB über den Stand der Finanzen im jährlichen Tätigkeitsbericht.

Der Erlös aus dem Verkauf der übertragenen Liegenschaften (die sich ursprünglich im Eigentum des Staates befunden haben) wird grundsätzlich in Höhe des ursprünglichen Kaufwerts in den ABP-Fonds eingezahlt, sobald die Liegenschaften an die KAAB übertragen worden sind. Der von der KAAB durch Aufwertungsarbeiten generierte Mehrwert geht zugunsten der KAAB.

#### 2.4.3. Vergütung des Staats

Artikel 34 ABPG sieht vor, dass die Anstalt den Staat in angemessener Weise für die von ihm bereitgestellten finanziellen Mittel oder Bürgschaften vergütet; sie bezahlt namentlich Zinsen für die vom Staat gewährten Darlehen und eine Vergütung für die Kapitalausstattung durch den Staat (Abs. 1). Mit Blick auf die Finanzplanung der KAAB hat der Staatsrat beschlossen, erst eine Vergütung zu verlangen, wenn die Anstalt selbstfinanzierend ist.

#### 2.4.4. Finanzkompetenzen

Der Leistungsauftrag und das Organisationsreglement der KAAB, die beide vom Staatsrat genehmigt werden, legen die Finanzkompetenzen wie folgt fest:

- > *Leistungsauftrag*: Die Investitionskredite (Darlehen und Kapitalausstattungen) werden vom Staatsrat respektive vom Grossen Rat im Rahmen ihrer Kompetenzen gemäss dem Finanzhaushaltsgesetz (FHG) validiert. Die validierten Beträge einschliesslich der Zuschläge werden von der KAAB im Rahmen der Finanzkompetenzen verwaltet, die ihr das Organisationsreglement überträgt.
- > *Organisationsreglement*: Der Verwaltungsrat verwaltet die Kapitalausstattung der KAAB und die Investitionskredite für die Projekte. Bestellungen, die dem vom Verwaltungsrat festgelegten Budget entsprechen, werden von der Direktorin oder vom Direktor freigegeben. Ab einem Betrag von 150 000 Franken ist die doppelte Unterschrift zusammen mit der Präsidentin oder dem Präsidenten erforderlich.

Die Kontrolle und Überwachung erfolgen gestützt auf Artikel 38 f. ABPG.

#### 2.4.5. Finanzströme

Im Rahmen der Arbeiten zur Errichtung der KAAB wurde gestützt auf den Finanzplan ein Schema der Finanzströme aufgestellt. Das Konzept, dem die Entwürfe des Leistungsauftrags und des Organisationsreglements zugrunde liegen, ergänzt die Entwicklungsstrategien und die Finanzpläne:

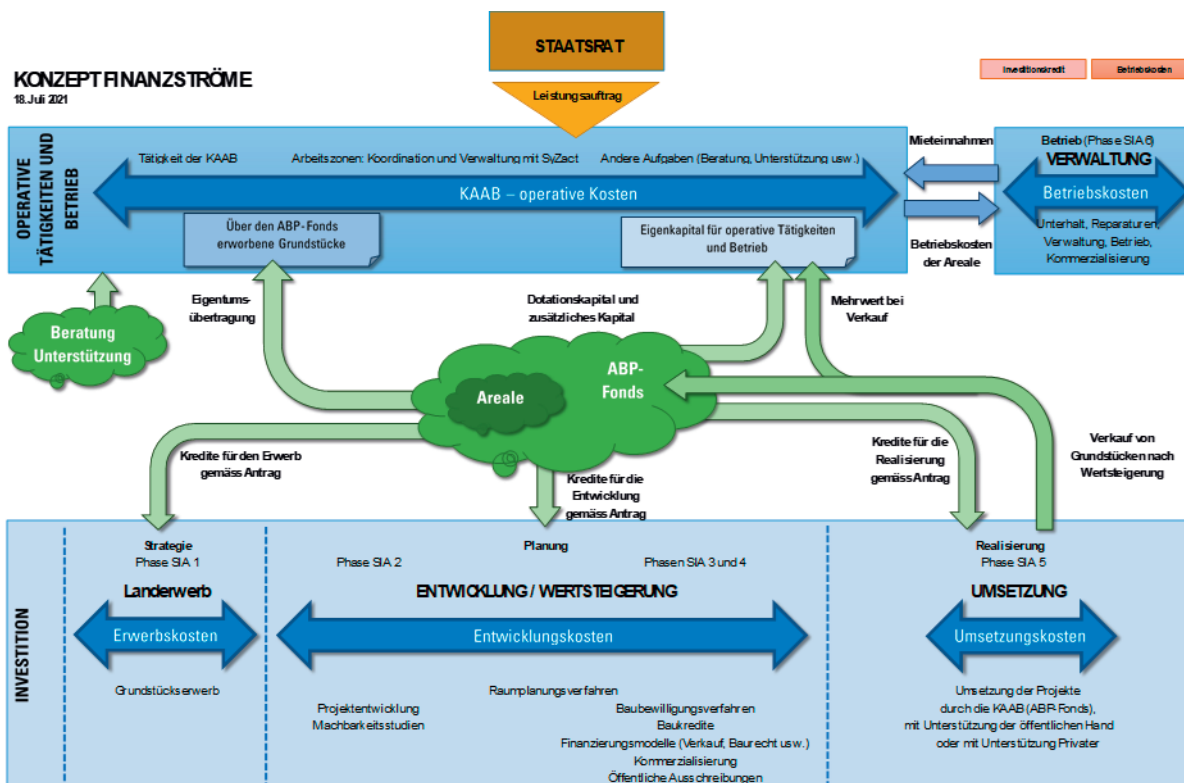


Abbildung 1: Konzept der Finanzströme

## 2.5. Budget 2020/2021

Für den Zeitraum vom 1. Oktober 2020, dem Datum, an dem das Generalsekretariat der VWD die Geländeverwaltung an die KAAB abgetreten hat, bis am 31. Dezember 2021, dem letzten Tag vor der Eigentumsübertragung, wurde ein erstes Budget aufgestellt. Es wurde vom Verwaltungsrat aufgestellt, der gegenüber dem Staatsrat dafür verantwortlich zeichnet.

Für diesen fünfzehnmonatigen Zeitraum kommt das Globalbudget der KAAB und der verwalteten Areale auf einen Kostenüberschuss von insgesamt **2 100 000 Franken** unter Berücksichtigung eines Betriebsgewinns von **95 000 Franken** für das Areal *La Maillarde*.

Dieser Betrag wird dem ABP-Fonds entnommen.

## 2.6. Stand des ABP-Fonds

Bei seiner Errichtung im Jahr 2017 wurde der ABP-Fonds mit 100 Millionen Franken dotiert. Ein grosser Teil dieser Mittel wurde bereits für Projekte im Bereich der aktiven Bodenpolitik eingesetzt, die von der KAAB verwaltet werden.

### 2.6.1. Entnahmen – Investitionen

Der Grosse Rat und der Staatsrat haben bereits die folgenden Investitionen von 65,7 und 8,25 Millionen Franken genehmigt:

- > **22 Millionen** Franken für den Erwerb des Tetra-Pak-Areals in der Industriezone *La Maillarde* in Romont (vgl. weiter oben), und zwar 21 Millionen Franken für den Grundstückkauf und eine Million Franken für die anfänglichen Betriebskostenüberschüsse;
- > **23 Millionen** Franken für den Erwerb des Industrieareals *AgriCo* (ehemaliges Elanco-Areal) in St-Aubin und der Industriezone *Pré-aux-Moines* in Marly, und zwar 20 Millionen Franken für den Grundstückkauf und 3 Millionen Franken für die anfänglichen Kostenüberschüsse für Betrieb und Unterhalt;
- > **446 060** Franken für den Erwerb des Industriegleises, welches das Industrieareal *La Maillarde* mit dem SBB-Netz verbindet (Parzelle Nr. 775), sowie eines Grundstücks für das Vorhaben der Firma EFSA SA (Parzelle Nr. 2170);
- > **21,7 Millionen** Franken in Form eines Verpflichtungskredits, der am 20. August 2020 für die Sanierung der Gebäude 1710, 1720, 1741 und 1742 sowie für den Umbau des Gebäudes 1715 auf dem AgriCo-Areal gesprochen wurde (*Botschaft 2020-DEE-11*);

- > ein Verpflichtungskredit von **3,95 Millionen Franken** für die Sanierung des Gebäudes 1701 (Empfang) und ein Kredit von **300 000 Franken** für das Gebäude 1712 in St-Aubin;
- > ein Verpflichtungskredit von **1,5 Millionen** Franken für die Arbeiten, die für die Ansiedlung der Kromatix SA in Romont erforderlich sind;
- > **2,5 Millionen** Franken im Mai 2021 für den Erwerb eines Teils der Parzelle Nr. 768 von der Cramos SA in Romont mit einer Fläche von 9766 m<sup>2</sup>. Die Liegenschaft schliesst direkt an das Areal *La Maillarde* an und ist für den Staat und die künftige Entwicklung des Standorts von strategischem Interesse.

## 2.6.2. Einlagen – Verkäufe

Der Grosse Rat und der Staatsrat haben bereits die folgenden Verkäufe für 21 und 3 Millionen Franken genehmigt:

- > **21 Millionen** Franken für den Verkauf einer Fläche von 95 000 m<sup>2</sup> an Micarna (neu 92 975 m<sup>2</sup> gemäss vorläufiger mündlicher Abmachung) auf dem Areal von St-Aubin (*Botschaft 2019-DEE-36*). Der entsprechende Kaufvertrag sollte bis Ende Jahr unterzeichnet sein;
- > **3 Millionen** Franken für den Verkauf einer Parzelle von 20 000 m<sup>2</sup> an die Firma EFSA auf dem Areal von Romont.

Der Verkaufserlös für die übertragenen Liegenschaften wird in den ABP-Fonds eingezahlt und gilt als Rückzahlung der Darlehen des Staats zugunsten der KAAB. Der von der KAAB generierte Mehrwert geht zugunsten der KAAB. Dasselbe gilt für den Mehrwert, den die KAAB durch Aufwertungsarbeiten generiert.

Hinsichtlich des Projekts der Micarna wird der Verkaufserlös in den ABP-Fonds eingezahlt, da die Liegenschaft bis zum Verkauf im Eigentum des Staats bleibt.

Am 31. Dezember 2020 lagen die Ausgaben für den Betrieb der KAAB und der drei Areale sowie die getätigten Investitionen im Rahmen der validierten Kredite.

## 3. Eigentumsübertragung und Kapitalausstattung

Artikel 24 ABPG sieht die Möglichkeit einer Eigentumsübertragung vor und Artikel 48 präzisiert, dass diese grundsätzlich innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vollzogen wird. Aus der Botschaft zum Gesetz ist zu entnehmen, dass die Eigentumsübertragung von der zuständigen Behörde entschieden wird. Die Übertragung könnte beschlossen werden, sobald die ersten operativen Resultate der KAAB zeigen, dass sie in der Lage ist, ihre Aufgaben zu erfüllen. Die zuständigen Behörden müssen also in voller Kenntnis der Lage gestützt auf die erste Bilanz über die Tätigkeit der KAAB entscheiden können.

Die KAAB hat, als sie ihre Tätigkeit am 1. Oktober 2020 aufgenommen hat, die Projekte einschliesslich der finanziellen Aspekte vom Generalsekretariat der VWD übernommen. Die KAAB hat namentlich das Entwicklungsprojekt von *AgriCo* zusammen mit Micarna und den Erwerb der Teilparzelle der Cramos SA in Romont begleitet. Sie hat auch die Energiekonzepte der beiden bebauten Areale von St-Aubin und Romont abgeschlossen und eine Machbarkeitsstudie für das unbebaute Areal von Marly aufgestellt. Sie hat ferner alle Entwicklungsstrategien und die damit verbundenen Finanzpläne ausgearbeitet. Sie hat auf diese Weise bereits bewiesen, dass sie fähig ist, ihre Aufgaben zu erfüllen.

Aufgrund der laufenden Arbeiten und der ersten Realisierungen auf den Arealen, hält es der Staatsrat nicht für erforderlich, eine Verlängerung der in Artikel 48 Abs. 1 ABPG vorgesehenen Frist für die Übertragung des Eigentums an den Grundstücken zu beantragen, die zum Zweck der aktiven Bodenpolitik erworben und über den Fonds finanziert wurden. Er schlägt zudem vor, dass Artikel 47 ABPG ausgeführt und so das Dotationskapital von 2 Millionen Franken zur Verfügung gestellt wird. Gestützt auf den Finanzplan schlägt der Staatsrat vor, die KAAB mit ausreichend zusätzlichem Kapital auszustatten, um die Areale zu verwalten und zu entwickeln, bis die Anstalt die Gewinnschwelle erreicht hat.

Die Eigentumsübertragung erfolgt mit zwei Arten von Einlagen, die im Dekret aufgeführt sind:

- > Eine **Sacheinlage** mit der Übertragung des Eigentums an den Liegenschaften, die zum Zweck der aktiven Bodenpolitik erworben wurden und frei von Verpflichtungen sind (Art. 1 des Dekrets; vgl. Kapitel 3.1) und
- > eine **Kapitaleinlage**, die das ursprüngliche im Gesetz vorgesehene Dotationskapital ergänzt (Art. 2 des Dekrets; vgl. Kapitel 3.2).

## 3.1. Eigentumsübertragung (Sacheinlage)

### 3.1.1. Ausgangslage

Der Staatsrat schlägt vor, der KAAB auf den 1. Januar 2022 das Eigentum an den Industriearealen zu übertragen, die bis dann zum Zweck der aktiven Bodenpolitik erworben und über den Fonds finanziert worden sind. Es handelt sich dabei um das:

- > *Areal AgriCo*: Grundstücke Nr. 213, 333, 339, 344 und 345 der Gemeinde St-Aubin und 3027 der Gemeinde Avenches gemäss Dekret vom 23. März 2017 über den Erwerb der Elanco-Liegenschaften. Der Grosse Rat hat am 17. Dezember 2020 den Verkauf einer Parzelle auf dem Areal von St-Aubin an Micarna für einen Betrag von 21 375 000 Franken gutgeheissen (*Botschaft 2019-DEE-36*). Micarna will dort einen Geflügelverarbeitungsbetrieb bauen. Im Rahmen der Eigentumsübertragung

und Kapitalausstattung ist vorgesehen, dass diese Fläche (Grundstück Nr. 2242, abgetrennt von Grundstück Nr. 333) bis zu ihrem Verkauf an Micarna im Eigentum des Staats bleibt und der Mehrwert aus dem Verkauf in den ABP-Fonds fliesst (vgl. Kapitel 2.6.2 weiter oben);

- > *Areal La Maillarde*: Grundstücke Nr. 767 und 785 der Gemeinde Romont gemäss Dekret vom 4. November 2016 über den Erwerb der Liegenschaften Nr. 767 und 785 der Gemeinde Romont – Tetra-Pak-Areal; sowie Grundstücke Nr. 775 (Industriegleis) und 2179 (Cramos) der Gemeinde Romont;
- > *Areal Pré-aux-Moines*: Grundstücke Nr. 1252, 1254, 1255 und 1256 der Gemeinde Marly gemäss Dekret vom 23. März 2017 über den Erwerb der Elanco-Liegenschaften.

### 3.1.2. Wertsteigerung der übertragenen Liegenschaften.

Die Botschaft zum ABPG beschreibt die *Rahmenbedingungen* für die Finanzierung in Form eines staatlichen oder privaten Darlehens, sie geht aber nicht näher auf die Rahmenbedingungen der Kapitalausstattung ein, ausser auf die Frage der Vergütung des Staats (vgl. Kapitel 4.8). Bei einer Sacheinlage stellt sich die Frage der **Wertsteigerung** der übertragenen Liegenschaften. Der aktuelle buchhalterische Wert, der im Verwaltungsvermögen des Staats ausgewiesen ist, und die damit verbundenen Abschreibungen sind bekannt (vgl. Kapitel 1.2). Allerdings muss zwischen dem Boden und den darauf stehenden Gebäuden unterschieden werden:

- > *AgriCo*: Ein grosser Teil der Gebäude steht unter Denkmalschutz. Ausserdem müssen die Labors an die aktuellen Normen angepasst werden. Beides senkt den Wert der Gebäude, die letztlich eine reine Last darstellen. Durch den Verkauf eines Teils der Liegenschaft an die Micarna kommen nun die in Artikel 31 Abs. 2 vorbehaltenen Regeln über die Erschliessungskosten zur Anwendung. Der am 23. April 2021 öffentlich aufgelegte kantonale Nutzungsplan (KNP; *Medienmitteilung vom 19. April 2021*) und seine künftige Genehmigung werden ebenfalls keine unmittelbare Wertsteigerung bewirken.
- > *La Maillarde*: Die Ortsplanrevision der Gemeinde Romont hat den Wert der Liegenschaft nicht grundlegend verändert. Einen positiven Einfluss auf den Wert des Areals haben vielmehr der Kauf der Parzelle der Cramos SA, die Entwicklung des Energiekonzepts und allfälliger Partnerschaften beidseits der Kantonsstrasse sowie der Erhalt und Ausbau der Industriegleise in Zusammenarbeit mit den Unternehmen der Industriezone.
- > *Pré-aux-Moines*: Der Wert dieses Areals, das sich in einer noch nicht aktivierten Arbeitszone befindet, hängt von der Abstimmung über die geplante Verbindungsstrasse Marly-Matran ab.

Folglich wird vorgeschlagen, dass das Eigentum an den Industriearealen nicht zum Verkehrswert, sondern zum **Kaufwert** in der Höhe von **37 000 299** Franken übertragen wird. Das heisst, vom ursprünglichen Kaufwert von 41 019 829 Franken (einschliesslich der Nebenkosten für den Erwerb) wird der Erlös aus dem Grundstückverkauf an die EFSA (3 005 640 Franken) und der Kaufwert der Parzelle, die im Hinblick auf ihren Verkauf an die Micarna SA im Eigentum des Staats bleibt (3 533 050 Franken), abgezogen und der Kaufwert des Areals der Cramos SA (2 539 160 Franken) wird hinzugerechnet. Die Parzelle Nr. 775 (Industriegleis) wird aufgrund der Widerinstandstellungs- und Betriebskosten der Gleise unentgeltlich überlassen.

Die Eigentumsübertragung ist Gegenstand von separaten notariellen Urkunden (FR und VD).

### 3.1.3. Steuern und Buchhaltung

Gestützt auf Artikel 35 Abs. 1 ABPG ist die KAAB von allen kantonalen Steuern und insbesondere von der Handänderungssteuer befreit. Sie untersteht hingegen allen anderen Steuern und Abgaben, insbesondere der Liegenschaftssteuer der Gemeinden.

Gemäss dem ABPG eignet sich diese Art der Finanzierung, die über die Zeit gesehen für die KAAB kostengünstiger ist als eine Kapitalfinanzierung, für Projekte mit einem genauen Finanzplan und einer relativ präzisen Wertsteigerungsperspektive (Möglichkeit eines vordefinierten Rückzahlungszeitplans). Es handelt sich mit anderen Worten um Projekte mit einem regelmässigen Ertrag, zum Beispiel der Umbau eines Gebäudes, das feste Mieterträge abwirft. Der Vorteil eines Darlehens in einem solchen Fall liegt auch darin, dass die Finanzierung über ein Modell mit regelmässigen Rückzahlungen erfolgen kann, was die KAAB wiederum zu einer Finanzdisziplin zwingt, die mit einer projektbezogenen Finanzierung verbunden ist. Dies fördert die Rentabilität der einzelnen Projekte.

Der Betrag wird somit wie folgt in **die Bilanz der KAAB** aufgenommen:

- > 50% (18 500 149.50 Franken) in Form eines Darlehens;
- > 50% (18 500 149.50 Franken) in Form von Eigenkapital.

Hinsichtlich der **Staatsrechnung** beziehungsweise der Verbuchung des Geschäfts im ABP-Fonds wurde folgende Lösung gewählt:

- > Bei der Schaffung des ABP-Fonds wurden die Industrieareale, die ursprünglich im Verwaltungsvermögen eingetragen waren, in das Finanzvermögen übergeführt; ihr Kaufwert wurde auf einen Franken pro Areal abgeschrieben, wobei der ABP-Fonds zur Finanzierung eingesetzt wurde.
- > Um diese Bilanzstruktur beizubehalten, wird der Wert der übertragenen Liegenschaften genauso abgeschrieben.

Die **Modalitäten der staatlichen Darlehen** werden im Leistungsauftrag festgelegt. Dabei werden die Lage auf dem Kapitalmarkt und die finanzielle Situation der Anstalt berücksichtigt (Artikel 32 Abs. 5). Auf diese Weise kann der Staat eine regelmässige Vergütung für die finanziellen Mittel, die er der KAAB zur Verfügung stellt, und eine vorhersehbare Investitionsrendite erzielen, soweit dies möglich ist (Art. 34).

Aus Gründen der Kohärenz und Transparenz hat der Staatsrat die folgenden Bedingungen festgelegt:

- > *Zinssatz*: 0%; der Staat behält sich das Recht vor, den Zinssatz an die Entwicklung des Kapitalmarkts anzupassen;
- > *Rückzahlung*: in Verbindung mit den Grundstücksverkäufen durch die KAAB.

Was die *Vergütung* betrifft, ist der Staatsrat der Ansicht, dass sie erst vorgesehen wird, wenn die KAAB die Gewinnschwelle überschritten hat.

Unter Vorbehalt von Artikel 25 (Rückkaufsrecht) und 26 (Vorkaufsrecht) ABPG kann die KAAB über die Liegenschaften, als deren Eigentümerin sie im Grundbuch eingetragen ist, frei verfügen. Sie legt mit Dritterwerbenden besondere Bedingungen fest, um sicherzustellen, dass die Grundstücke in Übereinstimmung mit den Zielen des Leistungsauftrags genutzt werden (Art. 29 Abs. 2). Dem Staat steht es frei, weiterhin Liegenschaften zu kaufen, die für strategisch gehalten werden. Er kann das Eigentum an diesen Liegenschaften der KAAB übertragen oder sie mit ihrer Verwaltung beauftragen.

### 3.1.4. Investitionskredit(e)

Bis jetzt wurde nur der Verpflichtungskredit für die Investitionen in die Gebäude 1710, 1715, 1720, 1741 und 1742 auf dem Industrieareal AgriCo in Saint-Aubin bei der FinV eröffnet. Der Grosse Rat hat am 20. August 2020 das entsprechende Dekret über einen Betrag von **21 760 000** Franken gutgeheissen (*Botschaft 2020-DEE-11*). Artikel 4 Abs. 1 des Dekrets legt fest, dass der Wert des Verpflichtungskredits bei der Übertragung des Eigentums an den Grundstücken an die KAAB gemäss Artikel 48 ABPG in einer noch festzulegenden Weise berücksichtigt wird.

Die Eigentumsübertragung und die Kapitalausstattung haben keinen direkten Einfluss auf diesen Kredit. Der im Dekret vorgesehene Verpflichtungskredit wird der KAAB zu den gleichen Bedingungen wie die oben erwähnte Sacheinlage zur Verfügung gestellt. Der Kredit wird in Teilzahlungen gestützt auf einen mit der FinV vereinbarten, auf die Projektplanung abgestimmten Terminplan ausgezahlt. Die Anstalt verwaltet anschliessend die Beträge selbstständig wie ein Totalunternehmen, dies im Rahmen ihrer Finanzkompetenzen, die in ihrem Organisationsreglement festgehalten sind.

## 3.2. Kapitalausstattung

Gemäss Finanzplan beläuft sich der Mittelbedarf zur *Deckung der Aufwandüberschüsse* der KAAB (Betriebskosten der KAAB und der Grundstücke) unter Berücksichtigung der Einnahmen aus den Arealen im Zeitraum **2022 bis Ende 2028 auf 5 952 822 Franken** (vgl. Kapitel 2.1.3.1).

Deshalb wird die Übertragung des Eigentums an den Liegenschaften mit einer zusätzlichen Kapitalausstattung in der Höhe von **4 Millionen Franken** verbunden, die das ursprüngliche Dotationskapital (2 Millionen Franken) ergänzt. Diese Kapitalausstattung soll die fehlenden Mittel überbrücken, damit die KAAB ihren Auftrag erfüllen kann, bis sie die Gewinnschwelle erreicht hat. Die Kapitalausstattung erlaubt es ihr also, in dieser Zeit den Betrieb der Industrieareale zu gewährleisten, an denen ihr das Eigentum übertragen worden ist.

Die zusätzliche Kapitalausstattung wird wie das Dotationskapital dem ABP-Fonds entnommen. Sie wird in der Bilanz der KAAB ausgewiesen.

## 3.3. Referendum

### Zuständigkeit

Der Grosse Rat ist dafür zuständig, den Erwerb und die Veräusserung von Vermögenswerten des Finanzvermögens zu bewilligen, die wertmässig mehr als ½% des Aufwands der letzten vom Grosse Rat genehmigten Erfolgsrechnung ausmachen (Art. 43 FHG). Gemäss der Verordnung vom 15. Juni 2021 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) beläuft sich der massgebende Betrag auf 19 687 176 Franken. Im vorliegenden Fall setzt sich das Dekret a) aus einer *Sacheinlage* (Eigentumsübertragung) und b) aus einer *Kapitalausstattung* (Zahlung von flüssigen Mitteln) zusammen.

a) Für die Eigentumsübertragung (Sacheinlage) ist der Grosse Rat zuständig, wenn davon ausgegangen wird, dass es sich um eine Veräusserung des Finanzvermögens handelt, die den oben erwähnten Betrag übersteigt. Im Jahr 2017 wurden die Gelände mit der Gründung des ABP-Fonds und der Genehmigung der Staatsrechnung 2016 vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen übergeführt (vgl. weiter oben). Mit dem vorliegenden Dekret werden sie zum Kaufwert von 37 020 299 Franken an die KAAB übertragen. Die Übertragung erfolgt zur Hälfte in Form eines Darlehens und zur Hälfte in Form einer Ausstattung der KAAB mit Eigenkapital:

- > *Darlehen*: In der Staatsrechnung wechselt der entsprechende Betrag die Art des Aktivpostens (Immobilienvermögen wird rückzahlbares Darlehen) und verfügt über ausreichend gesetzliche Garantien (Art. 25 ABPG: Rückkaufsrecht; Art. 26 und 28: Vor-



kaufsrecht; Art. 43: Einzahlung der Erträge aus dem Verkauf von übertragenen Grundstücken), um keine Risiken bzw. potenzielle Kosten für die Allgemeinheit zu verursachen. Folglich darf davon ausgegangen werden, dass das Darlehen im Finanzvermögen des Staats bleibt.

- > *Einlage ins Eigenkapital der KAAB*: Die Erhöhung des Eigenkapitals der KAAB kann mit einer Beteiligung des Staats gleichgesetzt werden, da es sich bei der KAAB und eine Organisation handelt, in die das öffentliche Gemeinwesen eingebunden ist, an die es massgebliche Betriebsbeiträge bezahlt, die es massgeblich beeinflusst und gegenüber der es haftet. Im vorliegenden Fall werden die Kostenüberschüsse der KAAB durch den Fonds gedeckt, bis sie die Gewinnschwelle erreicht hat. Dies ist ein massgebliche Beitrag des Staats, der als eine Beteiligung gilt und folglich in das Verwaltungsvermögen des Staats aufgenommen werden muss. Es handelt sich also um eine Anlageform, die nicht über die gleichen gesetzlichen Garantien wie das oben erwähnte Darlehen verfügt und grundsätzlich nicht veräussert werden kann. Die Beteiligung ist mit einem Risiko verbunden, das von der Entwicklung der KAAB abhängt. Allfällige Einnahmen (Vergütungen gemäss Artikel 34 ABPG) sind zwar erwünscht, aber bis heute nicht garantiert. Somit entspricht diese *Finanzbeteiligung* einer Art Subvention und gilt gemäss Doktrin gesamthaft, das heisst in der Höhe von **18 500 149.50 Franken**, als eine Ausgabe.
- b) Die Zahlung von flüssigen Mitteln (**Kapitalausstattung**) ergänzt das ursprüngliche, in Artikel 47 ABPG vorgesehene Dotationskapital von 2 Millionen Franken für die Gründung der Anstalt mit einem zusätzlichen Betrag von 4 Millionen Franken, was einer Gesamtausgabe von 6 Millionen Franken entspricht. Doch nur die 4 zusätzlichen Millionen Franken können als neue Ausgabe gewertet werden und müssen zum Gesamtbetrag der Eigentumsübertragung hinzugerechnet werden.

Die gesamte neue Ausgabe, die dem Gesetzgeber zur Genehmigung unterbreitet wird, beläuft sich folglich auf **22 500 149.50 Franken**.

### **Erforderliche Mehrheit**

Gemäss Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 muss der Grosse Rat einmalige Bruttoausgaben, die wertmässig mehr als  $\frac{1}{8}\%$  der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung ausmachen, mit qualifiziertem Mehr annehmen (GRG; SGF 121.1). Der massgebende Betrag beläuft sich auf 5 088 212 Franken. Dieser Artikel kommt im vorliegenden Fall zur Anwendung.

### **Art des Referendums**

Artikel 46 Abs. 1 Bst. b der Verfassung vom 16. Mai 2004 des Kantons Freiburg (KV) in Verbindung mit Artikel 102 Abs. 1 Bst. f des Gesetzes vom 6. April 2001 über die Ausübung der politischen Rechte (PRG) sieht vor, dass die Erlasse des Grossen Rats, die eine neue Nettoausgabe zur Folge haben, die  $\frac{1}{4}\%$  der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung, also 10 176 425 gemäss der Staatsrechnung 2020, übersteigt, dem fakultativen Finanzreferendum unterstellt sind. Liegt der Betrag über 1% der Gesamtausgaben, das heisst 40 705 699 Franken, ist er dem obligatorischen Finanzreferendum unterstellt.

Da gemäss den obenstehenden Darlegungen das vorliegende Dekret eine neue Nettoausgabe von **22 500 149.50 Franken** zur Folge hat, ist es dem fakultativen Finanzreferendum unterstellt.

### **4. Schluss**

Der Staatsrat bittet den Grossen Rat, die Übertragung des Eigentums an den Industriearealen, die über den Fonds für aktive Bodenpolitik erworben wurden, an die KAAB im Wert von **37 000 299 Franken** zu genehmigen. Es handelt sich dabei um *AgriCo* in St-Aubin (mit Ausnahme der Liegenschaft Nr. 2242, die im Hinblick auf ihren Verkauf an die Micarna von der Liegenschaft Nr. 333 abgetrennt wird), *La Maillarde* in Romont und *Pré-aux-Moines* in Marly.

Zudem will der Staatsrat die KAAB mit Kapital in der Höhe von **4 Millionen** Franken ausstatten, das dem ABP-Fonds entnommen wird. Er will damit das Dotationskapital von 2 Millionen Franken ergänzen, um die Aufwandüberschüsse (Ausgaben für den Betrieb der KAAB und der Areale unter Berücksichtigung der Einnahmen aus den Arealen) ab dem 1. Januar 2022 zu decken, bis die Anstalt die Gewinnschwelle erreicht hat. Dies wird voraussichtlich 2029 der Fall sein.

Die Eigentumsübertragung und die zusätzliche Kapitalausstattung werden es der KAAB ermöglichen, ihrem Auftrag gerecht zu werden, und die Ziele, die ihr der Staat in Bezug auf die aktive Bodenpolitik gesetzt hat, zu erfüllen.

Das Dekret hat keine direkten personellen Auswirkungen. Es hat auch keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden. Es ist mit dem Bundesrecht und dem Europarecht vereinbar.

Aus all diesen Gründen laden wir Sie ein, dieses Vorhaben zu unterstützen und das vorliegende Dekret zu genehmigen.

**Décret relatif au transfert de propriété des sites industriels AgriCo à St-Aubin, La Maillarde à Romont et Pré-aux-Moines à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (Décret relatif au transfert de propriété et à la dotation en capital de l'EPCF)**

du...

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –  
Modifié(s): –  
Abrogé(s): –

---

*Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE);  
Vu la loi du 18 octobre 2019 sur la politique foncière active (LPFA);  
Vu le message 2021-DEE-9 du Conseil d'Etat du 31 août 2021;

*Décrète:*

**I.**

**Art. 1** Transfert de propriété

<sup>1</sup> Le transfert de propriété des immeubles acquis à des fins de politique foncière et libres d'engagement en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF) est approuvé. Il concerne les sites industriels (SI) suivants:

**Dekret über die Eigentumsübertragung der Industrieareale AgriCo in St-Aubin, La Maillarde in Romont und Pré-aux-Moines in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik und ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital (Dekret über die Eigentumsübertragung und die Kapitalausstattung zugunsten der KAAB)**

vom...

---

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –  
Geändert: –  
Aufgehoben: –

---

*Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates (FHG);  
gestützt auf das Gesetz vom 18. Oktober 2019 über die aktive Bodenpolitik (ABPG);  
nach Einsicht in die Botschaft Nr. 2021-DEE-9 des Staatsrats vom 31. August 2021;

*beschliesst:*

**I.**

**Art. 1** Eigentumsübertragung

<sup>1</sup> Die Übertragung des Eigentums an den Grundstücken, die zum Zweck der aktiven Bodenpolitik erworben wurden und frei von Verpflichtungen sind, zugunsten der kantonalen Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) wird genehmigt. Von der Eigentumsübertragung betroffen sind die folgenden Industrieareale:

- a) SI AgriCo: les articles 213, 333, 339, 344 et 345 RF de la commune de St-Aubin et l'article 3027 RF de la commune d'Avenches;
- b) SI La Maillarde: les articles 767, 775, 785 et 2179 RF de la commune de Romont;
- c) SI Pré-aux-Moines: les articles 1252, 1254, 1255 et 1256 RF de la commune de Marly.

<sup>2</sup> Ce transfert est réalisé à la valeur d'acquisition des immeubles.

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat règle les conditions et modalités du transfert des immeubles concernés.

#### **Art. 2** Dotation en capital complémentaire

<sup>1</sup> En plus de la dotation initiale de 2 millions de francs prévue par l'article 47 alinéa 1 LPFA, une dotation en capital complémentaire de 4 millions de francs est allouée en faveur de l'ECPF afin de couvrir les excédents de charges de celui-ci pour les années à venir, selon le plan financier déterminé par son conseil d'administration.

<sup>2</sup> Elle est prélevée sur le Fonds de politique foncière active (Fonds PFA).

<sup>3</sup> Le Conseil d'Etat règle les conditions et modalités de la dotation.

## **II.**

*Aucune modification d'actes dans cette partie.*

## **III.**

*Aucune abrogation d'actes dans cette partie.*

## **IV.**

Le présent décret est soumis au referendum financier facultatif.

Il entre en vigueur dès sa promulgation.

- a) AgriCo: Grundstücke Nr. 213, 333, 339, 344 und 345 des Grundbuchs der Gemeinde St-Aubin und Grundstück Nr. 3027 des Grundbuchs der Gemeinde Avenches;
- b) La Maillarde: Grundstücke Nr. 767, 775, 785 und 2179 des Grundbuchs der Gemeinde Romont;
- c) Pré-aux-Moines: Grundstücke Nr. 1252, 1254, 1255 und 1256 des Grundbuchs der Gemeinde Marly.

<sup>2</sup> Die Eigentumsübertragung erfolgt zum Kaufwert der Grundstücke.

<sup>3</sup> Der Staatsrat legt die Bedingungen und Modalitäten für die Übertragung des Eigentums an den Grundstücken fest.

#### **Art. 2** Ausstattung mit zusätzlichem Kapital

<sup>1</sup> Zusätzlich zum Dotationskapital von 2 Millionen Franken gemäss Artikel 47 Abs. 1 ABPG wird die KAAB mit Kapital in der Höhe von 4 Millionen Franken ausgestattet, um ihre Aufwandüberschüsse in den kommenden Jahren gemäss dem vom Verwaltungsrat aufgestellten Finanzplan zu decken.

<sup>2</sup> Die entsprechenden Mittel werden dem Fonds für die aktive Bodenpolitik entnommen.

<sup>3</sup> Der Staatsrat regelt die Bedingungen und Modalitäten der Kapitalausstattung.

## **II.**

*Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

## **III.**

*Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

## **IV.**

Dieses Dekret untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.

Es tritt mit der Promulgierung in Kraft.

## Annexe

GRAND CONSEIL

2021-DEE-9

Projet de décret:  
Décret relatif au transfert de propriété des sites industriels AgriCo à St-Aubin, La Maillarde à Romont et Pré-aux-Moines à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF)

*Propositions de la commission ordinaire CO-2021-016*

*Présidence* : Peter Wüthrich

*Membres* : Solange Berset, Flavio Bortoluzzi, Claude Chassot, Hubert Dafflon, Antoinette de Weck, Philippe Demierre, Pierre-André Grandgirard, Armand Jaquier, Benoît Piller, André Schoenenweid

### Entrée en matière

A l'unanimité de ses membres, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de décret.

### Propositions acceptées (projet bis)

La commission propose au Grand Conseil de modifier ce projet de décret comme suit :

#### **I. Acte principal**

##### *Art. 1 al. 2*

~~<sup>2</sup> Ce transfert est réalisé à la valeur d'acquisition des immeubles. Le transfert de ces immeubles, dont la valeur d'acquisition est de 37 299 000 francs, est réalisé sans soulte.~~

##### *Art. 2 al. 1*

<sup>1</sup> En plus de la dotation initiale de 2 millions de francs prévue par l'article 47 alinéa 1 LPFA, une dotation en capital complémentaire de ~~4 millions~~ 6 millions de francs est allouée en faveur de l'ECPF [...].

## Anhang

GROSSER RAT

2021-DEE-9

Dekretsentwurf: Dekret über die Eigentumsübertragung der Industrieareale AgriCo in St-Aubin, La Maillarde in Romont und Pré-aux-Moines in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) und ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital

*Antrag der ordentlichen Kommission OK-2021-016*

*Präsidium* : Peter Wüthrich

*Mitglieder* : Solange Berset, Flavio Bortoluzzi, Claude Chassot, Hubert Dafflon, Antoinette de Weck, Philippe Demierre, Pierre-André Grandgirard, Armand Jaquier, Benoît Piller, André Schoenenweid

### Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, auf diesen Dekretsentwurf einzutreten.

### Angenommene Anträge (projet bis)

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf wie folgt zu ändern:

#### **I. Haupterlass**

##### *Art. 1 Abs. 2*

**A1** ~~<sup>2</sup> Die Eigentumsübertragung erfolgt zum Kaufwert der Grundstücke. Die Eigentumsübertragung dieser Grundstücke, deren Kaufwert 37 299 000 Franken beträgt, erfolgt ohne Ausgleichszahlung.~~

##### *Art. 2 Abs. 1*

**A2** <sup>1</sup> Zusätzlich zum Dotationskapital von 2 Millionen Franken gemäss Artikel 47 Abs. 1 ABPG wird die KAAB mit Kapital in der Höhe von ~~4 Millionen~~ 6 Millionen Franken ausgestattet, [...].

### Vote final

Par 11 voix contre 0 et 0 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il sort de ses délibérations (projet bis).

### Catégorisation du débat

La commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

### Résultats des votes

Les propositions suivantes ont été mises aux voix :

#### Première lecture

La proposition A1, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention.

**A1**  
**CE**

Antrag A1 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

La proposition A2, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention.

**A2**  
**CE**

Antrag A2 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

#### Deuxième lecture

La proposition A1, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention.

**A1**  
**CE**

Antrag A1 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

La proposition A2, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention.

**A2**  
**CE**

Antrag A2 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Le 15 octobre 2021

Den 15. Oktober 2021

### Schlussabstimmung

Mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltungen beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf in der Fassung, die aus ihren Beratungen hervorgegangen ist (Projet bis), anzunehmen.

### Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

### Abstimmungsergebnisse

Die Kommission hat über folgende Anträge abgestimmt:

#### Erste Lesung

#### Zweite Lesung

## Annexe

GRAND CONSEIL

2021-DEE-9

Projet de décret :

Décret relatif au transfert de propriété des sites industriels AgriCo à St-Aubin, La Maillarde à Romont et Pré-aux-Moines à Marly, ainsi qu'à l'octroi d'une dotation en capital complémentaire en faveur de l'Etablissement cantonal de promotion foncière (ECPF)

Proposition de la Commission des finances et de gestion CFG

*Présidence* : Claude Brodard

*Vice-présidence* : Bruno Boschung

*Membres* : Dominique Butty, Claude Chassot, Philippe Demierre, Laurent Dietrich, Nadine Gobet, François Ingold, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Elias Moussa, Stéphane Peiry, Benoît Piller

### Entrée en matière

La commission propose au Grand Conseil tacitement d'entrer en matière sur ce projet de décret.

### Propositions acceptées (projet bis)

La commission propose au Grand Conseil de modifier ce projet de décret comme suit :

*Partie I : Acte principal*

#### **Art. 1 al. 2**

<sup>2</sup> Ce transfert est réalisé à la valeur d'acquisition des immeubles. Ce transfert est réalisé aux conditions et modalités suivantes:

## Anhang

GROSSER RAT

2021-DEE-9

Dekretsentwurf:

Dekret über die Eigentumsübertragung der Industrieareale AgriCo in St-Aubin, La Maillarde in Romont und Pré-aux-Moines in Marly an die kantonale Anstalt für aktive Bodenpolitik (KAAB) und ihre Ausstattung mit zusätzlichem Kapital

Antrag der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission FGK

*Präsidium*: Claude Brodard

*Vize-Präsidium*: Bruno Boschung

*Mitglieder*: Dominique Butty, Claude Chassot, Philippe Demierre, Laurent Dietrich, Nadine Gobet, François Ingold, Gabriel Kolly, Ursula Krattinger-Jutzet, Elias Moussa, Stéphane Peiry, Benoît Piller

### Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Dekretsentwurf einzutreten.

### Angenommene Anträge (projet bis)

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf wie folgt zu ändern:

*Teil I: Haupterlass*

#### **Art. 1 Abs. 2**

<sup>2</sup> Die Eigentumsübertragung erfolgt zum Kaufwert der Grundstücke. Die Eigentumsübertragung erfolgt unter folgenden Bedingungen und Modalitäten:

#### **Art. 1 al. 2 let. a (nouveau)**

a) Pour le transfert, il est tenu compte de la valeur d'achat par l'Etat des immeubles, sous déduction du montant de la vente de l'art. 2170 RF de la commune de Romont et la valeur à l'achat de l'art. 2242 RF de la commune de Saint-Aubin (projet Micarna).

#### **Art. 1 al. 2 let. b (nouveau)**

b) Le montant correspondant, calculé au prix de revient des sites pour l'Etat et qui représente au total 37'000'299 francs, est porté au bilan de l'ECPF et de l'Etat sous la forme de dotation en capital (fonds propres).

#### **Art. 1 al. 2 let. c (nouveau)**

c) L'art. 775 RF de la commune de Romont est cédé gratuitement.

#### **Art. 2 al. 1**

<sup>1</sup> En plus de la dotation initiale de 2 millions de francs prévue par l'article 47 alinéa 1 LPFA, une dotation en capital complémentaire de ~~4 millions~~ 6 millions de francs est allouée en faveur de l'ECPF [...].

#### **Vote final**

Par 9 voix contre 0 et 0 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de décret tel qu'il sort de ses délibérations (projet bis).

#### **Catégorisation du débat**

La Commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

#### **Résultats des votes**

Les propositions suivantes ont été mises aux voix :

#### **Art. 1 Abs. 2 Bst. a (neu)**

**A2** a) Für die Eigentumsübertragung wird der Wert der Anschaffung der Grundstücke durch den Staat berücksichtigt, davon abgezogen wird der Betrag des Verkaufs des Art. 2170 GB der Gemeinde Romont und der Anschaffungswert des Art. 2242 GB der Gemeinde Saint-Aubin (Projekt Micarna).

#### **Art. 1 Abs. 2 Bst. b (neu)**

**A3** b) Der entsprechende Betrag, der zu den Gesteuerungskosten der Standorte für den Staat berechnet wird und insgesamt 37'000'299 Franken ausmacht, wird in der Form von Kapitalausstattung (Eigenmittel) in die Bilanz der KAAB und des Staates übertragen.

#### **Art. 1 Abs. 2 Bst. c (neu)**

**A4** c) Der Art. 775 GB der Gemeinde Romont wird unentgeltlich abgetreten.

#### **Art. 2 Abs. 1**

**A5** <sup>1</sup> Zusätzlich zum Dotationskapital von 2 Millionen Franken gemäss Artikel 47 Abs. 1 ABPG wird die KAAB mit Kapital in der Höhe von ~~4 Millionen~~ 6 Millionen Franken ausgestattet, [...].

#### **Schlussabstimmung**

Mit 9 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung beantragt die Kommission dem Grossen Rat, diesen Dekretsentwurf in der Fassung, die aus ihren Beratungen hervorgegangen ist (Projet bis), anzunehmen.

#### **Kategorie der Behandlung**

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

#### **Abstimmungsergebnisse**

Die Kommission hat über folgende Anträge abgestimmt:

Première lecture

La proposition A1, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 1 et 0 abstention.

La proposition A2, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 0 et 0 abstention.

La proposition A3, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 1 et 0 abstention.

La proposition A4, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 0 et 0 abstention.

La proposition A5, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 0 et 0 abstention.

Erste Lesung

**A1** Antrag A1 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats  
**CE** mit 8 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltung.

**A2** Antrag A2 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats  
**CE** mit 9 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung.

**A3** Antrag A3 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats  
**CE** mit 8 zu 1 Stimmen bei 0 Enthaltung.

**A4** Antrag A4 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats  
**CE** mit 9 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung.

**A5** Antrag A5 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats  
**CE** mit 9 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung.

---

Le 20 octobre 2021

Den 20. Oktober 2021





## Message 2021-DAEC-126

17 août 2021

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de loi sur la mobilité

Nous avons l'honneur de vous soumettre le présent message à l'appui du projet de loi sur la mobilité. Le présent message accompagne le projet de loi sur la mobilité mis en consultation. Ce projet de loi vise à régler l'ensemble de la mobilité des personnes et des marchandises dans le canton, en regroupant les lois sectorielles existantes, en actualisant leurs dispositions, en intégrant les nouveaux objectifs du canton qui visent notamment à atteindre la neutralité climatique, en améliorant l'efficacité du système multimodal et en tenant compte des enjeux posés par les nouveaux modes et habitudes (pour le travail et les loisirs) de mobilité et par la digitalisation.

Il est dans l'intérêt public de pouvoir se déplacer sur le territoire cantonal, tant d'un point de vue économique (circulation des pendulaires, des biens et des services) que sociétal, les habitant-e-s ressentant un besoin accru de mobilité pour interagir entre

eux et avec leur environnement. Il incombe à l'État de répondre à ce besoin, en fournissant et entretenant les infrastructures nécessaires (routes, chemins et infrastructures de transports publics), en coordonnant les formes de mobilité et en mettant en place une organisation efficace des transports accessibles au plus grand nombre, tenant compte des objectifs climatiques fixés par la Confédération et le canton, qui impliquent un renforcement des parts modales des transports publics et de la mobilité douce (à l'aide de mesures d'incitation ou de tarification de la mobilité). Dans un monde qui bouge autant, les enjeux de la mobilité sont à la fois très importants et très divers et demandent une approche globale tournée vers l'avenir, qui tienne compte de l'évolution des besoins des usagers et usagères et des innovations tels que l'automatisation des véhicules et la digitalisation. Pour y répondre, il faut s'en donner les moyens.

<b>1. Nécessité d'une réforme du droit de la mobilité</b>	<b>2</b>
<b>2. Origines du projet de loi et interventions parlementaires</b>	<b>2</b>
2.1. Les groupes de travail	2
2.2. Les interventions parlementaires	3
2.3. Consultation	5
<b>3. Principales nouveautés du projet de loi</b>	<b>6</b>
3.1. Nouveaux objectifs	6
3.2. Mobilité durable	7
3.3. Mobilité douce	7
3.4. Innovation	7
3.5. Système global de mobilité	7
3.6. Simplification et clarification	8
3.7. Coordination avec les politiques connexes	8
3.8. Financement	8
3.9. Autres modifications importantes	8
<b>4. Commentaire des articles</b>	<b>9</b>
<b>5. Commentaire des dispositions finales</b>	<b>42</b>
<b>6. Conséquences</b>	<b>45</b>
6.1. Effets sur la répartition des tâches Etat-Communes et incidences financières	45
6.2. Incidences sur le personnel de l'Etat	48
6.3. Effets sur le développement durable	48
6.4. Conformité au droit fédéral et à la Constitution cantonale, et euro-compatibilité	48

## 1. Nécessité d'une réforme du droit de la mobilité

Actuellement, la mobilité dans le canton de Fribourg est essentiellement régie dans la loi du 15 décembre 1967 sur les routes (LR; RSF 741.4) et la loi du 20 septembre 1994 sur les transports (LTr; RSF 780.1). Depuis leurs dates d'adoption respectives, la mobilité a beaucoup changé. Sa réalité, sa perception, sa planification, sa dimension, ses enjeux ont été bouleversés. Aujourd'hui, la mobilité n'est plus pensée comme axée principalement sur les routes, elle se perçoit comme un système global, multimodal, cohérent et évolue de plus en plus vite.

La loi sur les routes, malgré de nombreuses révisions partielles, est particulièrement désuète. En effet, elle est encombrée de dispositions qui ne sont pas (ou plus) appliquées ou qui s'attardent sur des détails. De plus, ses révisions successives ont ajouté de nombreux compléments, en particulier relatifs à la mobilité douce, sans que la loi soit repensée, ce qui fait que sa systématique et sa structure laissent à désirer. C'est une loi qui apparaît assez obscure aux non-spécialistes.

La loi sur les transports, elle aussi, est lacunaire et désuète. Elle a essentiellement servi à la création de la CUTAF (Communauté urbaine des transports de l'agglomération fribourgeoise, dissoute en 2009 suite à la création de l'Agglomération de Fribourg), notamment par son chapitre 3. De plus, elle ne contient, par exemple, aucune règle concernant la commande et le financement d'offres locales de transports publics en dehors des communautés régionales de transport, mais ce qui n'empêche pas les parties intéressées de collaborer en pratique de façon relativement satisfaisante. De manière générale, il convient de régler la collaboration, notamment au niveau du financement, entre les différents niveaux (Etat, agglomérations, communes), dans la nouvelle loi.

La législation fribourgeoise actuelle ne prévoit pas les conditions pour un développement cohérent des transports publics et ne laisse que peu de place à la mobilité douce. Les dispositions y relatives sont dispersées dans plusieurs lois et ne s'appuient sur aucun principe général spécifique. Il s'agit essentiellement de dispositions d'exécution minimalistes du droit fédéral. Plusieurs questions essentielles, notamment en matière de planification, ne sont pas réglées. La plupart des dispositions concernant la mobilité douce ont été ajoutées tant bien que mal dans la loi sur les routes, qui se révèle inadéquate pour lui accorder la place qu'elle mérite.

Par ailleurs, des cantons voisins ont récemment révisé leur droit de la mobilité. Ainsi, les cantons de Berne et de Neuchâtel, respectivement en 2008 et 2020, ont révisé totalement leur loi sur les routes, dans le cadre d'une refonte plus générale de leur droit de la mobilité. Le canton du Valais a révisé totalement son droit de la mobilité douce en 2011.

Pour combler certaines désuétudes et lacunes, la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

(DAEC), qui est en charge de l'application de la législation routière et sur les transports, a développé un certain nombre de solutions dans la pratique, qu'il convient d'ancrer dans la nouvelle loi.

En conclusion, le droit fribourgeois de la mobilité n'est donc plus en phase avec les besoins de la mobilité actuelle et future dans le canton et nécessite une réforme globale.

## 2. Origines du projet de loi et interventions parlementaires

Une révision de la loi sur les routes a d'abord été envisagée, puis le projet a pris de l'ampleur. En effet, en acceptant la motion 2017-GC-50 Collomb Eric – Une nouvelle loi sur la mobilité, le Grand Conseil a décidé de créer une seule loi qui couvrirait l'ensemble de la mobilité régie par le droit cantonal, une première suisse. Une telle loi est inscrite dans le programme de la législature 2017–2021 du Conseil d'Etat.

### 2.1. Les groupes de travail

En 2014, plusieurs groupes de travail ont été mis en place pour analyser les dispositions légales actuelles, rechercher des concepts et solutions matérielles pour le projet de loi. En 2018, un comité de gestion de projet a été constitué et chargé de poursuivre les travaux de projet.

Par arrêté du 18 septembre 2018 du Conseil d'Etat, un comité de pilotage (CoPil) a aussi été constitué afin de définir les options stratégiques ainsi que d'examiner et de valider le texte de l'avant-projet puis du projet de loi élaboré par les groupes de travail. Etant donné que la loi sur les routes et la loi sur les transports ont pour destinataires principaux les communes et les milieux professionnels concernés et qu'elles impliquent de grands enjeux financiers et politiques, le Conseil d'Etat a estimé nécessaire d'y associer les représentants de ces instances. Le CoPil a accompagné l'élaboration de l'avant-projet du 11 octobre 2018 au 11 novembre 2020 et a été consulté sur celle du projet de loi les 31 mai et 2 juin 2021. Il est composé des personnes suivantes:

- > M. Jean-François Steiert (Président, Conseiller d'Etat et Directeur AEC)
- > M. Eric Collomb (Vice-président et représentant du groupe parlementaire démocrate-chrétien)
- > M. André Magnin (Ingénieur cantonal, Chef du Service des ponts et chaussées)
- > M. Grégoire Cantin (Chef du Service de la mobilité)
- > M. Philippe Allain (Commandant de la police cantonale, suppléé par M. Jean-Marc Rotzetter, chef de la Police de la circulation et de la navigation)
- > M<sup>me</sup> Paola Ghielmini Krayenbühl (représentante du groupe parlementaire Vert Centre Gauche)
- > M. Simon Bischof (représentant du groupe parlementaire socialiste)

- > M. Nicolas Bürgisser (représentant du groupe parlementaire libéral-radical)
- > M. Jean-Daniel Chardonnens (représentant du groupe parlementaire Union Démocratique du Centre)
- > M. David Fattebert (représentant de l'Association des communes fribourgeoise)
- > M. Kuno Philipona (représentant de l'Association des communes fribourgeoise)
- > M. Marc Genilloud (membre de l'Association fribourgeoise des mandataires de la construction)
- > M. Michel Nicolet (représentant des transports publics fribourgeois)
- > M<sup>me</sup> Eliane Dévaud-Sciboz (représentante des agglomérations; invitée)
- > M<sup>me</sup> Sonja Gerber (conseillère juridique à la DAEC et cheffe de projet)

L'avant-projet n'a pas fait l'objet d'une consultation interne. En dehors du Service des ponts et chaussées (SPC) et du Service de la mobilité (SMo), qui ont participé à l'élaboration de l'avant-projet puis du projet de loi, les autres services de l'Etat ont été consultés ponctuellement pour des thèmes ou des dispositions qui les concernaient directement.

## 2.2. Les interventions parlementaires

Le projet de loi permet de donner à trois motions et un postulat acceptés par le Grand Conseil la suite qu'ils comportent, en application de l'article 75 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil (LGC; RSF 121). Il prend également en compte certaines préoccupations exprimées par des questions parlementaires.

### 2.2.1. Postulat 2019-GC-75 – Mesures de protection du climat dans le domaine de la mobilité

#### 2.2.1.1. Résumé du postulat

Par postulat déposé le 23 mai 2019 et accepté par le Grand Conseil le 25 juin 2020, les députées Christa Mutter et Julia Senti constatent que la mobilité est l'une des principales causes d'émission de gaz à effet de serre (GES) et que le canton de Fribourg, avec un taux de motorisation record en comparaison intercantonale et une part modale des transports publics inférieure à la moyenne nationale, contribue à ce problème.

Elles demandent que soit dressé un inventaire de mesures de protection du climat à prendre dans le domaine de la mobilité, en particulier afin de réduire les émissions de GES. Il comportera, pour chaque mesure, des précisions sur le financement, les décisions légales nécessaires et sur l'agenda de mise en œuvre ainsi qu'une estimation de l'impact climatique. Ensuite, elles demandent à ce qu'une étude porte notamment sur la promotion des transports publics et des transports non

motorisés, sur les moyens à mettre en œuvre dans le canton afin de rendre les transports publics plus attractifs pour les jeunes, de réduire le niveau global de motorisation (véhicules à essence et diesel) et de rendre l'e-mobilité plus attrayante, sur les mesures fiscales à prendre pour promouvoir des transports respectueux du climat, sur les mesures à prendre en matière de stationnement, de circulation ainsi que d'aménagement du territoire.

#### 2.2.1.2. Résumé de la réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat présente de manière non exhaustive les différents éléments liés à la thématique, tels que le Plan climat cantonal fribourgeois, la Stratégie de développement durable, le Plan de mesures pour la protection de l'air, le développement de l'offre et de l'infrastructure de transports publics, les plans sectoriels vélo et des parcs relais, la révision de la fiscalité des véhicules ainsi que le plan directeur cantonal, axé sur l'urbanisation et la densification en fonction de la qualité de la desserte en transports publics. Il relève également qu'une loi sur la mobilité, en cours d'élaboration, permettra d'aborder la mobilité de façon globale et prendra en compte la nécessité de développer une mobilité durable, respectueuse du climat et de l'environnement. Il mentionne aussi la loi cantonale sur le climat, également en cours d'élaboration, qui, notamment, fixera un objectif climatique cantonal et créera une base légale pour l'élaboration d'un plan climat cantonal et la création d'un fonds cantonal pour le climat.

Le Conseil d'Etat conclut que les éléments ci-dessus montrent que de nombreuses mesures ont déjà été mises en place, ou sont en passe de l'être, en matière de mobilité durable. D'autres visant à diminuer les GES seront intégrées au futur Plan climat. Il estime donc qu'il n'y a pas lieu d'élaborer un nouveau document de mesures, élaboration qui prendra du temps et des ressources. Il propose toutefois que les propositions et suggestions soient prises en considération, notamment dans le cadre de la conception de ce Plan climat.

#### 2.2.1.3. Suite dans le projet de loi

Le principal but de projet de loi est de promouvoir une mobilité durable (art. 1 al. 1). La coordination avec les objectifs de la protection de l'environnement est un autre but du projet de loi (art. 1 al. 2 let. c). Un des principes du le projet de loi prévoit de tenir compte de l'évolution des scénarios climatiques (art. 3 al. 4). Ces buts et principes sont concrétisés par plusieurs dispositions (cf. pour plus de détails 6.4).

## 2.2.2. Motion 2018-GC-42 – Base légale cantonale concernant la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre

### 2.2.2.1. Résumé de la motion

Par motion déposée le 21 mars 2018 et acceptée par le Grand Conseil le 14 décembre 2018, les députées Christa Mutter et Julia Senti, appuyées par 29 cosignataires, demandent une loi d'exécution cantonale de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR; RS 704). Elles précisent que les dispositions peuvent figurer dans la nouvelle loi sur la mobilité.

Les motionnaires constatent que l'entretien des chemins piétonniers et de randonnée pédestre diffère d'une commune à l'autre, et les moyens mis à disposition ainsi que la qualité ne correspondent souvent pas à la volonté de la loi fédérale mentionnée ci-dessus. Par ailleurs, l'interconnexion entre les chemins pour piétons dans les centres des localités et les chemins de randonnée permettant de sortir des zones habitées laisse à désirer.

Elles estiment qu'une réglementation juridique spécifique aux chemins pour piétons et de randonnée pédestre, notamment pour leur promotion, leur réalisation et leur financement, est nécessaire. Une telle réglementation peut également prendre la forme d'une section séparée dans la future loi cantonale sur la mobilité.

### 2.2.2.2. Résumé de la réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat relève qu'un chapitre intitulé «réseaux de randonnée officiels» a été inséré dans la loi cantonale sur le tourisme (LT) adoptée le 13 octobre 2005 (RSF 951.1). Il rappelle également que, au-delà du cadre légal, le nouveau plan directeur cantonal, adopté par le Conseil d'Etat le 2 octobre 2018, prévoit que le canton se dote d'une loi d'exécution de la loi fédérale en matière de chemins pour piétons (thème Chemin pour piétons) et révisé sa loi sur le tourisme (thème Chemins de randonnée pédestre), ce qui correspond aux objectifs principaux de la motion.

Il conclut que des réflexions liées à l'exécution de cette motion seront menées dans le cadre de celles sur l'élaboration de la nouvelle loi sur la mobilité. Les dispositions d'exécution pourront y être intégrées, sous la forme d'un chapitre ou d'une section, ou faire l'objet d'une loi d'application spécifique si nécessaire. Des réflexions seront également menées dans le même cadre sur la mobilité cyclable.

### 2.2.2.3. Suite dans le projet de loi

Les règles régissant la planification, la construction, le financement et l'entretien des chemins pour piétons et des chemins de randonnée ont été développées et font notamment l'objet de sections spécifiques dans le projet de loi (cf. pour plus de détails 3.3).

## 2.2.3. Motion 2017-GC-50 – Une nouvelle loi sur la mobilité

### 2.2.3.1. Résumé de la motion

Par motion déposée le 23 mars 2017 et acceptée le 22 mars 2018 par le Grand Conseil, Eric Collomb et 23 cosignataires demandent au Conseil d'Etat d'examiner la possibilité d'élaborer une nouvelle loi sur la mobilité, laquelle remplacerait autant la loi sur les routes que celle sur les transports. Selon les auteurs de la motion, une telle loi donnerait les conditions-cadres nécessaires pour relever le défi de la mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle.

### 2.2.3.2. Résumé de la réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat reconnaît la nécessité de réviser (totalement) la loi sur les routes ainsi que celle sur les transports. La mobilité doit être abordée de façon globale. Il approuve donc le souhait exprimé par les auteurs de la motion, lesquels demandent que soit examinée la possibilité d'élaborer une loi (unique) sur la mobilité pour remplacer celles sur les routes et les transports.

## 2.2.4. Motion 2015-GC-17 – Classement des routes communales à fort trafic régional

### 2.2.4.1. Résumé de la motion

Par motion déposée le 12 février 2015 et acceptée le 9 septembre 2015 par le Grand Conseil, le député Christian Ducotterd et 11 cosignataires, constatant que certaines routes communales sont autant chargées en trafic de transit que certaines routes cantonales, proposent de modifier la loi sur les routes en créant une classe comprenant les «routes communales à fort trafic régional».

Ce principe permettrait d'atténuer les conséquences du système de classement actuel. Les critères et le mode de financement de cette nouvelle catégorie doivent être proposés par le Gouvernement, sans pour autant que le budget global du réseau routier cantonal ne soit forcément augmenté.

L'attribution d'une route à cette nouvelle classe devrait rester une exception.

#### 2.2.4.2. Résumé de la réponse du Conseil d'Etat

La définition des catégories de routes sera analysée et éventuellement complétée et la liste des critères de classification revue et adaptée aux exigences actuelles et futures liées à un réseau routier d'importance cantonale. La problématique sera examinée dans le cadre de la révision en cours de la loi sur les routes.

#### 2.2.4.3. Suite dans le projet de loi

Les types de routes publiques (art. 13 de du projet de loi) sont distingués selon leur propriétaire. Pour des questions de cohérence, il a dès lors été renoncé à ajouter un deuxième type de route communale.

Les critères de classification des routes communales ont été adaptés (art. 14 et 18 du projet de loi), mais sans que cela ait de grandes conséquences sur les réseaux respectifs (cf. art. 205 du projet de loi pour les modifications consécutives au projet de loi). De par leur définition, les routes communales servent uniquement de liaison locale tandis que les routes cantonales sont constituées de routes de liaison destinées au trafic supra-régional et régional. Partant, il ne devrait pas exister de route communale «à fort trafic régional».

Il convient de relever qu'une nouvelle disposition a été introduite à l'article 167 al. 4 concernant le trafic de transit supra-régional et régional sur routes cantonales. Le projet de loi prévoit une participation de l'Etat aux mesures édilétaires sur routes cantonales (équipement d'intérêt local à charge des communes) induites principalement par le trafic de transit, puisque ce dernier relève de l'Etat. Les modalités de calcul du trafic de transit ainsi que de la participation seront fixées dans le règlement d'exécution.

#### 2.2.5. Questions parlementaires

Le projet de loi prend en compte les questions suivantes, comme le Conseil d'Etat l'avait annoncé dans les réponses qu'il leur avait données:

- > Question 2019-CE-37 de Sudan Stéphane – Electromobilité dans le canton de Fribourg;
- > Question 2017-CE-80 de Dafflon Hubert – Politique de stationnement, mobilité douce et transports publics: quelles stratégies sont pratiquées par les moyens et les grands générateurs de trafic de l'Etat de Fribourg?;
- > Question 2017-CE-263 de Butty Dominique – Loi sur les routes, qualification des routes;
- > Question 2013-CE-35 de Butty Dominique – Classification des routes.

### 2.3. Consultation

#### 2.3.1. Déroutement et participation

L'avant-projet, accompagné de son rapport explicatif, a fait l'objet d'une vaste consultation publique du 10 février au 10 mai. Le dossier de consultation, qui contenait un questionnaire portant sur les principaux points et des options de compensation financière non formulées en tant qu'articles, a été adressé aux Directions de l'Etat, aux services centraux, à toutes les communes et à 50 autres acteurs, en particulier dans les principaux domaines concernés (transports, environnement, économie). La DAEC a reçu 94 prises de position dont 42 proviennent de communes, 14 de l'administration cantonale, celles des partis et de nombreux autres acteurs. Un rapport de consultation détaillé a été établi.

#### 2.3.2. Résultats

##### 2.3.2.1. Appréciation

Les destinataires soutiennent l'idée d'une loi sur la mobilité et ses principaux buts, en particulier la mobilité durable. Même si de nombreuses critiques, remarques et propositions de modification sont formulées personne ne s'oppose à ce que le projet se poursuive.

Certains regrettent que l'avant-projet ne contiennent pas plus de mesures concrètes et ambitieuses permettant d'avancer vers une mobilité plus durable et que la mobilité douce n'ait pas le pas sur les autres formes de mobilité.

Certains points de la loi apparaissent complexes et peu compréhensibles aux yeux de plusieurs destinataires et un manque de systématique a été relevé.

De nombreux destinataires regrettent que le règlement d'exécution n'ait pas pu être mis en consultation en même temps que la loi.

Si tous partagent le but d'une mobilité plus durable, les moyens pour l'atteindre sont plus discutés.

En termes de compétences, les avis sont partagés, y compris parmi les communes. Certains jugent que la reprise par le canton de nombreuses tâches est une bonne chose et voudraient qu'il en assume encore plus, en particulier parce qu'il a une meilleure vue d'ensemble, plus favorable à l'efficacité et à l'équité. D'autres sont soucieux de conserver plus de compétence pour les communes, qui sont plus proches des réalités locales, ou du moins de garantir leur participation aux choix de l'Etat, en particulier dans le domaine de la planification. Par exemple, deux variantes ont été proposées sur deux points dans le cadre de la consultation, l'une prévoyant une compétence cantonale, l'autre une compétence communale (partiellement pour l'un des points). Il s'agit de la compétence de délivrer les autorisations pour le transport de personne en taxi et

voiture avec chauffeur (art. 193 de l'avant-projet) et celle en matière de circulation et signalisation routière (art. 5 LALCR). La variante compétence cantonale a été largement soutenue.

Plusieurs communes demandent de revoir le plan de réseau routier cantonal mis en consultation et d'intégrer en y intégrant certains tronçons. Une commune demande de ne pas cantonaliser une route.

En termes financier, la plupart des destinataires soutiennent les nouveaux financements à la charge de l'Etat, certains souhaitent qu'ils ne soient pas potestatifs, d'autres qu'ils soient limités. Plusieurs destinataires demandent, notamment en lien avec le financement des prestations et des infrastructures de transport public, plus particulièrement les gares routières et d'autres plateformes multimodales, une implication financière plus importante de la part de l'Etat. De plus, des mesures pour offrir à certaines catégories de personnes un accès à tarif réduit ou gratuit aux transports publics sont demandées par plusieurs destinataires.

Afin de permettre un équilibre financier neutre entre l'Etat et les communes quatre options de compensation ont été proposées.

- > La taxe d'utilisation pour la desserte d'un arrêt de bus a été largement rejetée.
- > Le plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels a fait l'objet de discussions sur ses modalités, en particulier la hauteur du plafonnement à retenir et les éventuelles exceptions, mais son principe est soutenu par une majorité de destinataires.
- > La taxation des parkings de grands générateurs de trafic a été largement soutenue, à l'exception des principaux concernés.
- > L'intégration au DETTEC a été soutenue, mais des craintes ont été émises quant à la coordination des deux projets notamment en termes de calendrier.

### 2.3.2.2. Principales modifications apportées à l'avant-projet

Suite à la consultation, l'avant-projet a été structuré différemment, en particulier en réunissant tous les articles définitionnels au début et en créant une section spécifique pour la signalisation. Certains types de règles qui apparaissaient à plusieurs reprises ont été systématisées ou regroupées.

En ce qui concerne les principes, il a été mieux tenu compte des règles sur la protection des données et des principes de subventionnement ont été introduits.

Certaines règles ont été clarifiées, notamment relativement:

- > aux abris et arrêts de bus;
- > aux routes privées à usage public et aux passages publics.
- > au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal
- > la classification des voies cyclables

Pour ce qui est des modifications quant au fond, on peut citer:

- > L'introduction d'une distinction entre voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs, ces dernières étant intégrées aux itinéraires de loisirs, ainsi que de critères distinctifs entre réseau cantonal et communal des voies cyclables.
- > Une adaptation et une flexibilisation des distances à la route.
- > Une plus grande place donnée au volet social du développement durable, notamment à l'accessibilité des infrastructures.
- > Une plus grande implication des communes.

## 3. Principales nouveautés du projet de loi

Le projet de loi est davantage que la simple fusion de deux lois (loi sur les routes et loi sur les transports). Il régit l'ensemble de la mobilité cantonale, en particulier la planification, la construction, le financement, l'entretien et la signalisation des infrastructures de mobilité ainsi que le transport de personnes et de marchandises.

### 3.1. Nouveaux objectifs

Le projet de loi organise la mobilité d'aujourd'hui et de demain à l'échelle d'un canton en pleine croissance démographique et économique, en l'inscrivant dans une logique de durabilité. Il tente de répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux posés par la mobilité, parmi lesquels on peut citer le changement climatique, la digitalisation, la sédentarisation, les nouvelles formes de travail et de mobilité.

Les objectifs du projet de loi, pour la plupart nouveaux et ambitieux, sont formulés à l'article 1 (buts de la loi). Certains découlent directement de l'article 78 de la Constitution du 16 mai 2004 du canton de Fribourg (Cst. FR; RSF 10.1), qui prévoit que l'Etat conduit une politique coordonnée des transports, qu'il voue une attention particulière à la sécurité, et qu'il favorise les transports publics et le trafic non motorisé. D'autres s'inspirent du Plan directeur cantonal du 2 octobre 2018, qui vise à organiser le territoire, notamment dans la perspective d'une organisation plus efficace de la mobilité, par exemple en concentrant prioritairement le développement démographique le long des axes de transports publics ou dans des pôles suffisamment importants pour un développement significatif de la mobilité douce, ou encore en réduisant la part trop importante de développement démographique hors zone que le canton a connue au cours des dernières décennies.

Ce projet vise également à introduire des bases légales permettant d'améliorer le quotidien des usagers et usagères des infrastructures de mobilité, en améliorant leur mobilité, leur sécurité, leur confort et la fluidité du trafic. Il améliore la prévisibilité et la sécurité du droit, dans une préoccupation d'égalité de traitement, notamment pour les habitants-e-s, les

communes, les entreprises de transport et les propriétaires fonciers bordiers de routes. Il reviendra ensuite au règlement d'exécution et aux autorités d'application de concrétiser cette volonté dans la pratique.

Par cette loi inscrite dans son programme de législature 2017–2021, le Conseil d'Etat entend en particulier favoriser la mobilité durable, améliorer la sécurité routière et répartir mieux les tâches entre l'Etat et les communes.

### 3.2. Mobilité durable

Le principal objectif du projet de loi est de promouvoir la mobilité durable (art. 1 al. 1). Il s'inscrit dans le développement durable, qui est un des buts de l'Etat selon l'article 3 de la Constitution (cf. pour le surplus 6.4 ci-dessous) et une cible de la Stratégie de développement durable (cible 11.2). Le projet de loi ne se limite pas à la question des moyens de déplacement, mais intègre, plus globalement, la capacité de chacun à pouvoir se déplacer dans le canton. D'une part, il s'agit d'assurer la mobilité des personnes et le transport des marchandises. D'autre part, il s'agit de limiter les impacts négatifs sur le climat, l'environnement, le développement économique et l'équité sociale – tant pour les générations actuelles que pour les générations futures. Il s'agit donc de prendre en compte les trois piliers du développement durable:

- > Environnemental, tel que la réduction de l'impact environnemental (pollution, bruit, etc.) généré par les moyens de transport et les infrastructures de mobilité.
- > Economique, tel que développer des services de mobilité pérennes, créateurs d'emplois locaux et nécessaires à la bonne marche de l'économie, en assurant la fourniture et la délivrance des biens et services en tout genre.
- > Social, tel que prévoir des services de mobilité sûrs et adaptés à chacun, avec une attention particulière portée à leur accessibilité aux personnes âgées et à mobilité réduite ainsi que d'un point de vue financier.

### 3.3. Mobilité douce

Le projet de loi développe considérablement les règles régissant la mobilité douce. Il en augmente le nombre, les systématiser et les structure, visant ainsi à accorder à cette branche de la mobilité la place qu'elle mérite. L'objectif de favoriser la mobilité douce est ancré à l'article 1 al. 2 let. b. C'est la forme de mobilité la plus à même de répondre au principal but de la loi, encourager la mobilité durable, même si les autres formes de mobilité sont également nécessaires et peuvent participer à atteindre ce but.

Ces règles servent notamment de dispositions d'exécution du droit fédéral. L'article 88 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 de la Confédération suisse (RS 101; Cst.) attribue à la Confédération une compétence limitée aux principes en matière de chemins et sentiers pédestres, ainsi que, depuis sa modification acceptée par le peuple et l'ensemble des can-

tons le 23 septembre 2018, aux voies cyclables. Sur cette base, la Confédération a adopté en 1985 la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre et a mis en consultation, du 13 mai au 10 septembre 2020, un avant-projet de loi sur les voies cyclables. Ce dernier a été utilisé pour le projet de loi. Ces deux textes fédéraux fixent les principes applicables aux chemins pour piétons, chemins de randonnée pédestre et voies cyclables, dénommés itinéraires de mobilité douce dans le projet de loi. Ce dernier contient les dispositions d'exécution cantonales de ces deux textes et les complète. En général, les termes utilisés dans ces textes ont été repris dans le projet de loi, afin d'assurer une bonne cohérence entre le droit fribourgeois et le droit fédéral.

### 3.4. Innovation

L'article 1 al. 1 let. d fixe un autre but, celui de favoriser l'innovation en matière de mobilité. Ce but est notamment concrétisé par les articles 163, 164 et 188 al. 1 let. d, qui permettent de soutenir des initiatives, des projets pilotes ou des recherches innovantes en matière de mobilité durable, encourageant ainsi le développement au sein du canton de compétences tournées vers l'avenir, la durabilité et la digitalisation, dans l'industrie, la recherche et les transports publics.

### 3.5. Système global de mobilité

L'article 1 al. 2 let. a, en relation avec le principe posé à l'article 3 al. 1 (début) et al. 2, fixe un autre but, celui de mettre en œuvre un système global de mobilité. Cette conception de la mobilité se traduit par l'introduction de nombreuses nouveautés dans le projet de loi, qui entend régler la mobilité dans son ensemble.

Il s'agit tout d'abord de la réunion dans le projet de loi de l'ensemble du droit de la mobilité existant. En particulier, des sections entières de la loi sur le tourisme (chemins de randonnée et cyclotourisme) et de la loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux; RSF 812.1) (ouvrages pour la navigation concessionnée) y ont été intégrées et un nouveau domaine y est réglementé (transport de personnes en taxi et voitures de transport avec chauffeur).

Cet objectif de globalité a conduit aussi à adopter, dans la mesure du possible, une terminologie, des concepts et des outils adaptés à toutes les formes de mobilité, y compris futures. Certains sont nouveaux, d'autres ont été repris, en particulier de la loi sur les routes, et modifiés pour s'étendre à l'ensemble de la mobilité. Les trois principales nouveautés terminologiques du projet de loi sont l'infrastructure de mobilité (art. 10), l'itinéraire de mobilité (art. 11) et le plan d'infrastructure de mobilité (art. 84 et 85).

Chaque forme de mobilité a néanmoins un certain nombre de règles spécifiques auxquelles le projet de loi laisse la place nécessaire. Pour pouvoir réunir dans un tout cohérent et

fonctionnel les différentes formes de mobilité, il faut que chacune soit définie et délimitée clairement.

Ces deux réalités se retrouvent dans la structure du projet de loi, qui contient des sections contenant des règles spécifiques et d'autres des règles communes.

Le projet de loi vise aussi à gérer, modérer et fluidifier le trafic.

Enfin, pour améliorer la globalité et l'efficacité du système, le projet de loi contient des règles sur les interfaces (plateformes multimodales) entre les différentes formes de mobilité, ce qui fait défaut dans la législation actuelle. Le projet de loi contient ainsi notamment de nouvelles règles sur le stationnement.

Pour réaliser un système global de mobilité, il est nécessaire de modifier les règles de répartition des compétences entre l'Etat et les communes, notamment en attribuant à l'Etat la réalisation et le financement des arrêts de bus sur route cantonale dont il est commanditaire de l'offre ainsi que ceux des principales voies cyclables.

### 3.6. Simplification et clarification

L'article 1 al. 2 let. e dispose qu'un des buts est de garantir la simplicité et la célérité des procédures. Le projet de loi introduit des changements de différents ordres pour concrétiser ce but.

Il prévoit de soumettre la modification ou le réaménagement de toutes les infrastructures de mobilité à une seule et même procédure d'approbation, qui englobe toutes les autorisations nécessaires et qui vaut expropriation. D'autres principes et règles sont généralisés à toutes les infrastructures de mobilité ou au moins à l'ensemble de la mobilité douce ou des transports publics.

La réduction et la clarification des renvois internes et externes ainsi que l'adoption d'une bonne systématique contribuent à clarifier quelles sont les règles applicables dans chaque cas.

Par ailleurs, les règles concernant la planification ont été clarifiées et systématisées. Tous les instruments de planification du projet de loi ont été regroupés dans la section 2, qui commence par leur liste exhaustive et se termine par plusieurs principes communs à tous.

Enfin, les règles de compétence, de délégation de compétence et d'exécution par substitution ont été précisées.

### 3.7. Coordination avec les politiques connexes

L'article 1 al. 2 let. e, en relation avec le principe posé à l'article 3 al. 1, insiste sur l'importance de coordonner la planification et la mise en œuvre de la mobilité avec les objectifs de l'aménage-

ment du territoire (art. 72 Cst. FR), de l'énergie (art. 77 Cst. FR) et de la protection de l'environnement (art. 71 et 73 Cst. FR).

En plus d'être organisée en un système global, la mobilité interagit en effet fortement avec d'autres politiques publiques. Une des cibles de la Stratégie de développement durable (cible 11.2) traite du développement d'une mobilité durable et fixe plusieurs objectifs à l'horizon 2026, respectivement 2031, en matière de mobilité. De plus, la mobilité est un axe du Plan climat, qui a été adopté par le Conseil d'Etat le 8 juin 2021. Ces diverses stratégies et les mesures qui en découlent doivent être prises en compte dans la mise en œuvre de la loi, comme le prescrit également l'article 37 al. 4.

### 3.8. Financement

L'amélioration de la répartition des compétences entre l'Etat et les communes afin de créer un système global de mobilité entraîne des dépenses supplémentaires et surtout un transfert important du financement des communes à l'Etat. Pour compenser ce transfert en rétablissant l'équilibre financier entre l'Etat et les communes, le taux de participation des communes à la part cantonale au fonds fédéral d'infrastructures ferroviaires (FIF) est augmenté. Cela est d'autant plus cohérent car tant l'Etat et les communes bénéficient de ce fonds. Il est par conséquent proposé de partager la participation entre l'Etat et les communes en part égales.

### 3.9. Autres modifications importantes

Parmi les autres modifications apportées par le projet de loi on peut citer:

- > l'introduction d'une nouvelle commission consultative pour la mobilité pour examiner les problèmes généraux relatifs à ce domaine, faire des propositions et donner son avis sur des problèmes particuliers de mobilité (art. 9);
- > une nouvelle classification des routes publiques compatible avec le droit fédéral et les normes techniques de l'Association suisse de professionnels de la route et des transports (VSS) et qui permet de déterminer les normes techniques applicables (art. 14);
- > de nouvelles règles de distance latérale et verticale à la route, mieux adaptées aux réalités actuelles (art. 134 ss);
- > l'introduction d'une procédure de co-commande de l'Etat et des communes dans le cadre de la commande d'offre de trafic local de voyageurs (art. 153);
- > la constitution d'un fonds de sécurité du réseau de mobilité (art. 162);
- > la réglementation des activités de transport de personnes à titre professionnel en taxi et en limousine ainsi que des activités d'intermédiaire entre chauffeurs et clients, dans un but d'assurer une égalité de traitement entre les différents acteurs et de permettre un contrôle de ces activités (section 7).



## 4. Commentaire des articles

### CHAPITRE PREMIER

#### Dispositions générales

##### Section I: Buts, objet et principes

###### *Art. 1 Buts*

Cet article liste les buts du projet de loi, qui ont déjà été présentés en détail ci-dessus (cf. Chapitre 3 ci-dessus).

###### *Art. 2 Objet*

L'alinéa 1 fixe l'objet du projet de loi de manière aussi large et dynamique que possible: la mobilité sous toutes ses formes.

L'alinéa 2 définit le champ d'application du projet de loi: tout trafic de personnes et de marchandises et les infrastructures de mobilité. Cet article vise à donner au projet de loi l'ampleur voulue par le mandat donné par le Grand Conseil: traiter l'ensemble de la mobilité de la compétence du canton.

L'alinéa 3 let. a de cette disposition renvoie à la loi du 30 mai 1990 sur les améliorations foncières (LAF; RSF 916.1). Cette dernière exclut à son article 18a al. 2 l'application de l'actuelle législation sur les routes aux routes d'amélioration foncière. Au vu de leur caractère particulier, ces dernières restent soumises à la législation sur les améliorations foncières. Etant donné que les routes d'amélioration foncière ne sont pas définies dans la législation fribourgeoise, cet alinéa spécifie qu'une route tombe sous l'application de la loi sur les améliorations foncières lorsqu'elle sert majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre. Afin de constater si un projet poursuit majoritairement un but d'amélioration foncière, il est fait référence aux pourcentages qui sont de toute façon calculés et attribués à chaque projet par le Service de l'agriculture (SAGri) pour l'octroi de subventions.

Il convient néanmoins de soumettre à la loi sur la mobilité les routes (et toutes les infrastructures de mobilité) qui seraient modifiées ou construites dans le cadre d'un remaniement parcellaire, mais qui ne serviraient pas majoritairement un but d'amélioration foncière, ce qui correspond à la pratique actuelle du SAGri.

L'alinéa 3 let. b dispose que, bien que les dispositions de la loi sur le tourisme sur les chemins de randonnées sont déplacées dans le projet de loi, cette loi continue de régler leur promotion ainsi que celle de tous les itinéraires officiels de loisirs.

La réserve en faveur du droit fédéral de l'alinéa 4 est conséquente. En effet, les compétences fédérales en matière de mobilité sont nombreuses et, selon les domaines, exclusives, partagées ou limitées aux principes. L'emprise du droit fédéral est particulièrement forte relativement à la circulation routière, aux transports publics soumis à concession et à la mobilité aérienne.

###### *Art. 3 Principes*

Les principes de la loi ont été déjà détaillés ci-dessus (cf. chapitre 3 ci-dessus), mais on peut rappeler l'importance de la coordination. La mobilité forme un système global, qui ne donne pas de priorité à une forme de mobilité en particulier. Cette réflexion globale doit permettre d'améliorer l'efficacité, l'attractivité et la sécurité.

L'alinéa 4 charge l'Etat et les communes de concrétiser le principal but du projet de loi, la promotion de la mobilité durable, notamment par l'exemplarité de la mobilité de leurs employés.

L'alinéa 5 est moins central, mais il affirme une nouvelle préoccupation, qui est notamment l'un des deux objectifs du plan climat, «assurer les capacités d'adaptation du territoire aux changements climatiques». Il s'agit, dans le cadre du projet de loi, de veiller à adapter les infrastructures de mobilité aux nouveaux scénarios climatiques, en particulier canicule, inondations et intempéries. Cette préoccupation concerne l'ensemble du projet de loi, de la planification globale au choix du revêtement des infrastructures de mobilité.

###### *Art. 4 Relevés de données et obligation d'information*

Les données en matière de mobilité prennent de plus en plus d'importance, notamment grâce aux évolutions techniques, au traitement automatisé des données et à leur digitalisation. D'une part, les acteurs des transports et de la mobilité récoltent et utilisent un grand et croissant volume de données concernant les voitures, trains, bus, vélos ainsi que les parkings et la gestion de la circulation. D'autre part, ces données sont précieuses et peuvent notamment aider les collectivités publiques à mieux planifier leurs réseaux et le territoire. L'exécution du projet de loi, notamment la planification de la mobilité et de l'entretien des infrastructures de mobilité, nécessite de disposer de données relatives à la mobilité.

Dès lors, les alinéas 1 et 2 chargent la Direction de relever les données utiles, et l'autorisent à recueillir ces données directement ou auprès de tiers et les mettre à disposition à qui en fait la demande, notamment les communes. Lorsque ces données sont des données personnelles, leur collecte, traitement et publication doivent être conformes à la législation sur la protection des données. Il peut s'agir de la législation cantonale ou, pour les tiers privés, fédérale. La réglementation d'exécution désignera parmi les données collectées lesquelles sont des géodonnées.

##### Section II: Compétences

###### *Art. 5 Conseil d'Etat*

Le Conseil d'Etat exerce la haute surveillance, édicte le règlement d'application et désigne les autorités chargées de veiller à l'application de la loi, comme c'est déjà le cas dans la loi sur les routes et la loi sur les transports.

### **Art. 6** *Direction compétente*

La Direction compétente est désignée comme celle en charge de la mobilité parce que l'article 2 al. 1 de la loi portant adaptation de la législation cantonale à la loi du 16 octobre 2001 sur l'organisation du Conseil d'Etat et de l'administration (RSF 122.0.4) dispose que, dans les actes législatifs du Grand Conseil, les noms des Directions sont remplacés par une désignation neutre. Il s'agit, comme dans la loi sur les routes, de la DAEC, qui a actuellement pour attributions notamment la gestion de la mobilité et les routes (art. 8 let. g bis et h de l'Ordonnance du 12 mars 2012 fixant les attributions des Directions du Conseil d'Etat et de la Chancellerie d'Etat [OADir; RSF 122.0.12]). Par rapport à la loi sur les routes, son rôle est précisé. Elle surveille les réseaux cantonaux de mobilité et, via la surveillance de l'application de la loi par les communes, les réseaux de mobilité communaux. L'alinéa 3 lui attribue la compétence générale résiduelle.

### **Art. 7** *Services*

Deux services sont chargés de contribuer à l'application du projet de loi, en collaboration avec d'autres services. Il s'agit du SMO, service désigné dans la loi sur les transports, et du SPC, service désigné dans la loi sur les routes. En l'état, chacun des deux conserve son domaine de compétence, qui sera précisé dans le règlement d'exécution. Les deux services ont été conservés plutôt que de les fusionner parce que chacun a un rôle distinct. Le SMO se consacre à l'approche multimodale et à la planification générale, tandis que le SPC représente l'Etat propriétaire des routes qui met en œuvre, entretien et exploite. Associé à une étroite collaboration, ce partage des rôles entre deux services fonctionne à satisfaction depuis la création, en 2012, du SMO, fruit de la fusion d'une partie de l'ancien Service des transports et de l'énergie et d'une partie du Service des ponts et chaussées. Cette configuration permet une juste répartition des rôles et responsabilités entre planificateur et gestionnaire. La diversité des solutions retenues dans les autres cantons démontre qu'il n'y a pas de solution évidente.

### **Art. 8** *Communes*

La compétence des communes (et non plus du Conseil communal, le projet de loi n'ayant pas à déterminer la répartition des compétences à l'intérieur de la commune) est reformulée de manière plus générale, mais elles conservent la surveillance des routes communales, étendue à tous les réseaux de mobilité communaux, et des routes privées à usage public. La référence à un règlement communal en matière de routes, obsolète et prêtant à confusion, est supprimée.

### **Art. 9** *Commission consultative mobilité*

Les deux commissions consultatives actuelles (transports et vélo) sont fusionnées pour en créer une seule, ayant une vision globale du champ d'application du projet de loi. Il sera néanmoins possible de créer en son sein des groupes de travail, permanents ou temporaires, pour un sujet précis, comme par exemple l'horaire des transports publics.

A l'alinéa 2, la région comme élément de représentativité ne doit pas être comprise comme un équivalent de district, mais a une signification plus ouverte.

## **Section III: Notions et définitions**

### **Sous-section I: Infrastructures et itinéraires de mobilité**

#### **Art. 10** *Infrastructure de mobilité*

Cet article introduit l'un des nouveaux concepts phares du projet de loi: l'infrastructure de mobilité. L'alinéa 1 en pose une définition la plus large et ouverte possible. L'alinéa 2 en illustre la diversité. L'alinéa 3 explicite que le projet de loi classe les infrastructures de mobilité existantes et, dans la mesure du possible, à venir en trois catégories, qui se voient appliquer des règles communes ou spécifiques. Les places de stationnement et d'arrêt publics font également partie des infrastructures de mobilité.

#### **Art. 11** *Itinéraire de mobilité*

Le projet de loi distingue conceptuellement l'infrastructure de mobilité, qui est matérialisée sur le terrain, de l'itinéraire de mobilité, qui est défini par un plan de réseaux comme empruntable. Généralement, ces deux réalités se confondent largement.

L'alinéa 2 explique que, en règle générale, un itinéraire de mobilité est reconnu comme tel par son inscription dans un plan de réseaux. Il existe une exception: les routes privées à usage public, qui sont seulement répertoriées, dans le plan du réseau routier communal (cf. art. 19).

Les alinéas 3 et 4 explicitent la relation entre les différents types d'infrastructures et d'itinéraires de mobilité. Parmi les itinéraires de mobilité n'empruntant aucune infrastructure de mobilité, on peut citer une voie aérienne, l'itinéraire d'un bateau sur un lac ou un chemin de randonnée traversant un pré sans être matérialisé, au moins à ses débuts, sur le sol. En effet, ce dernier exemple sera signalé ponctuellement par une signalisation, mais son passage exact ressort seulement du plan du réseau correspondant et de son plan d'infrastructure de mobilité.

## Sous-section II: Routes publiques

### **Art. 12** *Définition*

L'alinéa 1 pose une nouvelle définition de la route publique. Devant la difficulté de définir une route en tant que telle, en particulier par opposition à un chemin, il s'agit d'une définition négative, résiduelle par rapport aux deux autres types d'infrastructure de mobilité.

En reprenant de la loi sur les routes la notion de parties intégrantes de la route, l'alinéa 2 définit l'étendue de la route au-delà de la chaussée proprement dite. La liste exemplative de l'article 2 LR a été légèrement modifiée et actualisée. A ce propos, il convient de préciser que les parois anti-bruit construites par le propriétaire de la route sont considérées comme des parties intégrantes de la route.

Il convient de relever l'absence dans cette liste des chemins de mobilité douce situés le long des routes (cf. art. 21), qui n'en sont donc pas des parties intégrantes car des règles spéciales s'y appliquent.

### **Art. 13** *Classification*

Cet article contient la première des deux classifications des routes publiques, selon la propriété, qui détermine le financement. Elle est reprise de l'article 7 LR, à l'exception des chemins publics de dévotion et les autres chemins communaux du domaine public, pas classables selon leur propriétaire, qui sont remplacés par chemins de mobilité, qui sont empruntés par des itinéraires de mobilité douce et ne sont pas des routes publiques.

### **Art. 14** *Types*

Cet article contient la seconde classification des routes publiques, en cinq types selon leur fonction. Elle n'existe pas dans la loi sur les routes, mais est présente en droit fédéral et plus particulièrement dans les normes techniques de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Ainsi, les normes techniques applicables dépendent du type de route. La typologie définie ici est aussi celle qui sert dans les articles suivants à déterminer si une route devrait être communale ou cantonale, choix qui comporte des enjeux politiques, qu'il s'agit d'encadrer. La plupart des types définissent directement si une route est cantonale ou communale, à l'exception des routes de liaison qui ne sont pas principales, qui peuvent être cantonales ou communales. Dans ce cas, trois critères peuvent conduire à opter pour une route cantonale: un maillage insuffisant du réseau des routes cantonales, l'accès à un pôle touristique ou un intérêt d'importance cantonale à un raccordement au réseau d'un autre canton.

La lettre b mentionne les routes principales (suisses) qui bénéficient des contributions de la Confédération selon les articles 12 et suivants de la loi fédérale du 22 mars 1985 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière (LUMin; RS 725.116.2). Ces routes sont désignées comme telles par la Confédération. Elles ont une importance pour le trafic suisse et international, sans appartenir au réseau des routes nationales. C'est la raison pour laquelle, les routes principales suisses ont un statut cantonal, certaines bénéficiant de contributions fédérales. Elles sont listées dans l'ordonnance du 18 décembre 1991 concernant les routes de grand transit (RS 741.272). La contribution fédérale est versée dans un fond cantonal pour les routes principales suisses en terres fribourgeoises (Fonds RPS).

### **Art. 15** *Routes nationales*

Cet article, qui est une reformulation de l'article 8 LR, rappelle que les routes nationales relèvent du droit fédéral. Elles appartiennent d'ailleurs à la Confédération (art. 8 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales [LRN; RS 725.11).

### **Art. 16** *Routes cantonales – Principe*

Cet article, inspiré de la loi bernoise du 4 juin 2008 sur les routes (RSB 732.11), définit les routes cantonales à l'aide des types posés à l'article 30 après avoir indiqué leur but: servir au trafic régional ou suprarégional. En effet, il revient à l'Etat de garantir la mobilité à l'intérieur du canton, ce que fait le trafic régional et suprarégional. Cet article apporte une grande simplification par rapport aux nombreux critères des articles 10 et 11 LR. En particulier, il supprime la division des routes cantonales en routes principales et secondaires, qui est d'importance mineure et difficile à effectuer et renonce à imposer que chaque commune soit desservie par une route cantonale. Il laisse une marge de manœuvre suffisante pour trouver des solutions adaptées aux cas individuels.

Lors de l'entrée en vigueur, le réseau des routes cantonales sera actualisé sur la base des dispositions de la nouvelle loi. Le plan actualisé figure préalablement et à titre indicatif sous l'article 204.

### **Art. 17** *Routes cantonales – Objets à caractère édilitaire*

Cet article reprend la définition des objets à caractère édilitaire de l'article 50a LR, en remplaçant, à la lettre f, «secteurs définis dans le plan de zone» par «en localité», car il n'y a pas toujours de secteurs définis dans le plan de zone, et en complétant la liste. La lettre h précise que si la commune souhaite que des travaux ouvrages ou installations sur route cantonale payés par l'Etat dépassent le standard de construction

défini par la Direction, les dépenses supplémentaires qui en découlent sont à sa charge.

Il convient aussi de préciser que la lettre c inclut les trottoirs sur les ponts et dans les tunnels. Les objets à caractère édilitaire sont des travaux, ouvrages et installations qui se trouvent sur route cantonale, mais qui sont en règle générale à la charge des communes parce qu'ils sont majoritairement d'intérêt local. La liste est exemplative. Sont aussi des objets à caractère édilitaire notamment les passages inférieurs (souterrains), les passerelles et les aménagements pour la traversée sécurisée du bétail (boviduc) ou autres animaux. Certains objets à caractère édilitaire peuvent être exigés et cofinancés par l'Etat (cf. art. 167 al. 2).

### **Art. 18** *Routes communales*

Cet article affirme la subsidiarité du réseau des routes communales par rapport à celui des routes cantonales et modifie la définition des routes communales posée par la loi sur les routes, en utilisant les types définis à l'article 14 du projet de loi. Le plan du réseau routier communal remplace l'inventaire des routes communales et des autres parties du domaine public ouvertes à la circulation, prévu par la loi sur les routes. Ce plan, qui contient les routes privées à usage public, doit être intégré au plan directeur communal et au plan directeur régional, ce qui assure leur synchronisation. Ainsi les communes sont incitées à penser leur réseau routier communal dans sa globalité.

### **Art. 19** *Routes privées à usage public*

Cet article remplace la route privée affectée à l'usage commun de la loi sur les routes par la route privée à usage public. La décision d'affectation ou de désaffectation par la Direction ou la commune n'est pas une condition préalable pour qu'une route privée soit à usage public. Il n'y a décision, de la commune, qu'en cas de remise en question de cette accessibilité au public. Ce changement traduit une évolution juridique. En effet, selon la jurisprudence une route est publique dès qu'elle est accessible à un nombre indéterminé de personnes. Cette jurisprudence signifie qu'il suffit au ou à la propriétaire d'une route privée de la fermer pour qu'elle perde son caractère public, sans égard pour ses usagers et usagères, qui se voient ainsi parfois fermer un passage essentiel. Ce nouvel article vise à contrer ce risque en empêchant dans certaines situations le ou la propriétaire de la route de la fermer. L'affectation à l'usage public peut donc avoir lieu sans que son ou sa propriétaire ne soit forcément destitué de son droit de propriété. Il n'y a pas nécessairement une expropriation formelle, celle-ci pouvant se limiter à demeurer matérielle. Une juste indemnité ne sera accordée que si des mesures d'aménagement apportent au droit de propriété des restrictions équivalent à une expropriation (art. 5 al. 2 LAT).

En cas de litige relatif à l'accessibilité au public, la commune vérifie si l'une ou l'autre des conditions posées par cet article sont remplies et, cas échéant, formalise l'affectation de la route à l'usage public par une servitude, tel un droit de passage. Celle-ci est alors inscrite au Registre foncier, conformément au droit fédéral (art. 781 du code civil suisse du 10 décembre 1907 (CC; RS 210) au profit soit de la commune, si le droit de passage permet de relier deux routes communales, soit de l'Etat si la servitude de passage permet la liaison avec une route cantonale.

## **Sous-section III: Mobilité douce**

### **Définition**

#### **Art. 20**

Cet article pose une définition large et dynamique de la mobilité douce permettant d'y inclure les nouveaux modes transports qui apparaissent chaque année. Socialement sûr et adéquat (traduction de l'allemand «sozialverträglich») signifie qui présente le moins possible de risques et d'atteintes pour les autres usagers et usagères. Par «tout mode qui pourrait s'y rattacher» on entend par exemple le VTT, la planche à roulettes, le cheval, le ski de fond ou la raquette.

### **Chemins de mobilité douce**

#### **Art. 21**

Cet article définit les chemins de mobilité douce, liste les trois types que connaît la loi et indique qu'ils sont construits selon la même procédure que les autres infrastructures de mobilité. Les chemins de mobilité douce situés le long des routes n'étant pas des parties intégrantes de celles-ci au sens de la loi (art. 12 al. 2 a contrario), l'alinéa 3 précise qu'ils sont régis par des règles propres à chacun des trois types d'entre eux et non par celles des routes le long desquelles ils sont situés.

### **Itinéraires de mobilité douce**

#### **Art. 22** *Définition*

L'alinéa 1 liste les quatre types d'itinéraires de mobilité douce que connaît le projet de loi. Les trois premiers sont repris du droit fédéral avec quelques adaptations (cf. ci-dessous). Il s'agit des chemins pour piétons, des voies cyclables et des itinéraires officiels de loisirs. Comme ces trois types d'itinéraires sont reconnus comme tels seulement lorsqu'ils sont intégrés dans des plans de réseaux établis par les autorités, il se peut très bien que des passages ne soient intégrés dans aucun réseau alors qu'ils pourraient l'être ou ne rentrent dans aucun des trois types, mais sont publics et qu'il y a par conséquent un intérêt public à ce qu'ils puissent être empruntés par tout un chacun. C'est ce genre de situation que recouvre la nouvelle catégorie résiduelle des passages publics.

L'alinéa 2 répète l'article 11 al. 4 let. b en rappelant le lien entre itinéraires de mobilité douce et infrastructures de mobilité. Le projet de loi précise à propos de chaque règle si elle s'applique au type d'itinéraire de mobilité douce concerné ou au chemin de mobilité douce que celui-ci emprunte, qui est dénommé légèrement différemment (cf. art. 21).

### **Art. 23** *Chemins pour piétons*

Cet article pose la définition des chemins pour piétons, qui est reprise en substance de l'article 2 LCPR, avec une petite modification, le remplacement «d'agglomération» par «zone urbaine», qui se rapproche plus de la terminologie de la version allemande de la loi fédérale «*Siedlungsgebiete*» et qui est plus adéquat.

### **Art. 24** *Voies cyclables*

Cet article définit les voies cyclables et explique que les voies cyclables pour les loisirs en substance au sens de la législation fédérale sur les voies cyclables sont intégrées dans les itinéraires de loisirs. Les règles du projet de loi relatives aux voies cyclables s'appliquent donc uniquement aux voies cyclables pour la vie quotidienne au sens de la législation fédérale sur les voies cyclables. Cette distinction est déjà présente dans le plan sectoriel vélo cantonal, qui distingue le réseau cyclable utilitaire et le réseau de cyclo-tourisme.

### **Art. 25** *Voies cyclables pour la vie quotidienne – Définition*

Cet article reprend en l'adaptant la définition des voies cyclables pour la vie quotidienne de l'article 3 du le projet de loi fédérale sur les voies cyclables.

### **Art. 26** *Voies cyclables pour la vie quotidienne – Classification*

Cet article définit une typologie des voies cyclables selon leur fonction, inspirée de celle des routes publiques et qui permet de les répartir entre les réseaux cantonal ou communal.

### **Art. 27** *Itinéraires officiels de loisirs*

Cet article reprend, en l'adaptant un peu, la définition des chemins de randonnée pédestre de l'article 3 LCPR auquel correspondent les alinéas 1, 2 et 4, mais l'alinéa 3 l'étend au-delà des chemins de randonnée pédestre auxquels est applicable la loi fédérale en la matière, aux itinéraires de randonnée équestre et hivernale ainsi qu'à ceux de cyclotourisme et VTT, c'est-à-dire aux voies cyclables pour les loisirs au sens de la loi fédérale sur les voies cyclables. Pour chapeauter le tout, la notion d'itinéraires officiels de loisirs est créée. Actuellement, la loi sur le tourisme, qui sert de loi d'application, ne s'applique qu'aux chemins de randonnée pédestre, mais

prévoit la possibilité d'être étendue à d'autres types de randonnée en fonction de l'évolution des besoins touristiques et sociaux (art. 65 al. 3 LT). Le projet de loi réalise cet élargissement, qui est une demande des milieux touristiques. L'alinéa 1 remplace l'expression «destiné au délassement», utilisée par la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, mais qui est jugée désuète, par «destiné aux loisirs», qui doit être considérée comme exactement équivalente.

### **Art. 28** *Passages publics*

Le passage public est un nouveau concept qui recouvre partiellement les notions de la loi sur les routes de chemins ou sentiers publics, y compris les chemins publics de dévestiture et autres chemins communaux du domaine public. Il s'agit de chemins existants qui ne font pas partie d'un réseau particulier. De par son emplacement dans la section mobilité douce et de par la définition de la route posée à l'article 12, un passage public n'est pas destiné à être emprunté par une voiture. Cette dernière situation est en général définie comme une route privée à usage public.

## **Sous-section IV: Transport public**

### **Art. 29** *Définition*

Cet article pose une définition du transport public inspirée de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV; RS 745.1) et y ajoute aux transports publics le transport de marchandises par rail, alors que la loi sur les transports n'en connaît actuellement aucune. Le caractère régulier et professionnel du transport est défini à l'article 2 LTV. Il s'agit de transports soumis à concession selon la législation fédérale.

L'alinéa 2 mentionne à titre non exhaustif deux catégories de transport de personnes qui doivent être distinguées du transport public. Il s'agit des cas qui, dans la pratique, sont parfois confondus avec les transports publics. En vertu de l'article 17 de la loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (LS; RSF 411.0.11; LS) et des articles 10 et suivants du règlement du 19 avril 2016 de la loi sur la scolarité obligatoire (RLS; RSF 411.0.11), les élèves ont droit à un transport gratuit dans la mesure où celui-ci est reconnu. La commune peut alors rembourser le titre de transport public ou à défaut de courses publiques suffisantes, indemniser l'utilisation d'un véhicule privé par les parents ou organiser un transport collectif. Ce transport organisé par la commune est un service spécifique et ne doit pas être considéré comme du transport public.

Le transport de personnes à titre professionnel, mais qui n'est pas effectué de manière régulière et selon un horaire, comme le transport par commande, est également exclu. Ce type de transport est traité à la section 7.

### **Art. 30** *Types d'offre*

Cet article définit les trois types d'offres de trafic de voyageurs. Les trafics local et régional de voyageurs sont définis par le droit fédéral. Le trafic de voyageurs d'intérêt cantonal désigne des offres qui revêtent un intérêt prépondérant pour le canton, mais qui ne remplissent pas les critères de la législation fédérale pour être indemnisées par la Confédération en tant que trafic régional de voyageurs. Il s'agit d'une nouvelle terminologie en droit fribourgeois reprise d'autres cantons et recommandée par l'OFT.

### **Art. 31** *Communautés tarifaires*

Cet article pose le but d'une communauté tarifaire ainsi que la forme de l'association de l'Etat à une telle communauté. Plusieurs communautés tarifaires concernent le canton de Fribourg, dont la plus importante est Frimobil. Il peut y avoir parfois superposition des zones de ces communautés tarifaires. Il n'est pas prévu d'en créer de nouvelles.

### **Art. 32** *Infrastructures dédiées au transport public*

Cet article définit et exemplifie, indépendamment de leur soumission à la compétence fédérale ou cantonale, ce que sont les infrastructures dédiées au transport public. C'est une notion large qui comprend également par exemple les guichets de vente de billets.

L'alinéa 3 définit une catégorie particulière d'entre elles, celles qui sont partie intégrante à la route, qui comprend les arrêts de bus ainsi que les voies de bus. Les lignes de contact et les voies de trams sont en revanche régies par la législation fédérale sur les chemins de fer. Il convient de préciser qu'une route qui serait exclusivement destinée aux transports publics est aussi une infrastructure dédiée au transport public partie intégrante de la route.

## **Sous-section V: Propriété**

### **Art. 33** *Routes publiques – Principes*

L'alinéa 1 est repris de l'article 3 al. 1 et 2 LR. L'alinéa 3, inspiré de la loi bernoise sur les routes, précise que les parties intégrantes, telles que définies à l'article 12 al. 2, ont en principe le ou la même propriétaire que la route. Il en va de même de la plupart des chemins de mobilité douce situés le long d'une route publique, qui ont en principe le même propriétaire mais n'en sont de facto pas partie intégrante. Cela a comme conséquence que les objets à caractère édilitaire font également partie, sous l'angle du droit civil, de la propriété de l'Etat.

### **Art. 34** *Routes publiques – Changement de propriétaire*

L'alinéa 1 est nouveau et vise à s'assurer que le registre foncier reflète correctement la situation juridique. La propriété n'est transférée que lorsque l'inscription au registre foncier a été faite (art. 656 al. 1 CC). Si l'étendue de la route est prolongée (par exemple parce qu'un nouveau rond-point ou un nouveau chantier est en cours de construction), le registre foncier doit être adapté. La législation sur l'expropriation est bien sûr réservée.

L'alinéa 2 vise à compenser les incidences qu'ont les nouvelles règles relatives aux routes privées à usage public (art. 19) sur la propriété privée, en octroyant un droit supplémentaire au ou à la propriétaire, celui de demander que sa route soit reprise par la commune. La condition selon laquelle la route doit être conforme aux normes au moment de la reprise vise à éviter que la commune se retrouve avec une route nécessitant de coûteux travaux de mise aux normes. Il convient de relever que cela n'exclut pas un transfert contractuel de la route à d'autres conditions et que ce sont les règles de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) qui déterminent le moyen de transport utilisable sur une route publique.

### **Art. 35** *Chemins de mobilité douce*

L'alinéa 1 précise que les chemins de mobilité douce ont en principe le même propriétaire que les routes publiques qu'ils longent (cf. art. 33 al. 3) ou les biens-fonds qu'ils traversent. Lorsqu'un chemin de mobilité douce a son propre bien-fonds (c'est la règle pour la plupart des pistes cyclables qui ne sont pas situées le long d'une route publique, en particulier les pistes cyclables mixtes piétons-vélos), cet article indique qui de l'Etat ou de la commune devrait en être propriétaire.

L'alinéa 2 contient une règle, reprise de l'article 61 LT et spécifique aux chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs, qui découle de ce qui précède. En effet, leur construction n'a en général pas de conséquence sur la propriété du bien fonds qu'ils traversent. C'est pourquoi, les collectivités publiques doivent accepter gratuitement de tolérer qu'ils traversent leurs biens fonds.

Il convient encore de préciser que les itinéraires de mobilité qui n'empruntent aucune infrastructure de mobilité ont toujours le même propriétaire que celui du bien-fonds qu'ils traversent.

## CHAPITRE DEUXIÈME

### Plan d'infrastructure de mobilité

#### Section I: Instruments

##### **Art. 36** Liste

Cet article liste les principaux instruments généraux qui organisent la mobilité au sein du canton. La lettre j mentionne les plans régionaux, c'est-à-dire en particulier le plan directeur régional, au sens de la législation sur l'aménagement du territoire. Cette dernière les régleme de manière exhaustive. Il en est de même du plan directeur cantonal, qui, n'y figure pas, mais dans lequel un lien entre son volet stratégique est créé avec la stratégie de mobilité. La relation entre ces deux plans directeurs avec les instruments de planification spécifique au projet est abordée à l'article 50. Ces deux instruments s'entendent ici et dans le reste du projet de loi, au sens, respectivement, des articles 41 et 22a de la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1). Actuellement, le principal instrument de planification est le plan cantonal des transports, qui, conçu à l'origine pour les transports publics, a été utilisé pour traiter d'autres aspects de la mobilité, car c'était le seul instrument de planification à disposition.

##### **Art. 37** Stratégie cantonale de mobilité

La stratégie cantonale de mobilité est un nouvel instrument, qui chapeaute les autres instruments. Elle contient les aspects stratégiques et programmatiques de la mobilité contenus actuellement dans le plan cantonal des transports. Mise à jour au début de la législature, elle sert donc d'objectif politique. En termes juridiques, elle est comparable au plan directeur cantonal. Elle a le caractère d'une ligne directrice contraignante pour les autorités, qui doivent la respecter lors de l'élaboration des autres instruments de planification. Elle est intégrée au plan directeur cantonal et doit lui être conforme, mais n'est pas soumise à la même procédure de modification. En termes de contenu, la stratégie de mobilité vise à définir les objectifs de la mobilité et à déterminer les moyens pour les atteindre. Elle coordonne le développement de tous les types d'itinéraires de mobilité.

L'alinéa 4 précise que la stratégie cantonale de mobilité doit tenir compte des stratégies transversales et des autres politiques, parmi lesquelles on peut mentionner la Stratégie de développement durable, qui fixe des objectifs concrets en termes de mobilité (cible 11.2), ainsi que le Plan climat du 8 juin 2021.

##### **Art. 38** Plan du réseau des routes cantonales

Dans cet instrument, le Conseil d'Etat détermine quelles sont les routes cantonales, en se basant sur les critères définis aux articles 14 et 16. C'est l'inscription dans ce plan qui confère

à une route son caractère de route cantonale. Le plan fait en principe l'objet d'un arrêté du Conseil d'Etat.

##### **Art. 39** Programme de construction des routes cantonales

Cet instrument est un outil interne à la Direction qui existe déjà dans la loi sur les routes et qu'il convient de reprendre. Il fixe l'ordre des travaux à réaliser sur les routes cantonales (env. 160 à l'été 2020), mais cet ordre défini est souvent perturbé par l'évolution des procédures et doit donc être constamment actualisé. Il permet, à l'interne, d'avoir une vision générale des priorités et, vis-à-vis de l'extérieur, de conférer une certaine transparence à la priorisation définie. Il est accessible à qui le demande.

##### **Art. 40** Plan du réseau routier communal

Le plan du réseau routier communal, qui remplace l'inventaire des routes communales et des autres parties du domaine public ouvertes à la circulation, prévu par l'article 12 LR, comprend deux types de routes avec des conséquences différentes.

Dans ce plan, la commune d'une part détermine quelles sont ses routes communales, en s'inspirant des critères définis aux articles 14 et 18. C'est l'inscription dans ce plan en tant que route communale qui confère à une route son caractère de route communale.

D'autre part, la commune y répertorie les routes privées à usage public, au sens de l'article 19, qui se trouvent sur son territoire, puisqu'il s'agit de routes publiques au sens de la loi. Mais ce n'est pas cette inscription qui détermine si une route privée est à usage public (cf. art. 19).

L'alinéa 3 assure la coordination avec le plan directeur communal et le programme d'équipement, qui s'entendent, ici et dans le reste du projet de loi, au sens, respectivement, des art. 41 et 42 de la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC; RSF 710.1). Il acquiert ainsi les effets juridiques du plan directeur communal. Cet article a pour but d'inciter chaque commune à penser son réseau routier communal dans sa globalité et en lien avec les réseaux voisins.

##### **Art. 41** Plan du réseau des chemins pour piétons

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre impose aux cantons de faire figurer les réseaux de chemins pour piétons, existants ou en projet, dans des plans, mais leur laisse la liberté de choisir le type de plan, même si le message de cette loi recommande que ce soit dans des plans communaux. Cet article prévoit que ce sont les communes qui planifient le réseau des chemins pour piétons sur leur territoire, dans leur plan directeur communal. C'est déjà le cas actuellement, ces chemins étant compris

dans le réseau des transports (art. 23 du règlement d'exécution de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (ReLATEC; RSF 710.11)), qui est partie intégrante du plan directeur communal (art. 41 al. 2 LATEC).

L'alinéa 2 donne quelques indications sur le contenu spécifique du plan.

#### **Art. 42, 43 et 44** *Voies cyclables*

Le projet de loi fédérale sur les voies cyclables, actuellement en traitement au Parlement fédéral, impose aux cantons de faire figurer les réseaux de voies cyclables, existants ou en projet, dans des plans cantonaux ou communaux. Le projet de loi prévoit un réseau cantonal, planifié par l'Etat dans le plan du réseau cantonal des voies cyclables, complété si besoin par des réseaux de voies cyclables communaux, planifiés par chaque commune sur son territoire dans son plan directeur communal. Le projet de loi vise ainsi à créer un véritable réseau de voies cyclables indépendant des types infrastructures et de leur propriétaire. Il s'agit plus précisément du réseau des routes cantonales, alors que, actuellement, le plan sectoriel vélo (qui sera remplacé par le plan du réseau cantonal des voies cyclables institué par le projet de la loi sur la mobilité), dans lequel la Direction définit le réseau cyclable cantonal, mais qui intègre aussi certains itinéraires communaux, est basé sur ce dernier. Actuellement, la loi sur le tourisme renvoie à la législation sur les routes pour ce qui est de la planification des parcours de cyclotourisme. L'article 72b LR en octroie la compétence à l'Etat en collaboration avec les communes, les organisations et milieux intéressés, sans plus de précision.

L'article 42 al. 2 prévoit que les bandes et les pistes cyclables ne s'excluent pas, mais impose de privilégier les dernières. Cela permet par exemple de commencer par ajouter une bande cyclable si le gabarit de la route le permet, ce qui est assez rapide, pour ensuite construire une piste cyclable, plus sûre, mais qui prend plus de temps à construire, en raison du besoin d'acquérir les terrains nécessaires.

#### **Art. 43** *Programme de construction des voies cyclables cantonales*

Cet article prévoit un programme de construction des voies cyclables cantonales, qui est semblable à celui des routes cantonales (cf. art. 39). Il fixe l'ordre des travaux à réaliser les voies cyclables cantonales. Il permet, à l'interne, d'avoir une vision générale des priorités et, vis-à-vis de l'extérieur, de conférer une certaine transparence à la priorisation définie. Il est accessible à qui le demande.

#### **Art. 45** *Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs*

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre impose aux cantons de faire figurer les réseaux de chemins de randonnée pédestre, existants ou en projet, dans des plans, mais leur laisse la liberté de choisir le type de plan, même si le message de cette loi recommande que ce soit dans un plan cantonal. Etant donné que le principal réseau des itinéraires officiels de loisirs, celui des chemins de randonnée, s'étend sur l'entier du territoire cantonal, contrairement aux chemins pour piétons qui sont plutôt locaux, cet article prévoit que la Direction planifie les réseaux des itinéraires officiels de loisirs dans le plan du même nom, en collaboration avec l'organisme touristique officiel du canton institué par la législation sur le tourisme (l'Union fribourgeoise du tourisme).

Actuellement, les règles en matière de planification ne sont pas claires. En effet, la loi sur le tourisme, qui contient les dispositions d'application cantonales de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, renvoie, à son article 67, à la LATEC pour la planification des chemins de randonnée pédestre, sans préciser si l'instrument à utiliser est cantonal ou communal. En pratique, ce sont les communes qui les planifient dans leur plan directeur.

Lorsqu'un itinéraire officiel de loisirs ne nécessite pas d'infrastructure de mobilité, il n'y a pas de procédure d'approbation d'un plan d'infrastructure de mobilité à l'occasion de laquelle les particuliers concernés, notamment les propriétaires dont il traverse les biens-fonds, pourraient faire opposition. Le renvoi par analogie à la procédure d'approbation du plan d'affectation cantonal (art. 22 LATEC) prévu par l'alinéa 2 pallie ce manque. La conséquence de la soumission du plan à une procédure d'approbation permettant de faire valoir des oppositions est que, une fois le plan approuvé, ce dernier lie, non seulement les autorités – comme les autres plans de cette section –, mais aussi les particuliers.

#### **Art. 46** *Plans des transports publics – Plan cantonal des transports publics*

Le plan cantonal des transports publics sert à définir le développement de l'offre des transports publics sur le territoire fribourgeois. Il est actualisé au moins tous les cinq ans (art. 51 al. 2) et tient compte de la capacité des infrastructures de mobilité existantes et à aménager.

Il se distingue de l'actuel plan cantonal de transports selon les articles 9 et suivants LTr, qu'il remplace, dans la mesure où la partie stratégique est désormais traitée par la stratégie cantonale de mobilité. Le nouveau plan cantonal des transports publics est un outil opérationnel de mise en œuvre de la vision politique (ancrée dans la stratégie cantonale de mobilité) pour le volet transports publics et sert de base aux contrats de prestations entre l'Etat et les entreprises de trans-



port. Les collectivités publiques, les organismes intéressés et les entreprises de transports publics sont associés aux travaux de l'établissement du plan, en vertu de l'article 53.

#### **Art. 47** *Plans des transports publics – Plan directeur communal*

Cet article correspond à l'article 15 LTr.

Il convient de relever, d'une part, que la législation sur l'aménagement du territoire et des constructions prévoit que le plan directeur régional traite des transports publics à l'échelon régional, et, d'autre part, que plusieurs communes peuvent traiter de problèmes de mobilité relevant de leur compétence dans un plan intercommunal.

#### **Art. 48** *Plans sectoriels et stratégies*

Cet article inscrit dans le projet de loi la possibilité pour la Direction d'établir des plans sectoriels, ce qui est déjà le cas dans la pratique; il existe par exemple un plan sectoriel vélo ainsi qu'un plan sectoriel des parcs relais. Un plan sectoriel est utile pour régler une thématique particulière qui nécessite des règles détaillées spécifiques et pose des problèmes de coordination en raison du grand nombre d'acteurs concernés. Cet article encourage également la Direction à établir des stratégies dans différents domaines de la mobilité qu'il convient de développer, dont par exemple la stratégie d'électromobilité comme le prévoit le Plan climat.

### **Section II: Règles générales**

#### **Art. 49** *Effets*

Cet article reprend le principe du droit de l'aménagement du territoire selon lequel les plans lient les autorités. Il s'agit aussi d'une exigence du droit fédéral pour la planification des itinéraires de mobilité douce. Sauf précision express contraire (cf. art. 45 pour le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs), ils ne lient donc pas les particuliers.

#### **Art. 50** *Relation avec les plans directeurs*

Cet article pose la primauté du plan directeur cantonal sur tous les autres plans institués par le projet de loi et rappelle que, comme le prévoient déjà la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions et la loi sur les transports, les plans directeurs communaux doivent être coordonnés avec les plans directeurs cantonaux et régionaux, et ne pas leur être contraires.

#### **Art. 51** *Révision*

L'alinéa 1 reprend le principe d'une révision périodique des plans imposée par l'article 4 al. 1 let. b LCPR pour les plans de réseaux d'itinéraires de mobilité et l'étend à tous les plans

prévus par le projet de loi. Il définit cette révision comme au moins décennale, en reprenant la règle relative aux chemins de randonnée qui figure à l'article 59 al. 3 LT.

L'alinéa 2 traite du plan cantonal des transports publics qui sera révisé au moins tous les cinq ans (par analogie au plan financier) en raison de son contenu.

L'alinéa 3 prévoit que les programmes de construction (routes et voies cyclables cantonales) sont actualisés au fur et à mesure et repensés tous les 5 ans, périodicité que l'on retrouve dans d'autres planifications.

#### **Art. 52** *Principes de planification*

L'alinéa 1 précise le contenu minimal des plans.

L'alinéa 2 pose des principes valables pour les plans de réseaux du projet de loi. Le principe d'interconnexion se trouve déjà dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, en ce qui concerne les réseaux de chemins pour piétons et de randonnée, ainsi qu'à l'article 22 al. 1 LR, en ce qui concerne les réseaux routiers communaux, mais pour le reste, la plupart d'entre eux ne sont pas encore mentionnés dans la législation. Ils sont pour la plupart repris de l'article 6 du projet de loi fédérale sur les voies cyclables et ont été étendus au reste des itinéraires de mobilité douce, voire à l'ensemble des itinéraires de mobilité. Veiller à leur respect est une tâche qui incombe essentiellement à l'Etat parce qu'il a une vision plus large et plus uniforme.

La lettre a insiste sur le caractère continu des réseaux et sur la qualité de leur maillage. Elle incite à adopter un standard d'aménagement homogène adapté, garantissant que la forme du tracé et le standard de sécurité d'une infrastructure de mobilité restent les mêmes sur de longs tronçons et ne changent pas sans motif à brefs intervalles.

La lettre b reflète le but exprimé à l'article 1 al. 2 let. a du projet de loi de créer un système global de mobilité en réfléchissant à la place de chaque type de mobilité, qui a son existence propre, mais constitue aussi une partie du tout.

La lettre c vise à protéger les piétons des voitures et des cyclistes ainsi que ces derniers des voitures, mais aussi à fluidifier le trafic, notamment en isolant les itinéraires de transports publics.

La lettre d vise à éliminer les dangers excessifs ou inattendus, qui ne peuvent être décelés malgré l'observation de toutes les précautions nécessaires. En effet cette exigence ne change rien au fait que les usagers et usagères d'infrastructures de mobilité sont responsables de leur propre sécurité et de leur comportement, et qu'ils sont donc tenus d'adapter ce comportement à la situation et de respecter les règles de la circulation. Elle ne change rien non plus aux règles régissant la responsabilité civile, comme la responsabilité pour des bâtiments et autres

ouvrages prévue à l'article 58 du code des obligations du 30 mars 1911 (CO; RS 220). Néanmoins, l'Etat et les communes doivent prêter une attention particulière à la sécurité des itinéraires et des infrastructures que ces derniers empruntent.

Les lettres e et f rappellent que, les piétons et les cyclistes étant davantage exposés aux conditions ambiantes et aux facteurs environnementaux, il convient de s'assurer que les itinéraires de mobilité qu'ils empruntent soient attrayants, voire permettent la détente pour ce qui est des itinéraires officiels de loisirs. Pour les rendre attrayants, il faut privilégier en particulier une faible exposition au bruit et aux gaz d'échappement, un fort sentiment de sécurité, un environnement attrayant et un revêtement approprié. Pour permettre le délasserment, il faut veiller aux mêmes aspects, mais avec une exigence accrue.

### **Art. 53** *Consultation*

Cet article impose à l'Etat et aux communes une obligation générale de consulter les communes et les services concernés ainsi que les acteurs intéressés lors de l'établissement des instruments de planification, mais ne la formalise pas par une procédure spécifique. Le terme d'acteurs intéressés doit être interprété de manière large. Il inclut par exemple également les associations de communes.

## **CHAPITRE TROISIÈME**

### **Itinéraires de mobilité**

Cette section contient certaines règles relatives aux itinéraires de mobilité, qui sont définis à l'article 11, et donc non aux seules infrastructures de mobilité spécifiques. Cela signifie que ces règles, dans la mesure du possible, s'appliquent aux itinéraires de mobilité dans tous les cas de figure évoqués par cet article, c'est-à-dire également lorsqu'ils empruntent d'autres infrastructures (par exemple une route ou un chemin de mobilité douce) ou aucune infrastructure (par exemple lorsqu'un itinéraire de randonnée traverse un champ).

### **Section I: Gestion du trafic**

#### **Art. 54**

Cet article règle la compétence en matière de gestion de trafic. Il n'y a actuellement aucune disposition légale cantonale sur ce point. La gestion du trafic est essentielle pour réaliser et optimiser un système global de mobilité. Elle concerne essentiellement le trafic routier, mais permet aussi la coordination avec les autres modes de transport.

L'alinéa 1 pose une définition de la gestion du trafic reprise de l'article 15 al. 1 de la loi bernoise sur les routes. Conceptuellement, il s'agit de fixer les objectifs et de les prioriser, puis de définir les instruments pour les atteindre, la digitalisation offrant des outils de plus en plus performants pour ce faire.

L'alinéa 2 première phrase attribue la compétence de gérer le trafic à l'Etat, qui a une vision large lui permettant de veiller à la réalisation d'un système global et cohérent de mobilité. Ainsi, cet alinéa, en tant que disposition d'exécution de l'article 57d al. 1 LCR, attribue à l'Etat la compétence d'établir les plans de gestion du trafic pour les routes que le Conseil fédéral déclare importantes pour la gestion du trafic sur les routes nationales.

Les alinéas 2 et 3 disposent que les communes sont consultées préalablement à toute mesure de gestion du trafic les concernant et peuvent se voir déléguer cette compétence. La délégation peut aussi être octroyée à d'autres entités, telle une centrale de gestion du trafic, pour autant que la protection juridique soit assurée, condition posée par l'article 54 de la Constitution du canton de Fribourg. Cette dernière remarque est valable pour toutes les clauses de délégation du projet qui s'adressent aussi à des privés.

### **Section II: Suppression d'un itinéraire de mobilité douce**

#### **Art. 55** *Conditions*

Cet article pose le principe du remplacement d'un itinéraire de mobilité qui doit être supprimé. Il reprend le contenu de l'article 7 LCPR qu'on retrouve aussi dans le projet de loi fédérale sur les voies cyclables, en ajoutant aux causes de suppression, énumérées à titre exemplatif en droit fédéral, un intérêt prépondérant, en particulier celui du ou de la propriétaire. L'alinéa 2 indique que la suppression peut être provisoire, par exemple en raison de travaux, ou définitive.

L'alinéa 5 précise que les passages publics dont la suppression a été autorisée ne sont pas soumis à l'obligation de remplacement. En effet, ils n'ont pas besoin d'être immédiatement remplacés étant donné qu'il ne s'agit pas de tronçons inscrits dans un plan de réseau dont la continuité est imposée par le droit fédéral. Un passage public supprimé pourra être remplacé par son inclusion dans le plan du réseau d'un des trois autres itinéraires de mobilité douce, au même emplacement ou à proximité, à un endroit plus propice.

#### **Art. 56 et 57** *Procédure, Exécution et modification du plan*

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre et le projet de loi fédérale sur les voies cyclables posent le principe de l'obligation de remplacer les itinéraires en service ou planifiés, mais laissent les cantons définir la procédure de suppression et décider à qui incombe le remplacement. Ces deux articles en sont la disposition d'exécution.

L'article 56 al. 1 prévoit tout d'abord que la suppression est soumise à l'approbation de la Direction, qui vérifie si le remplacement envisagé est adéquat. En effet, cette dernière étant l'autorité d'approbation du plan du réseau, sa compétence

doit être retenue même s'il s'agit d'itinéraires communaux. Cette décision d'approbation permet d'anticiper une procédure de modification du plan du réseau concerné, qui peut s'avérer longue et complexe.

Selon l'article 56 al. 2, elle est accompagnée d'une décision qui désigne celui ou celle qui est à l'origine de la suppression et qui met à sa charge les frais du remplacement. En général, le remplacement ne nécessite pas la construction d'une nouvelle infrastructure. Il s'agit seulement d'une déviation de l'itinéraire vers une autre infrastructure. Mais, si une nouvelle infrastructure est nécessaire, un plan d'infrastructure de mobilité selon la procédure générale des articles 98 et suivants doit être établi.

Selon l'article 57 al. 1, la modification est exécutée en commençant par l'itinéraire de remplacement et ce n'est qu'une fois celui-ci mis en service que la suppression est effectuée.

Finalement, selon l'article 57 al. 2, en cas de suppression définitive, le plan du réseau correspondant est modifié par la Direction s'il s'agit d'une planification cantonale, ou, à sa demande, par la commune, s'il s'agit d'une planification communale, selon les modalités définies pour chaque instrument de planification de la mobilité douce aux articles 41 à 45.

### **Section III: Signalisation**

#### **Sous-section I: Notion et principes**

##### **Art. 58** *Notion*

Cet article pose la définition de la signalisation.

##### **Art. 59** *Principes*

L'alinéa 1 rappelle que la mise en place, le déplacement ou la modification d'une signalisation routière ne peut se faire que sur la base d'une décision, respectivement d'une autorisation de l'autorité compétente.

L'alinéa 2 fixe une règle qui existe déjà pour les chemins de randonnée à l'article 69 al. 2 LT et qui découle du droit fédéral pour la signalisation routière.

#### **Sous-section II: Obligation d'assurer la signalisation**

##### **Art. 60** *Principe*

L'alinéa 1 reprend et étend le principe de l'article 83b LR en prévoyant qu'en principe la signalisation incombe au propriétaire de l'infrastructure de mobilité.

L'alinéa 2 définit ce que recouvre la notion d'assurer la signalisation, plus précisément que ne le fait actuellement l'article 83b al. 1 LR.

L'alinéa 3 reprend l'article 83b al. 1 in fine et al. 3 et l'article 83c al. 2 LR.

##### **Art. 61** *Délégation*

Cet article reprend et étend les articles 83a al. 3 LR et 63 al. 2 LT afin de pouvoir déléguer la signalisation, en particulier à des organisations privées, moyennant indemnisation. Actuellement, le SMO délègue à ProVélo la signalisation des itinéraires de cyclotourisme.

##### **Art. 62** *Exécution par substitution*

Cet article contient une clause d'exécution par substitution qui est logique et nécessaire.

#### **Articles 63 à 67**

Ces articles fixent les règles particulières aux itinéraires de mobilité.

L'article 66 reprend la répartition actuelle des tâches entre l'UFT et le SMO et les communes. Actuellement, les sociétés de développement prennent en charge 50% des frais de balisage à charge de l'UFT, en vertu de l'article 64 LT, mais la révision de la loi sur le tourisme entend supprimer cette participation. Ce principe a été repris dans le projet de loi sur la mobilité.

L'article 67 est une reprise de l'art. 4 al. 1 let. b de la loi d'application de la législation fédérale sur la navigation intérieure du 7 février 1991 qu'il précise d'après la pratique. Les compétences exercées actuellement par le SEN lui seront déléguées dans le règlement d'exécution. Il s'agit d'une disposition d'exécution des articles 5 al. 1 de la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI; RS 747.201) et 36 al. 2 de son ordonnance du 8 novembre 1978 (ONI; RS 747.201.1).

### **Section IV: Entretien**

#### **Sous-section I: Définition**

##### **Art. 68**

Cet article pose une définition de l'entretien reprise de la loi neuchâteloise du 21 janvier 2020 sur les routes et voies publiques (RSN 735.10), alors que la loi sur les routes n'en connaît actuellement aucune. Il distingue l'entretien d'exploitation de l'entretien constructif. Le premier vise à garantir la viabilité et la sécurité des infrastructures de mobilité et de leurs parties intégrantes, dont les ouvrages et couches de roulement. Le second est le renouvellement structurel des infrastructures de mobilité et de leurs parties intégrantes, opération qui consiste à leur restituer leur état originel et leurs propriétés mécaniques qui se sont dégradés au fil du temps, de par l'usage.

## Sous-section II: Obligation d'entretenir

### **Art. 69** *Principe*

Cet article reprend le principe actuel de la loi sur les routes selon lequel l'entretien est à la charge du ou de la propriétaire. Cette règle est d'autant plus cohérente que le ou la propriétaire de la route est également responsable en droit civil des dommages résultant d'un entretien insuffisant (voir art. 58 CO), même si d'autres fondements de responsabilité peuvent entrer en ligne de compte en fonction des circonstances d'un cas particulier, notamment la responsabilité des collectivités publiques en vertu de la loi du 16 septembre 1986 sur la responsabilité civile des collectivités publiques et de leurs agents (LResp; RSF 16.1), comme le rappelle actuellement l'article 62 LT à propos des itinéraires de mobilité. L'obligation d'assurer dans la mesure du possible la sécurité de ces itinéraires découle aussi de l'article 6 LCPR et de manière générale des articles 1 et 3. Mais la sécurité repose largement sur la responsabilité individuelle des usagers et usagères.

Elle implique que l'entretien d'une route privée à usage public est à la charge du ou de la propriétaire privé-e. Les communes peuvent toutefois convenir avec les propriétaires des routes privées d'autres modalités pour en assurer l'entretien. Elles peuvent, par exemple, proposer de s'en charger conventionnellement.

Cet article lie l'obligation d'entretien et les frais y relatifs. C'est une nouvelle formulation simple et claire de la règle actuelle qui se déduit des articles 77 et suivants, 81 et 82 LR.

L'entretien des itinéraires de mobilité douce est soumis à des règles spéciales.

### **Art. 70** *Objets à caractère édilitaire*

Les objets à caractère édilitaire, étant situés sur route cantonale, sont en principe propriétés du canton. Néanmoins, comme ils comblent un besoin local et sont de la compétence des communes, leur bon entretien est dans l'intérêt de ces dernières et à leur charge, comme le prévoit actuellement l'article 78 LR. Il convient de noter que, en cas d'entretien insuffisant, la responsabilité civile est régie par l'article 58 CO, c'est-à-dire que l'Etat, en tant que propriétaire d'ouvrage, est responsable envers la personne lésée, avec la possibilité de recours contre la commune qui n'a pas suffisamment rempli son obligation d'entretien.

### **Art. 71** *Chemins pour piétons*

Plutôt que de répartir l'obligation d'entretien des chemins pour piétons entre les propriétaires des biens-fonds qu'ils empruntent, qui peuvent être nombreux, cet article la met à la charge de la commune.

### **Art. 72** *Voies cyclables*

L'entretien des voies cyclables est réparti de la même manière que les frais de leur construction: en fonction du réseau auquel elles appartiennent. C'est un changement par rapport à la loi sur les routes, qui prévoit à son article 79 al. 1 que l'entretien des pistes cyclables et des bandes cyclables sur route cantonale est à la charge des communes. A noter que le SPC pourra continuer de déléguer à la commune l'entretien des voies cyclables cantonales. C'est en général le cas pour les bandes cyclables cantonales sur route communale.

### **Art. 73** *Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos*

L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos est assuré hors localité par l'Etat et en localité par la commune concernée. Les frais de construction sont répartis de même. Il convient de préciser que l'expression «hors localité» correspond, ici et dans le reste de la loi, à celle de «à l'extérieur des localités» ou «hors des localités», qui désigne, selon l'article 1 al. 4 OSR, une zone qui commence au signal «Fin de localité sur route principale» ou «Fin de localité sur route secondaire» et se termine au signal «Début de localité sur route principale» ou «Début de localité sur route secondaire».

### **Art. 74** *Itinéraires officiels de loisirs*

Plutôt que de répartir l'obligation d'entretien des chemins pour piétons entre les propriétaires des biens-fonds qu'ils empruntent, qui peuvent être nombreux, cet article la met à la charge de la commune. Même si les itinéraires officiels de loisirs sont des itinéraires de mobilité cantonaux, la commune sur laquelle ils se situent est plus à même de les entretenir, sauf s'ils se trouvent sur une route cantonale, et cette règle correspond à la pratique actuelle. Il convient de relever que l'obligation d'entretien en incombe déjà aux communes en vertu de l'article 60 al. 1 let. a LT.

### **Art. 75** *Ouvrages pour la navigation concessionnée*

Cet article reprend les règles relatives à l'entretien des ouvrages pour la navigation concessionnée qui figurent à l'article 37 de la loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux; RSF 812.1)

### Sous-section III: Principes

#### **Art. 76** *Organisation*

Cet article reprend l'article 77 LR et l'étend aux communes, comme c'est le cas dans la pratique. Si sur la base de cet article une collectivité publique délègue à une entreprise privée des travaux d'entretien, par exemple de déneigement, elle reste néanmoins responsable vis-à-vis des usagers et usagères du bon entretien.

#### **Art. 77** *Répartition des frais d'entretien*

Cet article prévoit l'application du critère de l'intérêt, quand il y a plusieurs parties intéressées, selon des règles qui seront fixées dans le règlement et auxquelles celles-là peuvent déroger, tandis que l'Etat, d'un point de vue financier, ne le peut pas en sa défaveur.

La réserve de l'alinéa 4 se réfère principalement à l'article 161 LATeC qui traite des frais d'entretien et de remise en état des routes communales provoqués par l'exploitation de matériaux.

#### **Art. 78** *Travaux des propriétaires riverains*

Cet article reprend l'article 79 LR.

#### **Art. 79** *Routes nationales*

Cet article contient un nouveau et logique renvoi à la législation fédérale, laquelle ne donne aucune marge de manœuvre aux cantons quant à l'entretien des routes nationales. L'entretien des routes nationales dans le canton est effectué par le Service Intercantonal d'Entretien du Réseau Autoroutier (SIERA), établissement autonome de droit public institué par la Convention sur le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier des cantons de Fribourg, de Vaud et de la République et canton de Genève (Convention SIERA) du 2 mai 2018.

#### **Art. 80** *Exécution par substitution*

Cet article reprend l'article 80 LR en le reformulant et en l'étendant aux propriétaires privés tenus d'entretenir, en plus des communes, et à toutes les infrastructures de mobilité, objets à caractère édilitaire compris. Lorsqu'une infrastructure de mobilité, en propriété de la commune ou d'une personne privée, se trouve dans un état de dégradation tel, que les standards techniques et sécuritaires minimaux ne sont plus atteints, et que son ou sa propriétaire ne procède pas à la réparation nécessaire malgré une mise en demeure ou l'urgence de la situation, la Direction ordonne l'exécution à la charge de celui ou celle à qui incombe l'entretien. Il est dans l'intérêt public que l'infrastructure de mobilité puisse être empruntée sans risque pour les usagers et usagères.

L'exécution par substitution est ordonnée par décision, laquelle doit établir que la commune ou la personne privée visée est effectivement titulaire de l'obligation d'entretenir.

L'alinéa 2 reprend l'article 80 al. 2 LR et le précise, en indiquant que la différence en cas d'urgence tient en ce que la Direction peut entreprendre les travaux sans avis et sans décision préalables.

### Sous-section IV: Standard d'entretien

#### **Art. 81** – *En général*

L'alinéa 1 est une reprise de l'article 73 LR un peu reformulé. L'alinéa 2 est une nouvelle disposition inspirée de l'article 51 al. 5 de la loi neuchâteloise sur les routes et voies publiques. Il s'agit d'un exemple de concrétisation peu coûteuse de l'objectif d'une mobilité plus durable, en l'occurrence plus écologique. La fermeture d'une infrastructure de mobilité peut être momentanée ou durable, selon l'importance de la route concernée et de sa fréquentation. Une pesée des intérêts doit être faite. Il n'est en effet pas envisageable de fermer pour une longue période un tronçon emprunté par un grand nombre d'usagers et usagères, sans qu'il ne leur soit proposé un itinéraire de substitution.

#### **Art. 82** *Service d'hiver*

L'alinéa 1 reprend l'article 74 LR, en précisant que l'obligation d'assurer que les infrastructures de mobilité soient praticables vaut pour les heures les plus fréquentées –l'horaire étant défini dans le règlement –, ce qui correspond à la pratique actuelle, selon laquelle les routes cantonales doivent être déneigées de 6 h à 22 h.

L'alinéa 2 est une nouvelle disposition qui nuance l'alinéa 1, en application du principe de proportionnalité.

#### **Art. 83** *Eclairage*

L'alinéa 1 reprend l'article 74 LR en le reformulant légèrement. Les alinéas 2 et 3 sont de nouvelles règles visant à concrétiser l'objectif d'une mobilité durable. Par éclairage durable, on entend notamment un éclairage réduit et orienté dans la direction de l'objet précis pour ne pas trop porter atteinte à la faune, qui s'adapte à la luminosité, à basse consommation et qui apporte un sentiment de sécurité.

L'alinéa 3 contraint les titulaires de l'obligation d'entretien, en particulier les communes, à acquérir un système d'éclairage pouvant être réduit, ce qui est peu coûteux et permet ensuite de réduire le budget énergétique. Un certain nombre ayant déjà procédé à une telle acquisition sur une base volontaire, une norme incitative aurait peu d'effets. La réduction de l'éclairage n'étant pas perceptible par l'œil humain jusqu'à un certain point, elle n'a pas d'impact sur la sécurité.

## CHAPITRE QUATRIÈME Infrastructures de mobilité

### Section I: Construction et réaménagement

#### Sous-section I: Plan d'infrastructure de mobilité

##### En général

##### *Art. 84 Principes*

Cet article unifie la procédure de construction de toutes les infrastructures de mobilité en disposant qu'elle se fera par l'établissement d'un plan d'infrastructure de mobilité, qui remplace le plan du projet définitif, appelé «plan de route», de la loi sur les routes en ce qui concerne essentiellement les routes et le permis de construire pour d'autres infrastructures.

L'alinéa 2 précise que les routes exclusivement privées – qui, comme le précise l'article 10 al. 3, ne sont pas des infrastructures de mobilité au sens du projet – continuent à faire l'objet d'un permis de construire.

##### *Art. 85 Contenu*

L'alinéa 1 reprend l'article 36 LR. Le plan des emprises est remplacé par le plan d'expropriation, qui fait l'objet de l'alinéa 2. L'alinéa 3 rappelle que la signalisation est soumise à une procédure spécifique réglée par la législation fédérale et cantonale sur la circulation routière, mais que le plan de signalisation doit être intégré à titre indicatif. Cette dernière règle ne figure pas dans la loi sur les routes, mais correspond à la pratique.

##### Mesures provisionnelles

##### *Art. 86 Interdiction temporaire de bâtir*

Cet article permet à la Direction ou à la commune d'empêcher pour douze mois que la réalisation d'un projet privé ne compromette ou ne rende plus onéreuse la construction d'une infrastructure de mobilité. Les alinéas 1, 2 et 4 sont repris de l'article 31 LR avec une légère modification rédactionnelle.

L'alinéa 3 est une nouvelle règle qui prévoit qu'il n'y a pas d'effet suspensif du recours déposé contre la décision d'interdiction, ce qui permet à cette dernière de prendre effet dès qu'elle est rendue. Il s'agit d'une exception, comme il en existe dans d'autres lois, au régime général de la procédure administrative fribourgeoise qui veut que le recours ait effet suspensif (art. 84 du code de procédure et de juridiction administrative du 23 mai 1991 (CPJA; RSF 150.1). Le but de la règle étant une interdiction temporaire de maximum douze mois, elle perdrait tout son sens si elle était assortie de l'effet suspensif. Cela n'empêche pas l'autorité de recours d'accorder

l'effet suspensif d'office ou sur demande, ce qui est une règle générale de procédure.

##### *Art. 87 Zones réservées – Contenu*

Les articles 87 et suivants permettent la création d'une zone réservée, un périmètre dans lequel aucune construction nouvelle, aucune transformation augmentant la valeur des bâtiments ou des fonds ne peut être faite sans l'autorisation de la Direction ou de la commune. Il s'agit d'une mesure similaire à l'interdiction temporaire de bâtir, mais à une plus large échelle temporelle et spatiale. Ces dispositions sont en grande partie reprises des articles 33 et 34 LR, qui ont été restructurés et complétés pour une meilleure systématique.

##### *Art. 88 Zones réservées – Procédure*

L'alinéa 1 correspond aux alinéas 2 et 3 de l'art. 33 LR, qui ont été complétés par une indication sur la durée de consultation des plans. Les alinéas 2 et 3 introduisent une voie de recours, alors que la loi sur les routes n'en contient aucune ce qui est problématique. L'alinéa 4 prévoit, comme l'article 33 al. 4 LR, que la zone réservée entre en force dès sa publication. En effet, ni l'opposition ni le recours contre la décision sur opposition n'ont effet suspensif.

##### *Art. 89 Zones réservées – Caducité*

La durée maximale de cinq ans avec prolongation possible de trois ans en cas de justes motifs (contre huit ans tout court actuellement dans la loi sur les routes) est harmonisée avec la durée prévue dans la loi sur l'aménagement du territoire et de constructions et dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire. Une telle durée est adéquate au vu du temps que prend la réalisation des études nécessaires à un grand projet routier.

##### Etablissement

##### *Art. 90 Routes et infrastructures de mobilité douce*

Cet article définit qui a la compétence d'établir le plan d'infrastructure de mobilité pour chaque infrastructure.

L'alinéa 2 permet à l'Etat de déléguer sa compétence à une commune sur sa demande, par exemple pour un chemin de mobilité douce situé le long d'une route communale. Cette délégation de la compétence d'établir le plan d'infrastructure de mobilité n'a pas d'impact sur la propriété de l'infrastructure en question.

### **Art. 91** *Infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route*

Par infrastructure dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route on entend les arrêts de bus ainsi que les voies de bus. La disposition précise que ces infrastructures sont construites au moyen d'un plan d'infrastructure de mobilité. Actuellement, il n'y a pas de pratique uniforme par rapport à l'outil à utiliser. Certaines sont construites au moyen d'un plan de route selon la législation sur les routes, d'autres par un permis de construire. L'objectif est d'avoir grâce à un outil unique la même procédure et la même autorité d'approbation pour toutes les infrastructures dédiées au transport public.

Actuellement, la planification et le financement de ces infrastructures est faite par le ou la propriétaire de la route, soit l'Etat pour les routes cantonales et les communes pour les routes communales. Cela peut avoir comme conséquence que le choix de l'emplacement d'un arrêt de bus est parfois plus dicté par une question financière que par la logique. Des emplacements peu utiles sont décidés en raison de qui paie et il y a une inégalité de traitement pour les communes qui ne sont pas traversées par une route cantonale. L'alinéa 1 marque un changement de paradigme et repose sur une vision de «réseau de transports publics» par l'autorité de planification du réseau, qui est le commanditaire. Le commanditaire d'offres en transports publics a une vision plus large, celle du réseau, qui dépasse le territoire d'une commune, qui elle a une vision locale en lien avec un ou quelques arrêts.

Lorsque l'Etat commande seul l'offre en transports publics à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal ou lorsqu'il participe à la commande avec la Confédération (trafic régional de voyageurs) ou une commune (trafic local de voyageurs), il planifie les infrastructures de transports publics sur les routes. Il s'agit de la majorité des cas.

L'alinéa 3 introduit une exception concernant les arrêts de bus sur route communale. Selon la règle exprimée ci-dessus, le plan d'infrastructure de mobilité pour la construction d'un arrêt de bus desservi par une ligne de bus dont l'Etat est commanditaire devrait être établi par ce dernier, mais un arrêt de bus étant généralement accompagné par des aménagements relevant de la compétence communale, il est préférable, pour favoriser la simplicité et la cohérence du processus, qu'il soit de la compétence de la commune en ce qui concerne l'établissement du plan d'infrastructure de mobilité, la construction et l'entretien.

### **Art. 92** *Autres infrastructures dédiées au transport public*

La compétence pour la construction et le réaménagement d'autres infrastructures dédiées au transport public, comme par exemple les gares routières ou les ouvrages pour la navi-

gation concessionnée, est laissée volontairement ouverte en raison de la complexité de ces projets, qui sont initiés par des acteurs divers. Le plan d'infrastructure de mobilité peut donc être établi par l'Etat ainsi que par la commune.

L'alinéa 2 réserve les conventions intercantionales concernant la reconstruction et la conservation des ouvrages de la IIe correction des eaux du Jura. Il s'agit d'une disposition qui figure à l'article 37 al. 3 LCEaux et qui est transférée dans le projet de loi, comme les autres alinéas de cette disposition, étant donné que cette dernière traite d'infrastructures de mobilité.

La législation fédérale, notamment la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101), la loi fédérale du 3 octobre 1975 sur la navigation intérieure (LNI; RS 747.201) et la loi fédérale du 21 décembre 1948 sur l'aviation (LA; RS 748.0), reste réservée.

### **Art. 93** *Exécution par substitution*

Cet article permet à l'Etat d'établir d'office un plan d'infrastructure de mobilité ou d'exécuter les travaux selon ce dernier, lorsque la ou les communes concernées, voire un privé, ne le font pas alors que c'est nécessaire, par exemple pour des raisons de sécurité. Cette exécution par substitution prévue dans la loi sur les routes est renforcée.

### **Art. 94** *Coordination*

Cet article pose un principe de coordination déjà appliqué en pratique. Cette coordination n'a aucun impact sur les règles de financement.

### **Exigences**

#### **Art. 95** *En général*

Cet article fixe les exigences générales que doit remplir un plan d'infrastructure de mobilité pour être approuvé. Il s'agit d'une reprise de l'article 21 LR, avec l'intégration du patrimoine et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite dans la liste exemplative des intérêts dignes de protection dont il faut tenir compte, étant entendu que la notion de protection de l'environnement recouvre celle de protection des eaux et de la nature.

Il sera renvoyé aux normes techniques détaillées (en particulier VSS) dans le règlement d'exécution. En effet, si le renvoi figure dans la loi, il faut modifier cette dernière si on souhaite déroger aux normes techniques.

#### **Art. 96** *Trottoirs et autres installations de protection*

Cet article, qui reprend l'article 24 LR, impose la construction d'installations de protection du public lorsque le trafic ou la sécurité l'imposent.

### **Art. 97** *Mesures de modération du trafic ou de la vitesse*

Cet article encadre les mesures de modération du trafic (ou de la vitesse). L'article 21a LR prévoit que de telles mesures peuvent être prises, mais elles doivent être envisagées à l'échelle d'une localité ou d'un quartier, alors que le projet de loi prévoit qu'elles peuvent être plus localisées, mais impose qu'elles s'inscrivent dans un concept global et qu'elles soient intégrées dans le plan directeur communal. Les mesures prévues par cet article sont exclusivement des mesures constructives. Les limitations de la vitesse autorisée sont soumises à la procédure spéciale qui régit la signalisation routière.

L'alinéa 2 traite des projets de réaménagement de traversée de localité. Il s'agit de porter une attention particulière à leur valorisation qui fait également l'objet du thème 202 du Plan directeur cantonal (projets VALTRALOC). Chaque localité ou site construit a ses particularités, néanmoins la structure du tissu bâti est généralement similaire. Elle est en principe composée d'une zone centrale, de secteurs périphériques et de secteurs hors localité, avec des vitesses différentes. En localité, le principe VALTRALOC préconise un aménagement différent de la route, qui ne limite pas sa capacité, mais valorise l'espace traversé et tient compte des différents modes de déplacements en présence, afin d'assurer un écoulement du trafic optimisé et sécurisé et de limiter les nuisances environnementales.

### **Procédure**

#### **Art. 98** *Procédure ordinaire – Principe*

L'alinéa 1 dispose que la procédure d'approbation, de modification ou d'annulation d'un plan d'infrastructure de mobilité est régie par l'application analogique des dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions sur les plans d'affectation, comme c'est le cas pour les plans de route selon l'article 37 LR. Toutes les infrastructures de mobilité sont soumises à cette procédure de plan d'infrastructure de mobilité.

L'alinéa 2 est une nouvelle règle qui impose à l'autorité en charge d'aviser personnellement les propriétaires dont les biens-fonds seront utilisés par le projet. Étant donné que l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité exproprie directement les terrains nécessaires (art. 86), il est pertinent que les propriétaires fonciers concernés soient avertis pour qu'ils puissent s'opposer au plan d'infrastructure de mobilité. Il importe peu que l'expropriation soit effectuée par la privation de la propriété (ce qui serait le cas typique) ou par l'octroi d'une servitude (par exemple, un droit de superstructure pour un pont ou un droit de passage pour un tunnel). Les propriétaires qui pourraient faire valoir une indemnité à titre d'expropriation matérielle en raison par exemple des émissions sonores n'ont pas à être avisés personnellement;

ils seront mis au courant par la publication dans la feuille officielle.

L'al. 3 inscrit dans la loi une pratique actuelle.

#### **Art. 99** *Procédure ordinaire – Modalités particulières*

L'alinéa 1, inspiré de l'art. 18 LCdF, vise à concrétiser un des buts de la loi en simplifiant la procédure et les compétences. Il prévoit que la Direction rende une décision unique d'approbation des plans qui comprend aussi d'éventuels ouvrages annexes et intègre des autorisations relevant de la législation spéciale, par exemple une autorisation de défrichement.

L'alinéa 2 se réfère à l'établissement d'installations soumises au concordat cantonal concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale du 15 octobre 1951, qui est concrétisé en droit fribourgeois par un arrêté d'exécution (Arrêté du 9 décembre 1980 fixant la procédure d'autorisation de construire et d'exploiter des téléphériques servant au transport de personnes sans concession fédérale et des téléskis (RSF 784.22), mais par aucune base légale.

L'alinéa 3 est également une nouvelle règle, qui permet à l'autorité d'approbation de contraindre les communes à prendre les mesures nécessaires pour le trafic autour d'un projet routier. Il s'agit de mesures liées à la mobilité.

#### **Art. 100** *Procédure simplifiée*

Cet article liste, en s'inspirant de la loi sur les routes nationales, les situations dans lesquelles la procédure simplifiée est applicable et en fixe le contenu. Il est similaire à la dispense d'enquête publique prévue par la loi sur les routes. La procédure simplifiée protégeant nettement moins les droits des tiers, elle doit rester l'exception et en cas de doute est laissée de côté au profit de la procédure ordinaire. A propos de l'alinéa 1 let. b, il convient de relever qu'une installation très simple peut avoir des conséquences toutes sauf minimales, par exemple l'installation d'une simple barrière sur une route a un grand effet sur la mobilité une fois qu'elle est fermée. Dans ce cas, elle est soumise à une procédure ordinaire.

#### **Art. 101** *Plan d'aménagement de détail*

Cet article régit deux situations particulières différentes qui ont en commun l'absence de la procédure spécifique d'approbation du plan d'infrastructure de mobilité. L'approbation de l'aménagement d'une infrastructure de mobilité peut ainsi se faire directement dans un plan d'aménagement de détail au sens des articles 62 et suivants LATeC.

Le premier cas de figure envisagé est celui d'un plan d'aménagement de détail incluant des aménagements d'infrastructure de mobilité. Dans ce cas, une procédure distincte d'ap-



probation n'est alors pas nécessaire, pas plus qu'un permis de construire: l'approbation de l'aménagement de l'infrastructure de mobilité se fait par l'approbation du plan d'aménagement de détail.

La seconde situation est celle où un projet constructif nécessite l'aménagement d'une infrastructure de mobilité. Dans ce cas de figure, un projet constructif ne pouvant contenir un tel objet, un plan d'aménagement de détail qui inclut le projet constructif et l'infrastructure peut être établi. Cela permet également d'éviter une procédure séparée d'approbation des plans d'itinéraire de mobilité en plus de la procédure d'approbation du permis de construire.

L'alinéa 4 est un garde-fou, qui vise à empêcher qu'une infrastructure de compétence étatique soit incluse dans le plan d'aménagement de détail et régi par lui sans l'accord préalable de la Direction.

#### **Art. 102 Interdiction de modification**

Cet article vise à empêcher que des constructions et des installations ne compromettent, postérieurement à la mise à l'enquête du plan d'infrastructure de mobilité ou à l'avis au ou à la propriétaire, le projet. L'interdiction dure jusqu'à l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité et impose au propriétaire de demander une autorisation de modification à la Direction ou à la commune, qui procéderont à une pesée des intérêts dans le sens de l'alinéa 3. Cette règle, inspirée de l'article 37 de la loi bernoise sur les routes, n'existe pas dans la loi sur les routes, mais correspond à la pratique.

#### **Art. 103 Début anticipé des travaux**

Cet article inscrit dans la loi une pratique actuelle. La formulation est celle de l'article 144 LATeC, qui octroie la même prérogative à la Direction.

#### **Effets**

#### **Art. 104 Permis de construire**

Cet article introduit une règle qui ne figure pas dans la loi sur les routes, mais qui ressort de l'article 135 al. 3 LATeC. Elle signifie que le plan d'infrastructure de mobilité fait office de permis de construire et qu'il doit être suffisamment détaillé pour que la route et toutes ses installations annexes puissent être construites.

#### **Art. 105 Durée de validité**

Cet article introduit une nouvelle règle en reprenant les alinéas 3 et 4 de l'art. 28 LRN. L'article 145 LATeC prévoit une règle similaire avec un délai de deux ans depuis la délivrance du permis de construire, prolongeable deux fois. Cette règle améliore la sécurité du droit.

## **Acquisition de terrain**

### **Art. 106 Principe**

L'alinéa 1 reprend les alinéas 1 et 2 de l'art. 41 LR. L'alinéa 2 reformule le renvoi de l'art. 43 LR. Un remaniement parcellaire étant un processus long et complexe, il est indiqué que l'ensemble du périmètre remanié soit soumis aux mêmes règles parce qu'il s'agit d'un projet d'ensemble. Actuellement, il s'agit des règles de la loi sur les améliorations foncières, lorsqu'il s'agit de parcelles hors zone à bâtir, et de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions lorsqu'il s'agit de parcelles en zone à bâtir. Il est préférable, pour des raisons d'efficacité, que cela reste ainsi. En termes de vocabulaire, remaniement parcellaire remplace remembrement.

### **Art. 107 et 108 Actes authentiques et Mention**

Ces articles sont une reprise des articles 41<sup>bis</sup> et 41<sup>ter</sup> LR.

Concernant la lettre b de l'al. 1, il convient de préciser que, en cas de procédure simplifiée, la mise à l'enquête du projet et remplacée par l'avis au ou à la propriétaire au sens de l'article 100 al. 2.

### **Art. 109 Expropriation**

Cet article introduit une nouvelle règle, selon laquelle l'approbation du plan vaut décision d'expropriation des surfaces nécessaires. Cela signifie qu'après l'entrée en force du plan approuvé, le principe d'expropriation ne peut plus être remis en question puisqu'il ne fait pas l'objet d'une procédure séparée. Seule la question de l'éventuelle indemnité et son montant peut faire l'objet de négociations, voire d'une décision de la commission d'expropriation, selon la procédure prévue par la loi sur l'expropriation.

## **Sous-section II: Exécution des travaux**

### **Art. 110 Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat**

Cet article est une reprise de l'article 44 LR, à l'exception de la 2<sup>e</sup> phrase de l'alinéa 2, qui inscrit dans la loi la possibilité de déléguer cette tâche à des tiers, déjà largement utilisée en pratique.

Il convient de relever que l'exécution des travaux d'objets à caractère éditaires auxquels l'Etat participe en vertu de l'article 167 al. 2 relève également de sa compétence.

**Art. 111** *Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété communale et objets à caractère édilitaire*

Les alinéas 1 et 3 sont une reprise de l'article 45 LR, en précisant expressément que non seulement les routes communales, mais aussi les objets à caractère édilitaire, bien qu'ils ne soient pas en propriété communale, sont de la compétence de la commune.

L'alinéa 2 est nouveau et précise la compétence de la commune et en inscrivant dans la loi la possibilité pour ce dernier de déléguer, qui est déjà largement utilisée dans la pratique au profit du service communal compétent. Cette règle permet aussi de déléguer la direction des travaux, mais pas la mise en soumission, à un tiers externe à l'administration communale.

**Art. 112** *Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété privée*

Cet article complète la systématique, mais n'apporte aucune nouveauté. Il n'empêche pas une participation financière de la commune, si un accord est conclu dans ce sens entre cette dernière et le ou la propriétaire privé-e. Ce sera en principe le cas pour les itinéraires de mobilité douce, qui seront exécutés par le propriétaire aux frais de la collectivité publique compétente.

**Art. 113** *Compétences – Coordination*

Cet article inscrit dans la loi une pratique actuelle. Il implique en particulier que l'Etat doit prendre en compte, pour la réalisation de travaux, le fait que la commune concernée prévoit des projets d'aménagement urbain dans le même secteur. Idéalement, les travaux devraient être attribués conjointement, car cela permet non seulement d'obtenir la solution la plus avantageuse, au sens du droit des marchés publics, mais aussi de ne perturber la circulation qu'une seule fois avec un seul chantier.

**Art. 114** *Exigences*

Ce nouvel article impose de tenir compte au cours de la réalisation des travaux des mêmes intérêts dignes de protection que lors de l'établissement et de l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité. Il en est déjà largement tenu compte dans la pratique et dans les normes techniques applicables, mais cet article l'inscrit dans le projet de loi et insiste sur l'attention à porter à limiter les impacts des travaux, sans réduire la qualité de l'infrastructure. Il prévoit aussi des mesures très concrètes de réalisation d'une mobilité plus durable dans le cadre de la construction des infrastructures.

**Art. 115** *Installations de protection temporaires*

Cet article reprend l'article 27 LR.

**Art. 116** *Mise en service*

Cet article reprend l'article 29 LR, en remplaçant ouverture à la circulation, par mise en service, qui convient mieux pour l'ensemble des itinéraires de mobilité.

## **Section II: Utilisation**

### **Sous-section I: Principes**

**Art. 117** *Usage commun*

Cet article est un résumé des articles 84 et 85 LR, qui n'apporte aucune modification de fond.

**Art. 118** *Mise à disposition de l'infrastructure*

L'alinéa 1 impose la mise à disposition des infrastructures de transports publics à tous les prestataires de services de transport afin de garantir l'égalité de traitement entre ces derniers. Une indemnité équitable peut être perçue par le ou la propriétaire de l'infrastructure.

**Art. 119** *Stationnement*

L'alinéa 1 de cette nouvelle disposition correspond plus ou moins à la pratique actuelle. Il a pour but d'encourager les collectivités publiques à penser la question du stationnement à une échelle adéquate. C'est pourquoi, en ce qui concerne les routes privées à usage public, elle ne s'adresse pas à leurs propriétaires, mais à la commune. Il crée une base légale au concept de stationnement prévu par l'article 24 ReLATEC, qui doit être considéré en lien avec la loi sur la mobilité.

L'alinéa 2 impose plusieurs obligations aux exploitants de parking à usage public d'une taille qui sera définie dans la réglementation d'exécution, mais qui pourrait se situer entre 20 et 50 places.

La lettre a en coordination avec l'article 4, permet aux collectivités publiques de disposer d'informations utiles à la gestion du trafic et du stationnement pour éviter aux usagers et usagères des déplacements inutiles et causant des nuisances à la recherche de places disponibles.

Les lettre b vise à faciliter l'emploi de véhicules électriques.

### **Sous-section II: Conduites de service**

**Art. 120** *Principe*

Cette nouvelle disposition est inspirée de la loi du 4 février 1972 sur le domaine public (LDP; RSF 750.1). Elle n'entraîne aucune

modification de la pratique. Elle précise que les conduites doivent être installées hors de la chaussée, si cela est possible.

#### **Art. 121** *Responsabilité du ou de la propriétaire des conduites*

Cette nouvelle disposition est inspirée de l'article 69 de la loi bernoise sur les routes.

### **Sous-section III: Restrictions à la propriété**

#### **Art. 122** *Protection du trafic*

Cette nouvelle disposition correspond à la pratique. Elle prévoit que les propriétaires doivent tolérer des empiètements causés par des mesures nécessaires de trafic et en être informés au plus vite.

#### **Art. 123** *Mesurages, sondages et piquetages*

Les alinéas 1, 2 et 3 sont une reprise de l'article 30 al. 1 et 3 LR. L'alinéa 4 est une simplification de l'article 30 al. 2 LR.

#### **Art. 124** *Restrictions à la propriété – Mesures de circulation temporaires*

L'alinéa 1 est une reprise de l'article 28 al. 1 LR avec un changement de titre, déviation étant remplacée par mesures de circulation, qui est le vocabulaire utilisé actuellement dans la pratique. L'alinéa 3 crée une base légale pour des délégations de compétence qui existent déjà dans la pratique.

#### **Art. 125** *Installation de bornes électriques*

Cet article vise à concrétiser l'engagement des collectivités publiques en faveur d'une mobilité plus durable, en les contraignant à mettre à disposition des emplacements sur leur domaine public pour la recharge électrique. Il s'agit d'une concrétisation de la mesure T5 – Electromobilité du Plan de mesures pour la protection de l'air établi en 2019 par l'Etat.

### **Sous-section IV: Utilisation inadéquate**

#### **Art. 126** *Utilisation abusive*

Les alinéas 1 à 3 de cet article reprennent l'article 91 LR. Les alinéas 4 et 5 reprennent les modifications apportées à la loi sur les routes dans le cadre de la révision totale de la loi sur la défense incendie et les secours.

#### **Art. 127** *Usure anormale*

Les alinéas 1 et 3 sont repris de l'article 92 LR. En pratique, des passages massifs de machines de chantier pour un chantier important commandé par l'Etat sur une route commu-

nale ou de camions pour l'exploitation d'une gravière ont donné lieu à des dommages-intérêts.

L'alinéa 2 est une nouvelle disposition qui permet de faire payer, sans même qu'un dommage ait été effectivement constaté, les usagers et usagères, qui, par leur mode d'utilisation de l'infrastructure, sont susceptibles de l'endommager, tels que les gravières qui engendrent un trafic particulier sur la route. Il convient de relever qu'une règle similaire figure à l'article 161 LATeC concernant l'exploitation de matériel.

#### **Art. 128** *Dommages-intérêts*

Cet article reprend l'article 92 al. 2 LR, en précisant que les dommages-intérêts sont fixés et imputés par décision, après avoir accordé le droit d'être entendu, ce qui correspond à la pratique actuelle. En étendant, logiquement, cette règle à toutes les infrastructures de mobilité, cet article étend son champ d'application notamment aux routes privées à usage public, alors qu'actuellement la loi sur les routes ne permet pas à la commune de rendre une telle décision pour les routes privées affectées à l'usage commun.

#### **Art. 129** *Véhicules abandonnés*

Cet article pose le principe selon lequel il est interdit d'entreposer des véhicules abandonnés sur les routes publiques. Il s'agit d'une problématique à laquelle les communes et le Service des ponts et chaussées sont régulièrement confrontés. Les véhicules abandonnés présentent un risque d'atteinte à l'environnement, notamment aux eaux, au paysage ainsi qu'à l'esthétique urbaine. Un véhicule peut en principe être considéré comme abandonné lorsqu'il est entreposé sur le domaine public sans plaque d'immatriculation. Une certaine durée d'entreposage est nécessaire; un dépôt de quelques jours ne suffit pas à qualifier un véhicule d'abandonné au sens subjectif. Un véhicule muni de plaques d'immatriculation peut également être considéré comme abandonné lorsque son détenteur s'en est manifestement défait définitivement, par exemple, si le véhicule ne peut plus être utilisé conformément à son but initial (épave). Dans un tel cas, la (longue) durée de l'abandon est centrale.

Il convient de noter que le véhicule entreposé sans plaque de contrôle sur une place publique est également amendable sous l'angle de la législation sur la circulation routière (art. 20 et 96 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11; OCR)).

Le règlement d'exécution fixera la procédure, notamment la sommation au ou à la propriétaire d'évacuer le véhicule, ou, en cas de propriétaire inconnu-e, la publication de cette sommation dans la feuille officielle.

## Section IV: Fonds voisins

### Sous-section I: Principes

#### **Art. 130** Règle générale

Les alinéas 1 et 2 reprennent les alinéas 1 et 2 de l'art. 93 LR en les adaptant et en les complétant. Il s'agit d'une règle générale valable dans toutes les situations particulières régies par les articles suivants, qui la concrétisent. Les propriétaires sont tenus d'entretenir les fonds voisins de sorte à garantir la sécurité et la visibilité.

L'alinéa 3 reprend la dernière phrase de l'alinéa 3 de l'art. 93 LR.

#### **Art. 131** Modification du terrain

L'alinéa 1 est une reprise de l'article 103 LR. L'alinéa 2 ne régit plus différemment les modifications artificielles et naturelles comme le fait la loi sur les routes. Il prévoit dans tous les cas une obligation d'intervention de celui ou celle à qui incombe l'entretien en cas de danger ou de l'autorité compétente en cas d'urgence. Cette règle s'applique aussi lorsqu'un itinéraire de mobilité n'empruntant aucune infrastructure est menacé.

#### **Art. 132** Ecoulement des eaux – des fonds voisins

Cet article reprend les articles 111 et 113 LR.

La loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux; RS 814.20) et l'ordonnance du 28 octobre 1998 sur la protection des eaux (OEaux; RS 814.201) posent le principe général d'une protection globale des eaux et d'une conservation aussi naturelle que possible des cycles de l'eau. Selon l'article 7 LEaux, les eaux polluées doivent être traitées et les eaux non polluées évacuées par infiltration, partout où cela est possible.

Nul ne peut déverser ni laisser se déverser et encore moins diriger de l'eau ou tout autre liquide sur une infrastructure de mobilité. La sécurité des usagers et usagères en serait compromise et, cas échéant, selon les propriétés chimiques du liquide répandu, une pollution pourrait être provoquée. Il ne s'agit pas seulement ici d'une règle de voisinage, mais bien de protection de l'intérêt public.

Un ou une propriétaire riverain-e qui entend se raccorder à une conduite d'évacuation des eaux de l'infrastructure de mobilité doit obtenir l'accord du ou de la propriétaire de ladite canalisation. Cette mesure est nécessaire, car il est impératif de s'assurer que l'infrastructure en place dispose de la capacité nécessaire pour recevoir un volume d'eau supplémentaire, sans que son bon fonctionnement en soit affecté.

On entend par «installations d'évacuation des eaux» des caniveaux, des saignées ou des aqueducs.

#### **Art. 133** Ecoulement des eaux – de la chaussée

Cet article reprend les articles 112 et 114 al. 1 LR.

Les eaux des infrastructures de mobilité, telles que les eaux de pluie, doivent être reçues par le bien-fonds riverain sur lequel elles s'écoulent naturellement. Cette obligation découlant de l'article 689 CC s'impose par l'intérêt public que représentent la destination et la sécurisation d'une route. Aucun-e riverain-e ne peut modifier cet écoulement naturel au détriment de l'autre (art. 689 al. 2 CC).

Le ou la propriétaire qui reçoit les eaux en provenance de l'infrastructure de mobilité peut exécuter, à ses frais, des ouvrages destinés à recevoir et à écouler les eaux de l'infrastructure de mobilité, afin de parer à d'éventuels dommages à sa propriété. Cette tâche n'incombe pas au ou à la propriétaire de l'infrastructure de mobilité, qui ne peut pas être tenu-e responsable des éventuels dégâts occasionnés par l'écoulement naturel, quand bien même celui-ci serait extraordinaire, par exemple en raison d'intempéries. Ce n'est qu'en cas de dommage excessif que le ou la propriétaire du riverain-e peut exiger que le ou la propriétaire de l'infrastructure établisse à ses propres frais une conduite à travers le fonds inférieur.

Tous les ouvrages d'évacuation des eaux de l'infrastructure de mobilité font partie intégrante de celle-ci (cf. article 12 al. 2). Ils appartiennent au ou à la propriétaire de l'infrastructure de mobilité, qui en assure la construction selon les normes de la technique et pourvoit à leur entretien.

### Sous-section II: Distance et espace

#### **Art. 134** Profil d'espace libre

Pour éviter que la circulation ne soit gênée, il est important que la route soit dégagée sur une largeur adéquate, mais aussi sur son volume jusqu'à une hauteur adéquate. Les 4,5 m de l'alinéa 1 sont suffisants pour de gros véhicules. La hauteur de 4 mètres de l'alinéa 2 est nécessaire pour permettre l'accès aux véhicules d'entretien. Actuellement, la loi sur les routes ne règle pas les espaces surplombants.

#### **Art. 135** Distance de construction aux voies cyclables

Cet article introduit une distance de construction par rapport aux voies cyclables isolées que ne connaît pas la loi sur les routes, mais qui est nécessaire pour des raisons de sécurité et pour pouvoir l'agrandir si l'augmentation du trafic cycliste l'imposait.

#### **Art. 136** Distance de construction aux routes – Principe

Aucun bâtiment ni une quelconque installation ne peuvent être déconstruits, construits, reconstruits ou transformés sans respecter une certaine distance par rapport à la route.

En effet, il faut s'assurer que celle-ci puisse remplir sa fonction d'axe de communication respectant les normes et standards de construction et de sécurité et notamment garder de la place pour des futurs aménagements. De plus, il faut garantir une visibilité du conducteur d'un véhicule débouchant sur la route notamment en courbe.

Le système de la loi sur les routes actuelles (art. 116 LR) présente trois défauts: premièrement, plus la route est large plus la distance à la limite est grande. Pourtant, une fois la chaussée élargie (voies cyclables, de bus, présélection, etc.) il y'a moins besoin de réserve d'espace. Deuxièmement elle ne fait pas de distinction entre «en localité» et «hors localité» ce qui génère beaucoup de demandes de dérogation à la loi en localité. Troisièmement, la distance de la limite de construction est mesurée depuis l'axe de la chaussée alors que la position de l'axe varie en fonction du côté de chaussée sur lequel l'élargissement est opéré. Le fait d'élargir la chaussée côté gauche, réduit la distance de construction côté droit.

Cet article fixe des distances à la route plus petites et mieux adaptées à la taille de chaque route. Plus la route est large, plus la distance de construction est progressivement réduite. Les nouvelles distances s'orientent au type de route, défini à l'article 14 et par les normes VSS. Ce dernier est l'élément déterminant dans la pratique pour les distances. De plus, la distance est désormais mesurée depuis le bord de chaussée. Cela permettra de rendre plus compréhensible la limite de construction ainsi que diminuer le nombre de dérogations.

Les tableaux ci-dessous servent à l'illustrer les lettres a) et b). Ils figurent également au règlement d'exécution:

a) route principale et de liaison hors localité

Largeur route	Distance de la chaussée
6 m	10 m
7 m	9 m
8 m	8 m
9 m	7 m
10 m	6 m
> 11 m	5 m

b) route principale et de liaison en localité

Largeur route	Distance de la chaussée
6 m	7 m
7 m	6 m
> 8 m	5 m

### **Art. 137** *Distance de construction aux routes – Plantations*

Cet article contient des exceptions aux règles générales de l'article 136 pour plusieurs types de plantations. Il s'agit d'une adaptation des articles 94 à 96 LR. L'alinéa 1 let. a introduit une exception valable le long des routes de quartiers, c'est-à-dire les routes de desserte. Dans cette situation, il n'y a pas de distance minimale à respecter pour les plantations agricoles ou les haies vives, à condition que la visibilité ne soit pas entravée comme le prévoit le principe à l'article 130 al. 2, notamment dans les virages et aux croisements de routes publiques et d'autres itinéraires de mobilité. La règle voulant que les haies et les plantations agricoles soient reculées d'autant qu'elles surpassent la hauteur maximale autorisée vise à prendre en compte au mieux de la situation réelle.

La règle spéciale pour les arbres uniques a été supprimée, mais la règle sur les forêts a été reprises à l'al. 3 let. b.

### **Art. 138** *Distance de construction aux routes – Murs et clôtures*

Cet article est une reprise de l'article 93a LR, légèrement adapté. Le règlement d'application définit et continuera de définir ce que sont des clôtures légères ou provisoires. Il convient de préciser que la notion de murs inclut celle de murets.

### **Art. 139** *Distance de construction aux routes – Panneaux-réclame*

Cet article renvoie essentiellement à la loi du 6 novembre 1986 sur les réclames (LRec; RSF 941.2).

### **Art. 140** *Distance de construction aux routes – Relation avec le plan d'affectation des zones*

Cette nouvelle disposition règle les contradictions entre les distances de construction inscrites dans le projet de loi et celles prévues par un plan d'affectation de zone. En principe, les règles fixées dans le projet de loi priment celles du plan d'affectation de zone, qui doit être adapté en cas de révision du plan d'aménagement local. Une des exceptions est lorsqu'ordre contigu est prescrit, c'est-à-dire lorsque les constructions n'ont pas à respecter les distances aux limites du fonds et sont, en principe, implantées en limite de propriété (art. 124 LATeC). C'est souvent la règle au centre des villes ou des villages. L'obligation de justifier une dérogation générale pour un secteur à l'aide d'une étude sert à s'assurer qu'une vision globale existe.

**Art. 141** *Situation acquise – Constructions et installations*

Cet article simplifie le renvoi à la LATeC déjà prévu par l'article 119 LR.

**Art. 142** *Situation acquise – Plantations et autres petits objets*

Cette nouvelle disposition prévoit qu'il faut adapter les plantes en cas de changement des règles. Il n'y a donc pas de garantie de la situation acquise comme cela peut être le cas pour les constructions. Cette règle est nuancée par l'obligation de respecter les règles de la législation sur la protection de la nature, en particulier l'art. 22 LPNat.

**Art. 143** *Entretien*

Cet article reprend l'article 124 LR, en ajoutant que l'entretien, en plus d'éviter que des atteintes ne soient causées aux fonds voisins, doit être respectueux de la nature. La commune peut prévoir des règles supplémentaires.

**Art. 144** *Exceptions*

L'alinéa 1 s'inspire des articles 93 al. 3 et 117 LR. Il prévoit la possibilité de réduire ou augmenter les espaces et distances minimaux des articles précédents après avoir garanti le droit d'être entendu. Une augmentation au sens de la lettre b s'impose sur les itinéraires désignés pour les convois exceptionnels, qui sont soumis à des règles particulières.

L'alinéa 3 est le pendant de la disposition régissant l'autorisation spéciale (art. 136 LATeC). Cela signifie que la communication de la décision de dérogation est faite par l'autorité qui délivre le permis de construire (le Préfet ou la commune). Les compétences pour l'octroi de la dérogation restent en revanche les mêmes (al. 1).

L'alinéa 4 est une nouvelle règle qui simplifie la procédure, pour s'assurer que, en cas de changement de propriétaire, une dérogation accordée puisse être retirée et que le nouveau ou la nouvelle propriétaire soit obligé-e d'enlever, à ses frais, ce qui a été construit à l'intérieur de la limite de construction (al. 5). Actuellement, le ou la propriétaire de la route qui accorde la dérogation et le ou la propriétaire concerné-e concluent un contrat (reversal), qui doit être inscrit comme mention au registre foncier, à la demande du premier, pour pouvoir être opposé à un éventuel nouveau propriétaire, ce qui occasionne un travail conséquent pour les services, en ce qui concerne les routes cantonales, et que certaines communes oublient, en ce qui concerne les routes communales. La nouvelle règle évite de devoir conclure un contrat. En effet, l'autorité compétente (en principe le Préfet) ordonnera automatiquement dans sa décision l'inscription de la dérogation elle-même au registre foncier.

**Art. 145** *Exécution par substitution*

Cet article résume les articles 126a et 126b LR. L'inscription de l'hypothèque légale se fait selon l'article 836 CC.

**Sous-section III: Accès privés**

**Art. 146**

Cet article reprend les articles 122 et 123 LR. L'alinéa 4 est une nouvelle règle, qui pose le principe et le moyen selon lequel l'accès à un bien-fonds peut être supprimé ou restreint et qui permet de mettre à la charge de celui ou celle qui supprime tout accès, une alternative ou une indemnisation. Il s'adresse particulièrement à l'Etat.

**CHAPITRE CINQUIÈME**  
**Transports publics**

**Section I: Commanditaires**

**Art. 147** *Généralités*

Cette disposition désigne les commanditaires et leurs tâches.

La notion de commanditaire est centrale pour la planification et le financement d'infrastructures dédiées au transport public y compris celles faisant partie intégrante de la route (art. 64 et 110).

**Art. 148** *Communautés régionales*

Cette disposition repose sur la volonté de laisser les communes s'organiser librement en matière de transports publics. Il est expressément mentionné que le regroupement peut avoir lieu indépendamment des limites de district et de régions, comme le prévoit déjà l'article 21 al. 2 LTr.

L'alinéa 2 précise que les communautés régionales sont compétentes pour exercer toutes les compétences attribuées aux communes dans la présente section 5. Les communautés régionales prennent en principe la forme d'association de communes. Les règles spéciales des articles 19 et suivants LTr ne sont pas reprises dans le projet de loi, ce qui signifie que ce sont les règles ordinaires de la loi sur les communes régissant les associations de communes qui s'appliquent.

L'alinéa 4 est un pendant de l'article 110 de la loi du 25 septembre 1980 sur les communes (LCo; RSF 140.1).

**Section II: Commande d'offre de transports publics**

**Art. 149** *Principe*

Cet article pose le principe de la mise au concours des prestations de transports publics et ces exceptions. Il s'agit de la pratique actuelle définie par la législation fédérale pour le

trafic régional des voyageurs (art. 31a ss LTV). En la reprenant, le projet de loi l'étend au trafic local des voyageurs.

Par déficit d'exploitation au sens de la présente loi, on entend les coûts non couverts selon les comptes planifiés de l'entreprise de transport.

#### **Art. 150** *Convention d'objectifs*

Cet article reprend l'article 33a LTV. Il sert de rappel ainsi que de disposition d'application pour le trafic local de voyageurs.

L'entreprise de transport s'engage à atteindre les objectifs fixés par les commanditaires à court ou à moyen terme. La convention d'objectifs peut contenir des objectifs qualitatifs, quantitatifs, économiques, environnementaux ou sociétaux (par exemple dans cette dernière catégorie garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite) et être liée à un système de bonus-malus pour assurer la qualité. Sa durée de validité minimale s'élève à deux périodes d'horaire, donc à quatre ans au moins en règle générale. Si la convention d'objectifs n'est pas respectée sur plusieurs points ou sur un point essentiel, les commanditaires peuvent mettre l'offre de transport concernée au concours (cf. art. 32c al. 2 let. b LTV pour le trafic régional des voyageurs).

#### **Art. 151** *Commande de trafic régional de voyageurs*

L'alinéa 1 rappelle que la commande du trafic régional de voyageurs est régie par la loi sur le transport de voyageurs (art. 31a ss LTV). L'article 6 de l'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs (OITRV; RS 745.16) définit les critères auxquels une offre doit répondre pour être considérée comme du trafic régional de voyageurs.

L'alinéa 2 permet à l'Etat de commander des offres portant sur des lignes de trafic local en site propre à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal. Il s'agit d'offres qui revêtent un intérêt prépondérant pour le canton, mais qui ne remplissent pas les critères de la législation fédérale pour être indemnisées par la Confédération en tant que trafic régional de voyageurs. Le cas d'espèce est inspiré de la loi vaudoise du 11 décembre 1990 sur la mobilité douce et les transports publics (BLV 740.21). Par site propre, on entend tout site aménagé exclusivement pour les transports publics et utilisé uniquement par ceux-ci. Ils n'existent généralement que pour le tram, mais sont aussi envisageables pour le bus ou le trolley-bus pour autant qu'ils revêtent d'un intérêt cantonal.

#### **Art. 152** *Commande du trafic local de voyageurs – Principe*

Le trafic local de voyageurs est défini de manière négative à l'article 3 OITRV. Il s'agit «de trafic qui est exclu des prestations fédérales conformément à l'art. 28, al. 2, LTV [et] com-

prend des lignes servant à la desserte capillaire des localités. Une ligne sert à cette desserte lorsque les arrêts se trouvent, en règle générale, à moins de 1,5 km du point de liaison le plus proche avec le réseau supérieur des transports publics et que la distance entre les arrêts est courte».

La loi sur les transports ne contient que peu de disposition au sujet du trafic local des voyageurs. Mais, dans la pratique, ce sont les communes constituées en communautés régionales de transport, Mobul et l'Agglomération de Fribourg, qui commandent du trafic local. L'Etat n'est pas associé à la procédure de commande, mais participe financièrement à une hauteur de 57.5% selon l'article 41b LTr. Aussi, il convient de relever qu'actuellement l'Etat peut uniquement participer à l'offre de trafic local lorsqu'elle est commandée par les communautés régionales de transport. Une commune qui ne fait pas partie d'une telle communauté et qui souhaiterait par exemple commander une offre de bus urbain ne peut pas, selon les bases légales actuelles, profiter d'un soutien financier de l'Etat.

Par conséquent, l'alinéa 1 pose le principe selon lequel les communes peuvent commander des offres de trafic local de voyageurs à condition qu'elles ne concurrencent pas une ligne de trafic régional. Une commune peut commander l'offre en son nom ou via une communauté régionale de transport.

L'alinéa 3 définit les conditions qui doivent être remplies pour que l'Etat participe à la commande et par conséquent au financement d'une offre de transport local de voyageurs. Les exigences détaillées, notamment les exigences d'économicité et durabilité, seront fixées dans le règlement d'exécution.

#### **Art. 153** *Commande du trafic local de voyageurs – Procédure de co-commande*

Cet article est calqué sur la procédure fédérale pour la commande de trafic régional de voyageurs. En cas de co-commande, la communauté régionale de transport conduit la procédure, examine les offres des entreprises de transport et les soumet à l'Etat. En cas d'accord, la communauté régionale de transport et l'Etat concluent une convention d'offre avec l'entreprise de transport (al. 3).

#### **Art. 154** *Convention d'offre*

Cet article définit le contenu des conventions d'offres. Il est également inspiré de la législation fédérale (art. 31a LTV). Une convention d'offre est conclue lors de chaque commande, qui a en principe lieu tous les deux ans (art. 31b LTV).

Il convient de distinguer la convention d'offre de la convention d'objectif (cf. art. 150). Cette dernière est pluriannuelle et pose les conditions-cadres pour les offres. Les conventions d'objectifs permettent en principe un meilleur pilotage, car elles tracent la voie entre les objectifs stratégiques (à long terme) et les conventions d'offre.

Les exigences en faveur du développement durable peuvent se rapporter par exemple à l'efficacité énergétique des véhicules ou à la mobilité des personnes en situation de handicap.

#### **Art. 155** *Affectation de l'excédent aux comptes*

Cette disposition renvoie prévoit l'application par analogie des règles d'affectation de la plus-value du trafic régional de voyageurs, notamment de l'article 37 al. 2 et 3 LTV, qui prévoit: «Lorsque les recettes et les prestations financières fournies par la Confédération et les cantons dépassent les dépenses globales d'un secteur de transport bénéficiant d'indemnités, l'entreprise affecte au moins deux tiers de cet excédent à une réserve spéciale destinée à couvrir les futurs déficits des secteurs indemnisés. Si cette réserve spéciale atteint 25% du chiffre d'affaires annuel des secteurs bénéficiant d'indemnités ou si elle atteint 12 millions de francs, le bénéfice est à la libre disposition de l'entreprise»

### **Section II: Autorisation d'exploiter une installation à câbles**

#### **Art. 156**

Cette disposition sert de rappel des exigences légales fédérales et définit l'autorité compétente pour l'autorisation d'exploitation, qui est actuellement le SMO.

L'alinéa 1 reprend l'article 3 al. 2 de la loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa; RS 743.01), qui prévoit que quiconque entend construire ou exploiter une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la loi sur le transport de voyageurs, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, doit obtenir une autorisation cantonale.

L'alinéa 2 est une application de l'article 7 LTV, qui stipule, en coordination avec l'article 7 de l'ordonnance du 4 novembre 2009 sur le transport de voyageurs (OTV; RS 745.11) quels transports de moindre importance sont soumis à une autorisation cantonale. Font partie de ce type de transport les courses servant exclusivement à transporter des écoliers et écolières, des étudiant-e-s, des travailleurs et travailleuses ou la clientèle d'une entreprise.

Le concordat en question dispose d'une disposition d'exécution en droit fribourgeois, l'Arrêté du 9 décembre 1980 fixant la procédure d'autorisation de construire et d'exploiter des téléphériques servant au transport de personnes sans concession fédérale et des téléskis, auquel le présent article servira de base légale.

## **CHAPITRE SIXIÈME**

### **Financement**

#### **Section I: Principes de subventionnement**

##### **Articles 157 à 161**

Ces articles contiennent ceux des principes généraux applicables à toutes les subventions du présent projet qui, en vertu de l'article 13 de la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (LSub; RSF 616.1), doivent figurer dans la loi. En particulier, l'article 157 pose un principe de coordination entre les différentes subventions, notamment celles prévues par la loi du 3 octobre 1996 sur la promotion économique (LPEC; RSF 900.1), pour éviter qu'un projet ne touche indûment plusieurs subventions. L'article 160 plafonne à 100 000 francs par année les subventions en faveur de projets liés à la mobilité écologique et partagée (art. 163), de projets innovants (art. 164) ainsi que de projets en lien avec le développement de la digitalisation en matière de transports (art. 188 al. 1 let. f). Les subventions en faveur de projets pilotes (art. 188 al. 1 let. d) sont en revanche plafonnées à 50 000 francs par année.

#### **Section II: Fonds de sécurité du réseau de mobilité**

##### **Art. 162**

Cet article crée un nouveau moyen de financer des mesures visant à améliorer la sécurité du réseau de mobilité par la création d'un fonds dédié (ci-après le Fonds). Il entend améliorer et harmoniser la pratique dans ce domaine, pour que l'Etat et les communes soient en mesure de remplir leurs obligations en matière de sécurité du réseau de mobilité.

Une amende d'ordre est une sanction pécuniaire infligée dans le cadre d'une procédure simplifiée pour, principalement, des contraventions aux règles sur la circulation routière ainsi que d'autres règles, telles que par exemple celles découlant de la loi sur les stupéfiants, la loi sur la protection de l'environnement ou la loi sur la chasse (cf. la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO; RS 314.1)). Le montant maximal des amendes d'ordre est de 300 francs (art. 1 al. 4 LAO). Les amendes sont en principe perçues par le bureau des amendes d'ordre (BAO) de la Police cantonale et le produit acquis par l'Etat est versé dans le compte général. Dans certains cas, elles sont perçues par les communes (art. 2 de la loi d'application du 12 novembre 1981 de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1)). Il est dès lors prévu d'affecter une partie du produit annuel des amendes d'ordre perçues par le Bureau d'amendes d'ordre à l'amélioration et la prévention de la sécurité du réseau de mobilité. Le vingtième du produit annuel des amendes d'ordre au sens de l'alinéa 3 let. a correspond à environ 400 000 francs par an (2019). L'affectation directe d'une partie déterminée des recettes des infractions routières à la sécurité renforcerait la légitimité des contrôles et l'image de l'Etat.



L'alinéa 4 prévoit que la gestion du Fonds est confiée à une Commission de sécurité du réseau de mobilité dont la composition sera précisée dans le règlement, mais il s'agit d'inclure le ou la préposé-e à la sécurité routière, des représentant-e-s de la Police cantonale, des services concernés (SPC, OCN, SMo) et des milieux intéressés. C'est sur proposition de cette commission que la DAEC et la DSJ décident conjointement de l'affectation des montants disponibles, jusqu'à concurrence de 100 000 francs.

Actuellement, ces mesures sont financées principalement par le budget ordinaire de la Police cantonale et par le fonds de prévention des accidents de l'Office de la circulation et de la navigation (OCN), qui a pour but de soutenir à l'aide des émoluments perçus différents programmes de prévention axés sur la promotion des bons comportements sur la route et pour bénéficiaires des acteurs du secteur privés tels que le bpa ou la section fribourgeoise du TCS et différents services de l'Etat, mais principalement la Police cantonale. Ce fonds apporte une contribution d'un montant minimal de 280 000 francs à des projets améliorant la sécurité routière mais n'est en principe pas destiné à des projets d'infrastructure. Les principaux avantages du nouveau Fonds par rapport au fonds de l'OCN sont des ressources plus importantes, qui, la Commission et la Direction décidant directement de leur allocation, seraient plus rapidement et plus facilement disponibles. Les campagnes de prévention nécessitent plus de moyens parce qu'elles coûtent plus cher (graphismes, vidéo, promotion sur les réseaux, etc.). De plus, le Fonds de sécurité du réseau pourrait servir à financer des éléments constructifs, ce qui est exclu avec le fonds de l'OCN, qui se concentre sur les usagers et usagères. Il pourrait ainsi également bénéficier aux communes en finançant certains éléments à leur charge. Parmi les autres mesures envisagées, on peut mentionner notamment l'engagement de patrouilleurs scolaires ou l'acquisition d'installations de réalité virtuelle servant à la prévention. Les projets soutenus par le fonds de l'OCN bénéficiant d'un financement multiple, une coordination entre ces deux fonds ne garantirait pas un subventionnement unique et n'est donc pas souhaitable.

### **Section III: Mobilité durable**

#### **Art. 163 Mobilité écologique et partagée**

Cette nouvelle disposition permet à l'Etat d'encourager la mobilité durable, objectif principal du projet de loi, tant dans sa dimension écologique que sociale, en soutenant les énergies les moins nuisibles envers l'environnement, et la mobilité partagée. Cette dernière peut se définir comme la manière de se déplacer à l'aide de moyens de transport partagés, s'inscrit notamment dans une logique de développement durable et d'économie collaborative, et reflète une conception de la mobilité dans laquelle être propriétaire de son moyen de transport est moins central.

#### **Art. 164 Innovation**

Cette nouvelle disposition permet à l'Etat de soutenir financièrement l'innovation dans la mobilité, qui est l'un des objectifs du projet de loi. Il peut s'agir notamment d'améliorer l'utilisation des matières premières, le recyclage ou de développer la digitalisation, l'économie circulaire et les modes de transport autonome. Ce soutien s'adresse aussi aux entreprises privées et concerne également les parkings et la gestion du stationnement.

### **Section IV: Infrastructures de mobilité**

#### **Sous-section I: Répartition des coûts**

##### **Art. 165**

L'alinéa 1 pose le principe général relatif au financement des infrastructures de mobilité, selon lequel les différents acteurs supportent les coûts des projets conjointement, en fonction de leurs intérêts respectifs et du principe de causalité. La loi sur les routes mentionne en plusieurs occurrences une participation des tiers intéressés, mais ne connaît pas un tel principe général. En l'absence de disposition particulière contraire dans les articles suivants, cette règle s'applique à toutes les infrastructures de mobilité, y compris notamment leurs objets à caractère édilitaire et la signalisation.

L'alinéa 2 prévoit que le règlement d'exécution fixe les critères de répartition des coûts, tant pour la règle générale que pour chaque cas particulier.

L'alinéa 3 permet aux acteurs concernés de conclure des accords préalables ou subséquents sur la répartition des coûts liés à la construction ou à l'entretien. Ces contrats peuvent être conclus entre les collectivités publiques concernées (entre l'Etat et une commune, mais aussi entre communes dans le cas de routes de raccordement). Il peut aussi être conclu entre une collectivité et une personne privée. Par exemple, une commune peut stipuler que la planification de l'intersection, nécessaire pour le centre commercial prévu, peut être prise en charge par elle-même si les coûts de la route sont supportés par le secteur privé. Les parties sont en principe libres de convenir du contenu du contrat, notamment de s'écarter des critères de répartition tels qu'ils doivent être fixés dans le règlement d'application. Cependant, une collectivité doit bien entendu tenir compte de l'intérêt public. Elle ne peut passer un contrat qui servirait uniquement l'intérêt d'un tiers. Il convient de préciser que comme la règle générale est la prise en charge totale par l'Etat ou les communes, une convention y dérogeant permettra de diminuer la prise en charge par l'Etat. D'un point de vue financier, l'Etat ne peut pas déroger aux règles de la présente section en sa défaveur.

## Sous-section II: Routes

### *Art. 166 En principe*

L'alinéa 1 pose expressément le principe actuel qui découle de la loi sur les routes selon lequel les frais de construction sont à la charge du ou de la propriétaire de la route. Par conséquent, même si ce sont les communes qui établissent le plan d'infrastructure de mobilité pour les routes privées à usage public, ce sont leurs propriétaires privés qui en assument les coûts. L'alinéa 2 reprend l'article 49 LR.

### *Art. 167 Objets à caractère édilitaire*

L'alinéa 1 reprend la règle qui prévaut dans la loi sur les routes.

L'alinéa 2 est une nouvelle règle qui constitue une exception à l'alinéa 1. En application du principe «qui commande, paie», il prévoit que l'Etat participe au financement des objets à caractère édilitaire qu'il exige. Il peut s'agir par exemple un aménagement sécurisé pour le traversement d'une route qui est devenu nécessaire en raison de l'évolution de trafic. Le règlement d'exécution fixe les conditions de la participation de l'Etat.

L'alinéa 4 est une nouvelle règle, qui met à la charge de l'Etat les mesures de modération de trafic induites par le trafic de transit, parce que ce dernier, lorsqu'il est suprarégional et régional, relève de l'Etat. Les modalités de calcul du trafic de transit ainsi que de la participation seront fixées dans le règlement d'exécution.

### *Art. 168 Participation d'autres communes*

Cet article est une reprise de l'article 57 LR avec un changement de compétence: la Direction, en tant qu'autorité de surveillance des routes, remplace le Préfet. Il est précisé en outre que la Direction n'intervient que si les communes n'arrivent pas à se mettre d'accord.

### *Art. 169 Croisements de routes*

Cet article est une reprise de l'article 25 al. 2 LR avec une petite reformulation.

## Sous-section III: Infrastructures de mobilité douce

### *Art. 170 Chemins de mobilité douce pour piétons*

Cet article précise expressément que le financement des chemins de mobilité douce pour piétons incombe aux communes, ce qui est déjà le cas actuellement, les chemins pour piétons étant des objets à caractère édilitaire. D'où la réserve de l'alinéa 2, qui rappelle que la règle spéciale de l'article 167 al. 2 concernant les objets à caractère édilitaire est applicable

aux chemins de mobilité douce pour piétons situés le long d'une route cantonale.

### *Art. 171 Chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables*

Cet article fixe de nouvelles règles pour le financement des chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables, fondées sur l'appartenance au réseau de voies cyclables cantonal ou communal et non sur la propriété de la route. Actuellement, la loi sur les routes met à la charge des communes les bandes cyclables et les pistes cyclables adjacentes à une route communale, à l'exception des pistes cyclables qui servent d'itinéraire alternatif à une route cantonale.

### *Art. 172 Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos*

Les chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables cantonales étant financés par l'Etat tandis que les chemins de mobilité douce pour piétons, en principe situés en localité, le sont par les communes, cet article fixe une clé de répartition de 2/3 – 1/3. La part communale correspond à l'espace qu'il faut ajouter en largeur à une voie cyclable pour qu'elle puisse être empruntée par des piétons.

### *Art. 173 Chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs*

L'alinéa 1 précise que le financement des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs d, à l'exception des frais de balisage, incombe aux communes, en tout cas lorsqu'ils sont empruntés par des itinéraires officiels de loisirs figurant dans le plan idoine. Les chemins de mobilité douce dédiés au cyclotourisme constituent une exception et sont financés par l'Etat.

L'alinéa 2 reprend l'article 71 LT et l'applique aux chemins de mobilité douce qui seraient créés à l'initiative de privés.

L'éventuel soutien financier prévu par la loi sur le tourisme, notamment en lien avec le financement des tâches de l'Union fribourgeoise du Tourisme, reste réservé.

## Sous-section IV: Transports publics

### *Art. 174 Principe*

Cet article distingue le financement des infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route (arrêts de bus et voies de bus) de celui des autres infrastructures dédiées au transport public. Les premières sont financées par le commanditaire de l'offre et non pas par le ou la propriétaire de l'infrastructure, qui est aussi celui ou celle de la route (art. 33). L'Etat finance seul lorsqu'il est co-commanditaire. Le financement se limitera au standard de construction définis par la Direction. Tous ce qui sert à un besoin d'équipement local, tel que par exemple un aribus

(cf. également art. 17 al. 2 let. g) ne fait pas partie de l'infrastructure.

L'alinéa 2 prévoit une entente sur la répartition des coûts des autres infrastructures dédiées au transport public entre les acteurs intéressés et concernés. D'un point de vue financier, l'Etat ne peut pas déroger aux règles de la présente section en sa défaveur.

#### **Art. 175 Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire**

L'alinéa 1 pose expressément le principe actuel qui découle de la loi sur les transports selon lequel l'Etat et les communes supportent ensemble la participation cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) au titre du financement des coûts d'infrastructure en vertu des articles 87a al. 3 Cst. et 57 LCdF. Ce fonds sert au financement, par la Confédération, de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

L'alinéa 2 fait passer la participation des communes de 13,78% à 50%, pour compenser les nombreuses tâches et leur financement que le projet fait passer des communes à l'Etat (cf. chapitre 6 ci-dessous).

L'alinéa 3 reprend l'article 37a LTr.

#### **Art. 176 Participation de l'Etat**

Cet article prévoit une participation financière de l'Etat à d'autres mesures d'infrastructures.

En principe, le réaménagement, l'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire, à l'exception des réseaux de tram et de métro et des lignes qui ne donnent pas accès à des quartiers habités toute l'année (trafic touristique), sont entièrement financés par la Confédération via le FIF. La Confédération prend en charge les coûts d'aménagement et d'entretien des chemins de fer si ceux-ci sont inclus dans le programme de développement stratégique ou dans la planification du maintien de la qualité des infrastructures.

La lettre a prévoit que l'Etat peut financer des études en vue de la réalisation de projets d'infrastructure ferroviaires qui ne sont pas inclus dans des prestations fédérales versées en vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer.

La lettre b prévoit que l'Etat peut contribuer à la construction et au réaménagement d'autres infrastructures dédiées au transport public d'importance régionale, y compris les études nécessaires pour ce faire.

### **Sous-section V: Autres contributions financières**

#### **Art. 177 Infrastructures de mobilité dans les agglomérations**

L'article 4 de la nouvelle loi sur les agglomérations (LAgg; RSF 140.2), adoptée le 20 août 2020 par le Grand Conseil et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021, est transféré ici parce qu'il traite essentiellement de la mobilité, mais cela ne signifie pas que la contribution de l'Etat ne peut pas couvrir d'autres mesures des projets d'agglomération. En effet, l'article a été transposé tel quel et son champ d'application n'est donc pas modifié. Il remplace également l'article 37 LTr. Si l'alinéa 1 fixe un pourcentage maximum de subventions pour les études d'élaboration des projets d'agglomération, l'alinéa 2 n'en fixe pas pour leur mise en œuvre, contrairement à l'article 37 LTr, qui fixe un plafond de 50% pour la participation financière de l'Etat aux investissements prévus par une communauté régionale dans le cadre d'un projet général. En effet, l'alinéa 3 octroie la compétence de le fixer au Conseil d'Etat. Il conviendra de porter une attention particulière à la coordination avec Fonds de la plus-value (art. 113c LATeC et 51e ReLATeC).

#### **Art. 178 Mesures de protection contre le bruit et d'isolation acoustique**

Cet article reprend en l'adaptant l'article 72c LR.

Depuis la réforme de la péréquation financière et la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT), en 2008, des objectifs environnementaux à atteindre ont été définis dans des conventions-programmes, qui en fixent le calendrier de réalisation par le canton et le subventionnement par la Confédération par périodes de quatre ans. Les trois premières périodes du programme (2008–2011, 2012–2015, 2016–2018) pour le bruit routier et l'isolation acoustique sont terminées. Comme il apparaît clairement que l'ensemble des projets ne sont pas terminés en Suisse, l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) a pu prolonger cette convention programme de quatre années supplémentaires, soit jusqu'au 31 décembre 2022. Après cette nouvelle échéance, les assainissements resteront obligatoires et la Confédération a prévu de reconduire une convention programme dès 2023. La nouvelle OPB n'est cependant pas encore entrée en vigueur et actuellement il n'y a pas encore de garantie d'un subventionnement fédéral futur. Il convient également de noter que les subventions ne peuvent être octroyées que si le montant mis à disposition par la Confédération est suffisant pour couvrir tous les besoins. Il convient de veiller à une distribution équitable entre routes cantonales, communales et privées à usage public. Pour l'utilisation de la part réservée à ces dernières, le principe du «premier venu – premier servi» est appliqué.

Conformément à l'article 16 de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection du bruit (OPB; RS 814.41), l'assainissement du bruit routier des routes incombe au détenteur de l'installation.

#### **Art. 179 Plateformes multimodales**

Cet article crée une base légale pour la construction et le financement des plateformes multimodales, lesquelles ont pour fonction le passage d'un mode de transport à un autre. Parmi elles, on peut citer les parcs relais (passage des voitures et des vélos aux transports publics), qui représentent déjà des interfaces de mobilité très importantes au niveau cantonal. La notion d'importance régionale est à interpréter largement. Lorsque ces plateformes découlent d'un plan sectoriel, leur financement pourra faire l'objet d'un projet pluriannuel.

### **Section IV: Aide à l'exploitation**

#### **Sous-section I: Principes**

##### **Art. 180 Déficit d'exploitation**

Cet article pose le principe du financement ordinaire des offres en transport public, qui est précisé dans les dispositions suivantes. Ces principes sont repris de l'article 30 LTr. L'alinéa 1 précise l'objet du financement tandis que l'alinéa 2 étend par analogie les règles fédérales aux trafics de voyageurs qui ne bénéficient pas de financement.

Par déficit d'exploitation au sens de la présente loi, on entend les coûts non couverts selon les comptes planifiés de l'entreprise de transport.

##### **Art. 181 Participation de tiers**

Les «grands générateurs de trafic» sont différents types de constructions tels que des entreprises, des bâtiments publics, des installations de tourisme et loisirs, des centres commerciaux, etc. Les grands générateurs de trafic, et tout particulièrement les centres commerciaux à fort impact territorial, exercent d'importants effets sur le territoire dont notamment une surcharge des réseaux de transports, en raison de la mobilité induite.

Cette disposition introduit donc le principe de participation financière d'un grand générateur de trafic à des mesures précises de transports publics qu'il provoque ou aux études de circulation, comptages et enquêtes du trafic permettent d'obtenir les informations utiles et nécessaires pour, cas échéant, prendre des mesures propres à améliorer la situation et réduire les nuisances causées par un générateur de trafic supplémentaire.

Le règlement d'application détermine les critères et modalités de financement.

Il convient de relever que le plan directeur cantonal définit, au thème 106, comme générateur de trafic tout projet touristique ou de loisirs ou toute entreprise provoquant plus de 2000 trajets de trafic motorisé (les poids lourds étant comptés deux fois) par jour.

##### **Art. 182 Conditions d'octroi pour les entreprises de transport**

Cette disposition pose les principes s'appliquant aux entreprises de transport afin d'assurer un financement transparent. Ils sont en grande partie issus de la législation fédérale et sont déjà appliqués dans le cadre des procédures d'offres.

### **Sous-section II: Contributions financières ordinaires**

##### **Art. 183 Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs**

L'alinéa 1 rappelle l'article 28 al. 1 LTV. La part de l'indemnité prise en charge par la Confédération pour les offres de trafic régional commandées par la Confédération et les cantons est de 55% pour le canton de Fribourg selon l'annexe 2 de l'OITRV, qui se fonde sur l'article 30 al. 1 LTV. La part cantonale entière représente un montant de 43 952 000 francs par année (arrondi, budget 2021).

Selon la loi actuelle, les communes participent pour 45% aux indemnités d'exploitation octroyées par le canton au titre de trafic régional (art. 41a al. 1 LTr). L'alinéa 2 fait passer la participation des communes de à 50%, pour compenser les nombreuses tâches et leur financement que le projet fait passer des communes à l'Etat (cf. chapitre 6 ci-dessous).

L'alinéa 3 est repris de l'article 41a al. 2 LTr. Le taux de participation des communes est étendu au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal.

Concernant le calcul de la répartition de l'indemnité entre les communes, les articles 13a et 13b du règlement d'exécution de la loi sur les transports en fixent le principe ainsi que le coefficient de pondération de l'offre de transport. Selon l'alinéa 3 du projet de loi, il est prévu de continuer de régler les modalités de calcul dans le règlement d'exécution, mais en facilitant la méthode.

##### **Art. 184 Aide à l'exploitation – Trafic local de voyageurs**

Cet article est l'équivalent de l'article 165 pour le trafic local de voyageurs.

Les alinéas 2 et 3 sont repris de l'article 41a LTr.

### **Sous-section III: Contributions financières extraordinaires**

#### **Art. 185 Lignes ou prestations d'essai**

Cette disposition correspond à l'article 40 LTr. L'objectif est de soutenir des lignes ou prestations d'essai afin de développer une offre en transports publics efficace et économiquement rentable. Au début, ce type d'offre ne remplit que rarement les conditions posées par la Confédération pour l'indemnisation. Il convient donc d'accorder une aide financière de l'Etat pour développer l'offre. Les exigences détaillées pour qu'une telle aide puisse être accordée par l'Etat seront définies par le règlement d'exécution.

La durée de l'aide accordée pour une période d'essai ou de nouvelles prestations est augmentée à quatre ans (au lieu des trois ans prévus par la LTr).

Le plan directeur cantonal fixe les objectifs et les principes de la stratégie d'urbanisation et de densification du territoire du canton. Le territoire d'urbanisation y a été défini «en tenant compte de la qualité de la desserte». Cette condition préalable permet d'assurer que le territoire se développe en priorité là où les parts des déplacements en transports publics et en mobilité douce des personnes peuvent être les plus importantes afin d'anticiper au mieux la forte croissance d'habitants et d'emplois attendue. Par conséquent, une commune peut avoir un intérêt à introduire une ligne d'essai pour développer sa qualité de desserte. L'Etat ne participera cependant au financement que s'il le juge nécessaire, comme précisé à l'alinéa 1. Il peut également exiger au préalable l'établissement d'une étude d'opportunité.

#### **Art. 186 Transport de personnes en situation de handicap**

Cette disposition reprend l'article 43 LTr.

#### **Art. 187 Communautés et mesures tarifaires**

L'alinéa 1 reprend l'article 42 LTr. L'alinéa 2 rappelle le principe selon lequel aucune subvention n'est accordée pour les frais administratifs et les coûts d'exploitation déjà indemnisés par les commanditaires.

#### **Art. 188 Aide aux investissements**

Cet article permet le subventionnement d'investissements des entreprises de transports publics. Les lettres a à c et e de l'al. 1 reprennent les dispositions actuelles de la loi sur les transports (art. 35). Seules les lettres d et f sont nouvelles. Elles permettent de financer des projets pilotes ou de soutenir l'innovation, la modernisation et la digitalisation, ce qui fait partie des objectifs de la loi.

## **CHAPITRE SEPTIÈME**

### **Transport de personnes en taxi et voiture de transport avec chauffeur**

#### **Section I: Régime d'autorisation**

##### **Art. 189 Principe**

A titre d'introduction, il convient de relever que l'arrivée de nouveaux concurrents sur le marché de l'intermédiation de courses, tels que la société américaine Uber, a généré, à de nombreux endroits, des conflits avec les prestataires établis. Cette situation s'explique par le fait que le secteur touché par cette nouvelle concurrence, et en particulier les taxis, est fortement réglementé, en raison des caractéristiques des prestations fournies et du fait que le facteur travail représente une majeure partie de ces prestations.

Les courses dans des véhicules pris à une station et les courses dans des véhicules hélés dans la rue sont en général réservées aux taxis sous autorisation et réglementées au niveau local. En revanche, les courses sur commande peuvent être réalisées également par des services de voitures de transport avec chauffeur, dit «de limousine», lesquels, contrairement aux taxis, ne sont généralement pas soumis à une réglementation. Les courses sur commande réalisées par des services de limousine sont donc souvent moins strictement réglementées que les courses dans des véhicules pris à une station ou hélés dans la rue, c'est-à-dire essentiellement des taxis, ce qui s'explique par les caractéristiques des prestations proposées par ces derniers. Dans les deux cas, il s'agit de services de transport professionnel de personnes sans horaire ni tracé particulier, contre une rémunération définie à l'avance et dans une voiture automobile des catégories M1 ou M2 jusqu'à 3,5 tonnes au sens du droit fédéral, dite limousine. Le véhicule de taxi se distingue de la limousine par son enseigne lumineuse «taxi», qui le rend facilement identifiable, ainsi que par son droit d'usage accru, respectivement exclusif, du domaine public, lui permettant de s'arrêter aux stations de taxis dans l'attente de clients et d'utiliser des voies ou places qui ne sont pas accessibles à tous les véhicules. Les services de limousine sont en revanche mis à disposition sur commande ou réservation préalable et n'ont pas de droit d'usage accru du domaine public.

Cet article introduit la réglementation, au moyen d'autorisations, des activités de transports de personnes à titre professionnel en taxi et en limousine ainsi que des activités d'intermédiaire, qui mettent en relation un chauffeur avec un client ou une entreprise de taxi au moyen d'un support téléphonique, électronique ou autre, dans un but d'assurer une égalité de traitement entre les différents acteurs et de permettre un contrôle de ces activités.

- > Taxis: L'alinéa 1 introduit l'obligation pour le chauffeur de taxi de se munir d'une carte de taxi ainsi que d'une autorisation de véhicule de taxi pour son véhicule. De plus, les communes peuvent prévoir une autorisation de stationnement de taxi afin de permettre aux taxis d'utiliser de manière accrue, respectivement exclusive, le domaine public communal.
- > Limousines: L'alinéa 2 introduit l'obligation pour le chauffeur d'une limousine de se munir d'une carte de limousine. Pour le véhicule, le chauffeur doit obtenir une vignette.
- > Diffuseurs de courses: Finalement, toute activité d'intermédiaire entre les clients et les chauffeurs ou les entreprises de taxis, telle que les services offerts par la société Uber, nécessite une autorisation de diffuseur de course.

### **Art. 190 Régime d'autorisation – Exceptions**

L'alinéa 1 formule à titre non exhaustif les exceptions au principe formulé à l'article 189. Les services de taxis et de limousines doivent être distingués des transports de personnes en situation de handicap (art. 186), de travailleurs et travailleuses, d'ambulances, etc. Ces types de transports sont en partie soumis à autorisation cantonale selon la loi fédérale sur le transport des voyageurs (art. 156).

L'alinéa 2 relève de la législation relative au marché intérieur. La loi fédérale du 6 octobre 1995 sur le marché intérieur (LMI; RS 943.02) confère le droit de fournir des prestations par-delà les frontières cantonales ou communales (liberté de prestation transfrontalière) ainsi que celui de fonder un deuxième établissement (succursale) au lieu de destination (liberté d'établissement). Dans les deux cas, les prestataires peuvent en principe continuer de fournir leurs services conformément aux prescriptions du lieu de provenance. Cependant, si les prescriptions d'accès au marché du lieu de provenance et de destination ne sont pas équivalentes, ils peuvent faire l'objet de restrictions aux conditions de l'article 3 LMI, à savoir moyennant le respect des principes d'égalité de traitement des prestataires externes et de proportionnalité et dans la mesure indispensable à la préservation d'un intérêt public prépondérant. Dans le cas d'espèce, les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes pour l'exercice de la profession de chauffeur de taxi ou de limousine peuvent déposer des passagers dans le canton de Fribourg, prendre en charge à cette occasion de nouveaux passagers lors de la course de retour, ainsi que traverser le canton pour se rendre dans un autre canton.

### **Art. 191 Données personnelles**

Cet article rappelle les exigences de la législation sur la protection des données qui s'appliquent notamment en lien avec l'élaboration de cartes de taxi et de limousine, l'obligation d'apposition de vignettes spécifiques sur les véhicules avec

chauffeur et l'obligation de la tenue d'un journal de bord. Bien entendu les chauffeurs et les diffuseurs de courses sont également tenus de respecter la protection des données de leurs clients.

### **Art. 192 Compétence**

Cette disposition règle la compétence pour établir les autorisations selon les articles 193 et suivants, ainsi que pour prononcer les mesures administratives et pénales (art. 202).

La compétence actuelle relève des communes selon l'article 11 let. a LALCR, qui dispose que les communes compétentes pour autoriser l'exploitation d'entreprises de taxis qui occupent le domaine public communal, sous réserve de la législation sur le domaine public, édictent à ce sujet un règlement qui est soumis pour approbation à la Direction mentionnée à l'article 3 LALCR. Il est proposé de transmettre cette tâche, à l'exception de l'autorisation de stationnement de taxi (art. 195), à l'Etat pour assurer une égalité de traitement sur l'entier du territoire fribourgeois. Le règlement d'exécution fixe quel service ou autre établissement est compétent pour ce faire.

## **Section II: Types d'autorisation**

### **Art. 193 Carte de taxi**

Cet article énonce à l'alinéa 1 les exigences minimales cumulatives auxquelles les chauffeurs de taxi doivent satisfaire pour l'octroi de la carte de taxi et il définit à l'alinéa 2 le caractère de cette carte. Les exigences minimales sont inspirées de la loi zurichoise «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)», qui n'est pas encore entrée en vigueur.

Il convient de relever que, s'agissant du permis de conduire, les prescriptions fédérales en matière de circulation routière prévoient que le chauffeur concerné doit disposer, outre d'un permis de conduire de catégorie B, d'une autorisation pour le transport de personnes à titre professionnel, autorisation liée notamment au passage d'un examen pratique et théorique supplémentaire (art. 8, 11b, 25 et 27 de l'ordonnance du 26 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC; RS 741.51)). Le caractère professionnel de tels transports de personnes est défini par les critères inscrits à l'article 3 al. 1<sup>bis</sup>, de l'ordonnance du 6 mai 1981 sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2; RS 822.222). Le transport de personnes dans des véhicules de location avec chauffeur est aussi considéré comme transport professionnel de personnes (art. 3 al. 1<sup>er</sup> OTR 2).

### **Art. 194** Autorisation de véhicule de taxi

Cet article énonce à l'alinéa 1 les exigences minimales cumulatives auxquelles les véhicules de taxi doivent satisfaire pour l'octroi de l'autorisation de véhicule de taxi. Les exigences minimales sont inspirées de la loi zurichoise «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)».

Il convient de relever que, outre les prescriptions fédérales relatives à la durée du travail, à la conduite des chauffeurs, s'appliquent aussi différentes prescriptions relatives aux véhicules. Celles-ci prévoient que les véhicules des chauffeurs soumis à l'OTR 2 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique ou analogique (art. 100 al. 1, let. b et c, et al. 2, 3 et 4 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers OETV; RS 741.41), lequel doit être contrôlé, réparé et recontrôlé par un atelier bénéficiant de l'autorisation correspondante (art. 101 OETV). Les véhicules doivent également être contrôlés annuellement (art. 33 al. 2 let. a ch. 1 OETV). L'affectation d'un véhicule au transport professionnel de personnes doit par ailleurs être inscrite dans le permis de circulation (art. 80 al. 2 OAC).

### **Art. 195** Autorisation de stationnement de taxi

Cette disposition précise l'article 11 let. a LALCR, qui stipule que les communes sont compétentes pour autoriser l'exploitation d'entreprises de taxis qui occupent le domaine public communal, sous réserve de la législation sur le domaine public, et édictent à ce sujet un règlement qui est soumis pour approbation à la Direction mentionnée à l'article 3 LALCR.

### **Art. 196** Carte de limousine

Cet article énonce à l'alinéa 1 les exigences minimales cumulatives auxquelles les chauffeurs de véhicules de limousine doivent satisfaire pour l'octroi de la carte de limousine, notamment en renvoyant à l'article 193, et il définit à l'alinéa 2 le caractère de cette carte. Les exigences minimales sont inspirées de la loi zurichoise «Gesetz über den Personentransport mit Taxis und Limousinen (PTLG)». Il convient de préciser relativement à l'alinéa 1 let. b que «la personne au nom de laquelle les courses sont effectuées» peut être un employeur ou une employeuse de même qu'un-e mandant-e.

Afin qu'une limousine puisse être identifiée comme telle par les clients ainsi que les autorités de surveillance, elle doit être équipée d'une vignette qui est placée selon l'alinéa 3 à un endroit bien visible du véhicule, par exemple derrière le pare-brise ou derrière la vitre du passager avant. Cette règle s'applique également aux chauffeurs de taxis qui utilisent leur véhicule également comme limousine.

### **Art. 197** Autorisation de diffuseur de course

Cet article pose le principe de réglementation de toute activité d'intermédiaire, comme dans d'autres cantons (Genève, Vaud et Zurich). Il énonce à l'alinéa 1 les exigences minimales cumulatives auxquelles les diffuseurs de courses doivent satisfaire pour l'octroi de l'autorisation et à l'alinéa 2 les informations qui doivent être transmises avec la demande. Les exigences sont inspirées de la loi vaudoise du 31 mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (BLV 930.01).

## **Section III: Règles d'exploitation**

### **Art. 198** Obligation d'information

Cette disposition pose le principe de transparence et permet aux clients ainsi qu'aux autorités de surveillance de facilement identifier le chauffeur du véhicule de transport. Elle exige aussi des chauffeurs qu'ils communiquent toute modification des circonstances déterminantes pour la délivrance des autorisations.

### **Art. 199** Journal de bord

Le journal de bord permet, à défaut de tachygraphe, aux autorités de surveillance de contrôler le respect des dispositions liées à la durée de travail. Cette exigence permet à l'autorité compétente de procéder à des contrôles et de détecter d'éventuelles fraudes de la part de chauffeurs.

### **Art. 200** Tarifs

L'alinéa 1 vise à protéger les clients.

Concernant l'alinéa 2, il convient de relever qu'un régime tarifaire fixe violerait la liberté économique selon la jurisprudence du Tribunal fédéral. Seule la fixation de tarifs maximums est admissible. Toutefois, ces derniers ne peuvent être fixés que pour protéger les clients contre les abus et ne peuvent être motivés par la politique économique.

### **Art. 201** Obligations de diffuseurs de courses

L'alinéa 1 introduit, comme dans d'autres cantons, l'obligation pour les diffuseurs de courses d'attribuer des courses uniquement à des chauffeurs titulaires d'une carte de taxi ou de limousine et donc uniquement à des chauffeurs qui exercent leur activité à titre professionnel. Il est en effet important que les diffuseurs de courses ne cautionnent pas – y compris par négligence – l'exercice illégal de la profession, voire l'exercice de la profession avec un véhicule non conforme aux exigences posées. Cette condition exclut par conséquent la diffusion de courses à des chauffeurs exerçant une activité non professionnelle et qui exécutent des courses dans leur véhicule privé, comme le propose par exemple le service «UberPop» (qui n'est cependant pas proposé en Suisse actuellement).

L'alinéa 2 concerne le registre à tenir à jour. L'obligation de la tenue d'un registre permet à l'autorité de connaître quelles sont les entreprises actives sur le marché, élément d'importance dès l'instant où celles-ci entretiennent un lien direct avec les chauffeurs.

L'alinéa 3 impose aux diffuseurs de courses de veiller au respect des exigences minimales qui s'appliquent aux chauffeurs. Il s'agit là d'un rappel des obligations communes aux autres entreprises de la branche de transports de personnes à titre professionnel.

#### **Section IV: Mesures et émoluments**

##### **Art. 202 Mesures administratives et pénales**

Les autorisations définies à l'article 189 peuvent être retirées à tout moment temporairement ou définitivement si les exigences ne sont plus remplies, en cas de récidive ou en cas d'infractions répétées ou graves aux dispositions du présent chapitre. Les infractions doivent avoir un lien étroit avec les dispositions concernant les taxis et les limousines. Le lieu de l'infraction n'est pas pertinent, c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que ce soit celui de l'octroi de l'autorisation.

Les dispositions générales du droit administratif s'appliquent aux mesures administratives. En particulier, les mesures doivent être proportionnées. Elles peuvent être ordonnées indépendamment des mesures pénales.

##### **Art. 203 Emoluments**

Cette disposition pose le principe de la perception d'émoluments par les autorités en charge de l'octroi des autorisations, afin de couvrir les coûts engendrés par l'exécution de leurs tâches. Les chauffeurs de taxis utilisant leur véhicule également comme limousine sont exemptés du paiement de l'émolument pour la vignette.

### **CHAPITRE HUITIÈME**

#### **Voies de droit**

##### **Art. 204 Voies de droit**

Cet article prévoit une dérogation aux voies de droit usuelles, qui mènent au Préfet selon l'article 154 LCo. Etant donné que les transports publics et la mobilité de manière générale sont un domaine particulier et technique, il est judicieux de prévoir la Direction comme autorité de recours pour toute décision communale qui est rendue en application de la nouvelle loi. La Direction pourra également, si besoin, obtenir un soutien de ses Services spécialisés pour le traitement des recours.

### **CHAPITRE NEUVIÈME**

#### **Dispositions transitoires**

##### **Art. 205 Plan du réseau des routes cantonales**

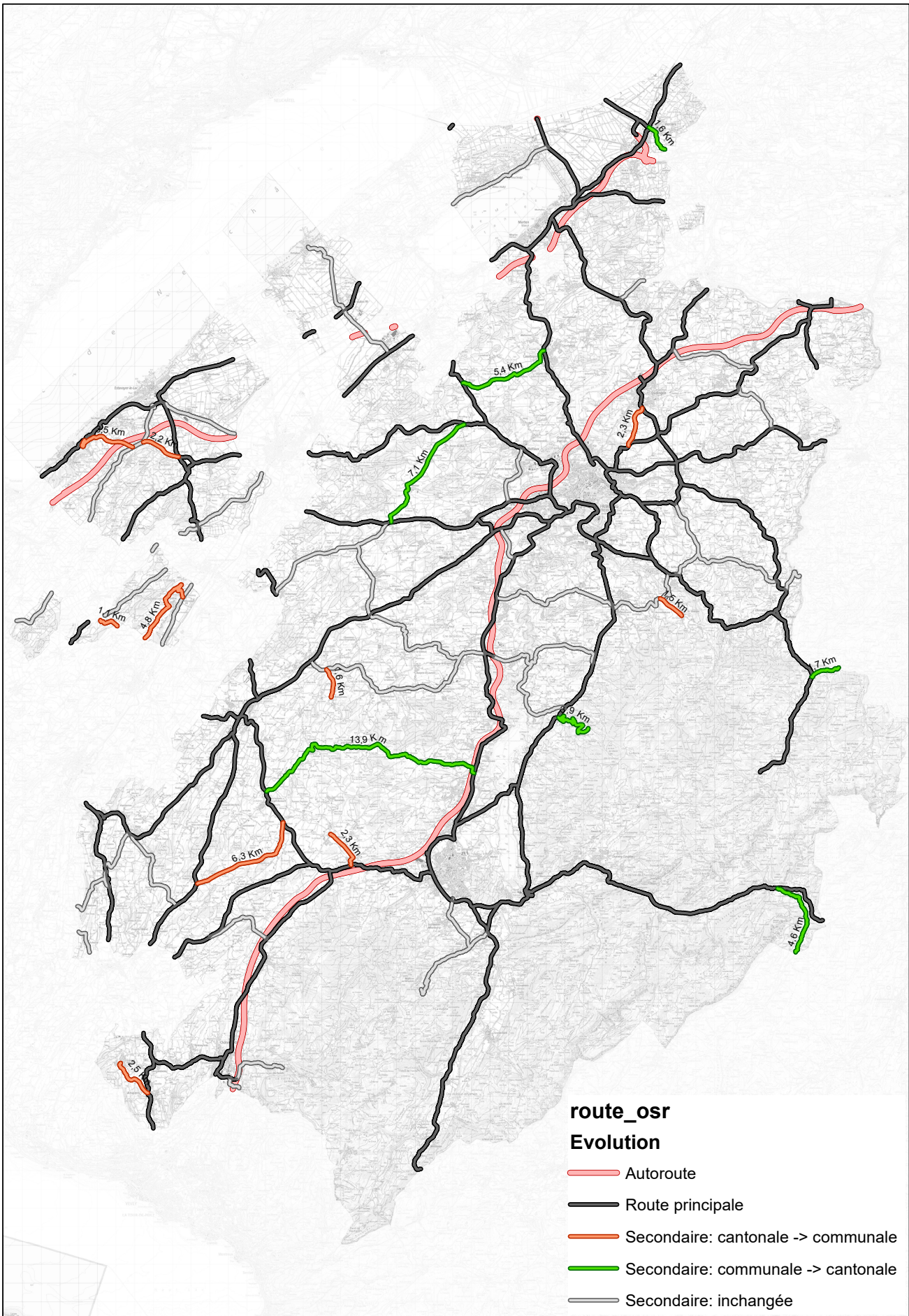
Le plan du réseau des routes cantonales détermine les routes cantonales. Son adoption relève selon l'article 38 de la compétence du Conseil d'Etat. La présente disposition prévoit, à titre transitoire, que le Conseil d'Etat adopte le nouveau plan, en se fondant sur les critères définis à l'article 16, à la date de l'entrée en vigueur de la loi.

De plus, aujourd'hui, certaines routes ont un statut cantonal alors qu'elles n'en ont plus la fonction, compte tenu de l'extension des localités, de l'urbanisation, de l'ouverture d'autres routes, etc.

Par conséquent, le plan est inclus ci-dessous. Il donne ainsi un aperçu de l'état du réseau lorsque l'article 16 est appliqué. Quelques tronçons sont modifiés. Les routes en couleur verte sont rajoutées au réseau tandis que celles en orange en sont supprimées.

Des plans explicatifs (en annexe) indiquent les raisons qui mènent aux modifications





Il ressort du plan que les tronçons suivants seront modifiés:

Tronçons modifiés par le futur plan du réseau des routes cantonales

Tronçon	Evolution	Distance (km)
Vuisternens–Sorens	Ajout	13,9
Prez-vers-Noréaz–Grolley	Ajout	7,1
Misery–Courtepin	Ajout	5,4
Kerzers–Gurbru	Ajout	1,6
La Roche–Départ télécabine	Ajout	3,9
Zollhaus–Sangernboden (BE)	Ajout	1,7
Jaun–Ablandschen (BE)	Ajout	4,6
Châble–Mussillens	Suppression	3,5
Mussillens–Montet	Suppression	2,2
Villeneuve (FR)–Praratoud	Suppression	4,8
Combremont-lePetit (VD)–Forel-sur-Lucens (VD)	Suppression	1,1
Attalens–Granges	Suppression	2,5
Bouloz–Le Poyet	Suppression	6,3
Vaulruz–Sâles	Suppression	2,3
Fuyens–Massonnens	Suppression	1,6
Le Mouret–St. Silvestre	Suppression	1,5
St. Wolfgang–Düdingen	Suppression	2,3
<b>Total</b>		<b>+ 10</b>

## 5. Commentaire des dispositions finales

### 5.1. Introduction

Le projet de loi fusionnant la loi sur les routes et la loi sur les transports, celles-ci doivent être abrogées. Il peut en aller de même de la loi d'application du 14 février 1961 de la loi fédérale sur les routes nationales, qui est devenue obsolète au vu de la législation fédérale exhaustive en la matière.

Pour ce qui est des dispositions modificatrices, de manière générale, des adaptations terminologiques sont nécessaires dans un certain nombre de lois. Il s'agit notamment de renvoyer à la législation sur la mobilité au lieu de la législation sur les routes ainsi que de remplacer les mentions de routes par infrastructures (ou itinéraires) de mobilité.

Le terme de sentier (public) est supprimé du droit fribourgeois. En effet, le chemin, selon le sens qui lui est donné par le projet de loi, englobe cette réalité. Chemin public est remplacé par passage public, lorsqu'il a le sens d'itinéraire et non d'infrastructure.

Les modifications importantes sont commentées ci-après.

### 5.2. Loi du 21 août 2020 sur les agglomérations (LAgg; RSF 140.2)

L'article 4 de cette loi entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2021 est déplacé à l'article 113 du projet de loi parce que ce dernier est supposé regrouper toutes les règles relatives à la mobilité.

### 5.3. Loi du 10 février 2012 d'application du code civil suisse (LACC; RSF 210.1)

#### Art. 34 Immeubles sans maître (CCS 658, 664)

L'alinéa 1 réalise un changement important, qui est répercuté à l'article 4 LDP, en disposant que les biens sans maître deviennent propriétés des communes et non plus de l'Etat. Les communes, plus au fait des réalités locales, sont plus à même que l'Etat de s'occuper des biens sans maître et cette règle est largement majoritaire dans les cantons voisins. Ce problème se pose de manière récurrente en lien avec des routes privées qui sont abandonnées. Les alinéas 2 et 3 précisent la procédure. L'alinéa 4, inspiré du droit valaisan, vise à éviter aux communes d'avoir à répondre de défauts dont elles ne sont pas à l'origine.

### 5.4. Loi du 9 septembre 2014 sur la scolarité obligatoire (LS; RSF 411.0.1)

L'actuel article 17 LS, est complété par un alinéa 2a ainsi qu'un article 17a.

Le nouvel alinéa 2a à l'art. 17 LS instaure l'obligation des communes de prendre en compte la capacité des infrastructures existantes et à aménager dans le cadre de l'organisation des transports scolaires. Par «infrastructures» on entend les infrastructures de mobilité selon l'article 10 du projet de loi et plus particulièrement les infrastructures dédiées aux transports publics. Ces dernières doivent être dimensionnées d'une telle manière de pouvoir accueillir les élèves utilisant le transport scolaire.

#### Art. 17a Chemin de l'école

L'alinéa 1 concrétise l'exigence développée par la jurisprudence sur la base de l'article 18 Cst. (garantie du droit à un enseignement de base), selon laquelle le chemin de l'école ne doit pas constituer une entrave inacceptable à la fréquentation de l'école, par sa longueur ou sa dangerosité excessives. A contrario, s'il y a danger excessif, soit la commune prend des mesures constructives et organisationnelles, soit, à défaut, elle organise un transport scolaire gratuit (transport public, transport collectif ou indemnité aux parents selon le RLS). C'est ainsi qu'il faut le comprendre pour rendre l'école accessible et respecter le droit constitutionnel à un enseignement de base gratuit.

Pour ce faire, la documentation technique 2.262 du Bureau de prévention des accidents (bpa) distingue deux types de mesures, constructives ou organisationnelles.

Le terme «circulation piétonnière» est repris de l'article 14 al. 1 LS parce que l'évaluation du chemin d'école ne doit être basé sur la dangerosité pour les écoliers en particulier, mais sur celle pour les piétons en général.

### **5.5. Loi relative aux subventions pour les constructions d'écoles enfantines, primaires et du cycle d'orientation (RSF 414.4)**

L'article 8 al. 1 rend attentif à penser la mobilité scolaire déjà dans la planification des établissements scolaires et non à leur mise en service. L'alinéa 2 pour des raisons de proportionnalité, n'impose pas l'établissement d'un plan de mobilité scolaire dans tous les cas, mais seulement lorsque cela apparaît nécessaire. Un plan de mobilité scolaire permet de concevoir de manière globale les déplacements générés par les établissements scolaires et de proposer des solutions qui tiennent compte de l'ensemble des problèmes identifiés. Il est recommandé par le bpa et fait l'objet d'une popularité croissante. L'Etat peut conditionner son soutien financier à l'établissement d'un plan de mobilité s'il l'estime nécessaire.

### **5.6. Loi d'application du 12 novembre 1981 de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1)**

Les modifications de l'article 5 précisent les compétences de la DAEC en matière de circulation et signalisation routières, en exécution de la LCR Il dispose que cette dernière peut la déléguer, partiellement ou complètement, aux communes qui ont un service technique et en font la demande. Cette règle de délégation de compétence est reprise de la pratique. L'Etat garde une vue d'ensemble sur toutes les mesures de signalisation, en particulier les limitations de vitesse, prises sur le territoire fribourgeois indépendamment de la propriété. Sont ainsi limités les risques que soient prises des mesures inadéquates ou nuisant à la cohérence de la circulation, notamment par manque de compétence ou pression populaire.

Les modifications de l'article 7 précisent les compétences de la police en exécution de la LCR.

L'article 10b crée une base légale en droit cantonal pour l'arrêté du 24 août 1993 sur l'éducation routière à l'école (RSF 411.0.71).

### **5.7. Loi du 18 décembre 2009 sur les eaux (LCEaux; RSF 812.1)**

Les ouvrages pour la navigation concessionnée étant des infrastructures de mobilité, les dispositions y relatives sont déplacées dans le projet de loi. Ils sont intégrés dans les infrastructures dédiées au transport public et sont indiqués dans la liste exemplative de l'article 32 du projet de loi, sous la dénomination plus générale d'installations portuaires et de voies navigables. Les dispositions spécifiques, en particulier les réserves de l'article 37 al. 3 et 4 LCEaux sont reprises à l'article 92 du projet de loi. Les alinéas 1 et 2 de l'art. 37 LCEaux sont adaptés et repris à l'article 75 pour ce qui est de l'entretien. Pour le surplus, les règles de construction, de financement et d'entretien des infrastructures dédiées au transport public s'appliquent. Elles sont similaires aux règles supprimées dans la loi sur les eaux, notamment en ce qu'elles prévoient l'application du critère de l'intérêt à la répartition des coûts entre plusieurs parties intéressées.

### **5.8. Loi du 30 mai 1990 sur les améliorations foncières (LAF; RSF 917.1)**

Le nouvel alinéa 4 de l'art. 18a LAF est le pendant de l'article 2 al. 3 du projet de loi et vise à clarifier la limite entre les champs d'application respectifs de ces deux lois.

Les modifications des articles 95, 96 et 157 LAF visent à adapter la définition du statut des chemins d'amélioration foncière après le remaniement parcellaire aux nouvelles réalités du projet de loi, qui a notamment supprimé la décision d'affectation ou de désaffectation à l'usage commun. Elles n'enlèvent aucune compétence aux syndicats et aux communes.

### **5.9. Loi du 2 mars 1999 sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (LFCN; RSF 921.1)**

Les itinéraires spécialement réservés au sens de l'article 30 LFCN autorisés par le Service des forêts et de la nature sur la base de l'article 31 LFCN sont des itinéraires officiels de loisirs au sens du projet et devront donc être intégrés dans le plan des réseaux d'itinéraires officiels de loisirs (randonnée équestre). De même, les chemins de mobilité douce qu'ils empruntent sont soumis aux règles du projet.

### **5.10. Loi du 6 novembre 1986 sur les réclames (LRec; RSF 941.2)**

Il a d'abord été envisagé d'intégrer dans le projet de loi les règles régissant les réclames routières, mais il est apparu qu'il était nécessaire pour ce faire de commencer par une révision de la loi sur les réclames, ce qui sortait du cadre du projet de loi. En attendant, il est néanmoins profité de l'occasion pour

proposer une simplification de la procédure applicable à toutes les réclames dont la création nécessite un permis de construire.

### **5.11. Loi du 13 octobre 2005 sur le tourisme (LT; RSF 951.1)**

La décision de réunir l'ensemble des règles sur la mobilité dans une seule et même loi implique de transférer de la loi sur le tourisme les règles sur les chemins de randonnée et le cyclotourisme. Une exception est faite pour la promotion des chemins de randonnées qui à sa place dans la loi sur le tourisme. La compétence et le financement de cette tâche restent également réglés dans la loi sur le tourisme. Il convient de relever qu'une révision totale de la loi est actuellement en cours et qu'une coordination a eu lieu.

### **5.12. Référendum et entrée en vigueur**

Conformément à l'article 149 LGC, les actes du Grand Conseil comportent une clause finale qui mentionne expressément s'ils sont soumis ou non au référendum et, le cas échéant, le ou les types de référendum concernés.

Il s'agit, en vertu de l'article 46 Cst. FR, du référendum législatif facultatif.

Selon l'article 45 al. 1 let. b Cst. FR, les actes du Grand Conseil qui entraînent une dépense nette nouvelle d'un montant évalué à au moins 1% du total des dépenses des derniers comptes arrêtés par le Grand Conseil sont soumis au référendum financier obligatoire. Selon l'article 46 al. 1 let. b Cst. FR, les actes sont soumis au référendum financier facultatif lorsqu'ils entraînent une dépense nette nouvelle supérieure à 1/4% du total des dépenses des derniers comptes arrêtés par le Grand Conseil. Selon l'ordonnance du 15 juin 2021 précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat (RSF 612.21), 1% des dépenses des derniers comptes de l'Etat correspond à 40 705 699 francs et 1/4% à 10 176 425 francs.

D'après l'article 25 LFE, les dépenses soumises au référendum financier selon les articles 45 et 46 Cst. peuvent être uniques ou périodiques. Dans ce second cas, le montant déterminant correspond au total des dépenses estimées pour les cinq premières années d'application de la loi (art. 25 al. 2 LFE).

Il ressort de l'examen, au chapitre 6 ci-dessous, des effets financiers du projet de loi que les dépenses supplémentaires à la charge de l'Etat sont d'environ 5 millions de francs par an. Certaines des dépenses ont la forme d'une dépense unique. Ces dernières ont été étalées sur une période de 20 ans, respectivement 8 ans, afin de permettre une comparaison globale des dépenses. Or, pour le calcul des dépenses nettes nouvelles entraînant un référendum financier, les deux types de dépenses (uniques et périodiques) sont à distinguer. Il s'agit dès lors des dépenses périodiques suivantes: la participation aux objets à caractère édilitaire d'intérêt cantonal (art. 167 al. 2;

500 000 francs), la participation aux aménagements de traversée de localité (art. 167 al. 4, 500 000 francs), l'actualisation du plan du réseau des routes cantonales (art. 174, 500 000 francs), le subventionnement de projets liés à la mobilité écologique et partagée (art. 163; 100 000 francs) et des projets innovants (art. 164 al. 2; 100 000 francs), le financement d'études en vue de la construction ou du réaménagement d'infrastructures ferroviaires pas financées par la Confédération (art. 176 al. 1 let. a, 200 000 francs), l'élargissement du cadre des lignes d'essais (art. 185, 50 000 francs), l'aide aux investissements pour des projets pilotes (art. 188 al. 1 let. d; 50 000 francs) et des mesures liées au développement de la digitalisation (art. 188 al. 1 let. f, 100 000 francs). La description de chaque dépense figure aux chapitres 6.1.1 et 6.1.2 ci-dessous. Le total des dépenses périodiques s'élève à 2 100 000 francs. Sur les cinq années d'application de la loi, elles s'élèvent à 10 500 000 francs.

Sont des dépenses uniques: le financement des voies cyclables cantonales (art. 171, 7 000 000 francs), le financement des infrastructures de transports publics faisant partie intégrante de la route (art. 174, 32 000 000 francs) et la suppression de la participation des entreprises de transports publics (1 300 000 francs). Le total des dépenses uniques s'élève à 40 300 000 francs.

Par conséquent, les dépenses brutes nouvelles résultant du projet de loi s'élèvent à 50 800 000 francs.

Or, le projet de loi aménage également des recettes à l'Etat (cf. chapitre 6.1.3 ci-dessous). La participation des communes à la part cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) est augmentée de 13,78% à 50%, ce qui a pour conséquence une augmentation des recettes de l'Etat de 5 914 150 francs. De plus, la participation des communes à la part cantonale au trafic régional de voyageurs est augmentée de 45% à 50%, ce qui correspond à une augmentation des recettes de l'Etat de 2 197 600 francs. S'agissant également de montants annuels, il convient de les calculer sur cinq ans par analogie aux dépenses périodiques. La recette s'élève dès lors à un montant total de 40 558 750 francs.

S'agissant d'une recette découlant de la même loi que les dépenses supplémentaires et d'un lien matériel étroit entre les deux, il convient de la déduire des dépenses brutes nouvelles d'obtenir le montant de la dépense nette nouvelle au sens des art. 45 et 56 Cst. FR. Par conséquent, la dépense nette nouvelle résultant du projet de loi se monte à 10 241 250 francs. Partant, le projet de loi est soumis au référendum financier facultatif.

Avec les conséquences financières de la loi telle qu'elle est transmise au Grand Conseil par le présent message, le projet de loi n'est pas soumis au référendum obligatoire. Ce dernier interviendrait toutefois si le Grand Conseil devait réduire les compensations financières pour les coûts supplémentaires, ce qui entraînerait une adaptation idoine de la clause référendaire dans le projet de loi.

## 6. Conséquences

### 6.1. Effets sur la répartition des tâches Etat-Communes et incidences financières

Dans l'examen des effets financiers du projet sur la répartition des tâches Etat-communes et des conséquences financières générales, il convient de distinguer trois éléments:

- > **Les modifications des responsabilités en matière de financement des tâches publiques** (chapitre 6.1.1 ci-dessous). Certaines tâches actuellement financées par les communes, seules ou conjointement avec l'Etat, seront à l'avenir financées par l'Etat, ou à un taux de répartition différent. Il s'agit, par exemple, de la participation de l'Etat aux frais des objets à caractère édilitaire devenus indispensables pour la route cantonale (art. 167 al. 2), qui ne seront, dans ce cas, plus entièrement, à la charge des communes. Les modalités de cette participation de l'Etat, notamment son taux, sont définies par le règlement d'exécution.
- > **Des coûts supplémentaires engendrés par le projet du fait de prestations nouvelles ou du fait de remplir une tâche publique de façon nouvelle** (chapitre 6.1.2 ci-dessous). Il s'agit là de nouvelles dépenses au sens de l'article 23 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat (LFE; RSF 610.1), parmi lesquelles on peut citer, par exemple, **l'élargissement du cadre des lignes ou prestations d'essai** (art. 185).
- > **La compensation des conséquences financières du projet au moyen de nouvelles recettes** (chapitre 6.1.3 ci-dessous). Quatre options avaient été proposées dans le cadre de la consultation publique, certaines d'entre elles permettant de compenser les conséquences financières de l'Etat et d'autres de rétablir également un équilibre financier entre l'Etat et les communes. Au vu des retours suite à la consultation, il a été décidé de modifier le taux de participation des communes au fond d'infrastructure fédéral et au trafic régional des voyageurs (cf. section 6.3 de la loi).

#### 6.1.1. Modification des tâches entre Etat et communes

Les modifications proposées s'agissant de certaines tâches et de leur financement entraînent des charges supplémentaires pour l'Etat, qui correspondent à des charges en moins pour les communes. Il s'agit des modifications suivantes.

- > **Participation aux objets à caractère édilitaires indispensables.** Selon l'article 167 al. 2, l'Etat participera désormais aux frais des objets à caractère édilitaire qu'il exige pour la route cantonale, en application du principe «qui commande, paie». Du moment où un objet est jugé comme étant nécessaire pour le bon fonctionnement de la route cantonale en raison de l'évolution du trafic, il perd en principe son caractère local. La participation de l'Etat

portera sur la construction et le réaménagement ainsi que l'entretien constructif (art. 70 al. 2).

- > **Participation aux mesures de modération de trafic ou de vitesse** au prorata du trafic de transit: Selon l'article 167 al. 4, l'Etat participe aux mesures de modération de trafic ou de vitesse en traversée de localité (projets VAL-TRALOC), selon le trafic de transit, parce que ce dernier, lorsqu'il est suprarégional et régional, relève de son niveau de compétence. Les modalités de calcul du trafic de transit ainsi que de la participation seront fixées dans le règlement d'exécution.
- > **Financement des voies cyclables cantonales:** Selon les articles 171 al. 1 et 172, l'Etat est désormais en charge, en principe, de la construction et du réaménagement ainsi que du financement des voies cyclables cantonales et des voies cyclables cantonales mixtes hors localité. Il s'agit d'une modification des tâches, dans la mesure où l'Etat ne finance plus uniquement les voies cyclables sur et le long des routes cantonales (art. 46 LR) ainsi que les pistes cyclables non adjacentes à la route cantonale en tant qu'itinéraires alternatifs à cette dernière (art. 54a al. 2 LR), mais toutes les voies cyclables qualifiées de cantonales par le plan cantonal du réseau des voies cyclables, indépendamment de leur statut de propriété. Les coûts de réalisation du plan sectoriel vélo actuel sur sa durée de vie de vingt ans sont estimés grossièrement à 157 millions de francs. La part des voies cyclables à réaliser qui se situent actuellement sur des tronçons de routes communales et qui deviendront désormais des voies cyclables cantonales s'élève à 7 millions de francs (ne comprend pas les éléments d'infrastructures d'ores et déjà financés par le décret du 25 juin 2021 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la participation financière à l'aménagement de la TransAgglo et de la Voie Verte). Il s'agit de coûts uniques. Or, si l'on étale ces coûts sur une période de réalisation 20 ans afin de permettre une comparaison des incidences financières globales pour l'Etat et les communes et en prenant en compte que d'autres voies cyclables cantonales, ne figurant pas encore dans la planification, seront réalisées dans le futur, les coûts annuels se montent à 350 000 francs par année.
- > **Financement d'infrastructures dédiées aux transports publics faisant partie intégrante de la route:** Selon l'article 174, l'Etat, en tant que commanditaire d'offres de transports publics, est désormais en charge, en principe, de la construction et du réaménagement ainsi que du financement des arrêts et voies de bus faisant partie intégrante de la route. L'Etat est considéré comme commanditaire lorsqu'il co-commande l'offre avec la Confédération ou une autre collectivité publique. Environ 717 arrêts de bus se situent sur routes communales. La mise en conformité d'une partie de ces arrêts de bus aux exigences de la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées est estimée à 26 millions. Il s'agit de coûts

uniques. Or, si l'on étale ces coûts sur une période de réalisation de 20 ans, afin de permettre une comparaison des incidences financières globales pour l'Etat et les communes, les coûts annuels se montent à 1 300 000 francs par année.

Concernant les voies de bus, un montant de 6 millions peut être articulé pour le plan d'agglomération de deuxième génération de l'agglomération de Fribourg. Il s'agit de coûts uniques. Or, si l'on étale ces coûts sur une période de réalisation de huit ans afin de permettre une comparaison des incidences financières globales pour l'Etat et les communes et en prenant en compte que d'autres voies de bus seront réalisées au-delà des huit ans, les coûts annuels se montent à 750 000 francs par an.

- > **Actualisation du plan du réseau des routes cantonales:** Selon l'article 205, l'actualisation du plan du réseau des routes cantonales, afin de le rendre conforme aux critères définis par la nouvelle loi a pour conséquence de classer 10 km de routes supplémentaires en routes cantonales. Ce n'est pas une modification des tâches à proprement parler, puisqu'il s'agit d'une actualisation, mais il convient tout de même de relever les coûts supplémentaires induits pour l'Etat. Les coûts d'entretien d'un kilomètre de route cantonale s'élevant à 50 000 francs, le total est de 500 000 francs pour 10 km.

Globalement, la modification des tâches a les incidences suivantes pour l'Etat et les communes:

#### Modifications du financement des charges

Article n°	Objet	Incidences financières pour l'Etat	Incidences financières pour les communes
167 al. 2	Objet à caractère édilitaire d'intérêt cantonal	+ 500 000	- 500 000
167 al. 4	Mesures de modération de trafic	+ 500 000	- 500 000
171	Voies cyclables cantonales	+ 350 000	- 350 000
174	Infrastructures de transport public faisant partie intégrante de la route	+ 2 050 000	- 2 050 000
205	Actualisation du plan du réseau des routes cantonales	500 000	- 500 000
<b>Total</b>		<b>+ 3 900 000</b>	<b>- 3 900 000</b>

### 6.1.2. Nouvelles dépenses

La nouvelle loi introduit de nouvelles bases légales de subventionnement par l'Etat de divers projets et mesures s'inscrivant dans les objectifs de la loi. Ce sont des bases légales, pour une grande partie potestatives, qui dépendent de la volonté et des contraintes budgétaires de l'Etat, mais qui pourraient engendrer néanmoins des coûts supplémentaires. Il s'agit des aides financières suivantes.

- > **Mobilité écologique et partagée:** Selon l'article 163, l'Etat peut encourager la mobilité écologique et partagée, objectif principal de la nouvelle loi, en soutenant les énergies les moins nuisibles envers l'environnement, et la mobilité partagée. Selon une estimation annuelle, ce montant pourrait s'élever à environ 100 000 francs;
- > **Innovation dans la mobilité:** Selon l'article 164, l'Etat peut soutenir l'innovation dans la mobilité. Il peut s'agir notamment d'améliorer l'utilisation des matières premières, le recyclage ou de développer l'économie circulaire et les modes de transports autonomes. Selon une estimation annuelle, ce montant pourrait s'élever à environ 100 000 francs. Selon l'article 176 let. a, l'Etat peut participer à des études en vue de la construction ou au réaménagement d'infrastructures ferroviaires qui ne sont pas financées par des prestations fédérales versées en vertu de la loi fédérale sur les chemins de fer, telles

que les infrastructures servant au trafic local. La dépense annuelle est estimée à 200 000 francs.

- > **Trafic de voyageurs d'intérêt cantonal:** Selon l'article 151, l'Etat peut commander, à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, des lignes de trafic local en site propre par exemple des trams. En application de l'article 183 al. 2, le financement se fait à 50% par l'Etat et 50% des communes. Par manque de projet concret actuel dans le canton, aucun montant de participation aux lignes de trafic local en site propre ne peut être articulé.
- > **Elargissement du cadre des lignes ou prestations d'essai:** Selon l'article 185, l'Etat peut accorder aux entreprises de transport une contribution financière d'un taux maximal de 30% à la couverture de lignes d'essai sur une durée de quatre ans (contre trois ans à l'art. 40 LTr). Le montant annuel pour l'élargissement de ce cadre est estimé à 50 000 francs.
- > **Projets pilotes:** En vertu de l'article 188 al. let. d, l'Etat peut accorder aux entreprises de transport une contribution financière aux projets pilotes dans le domaine des transports publics. Le montant annuel est estimé à 50 000 francs.
- > **Mesures liées au développement de la digitalisation:** Selon l'article 188 al. 1 let. f, l'Etat peut accorder aux entreprises de transport une aide aux investissements pour des

mesures liées au développement de la digitalisation. Le montant annuel est estimé à 100 000 francs.

- > **Participation des entreprises de transports publics à la construction d'arrêts de bus:** En vertu de l'article 55 al. 2 LR et de l'article 42 RELR les entreprises de transports publics participent à 20% des coûts d'aménagement des arrêts de bus le long des routes cantonales. Cette disposition jugée obsolète n'a pas été reprise dans le projet de loi. Lors de la consultation, il avait été proposé l'option d'introduire une taxe annuelle perçue auprès des entreprises de transports publics pour la desserte des arrêts de bus. Les retours de consultation se sont majoritairement prononcés contre cette option. Le montant estimé sur la base du décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour la mise en conformité des arrêts de bus situés en bordure de routes cantonales avec la loi fédérale sur l'égalité pour les handicapés se monte à 1.3 million. Il s'agit de coûts uniques. Or, si l'on étale ce montant sur une période de 20 ans afin de permettre une vue d'ensemble uniforme des nouvelles dépenses et au vu des futurs assainissements d'entretien courant, les coûts annuels se montent à 65 000 francs par an

Globalement, les nouvelles dépenses à la charge de l'Etat sont les suivantes:

#### Nouvelles dépenses

Article n°	Objet	Estimation annuelle
163	Mobilité écologique et partagée	100 000
164	Innovation dans le domaine de la mobilité	100 000
176 let. a	Etudes en vue de la construction ou le réaménagement d'infrastructures ferroviaires pas financées par la Confédération	200 000
151 al. 2	Lignes de trafic local en site propre	-
185	Elargissement du cadre des lignes d'essai	50 000
188 al. 1 let. d	Aide aux investissements pour des projets pilotes	50 000
188 al. 1 let. f	Aide aux investissements pour des mesures liées au développement de la digitalisation	100 000
-	Suppression de la participation des entreprises de transports publics	65 000
<b>Total</b>		<b>665 000</b>

### 6.1.3. Compensation financière

Le projet a pour conséquence une charge supplémentaire annuelle pour l'Etat d'environ 5 millions de francs. Les communes quant à elles sont déchargées d'un montant annuel d'environ 4 millions,

Plusieurs options de compensation ont été évaluées et mises en consultation afin de compenser les conséquences financières pour l'Etat et, pour certaines d'entre elles, afin de rétablir un équilibre financier entre l'Etat et les communes conformément à l'un des buts du projet (art. 1 al. 2 let f: assurer une répartition équilibrée et efficace des coûts entre l'Etat et les communes). Il s'agissait des options suivantes:

- > La première option concernait une recette supplémentaire sous forme d'une taxe d'utilisation prélevée auprès des entreprises de transport pour la desserte d'un arrêt de bus. Cette option a été rejetée par la majorité des intéressés consultés et n'a pas conséquent pas été retenue.
- > Pour la deuxième option, une recette fiscale supplémentaire sous forme de plafonnement des déductions fiscales pour les déplacements professionnels à 3000 francs, comme cela existe pour l'impôt fédéral direct, le retour de consultation était mitigé. Notamment le COPIL a émis des réserves au vu du fait qu'un plafonnement à 15 000 francs avait été récemment refusé par le Grand Conseil ((2017-GC-177 Morand Jacques et Steiert Thierry – Modification de la loi sur les impôts cantonaux directs (LICD) – Plafonnement des déductions pour frais de déplacement (art. 27)). Cette option n'a par conséquent également pas été retenue.
- > La troisième option portait sur une recette supplémentaire sous forme de taxation des parkings de grands générateurs de trafic (par ex. centres commerciaux). Les retours de consultation étaient plutôt favorables à cette option. Cette option n'a pas été retenue au vu de de la période difficile lié à la crise sanitaire pour certains secteurs économiques..
- > La quatrième option concernait l'intégration du projet dans le premier paquet du projet de désenchevêtrement des tâches Etat/communes (DETTEC). Cette option a suscité beaucoup de remarques concernant la concordance des agendas des deux projets et le risque que l'un retard l'autre. Cette option n'a par conséquent pas été suivie.

Au vu du retour de consultation sur ces options, une nouvelle option a été choisie afin de rééquilibrer les conséquences importantes de la modification de la répartition des tâches entre l'Etat et les communes, respectivement les tâches reprises par l'Etat. D'une part, le taux de participation des communes à la contribution cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire (FIF) est augmenté de 13,78% à 50% (art. 175 al. 2) et d'autre part, l'augmentation de la participation des communes à la part cantonale au trafic régional des voyageurs de 45% à 50% (art. 183 al. 2).

La part cantonale annuelle au FIF était de 16 328 410 francs en 2020. Avec la répartition selon l'actuel art. 37a al. 1 LTr, la part de l'Etat était de 14 078 355 francs (86,22%) et celle des communes de 2 250 055 francs (13,78%). Une modification de taux en mettant la moitié de la part cantonale à la charge de la commune, aurait pour conséquence une augmentation de

la participation communale de 5 914 150 francs et réduirait par conséquent la charge de l'Etat de 5 914 150 francs. A noter que le montant provisoire pour 2022 est de 17.5 millions de francs.

La part cantonale annuelle au trafic régional des voyageurs s'élève, selon le budget 2021, à 43 952 000 francs (arrondi). Avec la répartition selon l'actuel art. 41a al. 1 LTr, la part de l'Etat est de 24 173 600 francs (55%) et celle des communes de 19 778 400 francs (45%). Une augmentation du taux de la commune à 50% aurait pour conséquence une augmentation de la participation communale de 2 197 600 francs et réduirait par conséquent la charge de l'Etat de 2 197 600 francs.

Cette augmentation des deux taux se justifie d'une part en raison des divers tâches reprises par l'Etat dans une approche de réseau de mobilité complet et cohérent et qui sont désormais à la charge de l'Etat. D'autre part les prestations découlant du FIF ainsi que les offres en transport public de voyageurs bénéficient tant à l'Etat qu'aux communes. Il convient donc d'y faire participer toutes les collectivités publiques de manière égale. Grâce à cette adaptation, le présent projet se soldera par une opération «neutre» au niveau financier.

## **6.2. Incidences sur le personnel de l'Etat**

Le projet de loi ne devrait avoir qu'une incidence limitée sur les effectifs du personnel. Le projet de loi attribue cinq nouvelles tâches à l'Etat: la construction et l'entretien constructif d'objets à caractère édilitaire devenus indispensables suite à l'évolution du trafic de la route cantonale (art. 167 al. 2), la planification, l'aménagement et l'entretien des voies cyclables cantonales (art. 171), l'entretien des 10 km de routes cantonales supplémentaires consécutifs à la modification du réseau routier cantonal (art. 205) ainsi que la planification des infrastructures de transport public faisant partie d'une route (art. 174). L'autorisation et la surveillance des services de transport de personnes en taxi ou en limousine seront quant à elles couvertes au moyen d'émoluments (art. 202). Dans les autres cas, ce sont des tâches déjà existantes qui sont étendues. Il est dès lors difficile d'estimer leur influence sur les besoins en personnel.

## **6.3. Effets sur le développement durable**

Le projet de loi a fait l'objet d'une évaluation à l'aune du développement durable. De nombreux critères ont été évalués, et il a été estimé que le projet de loi aurait un effet positif sur le développement durable, dans ses aspects économiques, environnementaux et sociaux. La nécessité de trouver un bon équilibre entre un réseau d'infrastructures de mobilité couvrant les besoins, mais ne suscitant pas un développement effréné et l'importance sociale des espaces publics ont été notamment relevées. Plusieurs améliorations ont été proposées à cette occasion et dans le cadre de la consultation afin

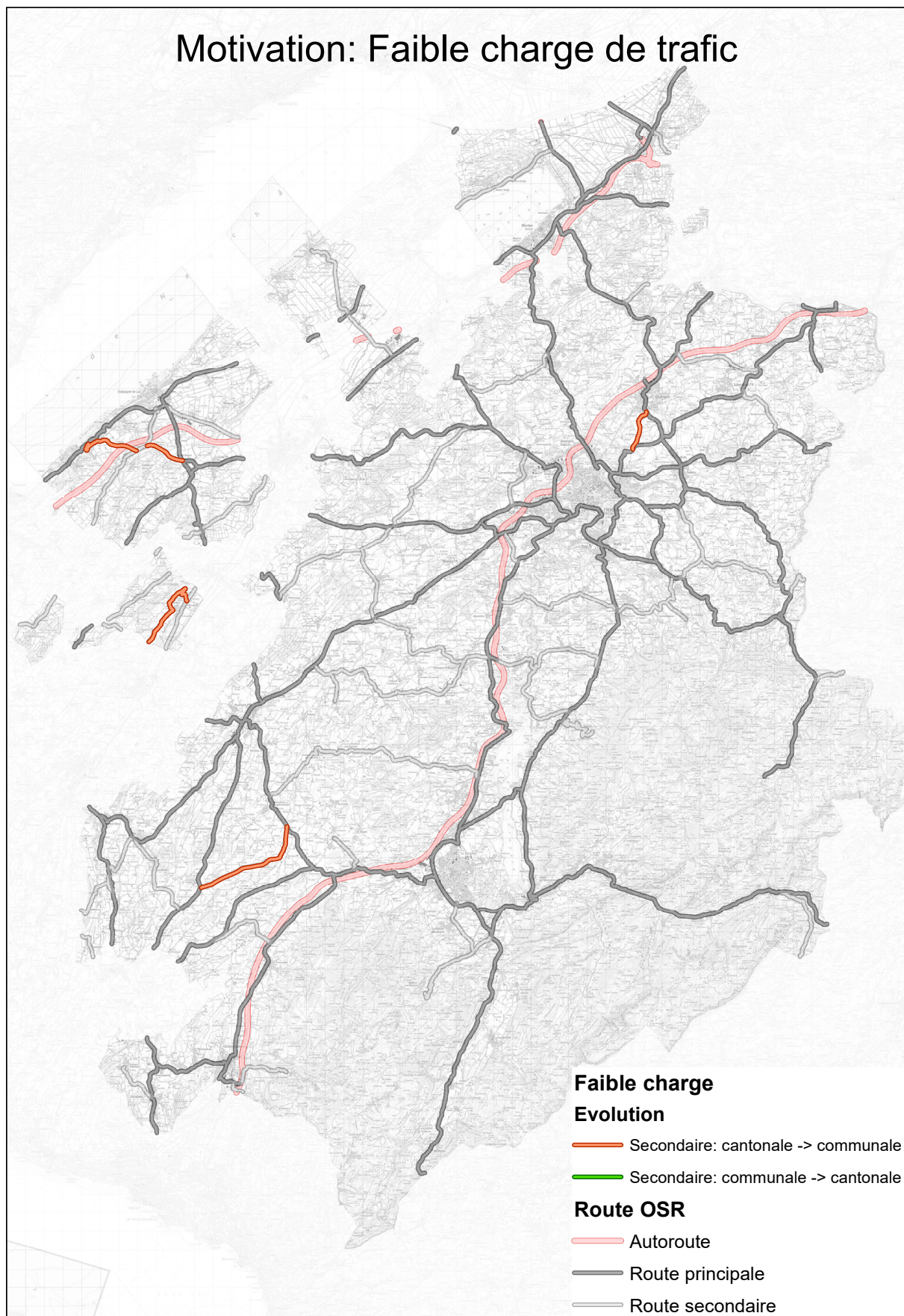
de mieux concrétiser le principal objectif de la loi, soit la réalisation d'une mobilité plus durable, et ont été intégrées dans le projet de loi (ou le seront dans le règlement d'exécution) ou dans le message lorsqu'elles ne pouvaient pas être formulées en termes légistiques. On peut notamment citer: le recours à des techniques de construction énergétiquement efficaces, l'emploi de matériaux recyclés, l'encouragement à la mobilité partagée, une meilleure accessibilité, la prise en compte de l'évolution des scénarios climatiques ainsi qu'une meilleure attention portée à la biodiversité.

## **6.4. Conformité au droit fédéral et à la Constitution cantonale, et euro-compatibilité**

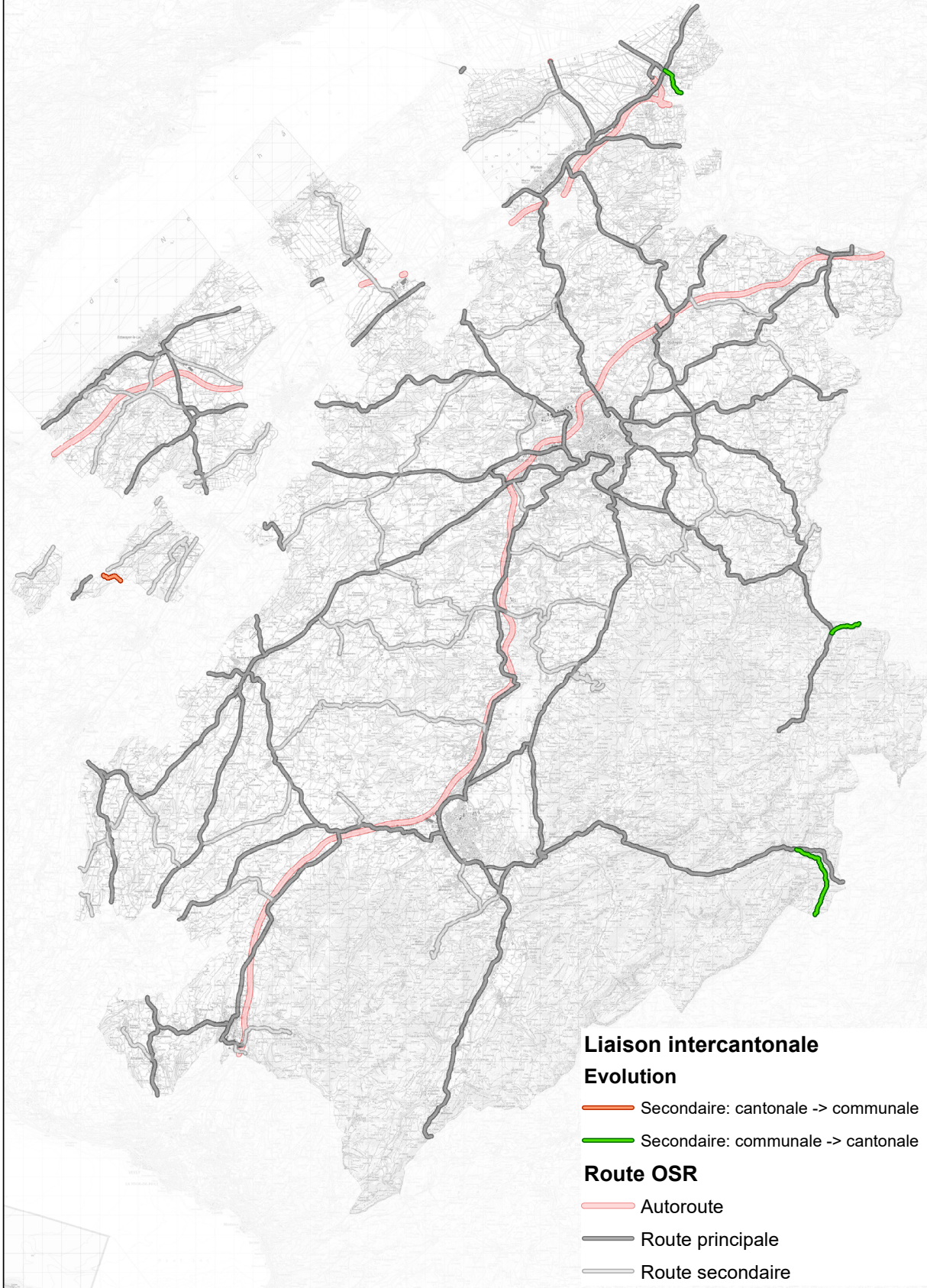
Le projet de loi est conforme au droit fédéral et à la Constitution cantonale ainsi que compatible avec le droit européen.



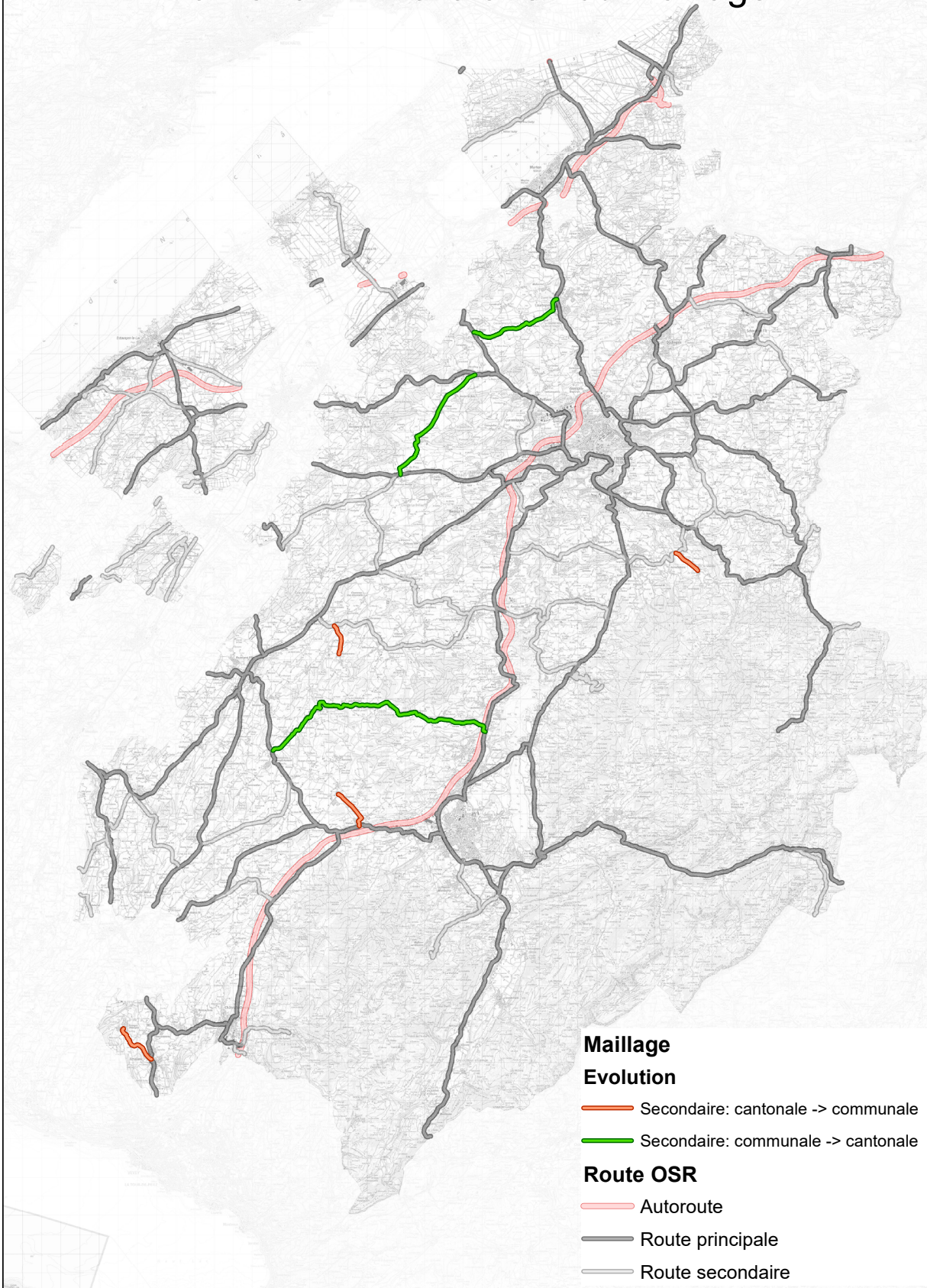
## Motivation: Faible charge de trafic



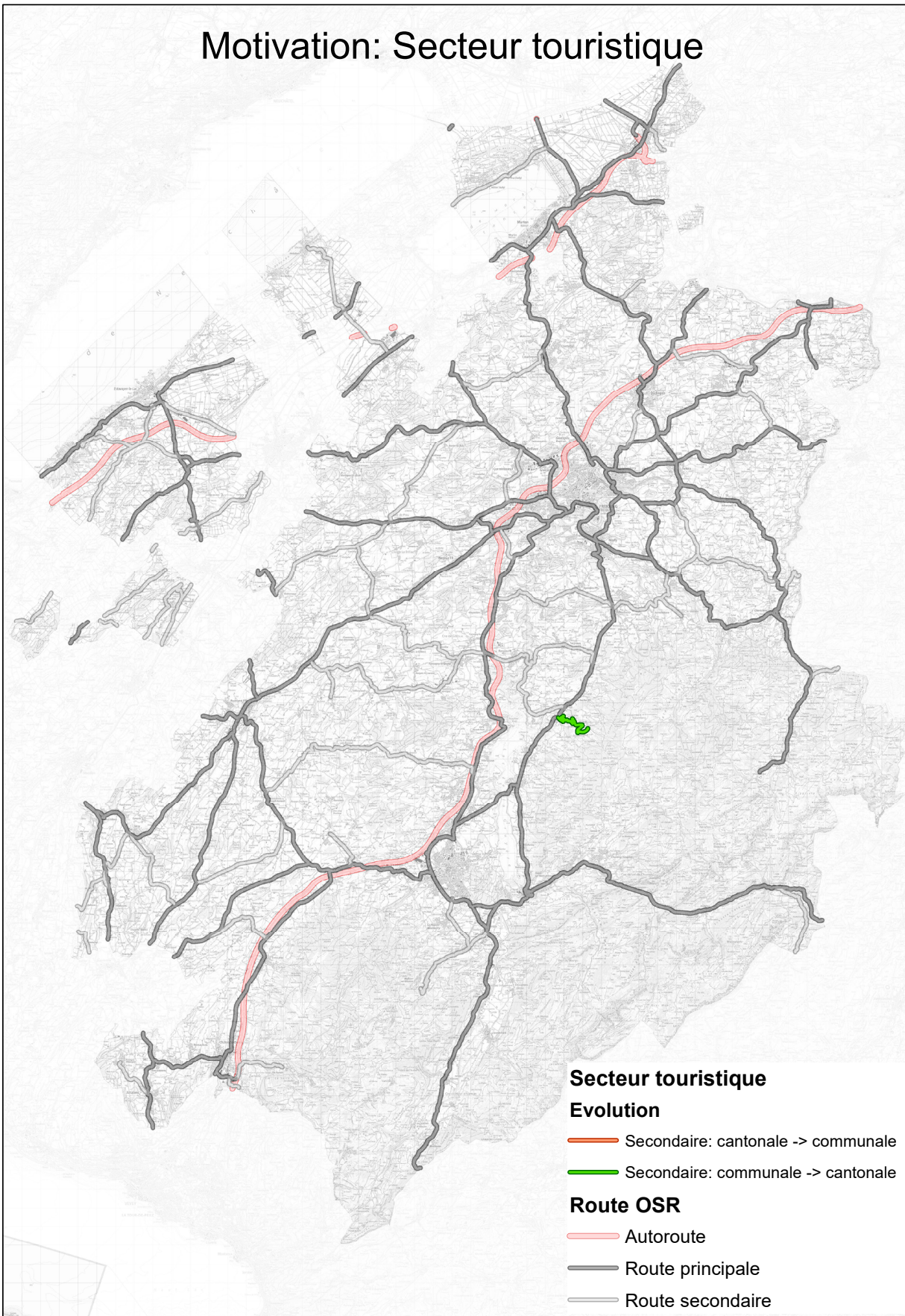
## Motivation: Liaison intercantonale



## Motivation: Amélioration du maillage



## Motivation: Secteur touristique





## Botschaft 2021-DAEC-126

17. August 2021

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Entwurf des Mobilitätsgesetzes

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

Es liegt im öffentlichen Interesse, sich auf dem Kantonsgebiet bewegen zu können, sowohl aus wirtschaftlicher Sicht (Pendlerinnen- und Pendler-, Waren- und Dienstleistungsverkehr) als auch aus gesellschaftlicher Sicht, da die Bewohnerinnen und Bewohner ein erhöhtes Mobilitätsbedürfnis verspüren, um miteinander und mit ihrer Umwelt zu interagieren. Es liegt

in der Verantwortung des Staates, diesen Bedarf zu decken, indem er die notwendige Infrastruktur (Strassen, Wege und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs) bereitstellt und unterhält, die Mobilitätsformen koordiniert und eine effiziente, für möglichst viele Menschen zugängliche Organisation der verschiedenen Verkehrsformen entwickelt, unter Berücksichtigung der von Bund und Kanton gesetzten Klimaziele, die eine Stärkung der Modalanteile des öffentlichen Verkehrs und der sanften Mobilität (durch Anreizmassnahmen oder tarifliche Massnahmen) implizieren. In einer so schnelllebigen Welt sind die Herausforderungen der Mobilität sowohl sehr wichtig als auch vielfältig und erfordern einen vorausschauenden ganzheitlichen Ansatz, der die sich ändernden Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und Innovationen wie Fahrzeugautomatisierung und Digitalisierung berücksichtigt. Um auf all dies die richtigen Antworten geben zu können, sind die richtigen Mittel bereitzustellen.

<b>1. Notwendigkeit einer Reform des Rechts über die Mobilität</b>	<b>54</b>
<b>2. Ursprünge des Gesetzesentwurfs und parlamentarische Vorstösse</b>	<b>54</b>
2.1. Die Arbeitsgruppen	54
2.2. Die parlamentarischen Vorstösse	55
2.3. Vernehmlassung	57
<b>3. Die wichtigsten Neuerungen des Gesetzesentwurfs</b>	<b>58</b>
3.1. Neue Ziele	58
3.2. Nachhaltige Mobilität	59
3.3. Sanfte Mobilität	59
3.4. Innovation	60
3.5. Umfassendes Mobilitätssystem	60
3.6. Vereinfachung und Klarstellung	60
3.7. Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen	60
3.8. Finanzierung	61
3.9. Andere wesentliche Änderungen	61
<b>4. Kommentar zu den Artikeln</b>	<b>61</b>
<b>5. Kommentare zu den Schlussbestimmungen</b>	<b>96</b>
<b>6. Konsequenzen</b>	<b>99</b>
6.1. Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden und finanzielle Auswirkungen	99
6.2. Auswirkungen auf das Staatspersonal	102

6.3. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung	102
6.4. Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung	102

## 1. Notwendigkeit einer Reform des Rechts über die Mobilität

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Ursprünge des Gesetzentwurfs und parlamentarische Vorstösse

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

### 2.1. Die Arbeitsgruppen

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

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

2. Juni 2021 zum Gesetzesentwurf konsultiert. Er setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

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

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

## **2.2. Die parlamentarischen Vorstösse**

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

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

#### **2.2.1.1. Zusammenfassung des Postulats**

In einem am 23. Mai 2019 eingereichten und vom Grossen Rat am 25. Juni 2020 angenommenen Postulat halten die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti fest, dass die

Mobilität eine der Hauptursachen für Treibhausgasemissionen (THG) darstellt und dass der Kanton Freiburg mit einem im interkantonalen Vergleich rekordhohen Motorisierungsgrad und einem unterdurchschnittlichen Anteil des öffentlichen Verkehrs zu diesem Problem beitrage.

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

#### **2.2.1.2. Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats**

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

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

### **2.2.1.3. Folgen daraus für den Gesetzesentwurf**

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

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

### **2.2.2.1. Zusammenfassung der Motion**

Mit der am 21. März 2018 eingereichten und begründeten Motion, die vom Grossen Rat am 14. Dezember 2018 angenommen wurde, fordern die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti zusammen mit 29 Mitunterzeichnenden ein kantonales Einführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über die Fuss- und Wanderwege (FWG; SR 704). Sie präzisieren, dass diese Bestimmungen im Rahmen eines künftigen Mobilitätsgesetzes aufgeführt sein können.

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

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

### **2.2.2.2. Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats**

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

Er schliesst daraus, dass die Überlegungen zur Umsetzung dieser Motion im Rahmen der Entwicklung des neuen Mobi-

litätsgesetzes in dieses einfließen sollen. Die Ausführungsbestimmungen können darin in Form eines Kapitels oder Abschnitts aufgenommen werden oder, falls erforderlich, Gegenstand eines spezifischen Ausführungsgesetzes sein. In diesem Rahmen werden auch Überlegungen zur Fahrradmobilität angestellt.

### **2.2.2.3. Folgen daraus für den Gesetzesentwurf**

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

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

### **2.2.3.1. Zusammenfassung der Motion**

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

### **2.2.3.2. Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats**

Der Staatsrat anerkennt das Bedürfnis einer (Total-)Revision des Strassengesetzes sowie auch des Verkehrsgesetzes. Die Mobilität muss gesamtheitlich angegangen werden. Er nimmt den Wunsch der Motionärinnen und Motionäre, die eine Prüfung der Möglichkeit zur Ausarbeitung eines (einzigen) Mobilitätsgesetzes als Ersatz für die Strassen- und Verkehrsgesetzgebung verlangt, befürwortend auf.

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

### **2.2.4.1. Zusammenfassung der Motion**

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



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

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

#### 2.2.4.2. Zusammenfassung der Antwort des Staatsrats

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

#### 2.2.4.3. Folgen daraus für den Gesetzesentwurf

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

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

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

#### 2.2.5. Parlamentarische Anfragen

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

- > Anfrage 2019-CE-37 – Sudan Stéphane – Elektromobilität im Kanton Freiburg;

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

### 2.3. Vernehmlassung

#### 2.3.1. Ablauf und Beteiligung

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

#### 2.3.2. Ergebnisse

##### 2.3.2.1. Bewertung

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

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

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

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

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

In Bezug auf die Zuständigkeiten sind die Meinungen geteilt, auch unter den Gemeinden. Manche betrachten es als gut,

dass der Kanton viele Aufgaben übernimmt und wünschen sich, dass er noch mehr übernimmt, vor allem, weil er eine bessere Gesamtsicht hat, was der Effektivität und der Gerechtigkeit zuträglicher ist. Anderen geht es darum, mehr Kompetenzen für die Gemeinden zu erhalten, die näher an den lokalen Realitäten sind, oder zumindest ihre Beteiligung an den Entscheidungen des Staates zu garantieren, insbesondere im Bereich der Planung. So wurden in der Vernehmlassung zu zwei Punkten zwei Varianten vorgeschlagen, die eine sieht eine kantonale, die andere eine kommunale Zuständigkeit vor (teilweise für einen der Punkte). Dies betrifft die Zuständigkeit für die Erteilung von Bewilligungen für die Beförderung von Personen mit Taxis und Limousinen mit Fahrerinnen oder Fahrern (Art. 193 des Vorentwurfs) und die Zuständigkeit für den Verkehr und dessen Signalisierung (Art. 5 AGSVG). Es gab eine breite Unterstützung für die Option der kantonalen Zuständigkeit.

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

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

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

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

Bedenken hinsichtlich der Koordination der beiden Projekte geäussert, insbesondere in Bezug auf den Zeitplan.

### **2.3.2.2. Die wichtigsten Änderungen aufgrund der Vernehmlassung des Vorentwurfs**

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

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

Bestimmte Regeln wurden präzisiert, namentlich in Bezug auf:

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

Zu den inhaltlichen Änderungen gehören:

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

## **3. Die wichtigsten Neuerungen des Gesetzesentwurfs**

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

### **3.1. Neue Ziele**

Mit dem Gesetzesentwurf wird versucht, die Mobilität von heute und morgen in einem sowohl demografisch als auch wirtschaftlich wachsenden Kanton nachhaltig und zukunftsfähig zu gestalten. Es wird versucht, auf die wirtschaftlichen,

sozialen und ökologischen Herausforderungen zu reagieren, welche die Mobilität mit sich bringt, einschliesslich Klimawandel, Digitalisierung, Sesshaftigkeit, neue Arbeits- und Mobilitätsformen usw.

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

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

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

### 3.2. Nachhaltige Mobilität

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

Gerechtigkeit – sowohl für heutige als auch künftige Generationen – zu begrenzen. Es geht folglich darum, die drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung zu berücksichtigen:

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

### 3.3. Sanfte Mobilität

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

Diese Regelungen dienen u. a. als Ausführungsbestimmungen zum Bundesrecht. Artikel 88 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101; BV) weist dem Bund eine auf die materiellen Grundsätze beschränkte Zuständigkeit für die Fuss- und Wanderwege, sowie – seit der von Volk und Ständen am 23. September 2018 angenommenen Änderung – auf die Velowege zu. Auf dieser Grundlage verabschiedete der Bund im Jahr 1985 das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege und gab vom 13. Mai bis 10. September 2020 einen Vorentwurf des Veloweggesetzes in die Vernehmlassung. Letzterer wurde für den Gesetzesentwurf verwendet. Diese beiden Erlassentexte des Bundes legen die Grundsätze fest, die für Fussgänger-, Wander- und Radwege gelten, die im Gesetzesentwurf als Routen der sanften Mobilität bezeichnet werden. Letzterer enthält die kantonalen Ausführungsbestimmungen dieser beiden Erlasse und ergänzt sie. Im Allgemeinen wurden die in diesen Erlassentexten verwendeten Begriffe in den Gesetzesentwurf aufgenommen, um eine gute Kohärenz zwischen dem Recht des Kantons Freiburg und dem Bundesrecht zu gewährleisten.

### 3.4. Innovation

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

### 3.5. Umfassendes Mobilitätssystem

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.6. Vereinfachung und Klarstellung

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

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

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

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

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

### 3.7. Koordination mit damit im Zusammenhang stehenden Politikbereichen

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

Zusätzlich ist die Mobilität nun als ganzheitliches System organisiert, denn sie steht tatsächlich in einer starken Wechselwirkung mit anderen öffentlichen Politikbereichen. Eines

der Ziele der Strategie für nachhaltige Entwicklung (Ziel 11.2) befasst sich mit der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität und legt mehrere Mobilitätsziele für 2026 bzw. 2031 fest. Darüber hinaus ist die Mobilität ein Schwerpunkt des Klimaplanes, der vom Staatsrat am 8. Juni 2021 angenommen wurde. Diese verschiedenen Strategien und die daraus resultierenden Massnahmen sind bei der Umsetzung des Gesetzes zu berücksichtigen, wie dies auch in Artikel 37 Abs. 4 vorgeschrieben ist.

### 3.8. Finanzierung

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

### 3.9. Andere wesentliche Änderungen

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

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

behandlung der verschiedenen Akteure zu gewährleisten und eine Kontrolle dieser Tätigkeiten zu ermöglichen (Abschnitt 7).

## 4. Kommentar zu den Artikeln

### 1. KAPITEL

#### Allgemeine Bestimmungen

##### Abschnitt I: Zweck, Gegenstand und Grundsätze

###### Art. 1 Zweck

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

###### Art. 2 Gegenstand

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

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

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

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

In Absatz 3 Bst. b wird bestimmt, dass die Bestimmungen über Wanderwege des Tourismusgesetzes (SGF 951.1) zwar

in den Gesetzesentwurf verschoben werden, das Tourismusgesetz aber weiterhin die Förderung von Freizeitrouten regelt.

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

### **Art. 3 Grundsätze**

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

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

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

### **Art. 4 Datenerhebungen und Informationspflicht**

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

Die Absätze 1 und 2 betrauen daher die Direktion mit der Erhebung und Beschaffung der entsprechenden Daten und ermächtigen sie, diese Daten direkt oder bei Dritten zu

erheben oder zu beschaffen und sie jeder oder jedem zur Verfügung zu stellen, die oder der sie anfordert, insbesondere den Gemeinden. Handelt es sich dabei um Personendaten, muss deren Erhebung, Bearbeitung und Veröffentlichung den datenschutzrechtlichen Bestimmungen entsprechen. Dies kann eine kantonale Gesetzgebung sein oder, für private Dritte, eine Bundesgesetzgebung. Im Ausführungsreglement wird festgelegt, welche der erhobenen Daten Geodaten sind.

## **Abschnitt II: Zuständigkeiten**

### **Art. 5 Staatsrat**

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

### **Art. 6 Zuständige Direktion**

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

### **Art. 7 Ämter**

Zwei Ämter sind, in Zusammenarbeit mit anderen Ämtern, verantwortlich, an der Umsetzung des Gesetzesentwurfs mitzuwirken. Es handelt sich dabei um das MobA, das im Verkehrsgesetz benannt ist, und um das TBA, das im Strassengesetz benannt ist. Aus heutiger Sicht behält jedes der beiden Ämter dessen Zuständigkeitsbereich, der im Ausführungsreglement präzisiert wird. Die beiden Ämter bleiben bestehen und werden nicht zusammengelegt, da jedes eine je andere Rolle spielt. Das MobA widmet sich dem multimodalen Ansatz und der allgemeinen Planung, während das TBA den Staat als Eigentümer vertritt, der Strassenbauten umsetzt, für deren Unterhalt zuständig ist und diese betreibt. In Kombination mit einer engen Zusammenarbeit funktioniert diese

Rollenteilung zwischen zwei Ämtern seit der Gründung des MobA im Jahr 2012, das aus der Zusammenlegung eines Teils des früheren Amtes für Verkehr und Energie und eines Teils des Tiefbauamtes hervorging, zur allgemeinen Zufriedenheit. Diese Konfiguration ermöglicht eine korrekte Verteilung der Rollen und Verantwortlichkeiten zwischen Planerinnen und Planern sowie Bewirtschafterinnen und Bewirtschaftern. Die Vielfalt der in den anderen Kantonen gewählten Lösungen zeigt, dass es keine eindeutige Lösung gibt.

#### **Art. 8** *Gemeinden*

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

#### **Art. 9** *Beratende Mobilitätskommission*

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

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

### **Abschnitt III: Bezeichnungen und Begriffe**

#### **Unterabschnitt I: Mobilitätsinfrastrukturen und -routen.**

##### **Art. 10** *Mobilitätsinfrastruktur*

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

##### **Art. 11** *Mobilitätsroute*

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

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

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

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

#### **Unterabschnitt II: Öffentliche Strassen**

##### **Art. 12** *Begriff*

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

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

##### **Art. 13** *Klassifizierung*

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

#### **Art. 14** *Kategorien*

Dieser Artikel enthält die zweite Klassifizierung öffentlicher Strassen in fünf Arten entsprechend ihrer Funktion. Sie existiert im Strassengesetz nicht, ist aber im Bundesrecht und insbesondere in den technischen Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) vorzufinden. Die anzuwendenden technischen Normen hängen also von der Art der Strasse ab. Die hier definierte Typologie ist auch diejenige, die in den folgenden Artikeln verwendet wird, um zu bestimmen, ob eine Strasse kommunal oder kantonal sein soll, eine Entscheidung, die politische Fragen aufwirft, die behandelt werden müssen. Die meisten Kategorien definieren direkt, ob eine Strasse kantonal oder kommunal ist, mit Ausnahme von Verbindungsstrassen, die keine Hauptverkehrsstrassen sind, die kantonal oder kommunal sein können. In diesem Fall können drei Kriterien zur Bestimmung einer Kantonsstrasse beitragen: eine unzureichende Abdeckung des Kantonsstrassennetzes, der Zugang zu einem touristischen Zentrum oder ein Interesse von kantonalen Bedeutung für einen Anschluss an das Netz eines anderen Kantons.

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

#### **Art. 15** *Nationalstrassen*

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

#### **Art. 16** *Kantonsstrassen – Grundsatz*

Dieser Artikel, der vom Berner Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (BSG 732.11) inspiriert ist, definiert die Kantonsstrasse, nachdem er deren Zweck angibt, anhand der in Artikel 30 festgelegten Kategorien: sie dienen dem überregionalen und regionalen Verkehr. Es ist die Aufgabe des Staates, die Mobi-

lität innerhalb des Kantons zu gewährleisten, was beim regionalen und überregionalen Verkehr der Fall ist. Dieser Artikel vereinfacht die zahlreichen Kriterien der Artikel 10 und 11 StrG. Insbesondere ist dies durch den Wegfall der Unterteilung der Kantonsstrassen in Hauptverkehrs- und Nebenstrassen der Fall, die von untergeordneter Bedeutung und schwer durchführbar ist, sowie durch den Verzicht auf die Anforderung, dass jede Gemeinde durch eine Kantonsstrasse erschlossen sein muss. Er lässt genügend Spielraum, um auf den Einzelfall zugeschnittene Lösungen zu finden.

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

#### **Art. 17** *Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte*

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

Zu beachten ist auch, dass der Buchstabe c Trottoirs auf Brücken und in Tunnels einschliesst. Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Werke, Bauten und Anlagen, die an Kantonsstrassen liegen, aber in der Regel in die Zuständigkeit der Gemeinden fallen, weil sie überwiegend von lokalem Interesse sind. Die Liste hat somit beispielhaften Charakter. Weitere Objekte mit städtebaulichem Charakter sind Unterführungen, Überführungen und Einrichtungen für den sicheren Durchgang von Weidevieh über Viehtreibwege (Boviduc). Bestimmte Objekte mit städtebaulichem Charakter können vom Staat gefordert und mitfinanziert werden (siehe Art. 167 Abs. 2).

#### **Art. 18** *Gemeindestrassen*

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



dazu angehalten, ihr Gemeindestrassennetz ganzheitlich zu betrachten.

### **Art. 19 Privatstrassen im Gemeingebrauch**

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

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

## **Unterabschnitt III: Sanfte Mobilität**

### **Begriff**

#### **Art. 20**

In diesem Artikel wird eine weit gefasste und dynamische Definition der sanften Mobilität dargelegt, um die neuen Verkehrsmittel einzubeziehen, die jährlich neu auftauchen. Sozialverträglich bedeutet mit dem geringstmöglichen

Risiko und Schaden für andere Benutzerinnen und Benutzer. Mit «in vergleichbarer Weise» sind Fortbewegungsmittel wie Mountainbike, Skateboard, Pferd, Langlauf oder Elektro-Roller gemeint.

### **Wege der sanften Mobilität**

#### **Art. 21**

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

### **Routen der sanften Mobilität**

#### **Art. 22 Begriff**

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

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

#### **Art. 23 Fusswege**

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

#### **Art. 24 Velowege**

Dieser Artikel definiert Velowege und erklärt, dass Velowege zur Erholung im Sinne der Bundesgesetzgebung über Velowege zu den Freizeitroutes gehören. Daher gelten die Regeln des Gesetzesentwurfs für Velowege nur für Velowege des tägli-

chen Lebens, wie sie im Veloweggesetz des Bundes definiert sind. Diese Unterscheidung wird bereits im kantonalen Sachplan Velo gemacht, der zwischen dem kantonalen Alltagsvelonetz und dem kantonalen Freizeitvelonetz unterscheidet (welch letzteres von Velotouren- und Mountainbike-Routen zu unterscheiden ist).

#### **Art. 25** *Velowege für den Alltagsgebrauch – Begriff*

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

#### **Art. 26** *Velowege für den Alltagsgebrauch – Klassifizierung*

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

#### **Art. 27** *Offizielle Freizeitrouten*

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

#### **Art. 28** *Öffentliche Durchgänge*

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

### **Unterabschnitt IV: Öffentlicher Verkehr**

#### **Art. 29** *Begriff*

Dieser Artikel enthält eine Definition des öffentlichen Verkehrs, die sich an das Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Personenbeförderung (PBG; SR 745.1) anlehnt und fügt dem öffentlichen Verkehr den Transport von Gütern auf der Schiene hinzu, während das Verkehrsgesetz derzeit keinen entsprechenden Artikel enthält. Der regelmässige und gewerbsmässige Charakter des Transports ist in Artikel 2 PBG definiert. Es handelt sich um eine Beförderung, für die laut Bundesgesetzgebung eine Konzession erforderlich ist (Art. 6 PBG; SR 745.1).

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

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

#### **Art. 30** *Angebotsarten*

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

#### **Art. 31** *Tarifverbunde*

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

Überschneidungen zwischen den Zonen der Tarifverbunde kommen. Es ist nicht geplant, neue zu erstellen.

### **Art. 32** *Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen*

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

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

## **Unterabschnitt V: Eigentum**

### **Art. 33** *Öffentliche Strassen – Grundsätze*

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

### **Art. 34** *Öffentliche Strassen – Wechsel der Eigentümerschaft*

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

Absatz 2 soll die Auswirkungen der neuen Vorschriften über Privatstrassen in öffentlicher Nutzung (Art. 19) auf Privateigentum ausgleichen, indem der Eigentümerschaft ein zusätzliches Recht eingeräumt wird, die Übernahme ihrer Strasse durch die Gemeinde zu verlangen. Die Bedingung, gemäss der die Strasse zum Zeitpunkt der Übernahme den technischen Anforderungen (Normen) entsprechen muss, soll verhindern, dass die Gemeinde am Ende eine Strasse besitzt, die kostspielig ausgebaut werden muss. Hierbei ist jedoch zu

erwähnen, dass dies eine vertragliche Überlassung der Strasse unter anderen Bedingungen nicht ausschliesst und dass die Regelungen im Strassenverkehrsgesetz des Bundes vom 19. Dezember 1958 (SVG; SR 741.01) bestimmen, welche Verkehrsmittel auf einer öffentlichen Strasse eingesetzt werden dürfen.

### **Art. 35** *Wege der sanften Mobilität*

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

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

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

## **2. KAPITEL**

### **Planung**

#### **Abschnitt I: Instrumente**

### **Art. 36** *Verzeichnis*

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

### **Art. 37** *Kantonale Mobilitätsstrategie*

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

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

### **Art. 38** *Plan des Kantonsstrassennetzes*

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

### **Art. 39** *Programm für den Bau der Kantonsstrassen*

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

### **Art. 40** *Plan des Gemeindestrassennetzes*

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

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

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

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

### **Art. 41** *Fusswegnetzplan*

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

Absatz 2 enthält einige Hinweise zum spezifischen Inhalt des Plans.

### **Art. 42, 43 und 44** *Velowege*

Der Gesetzesentwurf zum Bundesgesetz über die Velowege, der sich aktuell in den eidgenössischen Kammern in Behandlung befindet, verpflichtet die Kantone, bestehende oder geplante Velowegnetze in kantonale oder kommunale Pläne aufzunehmen. Der Gesetzesentwurf sieht ein kantonales Velowegnetz vor, das vom Staat im kantonalen Velowegnetzplan geplant wird, ergänzt durch kommunale Velowegnetze, die jede Gemeinde auf ihrem Gebiet in ihrem Gemeinderichtplan plant. Der Gesetzesentwurf zielt also darauf ab, ein echtes Velowegnetz zu schaffen, unabhängig von den Infrastrukturarten und deren Eigentümerschaft. Konkret betrifft dies das kantonale Strassennetz, während derzeit der Sachplan Velo (der durch den mit dem Entwurf des Mobilitäts-

gesetzes eingeführten kantonalen Velowegnetzplan ersetzt wird), in dem die Direktion das kantonale Velowegnetz definiert, aber auch bestimmte Velowege der Gemeinden einbezieht, auf letzterem basiert. Derzeit verweist das Gesetz über den Tourismus in Bezug auf die Planung von Radrouten auf die Gesetzgebung über die Strassen. Artikel 72b StrG räumt dem Staat aber die Kompetenz ein, dies, in Zusammenarbeit mit den interessierten Gemeinden, Organisationen und Kreisen zu tun, ohne dies weiter zu präzisieren.

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

#### **Art. 43** *Programm für den Bau kantonalen Velowege*

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

#### **Art. 45** *Plan der offiziellen Freizeitrouthenetze*

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

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

Wenn eine offizielle Freizeitroute keine Mobilitätsinfrastruktur erfordert, gibt es kein Genehmigungsverfahren eines Mobilitätsinfrastrukturplans, gegen den die Betroffenen, einschliesslich der Grundstückseigentümerschaft, deren Grundstücke sie kreuzt, Einspruch erheben könnten. Der in

Absatz 2 vorgesehene sinngemässe Verweis auf das Genehmigungsverfahren des kantonalen Nutzungsplans (Art. 22 RPBG) gleicht diesen Mangel aus. Die Unterwerfung des Plans unter ein Genehmigungsverfahren mit Einspruchsmöglichkeit hat zur Folge, dass der Plan nach seiner Genehmigung nicht nur für die Behörden – wie die anderen Pläne in diesem Abschnitt – sondern auch für die oder den Einzelnen verbindlich ist.

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

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

Er unterscheidet sich vom bisherigen kantonalen Verkehrsplan nach Artikel 9 ff. VG dadurch, dass der strategische Teil neu in der kantonalen Mobilitätsstrategie behandelt wird. Der neue kantonale Verkehrsplan für den öffentlichen Verkehr ist ein operatives Instrument zur Umsetzung der politischen Vision (verankert in der kantonalen Mobilitätsstrategie) für den öffentlichen Verkehr und dient als Grundlage für Leistungsverträge zwischen Staat und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Öffentliche Stellen, interessierte Kreise und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind gemäss Artikel 53 an der Erstellung des Plans zu beteiligen.

#### **Art. 47** *Plan des öffentlichen Verkehrs – Gemeinderichtplan*

Dieser Artikel nimmt Artikel 15 VG auf.

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

#### **Art. 48** *Sachpläne*

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

## **Abschnitt II: Allgemeine Vorschriften**

### **Art. 49** *Wirkungen*

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

### **Art. 50** *Verhältnis zu den Richtplänen*

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

### **Art. 51** *Überprüfung*

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

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

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

### **Art. 52** *Planungsgrundsätze*

Absatz 1 legt den Mindestinhalt der Pläne fest.

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

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

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

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

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

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

### **Art. 53** *Vernehmlassung*

Dieser Artikel erlegt dem Staat und den Gemeinden die allgemeine Verpflichtung auf, bei der Erarbeitung von kantonalen Planungsinstrumenten die betroffenen Gemeinden, die Ämter und interessierte Kreise zu konsultieren, formalisiert dies aber nicht durch ein spezifisches Verfahren. Der Begriff

interessierte Kreise muss weit gefasst interpretiert werden, er schliesst beispielsweise auch Gemeindeverbände mit ein.

### **3. KAPITEL Mobilitätsrouten**

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

#### **Abschnitt I: Verkehrsmanagement**

##### **Art. 54**

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

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

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

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

#### **Abschnitt II: Aufhebung einer Route der sanften Mobilität**

##### **Art. 55 Voraussetzungen**

Dieser Artikel legt das Prinzip des Ersatzes einer Route der sanften Mobilität vor, die aufgehoben werden muss. Er wiederholt den Inhalt von Artikel 7 FWG, der sich auch im Gesetzesentwurf des Bundes über Velowege findet, indem er zu den im Bundesrecht beispielhaft aufgeführten Aufhebungsgründen ein überwiegendes Interesse, etwa der Eigentümerschaft hinzufügt. Absatz 2 gibt an, dass die Aufhebung provisorischen, z. B. aufgrund von Arbeiten, oder endgültigen Charakter haben kann.

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

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

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

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

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

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

### **Abschnitt III: Signalisierung**

#### **Unterabschnitt I: Begriff und Grundsätze**

##### **Art. 58 Begriff**

In diesem Artikel wird die Definition der Signalisierung dargestellt.

##### **Art. 59 Grundsätze**

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

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

#### **Unterabschnitt II: Verpflichtung zur Gewährleistung der Signalisierung**

##### **Art. 60 Grundsatz**

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

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

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

##### **Art. 61 Delegation**

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

##### **Art. 62 Ersatzvornahme**

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

##### **Art. 63–67**

In diesen Artikeln sind die spezifischen Regelungen für Mobilitätsrouten festgelegt.

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

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

### **Abschnitt IV: Unterhalt**

#### **Unterabschnitt I: Begriff**

##### **Art. 68**

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

#### **Unterabschnitt II: Unterhaltspflicht**

##### **Art. 69 Grundsatz**

In diesem Artikel wird der derzeitige Grundsatz des Strassengesetzes bekräftigt, dass der Unterhalt in der Verantwortung der Eigentümerschaft liegt. Diese Regel ist umso konsequen-



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

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

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

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

#### **Art. 70 Städtebauliche Objekte**

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

#### **Art. 71 Fusswege**

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

#### **Art. 72 Velowege**

Der Unterhalt der Velowege und dessen Kosten wird genauso aufgeteilt wie die Kosten für deren Bau: und dies entspre-

chend dem Netzwerk, dem sie angehören. Dies ist eine Änderung gegenüber dem Strassengesetz, das in Artikel 79 Abs. 1 festlegt, dass der Unterhalt von Radwegen und Radstreifen auf Kantonsstrassen der Verantwortung der Gemeinden obliegt. Es ist zu beachten, dass das TBA den Unterhalt der kantonalen Velowege weiterhin an die Gemeinde delegieren kann. Dies ist bei kantonalen Velowegen auf Gemeindestrassen generell der Fall.

#### **Art. 73 Kantonale gemischte Rad- und Fusswege**

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

#### **Art. 74 Offizielle Freizeitrouten**

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

#### **Art. 75 Bauwerke der konzessionierten Schifffahrt**

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

### **Unterabschnitt III: Grundsätze**

#### **Art. 76 Organisation**

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

### **Art. 77 Aufteilung der Unterhaltskosten**

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

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

### **Art. 78 Arbeiten der Anstösserinnen und Anstösser**

Dieser Artikel übernimmt Artikel 79 StrG.

### **Art. 79 Nationalstrassen**

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

### **Art. 80 Ersatzvornahme**

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

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

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

## **Unterabschnitt IV: Unterhaltsstandard**

### **Art. 81 Im Allgemeinen**

Absatz 1 ist, mit einigen Umformulierungen, eine Übernahme von Artikel 73 StrG. Absatz 2 ist eine neue Bestimmung, die sich an Art. 51 Abs. 5 des Gesetzes über Strassen und öffentlichen Routen des Kantons Neuenburg orientiert. Dies ist ein Beispiel dafür, wie das Ziel einer nachhaltigeren, d.h. umweltfreundlicheren, Mobilität mit geringen Kosten erreicht werden kann. Eine Sperrung einer Mobilitätsinfrastruktur kann vorübergehend oder dauerhaft erfolgen, je nach Bedeutung der betreffenden Strasse und ihrer Nutzung. Es muss eine Interessenabwägung vorgenommen werden. Es ist nicht denkbar, einen Abschnitt, der von einer grossen Anzahl von Benutzerinnen und Benutzern genutzt wird, für einen längeren Zeitraum zu schliessen, ohne diesen eine alternative Route anzubieten.

### **Art. 82 Winterdienst**

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

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

### **Art. 83 Beleuchtung**

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

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

## 4. KAPITEL

### Mobilitätsinfrastrukturen

#### Abschnitt I: Bau und Ausbau

##### Unterabschnitt I: Mobilitätsinfrastrukturplan

###### Allgemein

###### *Art. 84 Grundsätze*

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

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

###### *Art. 85 Inhalt*

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

###### Provisorische Massnahmen

###### *Art. 86 Temporäres Bauverbot*

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

wegen oder auf Antrag die aufschiebende Wirkung zu gewährleisten, was einer allgemeinen Verfahrensregel entspricht.

###### *Art. 87 Planungszonen – Inhalt*

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

###### *Art. 88 Planungszonen – Verfahren*

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

###### *Art. 89 Planungszonen – Verfall*

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

###### Erarbeitung

###### *Art. 90 Routen und Infrastrukturen der sanften Mobilität*

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

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

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

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

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

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

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

### **Art. 92** *Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen*

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

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

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

### **Art. 93** *Ersatzvornahme*

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

### **Art. 94** *Koordinierung*

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

## **Voraussetzungen**

### **Art. 95** *Im Allgemeinen*

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

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

#### **Art. 96 Trottoirs und andere Schutzanlagen**

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

#### **Art. 97 Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung**

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

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

### **Verfahren**

#### **Art. 98 Ordentliches Verfahren – Grundsatz**

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

ist. Alle Mobilitätsinfrastrukturen unterliegen diesem Mobilitätsinfrastrukturplan-Verfahren.

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

In Absatz 3 wird eine gängige Praxis gesetzlich verankert.

#### **Art. 99 Ordentliches Verfahren – Sonderregelungen**

Absatz 1, der sich an Art. 18 EBG orientiert, zielt darauf ab, eines der Ziele des Gesetzes zu erreichen, indem das Verfahren und die Zuständigkeiten vereinfacht werden. Darin wird vorgesehen, dass die Direktion eine einzige Entscheidung zur Bewilligung der Pläne erlässt, die auch alle Nebenarbeiten einschliesst und Bewilligungen gemäss Spezialgesetzgebung einschliesst, also z. B. eine Rodungsgenehmigung beinhaltet.

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

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

#### **Art. 100 Vereinfachtes Verfahren**

In diesem Artikel werden auf der Grundlage der Gesetzgebung über die Nationalstrassen die Situationen aufgeführt, in denen das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren anwendbar ist, und es wird dessen Inhalt dargelegt, welcher der im StrG vorgesehenen Befreiung von öffentlichen Auflagen

ähnelt. Da das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren die Rechte Dritter wesentlich weniger schützt, sollte es die Ausnahme bleiben und im Zweifel zugunsten des ordentlichen Verfahrens zurückgestellt werden. Zu Absatz 1 Bst. b ist anzumerken, dass eine sehr einfache Installation alles andere als minimale Auswirkungen haben kann, z.B. hat die Installation einer einfachen Schranke an einer Strasse grosse Auswirkungen auf die Mobilität, sobald diese geschlossen ist. In diesem Fall unterliegt sie einem ordentlichen Verfahren.

### **Art. 101 Detailbebauungsplan**

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

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

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

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

### **Art. 102 Sperrwirkung**

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

### **Art. 103 Vorzeitiger Baubeginn**

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

### **Wirkungen**

#### **Art. 104 Baubewilligung**

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

#### **Art. 105 Gültigkeitsdauer**

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

### **Landerwerb**

#### **Art. 106 Grundsatz**

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

#### **Art. 107 und 108 Öffentliche Urkunden und Anmerkung**

Bei diesen Artikeln handelt es sich um Übernahmen der Artikel 41<sup>bis</sup> und 41<sup>ter</sup> StrG.

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

### **Art. 109 Enteignung**

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

## **Unterabschnitt II: Ausführung der Arbeiten**

### **Art. 110 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum des Staates**

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

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

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

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

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

### **Art. 112 Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten**

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

### **Art. 113 Zuständigkeiten – Koordination**

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

### **Art. 114 Anforderungen**

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

### **Art. 115 Temporäre Schutzanlagen**

Dieser Artikel übernimmt Artikel 27 StrG.

### **Art. 116 Inbetriebnahme**

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

## **Abschnitt II: Benutzung**

### **Unterabschnitt I: Grundsätze**

#### **Art. 117 Gemeingebrauch**

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

#### **Art. 118 Bereitstellung der Infrastruktur**

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

### **Art. 119 Parkplätze**

Absatz 1 dieser neuen Bestimmung entspricht mehr oder weniger der geltenden Praxis. Das Ziel dieser Bestimmung ist es, die Behörden zu ermutigen, in angemessenem Umfang über das Thema Parkieren nachzudenken. Aus diesem Grund adressiert sie bei Privatstrassen, die der öffentlichen Nutzung dienen, nicht deren Eigentümerschaft, sondern die Gemeinde. Absatz 1 schafft somit eine gesetzliche Grundlage für das in Artikel 24 RPBR vorgesehene Parkplatzkonzept, das im Zusammenhang mit dem Mobilitätsgesetz betrachtet werden muss.

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

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

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

### **Unterabschnitt II: Werkleitungen**

#### **Art. 120 Grundsatz**

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

#### **Art. 121 Haftung der Werkleitungseigentümerschaft**

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

### **Unterabschnitt III: Eigentumsbeschränkungen**

#### **Art. 122 Schutz des Verkehrs**

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

#### **Art. 123 Vermessung, Sondierung und Verpflockung**

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

### **Art. 124 Temporäre Verkehrsmassnahmen**

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

### **Art. 125 Installation von Elektroladestationen**

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

### **Unterabschnitt IV: Unsachgemässe Nutzung**

#### **Art. 126 Missbräuchliche Nutzung**

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

#### **Art. 127 Aussergewöhnliche Abnützung**

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

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

#### **Art. 128 Schadenersatz**

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



### **Art. 129 Verlassene Fahrzeuge**

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

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

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

## **Abschnitt IV: Angrenzende Grundstücke**

### **Unterabschnitt I: Grundsätze**

#### **Art. 130 Im Allgemeinen**

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

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

#### **Art. 131 AÄnderung am Gelände**

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

gilt auch, wenn eine Mobilitätsroute, die keine Infrastruktur nutzt, bedroht ist.

#### **Art. 132 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken**

Dieser Artikel übernimmt die Artikel 111 und 113 StrG.

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

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

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

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

#### **Art. 133 Wasserabfluss – Strassenabwässer**

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

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

Die Eigentümerschaft, der Wasser aus der Mobilitätsinfrastruktur zufließt, kann auf eigene Kosten Arbeiten zur Aufnahme und Ableitung von Wasser aus der Mobilitätsinfrastruktur durchführen, um Schäden an ihrem Eigentum zu vermeiden. Dies obliegt nicht der Verantwortung der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur, die nicht für Schäden haftbar gemacht werden kann, die durch natürli-

chen Abfluss entstehen, auch wenn dieser aussergewöhnlich ist, z.B. aufgrund von Unwettern. Erleidet die Eigentümerschaft des tiefergelegenen Grundstücks dadurch einen übermässigen Schaden, so kann sie von der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur verlangen, dass diese auf deren Kosten eine Leitung durch das untere Grundstück baut.

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

## Unterabschnitt II: Abstand und Lichtraumprofil

### Art. 134 Lichtraumprofil

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

### Art. 135 Bauabstand zu Velowegen

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

### Art. 136 Bauabstand zu Strassen – Grundsatz

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

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

rung der Strasse auf der linken Seite den Bauabstand auf der rechten Seite verringert.

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

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

a) Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse ausserorts

Breite der Strasse in Metern	Fahrbahnbreite in Metern
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
> 11	5

b) Hauptverkehrs- und Verbindungsstrasse innerorts

Breite der Strasse in Metern	Fahrbahnbreite in Metern
6	7
7	6
> 8	5

### Art. 137 Bauabstand zu Strassen – Pflanzungen

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

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

#### **Art. 138 Bauabstand zu Strassen – Mauern und Einfriedungen**

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

#### **Art. 139 Bauabstand zu Strassen – Reklametafeln**

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

#### **Art. 140 Bauabstand zu Strassen – Verhältnis zum Zonennutzungsplan**

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

#### **Art. 141 Besitzstand – Bauten und Anlagen**

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

#### **Art. 142 Besitzstand – Pflanzungen und andere kleine Objekte**

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

#### **Art. 143 Unterhalt**

Dieser Artikel greift Artikel 124 StrG auf, darin wird ergänzend festgehalten, dass bei Unterhaltsarbeiten neben der Vermeidung von Schäden an benachbarten Grundstücken auch

Rücksicht auf die Natur zu nehmen ist. Die Gemeinde kann zusätzliche Regelungen vorsehen.

#### **Art. 144 Ausnahmen**

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

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

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

#### **Art. 145 Ersatzvornahme**

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

### **Unterabschnitt III: Private Zufahrten**

#### **Art. 146**

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

## 5. KAPITEL Öffentlicher Verkehr

### Abschnitt I: Bestellerinnen und Besteller

#### *Art. 147 Allgemeines*

Diese Bestimmung benennt Bestellerinnen und Besteller und deren Aufgaben.

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

#### *Art. 148 Regionalverbunde*

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

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

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

### Abschnitt II: Bestellung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs

#### *Art. 149 Grundsatz*

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

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

#### *Art. 150 Zielvereinbarung*

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

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

#### *Art. 151 Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs*

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

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

#### *Art. 152 Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz*

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

Das Verkehrsgesetz enthält nur wenige Bestimmungen zum lokalen Personenverkehr oder Ortsverkehr. In der Praxis sind es jedoch die zu regionalen Verkehrsverbunden zusammengeschlossenen Gemeinden, Mobul und die Agglomeration Freiburg, die lokale Verkehrsangebote bestellen. Der Staat ist am Bestellverfahren nicht beteiligt, beteiligt sich aber gemäss Art. 41b VG finanziell mit 57,5%. Zu beachten ist auch, dass sich der Staat derzeit nur über Bestellungen der regionalen Verkehrsverbunde an der Bereitstellung des Ortsverkehrs beteiligen kann. Eine Gemeinde, die nicht Teil eines solchen Verbundes ist und z.B. eine Busdienstleistung für das Siedlungsgebiet bestellen möchte, erhält nach den geltenden gesetzlichen Grundlagen keine finanzielle Unterstützung durch den Staat.

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

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

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

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

#### **Art. 154 Angebotsvereinbarung**

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

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

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

#### **Art. 155 Zuweisung des Ertragsüberschusses**

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

### **Abschnitt III: Bewilligung zum Betrieb einer Seilbahn**

#### **Art. 156**

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

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

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

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

Bundeskonzession und der Skilifte, für das der vorliegende Artikel als gesetzliche Grundlage dient.

## **6. KAPITEL Finanzierung**

### **Abschnitt I: Grundsätze der Subventionierung**

#### **Art. 157–161**

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

### **Abschnitt II: Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes**

#### **Art. 162**

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

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

Zwanzigstel der jährlichen Einnahmen aus Ordnungsbussen nach Absatz 3 Bst. a entspricht durchschnittlich knapp 400 000 Franken pro Jahr (2019). Die direkte Zuweisung eines bestimmten Anteils der Einnahmen aus Strassenverkehrsdelikten für die Sicherheit stärkt die Legitimität der Durchsetzung und das Image des Staates ein.

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

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

### **Abschnitt III: Nachhaltige Mobilität**

#### **Art. 163 Umweltfreundliche und geteilte Mobilität**

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

#### **Art. 164 Innovation**

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

### **Abschnitt IV: Mobilitätsinfrastrukturen**

#### **Unterabschnitt I: Kostenaufteilung**

##### **Art. 165**

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

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

Absatz 3 ermöglicht es den betroffenen Parteien über vorherige oder spätere verwaltungsrechtliche Verträge die Aufteilung der Kosten im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Ausbau zu regeln. Diese Verträge können zwischen den betroffenen Behörden geschlossen werden (zwischen dem Staat und einer Gemeinde, aber im Falle von Verbindungsstrecken oder -strassen auch zwischen Gemeinden). Sie können auch zwischen einer Gemeinde und einer Privatperson abgeschlossen werden. Zum Beispiel kann eine Gemeinde festlegen, dass die Planung der Kreuzung, die für

das geplante Einkaufszentrum notwendig ist, von ihr selbst übernommen wird, wenn die Kosten für die Strasse von der Privatwirtschaft übernommen werden. Den Parteien steht es grundsätzlich frei, den Vertragsinhalt zu vereinbaren, insbesondere von den im Ausführungsreglement festzulegenden Aufteilungskriterien abzuweichen. Allerdings hat eine Gemeinde selbstverständlich das öffentliche Interesse zu berücksichtigen. Sie kann keinen Vertrag abschliessen, der nur den Interessen einer oder eines Dritten dient. Es ist darauf hinzuweisen, dass, da die allgemeine Regelung lautet, dass der Staat oder die Gemeinden die gesamten Kosten tragen, eine von dieser Regelung abweichende Vereinbarung es dem Staat jedoch ermöglicht, einen geringeren Teil der Kosten zu tragen. In finanzieller Hinsicht darf der Staat nicht zu seinem Nachteil von den Regeln dieses Abschnitts abweichen.

#### **Unterabschnitt II: Strassen**

##### **Art. 166 Grundsatz**

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

##### **Art. 167 Städtebauliche Objekte**

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

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

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

##### **Art. 168 Beteiligung anderer Gemeinden**

Dieser Artikel stellt eine Übernahme von Artikel 57 StrG, jedoch mit einer Änderung der Zuständigkeit, dar: Die Direktion als Aufsichtsbehörde über die Strassen ersetzt die Oberamtsperson. Weiter wird präzisiert, dass die Direktion

nur dann interveniert, wenn die Gemeinden keine Einigung erzielen können.

#### **Art. 169** *Strassenkreuzungen*

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

### **Unterabschnitt III: Sanfte Mobilitätsinfrastrukturen**

#### **Art. 170** *Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger*

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

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

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

#### **Art. 172** *Kantonale gemischte Rad- und Fusswege*

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

#### **Art. 173** *Für die Freizeit bestimmte Wege der sanften Mobilität*

Absatz 1 legt fest, dass die Finanzierung von für die Freizeit bestimmten Wegen der sanften Mobilität, mit Ausnahme der Kosten für die Beschilderung, in die Zuständigkeit der Gemeinden fällt, zumindest wenn sie von offiziellen Freizeitroutes genutzt werden, die im entsprechenden Plan enthal-

ten sind. Die Wege der sanften Mobilität, die dem Velotourismus dienen, stellen eine Ausnahme dar und werden vom Staat finanziert.

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

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

### **Unterabschnitt IV: Öffentlicher Verkehr**

#### **Art. 174** *Grundsatz*

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

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

#### **Art. 175** *Bahninfrastrukturfonds*

Absatz 1 verankert ausdrücklich den bisherigen Grundsatz des Verkehrsgesetzes, gemäss dem der Staat und die Gemeinden zu den Kantonsbeiträgen an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes zur Finanzierung der Infrastrukturkosten gemäss Artikel 87a Absatz 3 KV und Artikel 57 EBG beitragen. Aus diesem Fonds finanziert der Bund den Betrieb, die Instandhaltung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur.

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

Absatz 3 gibt Artikel 37 VG wieder.



### **Art. 176 Beteiligung des Staates**

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

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

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

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

### **Unterabschnitt V: Andere finanzielle Beiträge**

#### **Art. 177 Mobilitätsinfrastrukturen in den Agglomerationen**

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

#### **Art. 178 Lärmschutzmassnahmen**

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

Seit der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) im Jahr 2008

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

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

#### **Art. 179 Multimodale Plattformen**

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

### **Abschnitt VI: Abgeltungen für den Betrieb**

#### **Unterabschnitt I: Grundsätze**

##### **Art. 180 Betriebsdefizit**

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

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

### **Art. 181** *Beteiligung Dritter*

Grosse Verkehrserzeugerinnen und -erzeuger stellen insbesondere verschiedene Typen von Bauten wie Unternehmen, öffentlichen Gebäuden, Tourismus- und Freizeitanlagen, Einkaufszentren usw. dar. Für grosse Verkehrsaufkommen sorgen insbesondere Einkaufszentren mit grosser räumlicher Auswirkung, sie haben erhebliche Auswirkungen auf den Raum, einschliesslich der Überlastung der Verkehrsnetze aufgrund der induzierten Mobilität.

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

Im Ausführungsreglement werden die Kriterien und Modalitäten der Finanzierung festgelegt.

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

### **Art. 182** *Voraussetzungen für Beiträge an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs*

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

## **Unterabschnitt II: Ordentliche Abgeltungen**

### **Art. 183** *Abgeltung für den Betrieb – regionaler Personenverkehr*

Absatz 1 ruft Artikel 28 Abs. 1 PBG in Erinnerung. Der Anteil der Entschädigung des Bundes für die von Bund und Kantonen bestellten Angebote im Regionalverkehr beträgt gemäss Anhang 2 ARPV, der sich auf Artikel 30 Abs. 1 PBG stützt, 55% für den Kanton Freiburg. Der gesamte kantonale Anteil

beträgt jährlich 43 952 000 Franken (gerundet, basierend auf dem Budget 2021).

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

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

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

### **Art. 184** *Abgeltung für den Betrieb – Lokaler Personenverkehr*

Dieser Artikel entspricht dem Artikel 165 für den lokalen Personenverkehr.

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

## **Unterabschnitt III: Ausserordentliche Abgeltungen**

### **Art. 185** *Neue Linien oder Leistungen*

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

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

Der kantonale Richtplan legt die Ziele und Grundsätze der Strategie für die Besiedelung und Verdichtung des Kantonsgebiets fest. Das Siedlungsgebiet wurde unter Berücksichtigung der Dienstleistungsqualität definiert. Diese Voraussetzung stellt sicher, dass sich das Gebiet vorrangig dort entwickelt, wo der Anteil der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln und der sanften Mobilität am höchsten sein

kann, um das erwartete starke Bevölkerungs- und Beschäftigungswachstum am besten zu erfassen. Daher kann eine Gemeinde ein Interesse daran haben, eine neue Linie einzuführen, um ihre Dienstleistungsqualität zu entwickeln. Der Staat wird sich jedoch nur dann an der Finanzierung beteiligen, wenn er dies, wie in Absatz 1 erwähnt, für erforderlich hält. Es kann auch erforderlich sein, dass zuvor eine Zweckmässigkeitsstudie durchgeführt wird.

### **Art. 186** *Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen*

In diesem Artikel wird mit Anpassungen Artikel 43 VG übernommen.

### **Art. 187** *Tarifverbunde und Tarifmassnahmen*

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

### **Art. 188** *Investitionshilfe*

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

## **7. KAPITEL** **Personentransport mit Taxis und Limousinen**

### **Abschnitt I: Bewilligungsverfahren**

#### **Art. 189** *Grundsatz*

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

Fahrten in Fahrzeugen, die an einem Taxistand bestiegen werden, und Fahrten in Fahrzeugen, die auf der Strasse angehalten werden, sind in der Regel Taxis mit einer entsprechenden Bewilligung vorbehalten und werden auf lokaler Ebene geregelt. Andererseits können individuelle Fahrten auch von

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

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

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

### **Art. 190 Bewilligungspflicht – Ausnahmen**

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

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

### **Art. 191 Personendaten**

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

### **Art. 192 Zuständigkeit**

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

Die derzeitige Zuständigkeit liegt gemäss Artikel 11 Bst. a AGSVG bei den Gemeinden, dieser sieht vor, dass die

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

## **Abschnitt II: Bewilligungsarten**

### **Art. 193 Taxiausweis**

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

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

### **Art. 194 Taxifahrzeugbewilligung**

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

Zu erwähnen ist dabei, dass ausser den Bundesvorschriften zur Arbeitszeit und zur Lenkzeit auch verschiedene Fahrzeugsvorschriften gelten. Diese sehen vor, dass die Fahrzeuge

von Fahrerinnen und Führern, die der ARV 2 unterstehen, mit einem digitalen oder analogen Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen (Art. 100 Abs. 1 Bst. b und c sowie Abs. 2–4 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS); SR 741.41), die von einer Werkstatt mit entsprechender Bewilligung (Art. 101 VTS) eingebaut, nachgeprüft und repariert werden müssen. Die Fahrzeuge unterliegen auch einer jährlichen Prüfungspflicht (Art. 33 Abs. 2 Bst. a Ziff. 1 VTS). Die Verwendung eines Fahrzeugs für den berufsmässigen Personentransport muss ebenfalls in den Fahrzeugausweis eingetragen werden (Art. 80 Abs. 2 VZV).

#### **Art. 195 Taxiplatzbewilligung**

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

#### **Art. 196 Limousinenausweis**

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

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

#### **Art. 197 Vermittlungsbewilligung für Fahrten**

Dieser Artikel legt den Grundsatz der Reglementierung jeglicher Vermittlerinnen- und Vermittlertätigkeit fest, wie dies in anderen Kantonen (Genf, Waadt und Zürich) der Fall ist. Darin werden in Absatz 1 die kumulativen Mindestanforderungen festgelegt, welche Vermittlerinnen und Vermittler für die Erteilung der Vermittlungsbewilligung erfüllen müssen, und in Absatz 2 die Informationen, die mit dem Gesuch

eingereicht werden müssen. Die Anforderungen beruhen auf dem Waadtländer Gesetz vom 31. Mai 2005 sur l'exercice des activités économiques (LEAE; BLV 930.01).

### **Abschnitt III: Betriebsvorschriften**

#### **Art. 198 Informationspflicht**

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

#### **Art. 199 Fahrtenbuch**

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

#### **Art. 200 Tarife**

Absatz 1 dient dem Schutz der Kundinnen und Kunden.

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

#### **Art. 201 Pflichten bei der Vermittlung von Fahrtaufträgen**

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

Absatz 2 betrifft das immer aktuell zu haltende Register. Die Verpflichtung, ein Register zu führen, ermöglicht es der

Behörde zu wissen, welche Unternehmen auf dem Markt aktiv sind, was wichtig ist, solange sie eine direkte Verbindung zu den Fahrerinnen und Fahrern unterhalten.

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

#### **Abschnitt IV: Massnahmen und Gebühren**

##### **Art. 202** *Administrative und strafrechtliche Massnahmen*

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

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

##### **Art. 203** *Gebühren*

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

#### **8. KAPITEL** **Rechtsmittel**

##### **Art. 204** *Rechtsmittel*

Dieser Artikel sieht eine Ausnahme von den üblichen Rechtsmitteln vor, die gemäss Artikel 154 GG üblicherweise über die Oberamtsperson führen. Da der öffentliche Verkehr und die Mobilität im Allgemeinen spezifische und technische Bereiche sind, ist es ratsam, für alle kommunalen Entscheide die Direktion als Beschwerdeinstanz vorzusehen, die in Anwendung des neuen Gesetzes getroffen werden. Die Direktion kann für die Bearbeitung von Rekursen bei Bedarf auch die Unterstützung ihrer spezialisierten Ämter in Anspruch nehmen.

#### **9. KAPITEL** **Übergangsbestimmungen**

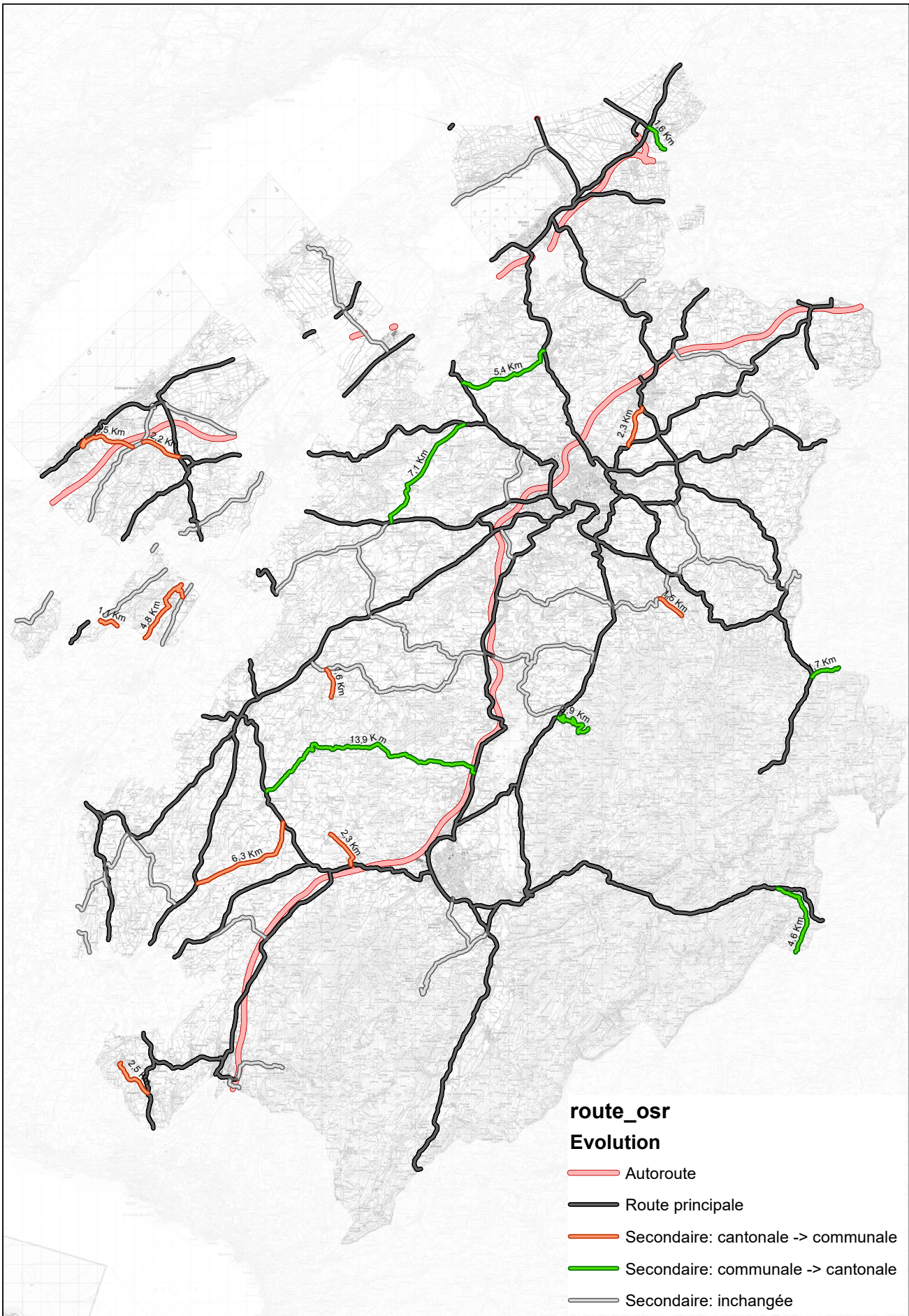
##### **Art. 205** *Plan des Kantonsstrassennetzes*

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

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

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

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



Der Plan zeigt, dass die folgenden Abschnitte geändert werden:

Geänderte Abschnitte im künftigen Plan des Kantonsstrassennetzes

Abschnitt	Entwicklung	Strecke (in km)
Vuisternens–Sorens	hinzugefügt	13,9
Prez-vers-Noréaz–Grolley	hinzugefügt	7,1
Misery–Courtepin	hinzugefügt	5,4
Kerzers–Gurbru	hinzugefügt	1,6
La Roche–Abfahrtsstation Gondel	hinzugefügt	3,9
Zollhaus–Sangernboden (BE)	hinzugefügt	1,7
Jaun–Ablandschen (BE)	hinzugefügt	4,6
Châble–Mussillens	aufgehoben	3,5
Mussillens–Montet	aufgehoben	2,2
Villeneuve (FR)–Praratoud	aufgehoben	4,8
Combremont-lePetit (VD)–Forel-sur-Lucens (VD)	aufgehoben	1,1
Attalens–Granges	aufgehoben	2,5
Bouloz–Le Poyet	aufgehoben	6,3
Vaulruz–Sâles	aufgehoben	2,3
Fuyens–Massonnens	aufgehoben	1,6
Le Mouret–St. Silvestre	aufgehoben	1,5
St. Wolfgang–Düdingen	aufgehoben	2,3
<b>Total</b>		<b>+ 10</b>

## 5. Kommentare zu den Schlussbestimmungen

### 5.1. Einleitung

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

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

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

Wichtige Änderungen werden im Folgenden kommentiert.

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

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

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

#### Art. 34 Herrenlose Sachen (ZGB 658, 664)

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

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

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

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

#### Art. 17a Schulweg

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



SchR). Die Sache ist so zu verstehen, um die Schule zugänglich zu machen und das verfassungsmässige Recht auf einen unentgeltlichen Grundschulunterricht zu respektieren.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 5.12. Referendum und Inkrafttreten

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

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

Gemäss Artikel 45 Abs. 1 Bst. b KV unterliegen die Erlasse des Grossen Rates, die eine neue Nettoausgabe zur Folge haben, die 1% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigt, dem obligatorischen Finanzreferendum. Gemäss Artikel 46 Abs. 1 Bst. b KV unterliegen Erlasse des Grossen Rates, die eine neue Nettoausgabe zur Folge haben, die  $\frac{1}{4}$ % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigt, oder die Studienkredite von regionaler oder kantonaler Bedeutung betreffen, dem fakultativen Finanzreferendum. Gemäss der Verordnung vom 15. Juni 2021 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) beträgt 1% der letzten Staatsrechnung 40'705'699 Franken und  $\frac{1}{4}$ % 10'176'425 Franken.

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

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

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

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

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

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

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

## 6. Konsequenzen

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

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

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

derherzustellen. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung wurde beschlossen, den Beteiligungsbeitrag der Gemeinden am Bahninfrastrukturfonds des Bundes und am regionalen Personenverkehr zu ändern (siehe Abschnitt 6.3 des Gesetzes).

#### 6.1.1. Änderung der Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden

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

- > **Beteiligung an den unverzichtbaren Objekten mit städtebaulichem Charakter.** Gemäss Art. 167 Abs. 2 beteiligt sich der Staat in Anwendung des Grundsatzes «Wer bestellt, bezahlt» an den Kosten der Objekte mit städtebaulichem Charakter für Kantonsstrassen. Sobald ein Objekt als unentbehrlich für den ordnungsgemässen Betrieb der Kantonsstrasse betrachtet wird, verliert es seinen örtlichen Charakter. Der Beitrag des Staates deckt den Bau und den Ausbau sowie den baulichen Unterhalt (Art. 70 Abs. 2) ab.
- > **Beteiligung an verkehrs- oder geschwindigkeitsberuhigenden Massnahmen** im Verhältnis zum Durchgangsverkehr: Gemäss Artikel 167 Abs. 4 beteiligt sich der Staat an Massnahmen zur Förderung der Nutzung von Ortsdurchfahrten (VALTRALOC-Projekte) nach Massgabe des Durchgangsverkehrs, da dieser, soweit er überregional und regional ist, in die Zuständigkeit der entsprechenden staatlichen Ebene fällt. Die Bedingungen und Konditionen zur Berechnung des Durchgangsverkehrs ebenso wie die Beteiligung werden im Ausführungsreglement geregelt.
- > **Finanzierung der kantonalen Velowege:** Gemäss Artikel 171 Abs. 1 und 172 ist der Staat verantwortlich für den Bau, Ausbau und die Finanzierung von Velowegen auf und entlang von Kantonsstrassen und für gemischt genutzte Velowege ausserhalb von Ortschaften. Es handelt sich um eine Aufgabenänderung, indem der Staat nicht mehr nur Radstreifen und -wege auf und entlang von Kantonsstrassen (Art. 46 StrG) sowie nicht an die Kantonsstrasse angrenzende Radwege als Ausweichrouten zu denselben (Art. 54a Abs. 2 StrG) finanziert, sondern alle im Velowegnetzplan als kantonal bezeichneten Velowege, unabhängig von deren Eigentumsverhältnissen. Die Kosten für die Umsetzung des aktuellen Sachplans Velo über dessen 20-jährige Laufzeit werden auf ungefähr 157 Mio. Franken geschätzt. Der Anteil der zu bauenden Velowege, die derzeit auf Gemeindestrassen liegen und nun zu kantonalen Velowegen werden, beträgt 7 Millionen Franken (enthält nicht die Infrastrukturelemente, die bereits durch das Dekret vom 25. Juni 2021 über die Gewährung eines Verpflichtungskredits für einen finanziellen Beitrag zum Ausbau der TransAgglo und der grünen Verbindung finanziert wurden).

Es handelt sich um einmalige Kosten. Verteilt man diese Kosten jedoch auf einen Zeitraum von 20 Jahren, um einen Vergleich der finanziellen Auswirkungen für den Staat und die Gemeinden zu ermöglichen, und berücksichtigt man, dass in Zukunft weitere, noch nicht in der Planung enthaltene kantonale Radwege gebaut werden, so ergeben sich jährliche Kosten pro Jahr von 350 000 Franken.

- > **Finanzierung der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Infrastrukturen als Bestandteil der Strasse:** Gemäss Artikel 174 ist der Staat als Besteller der Angebote des öffentlichen Verkehrs nun grundsätzlich für den Bau, den Ausbau und die Finanzierung von Bushaltestellen und Busstreifen, die einen Bestandteil der Strasse darstellen, zuständig. Bestellt der Staat ein Angebot gemeinsam mit dem Bund oder einem anderen öffentlichen Gemeinwesen, gilt der Staat als Besteller.

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

und die Gemeinden zu ermöglichen, so belaufen sich die jährlichen Kosten auf 1 300 000 pro Jahr.

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

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

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

Änderungen in der Finanzierung der Aufgaben

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

### 6.1.2. Neue Ausgaben

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

- > **Umweltfreundliche und geteilte Mobilität:** Gemäss Artikel 163 kann der Staat die umweltfreundliche und geteilte Mobilität, das Hauptziel des neuen Gesetzes, för-

dern, indem er weniger umweltschädliche Energie und die geteilte Mobilität fördert. Gemäss einer jährlichen Schätzung könnte dieser Betrag etwa 100 000 Franken betragen.

- > **Innovation und Mobilität:** Gemäss Artikel 164 kann der Staat Innovationen in der Mobilität unterstützen. Dies kann die Verbesserung der Nutzung von Rohstoffen, Recycling oder die Entwicklung der Kreislaufwirtschaft und autonomer Verkehrsmittel beinhalten. Gemäss einer jährlichen Schätzung könnte dieser Betrag etwa 100 000 Franken betragen. Gemäss Artikel 176 Bst. a und b kann sich der Staat an Studien im Hinblick auf den Bau oder Ausbau von Bahninfrastrukturanlagen, die von Bundesleistungen gemäss Eisenbahngesetz des Bundes

ausgeschlossen sind, beteiligen. Die jährlichen Ausgaben werden auf 200 000 Franken geschätzt.

- > **Personenverkehr von kantonalem Interesse:** Gemäss Artikel 151 kann der Staat selbst für den Personenverkehr von kantonalem Interesse örtliche Personenverkehrslinien bestellen, z.B. Tramlinien. Gemäss Artikel 183 Abs. 2 werden 50% vom Staat und 50% von den Gemeinden finanziert. Mangels eines aktuellen konkreten Projekts im Kanton kann kein Betrag für die Beteiligung an lokalen Verkehrslinien auf eigenen Trassen formuliert werden.
- > **Erweiterung des Umfangs von neuen Linien oder Leistungen:** Nach Artikel 185 kann der Staat den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen finanziellen Beitrag von bis 30% für neue Linien oder Versuchslinien über einen Zeitraum von vier Jahren (gegenüber drei Jahren gemäss Art. 40 VG) gewähren. Der jährliche Betrag für die Erweiterung dieses Rahmens wird auf 50 000 Franken geschätzt.
- > **Pilotprojekte:** Gemäss Artikel 188 Abs. 1 Bst. d kann der Staat Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einen finanziellen Beitrag für Pilotprojekte im Bereich des öffentlichen Verkehrs gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 50 000 Franken geschätzt.
- > **Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung:** Gemäss Artikel 188 Abs. 1 Bst. f kann der Staat Unternehmen des öffentlichen Verkehrs Investitionshilfen für Massnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Digitalisierung gewähren. Der jährliche Betrag wird auf 100 000 Franken geschätzt.
- > **Beteiligung von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs am Bau von Bushaltestellen:** Gemäss Artikel 55 Abs. 2 StrG und Artikel 42 beteiligen sich die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit 20% an den Kosten für den Bau von Bushaltestellen an Kantonsstrassen. Diese Bestimmung wurde als obsolet erachtet und nicht in den Gesetzentwurf aufgenommen. Während der Vernehmlassung kam der Vorschlag für die Option, eine jährliche Abgabe für die Bedienung von Bushaltestellen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs einzuführen. Die Mehrheit der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung sprach sich gegen diese Option aus. Der aufgrund des Dekrets über die die Gewährung eines Verpflichtungskredits für die Anpassung der Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen an die Vorgaben des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen geschätzte Betrag beläuft sich auf 1.3 Millionen Franken. Es handelt sich um einmalige Kosten. Wird dieser Betrag jedoch über einen Zeitraum von 20 Jahren verteilt, um eine einheitliche Übersicht über die neuen Ausgaben zu ermöglichen, und im Hinblick auf die künftigen laufenden Instandhaltungskosten, belaufen sich die jährlichen Kosten auf 65 000 Franken pro Jahr

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

#### Neue Ausgaben

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

### 6.1.3. Finanzausgleich

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

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

Es handelte sich dabei um die folgenden Optionen:

- > Die erste Option betraf zusätzliche Einnahmen in Form einer «Benutzungsgebühr», die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für die Bedienung einer Bushaltestelle zu entrichten haben. Diese Option wurde von der Mehrheit der an der Vernehmlassung Beteiligten abgelehnt und daher nicht weiterverfolgt.
- > Die zweite Option betraf zusätzliche Steuereinnahmen in Form einer Deckelung der Steuerabzüge für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort auf 3000 Franken, wie sie für die direkte Bundessteuer vorgesehen ist, die Rückmeldungen aus der Vernehmlassung waren zwiespältig. Insbesondere äusserte der COPIL Vorbehalte angesichts der Tatsache, dass eine Obergrenze von 15 000 Franken kürzlich vom Grossen Rat abgelehnt worden war (2017-GC-177 Morand Jacques und Steiert Thierry – Änderung des Gesetzes über die direkten Kantonssteuern [DStG] –

Deckelung der Pendlerabzüge [Art. 27 DStG). Diese Option wurde deshalb verworfen.

- > Die dritte Option betraf zusätzliche Einnahmen in Form von Parkabgaben für grosse Verkehrserzeuger (z. B. Einkaufszentren). Das Feedback aus der Vernehmlassung zu dieser Option war recht positiv. Diese Option wurde nicht beibehalten, und zwar aufgrund der für bestimmte Wirtschaftssektoren schwierigen Periode ausgehend von der Gesundheitskrise.
- > Die vierte Option betraf die Integration des Gesetzesentwurfs in das erste Paket des Projekts zur Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden (DETTEC). Diese Option gab hinsichtlich der Angleichung der Agenden der beiden Projekte und der Gefahr, dass das eine das andere verzögert, Anlass zu vielen Kommentaren. Diese Option wurde deshalb verworfen.

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

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

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

Die Erhöhung dieser zwei Sätze ist einerseits durch die verschiedenen Aufgaben gerechtfertigt, die im Rahmen eines umfassenden und kohärenten Mobilitätsnetzwerkkonzepts vom Staat übernommen wurden und nun in dessen Verantwortung liegen. Auf der anderen Seite kommen die Vorteile des BIF sowie des regionalen Personenverkehrsangebots sowohl dem Staat als auch den Gemeinden zugute. Es ist

daher angebracht, alle öffentlichen Gemeinwesen einzubeziehen. Dank dieser Anpassung wird der vorliegende Gesetzesentwurf in finanzieller Hinsicht «neutral» ausfallen.

## **6.2. Auswirkungen auf das Staatspersonal**

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

## **6.3. Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung**

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

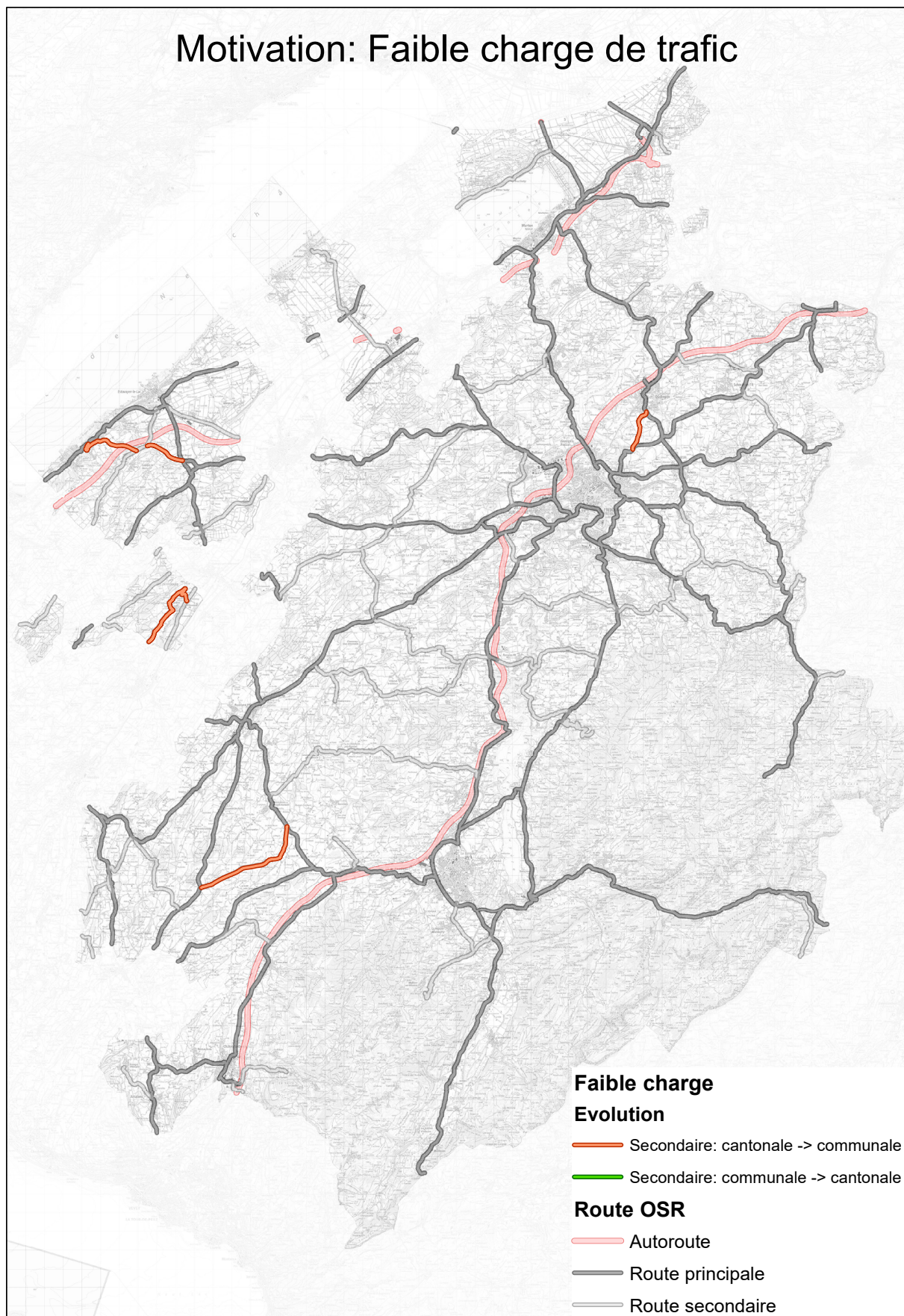
## **6.4. Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und der Verfassung des Kantons Freiburg und Kompatibilität mit der EU-Gesetzgebung**

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

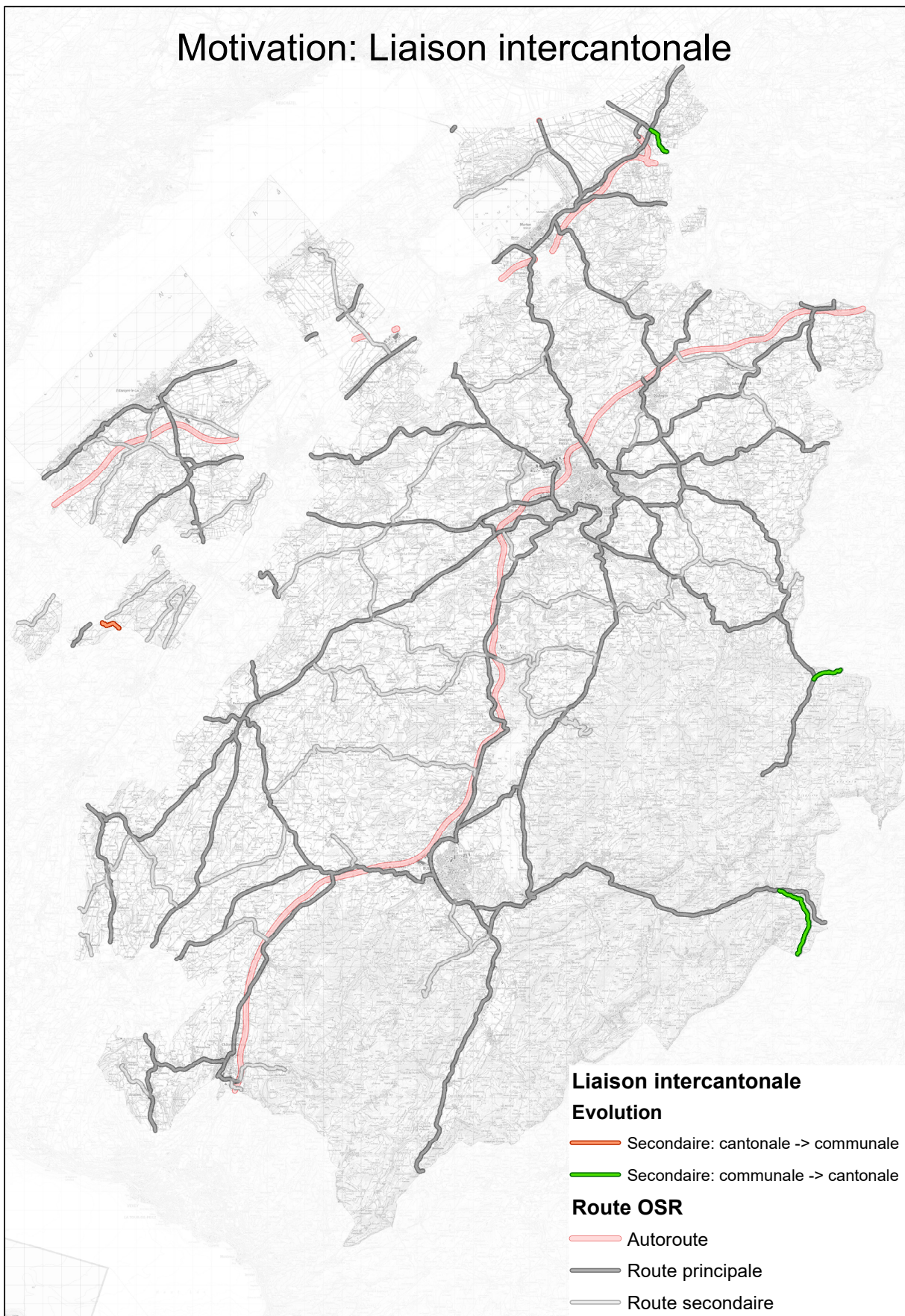
Anhänge

Erläuternde Pläne – Änderungen im Kantonsstrassennetz (Art. 205)

## Motivation: Faible charge de trafic

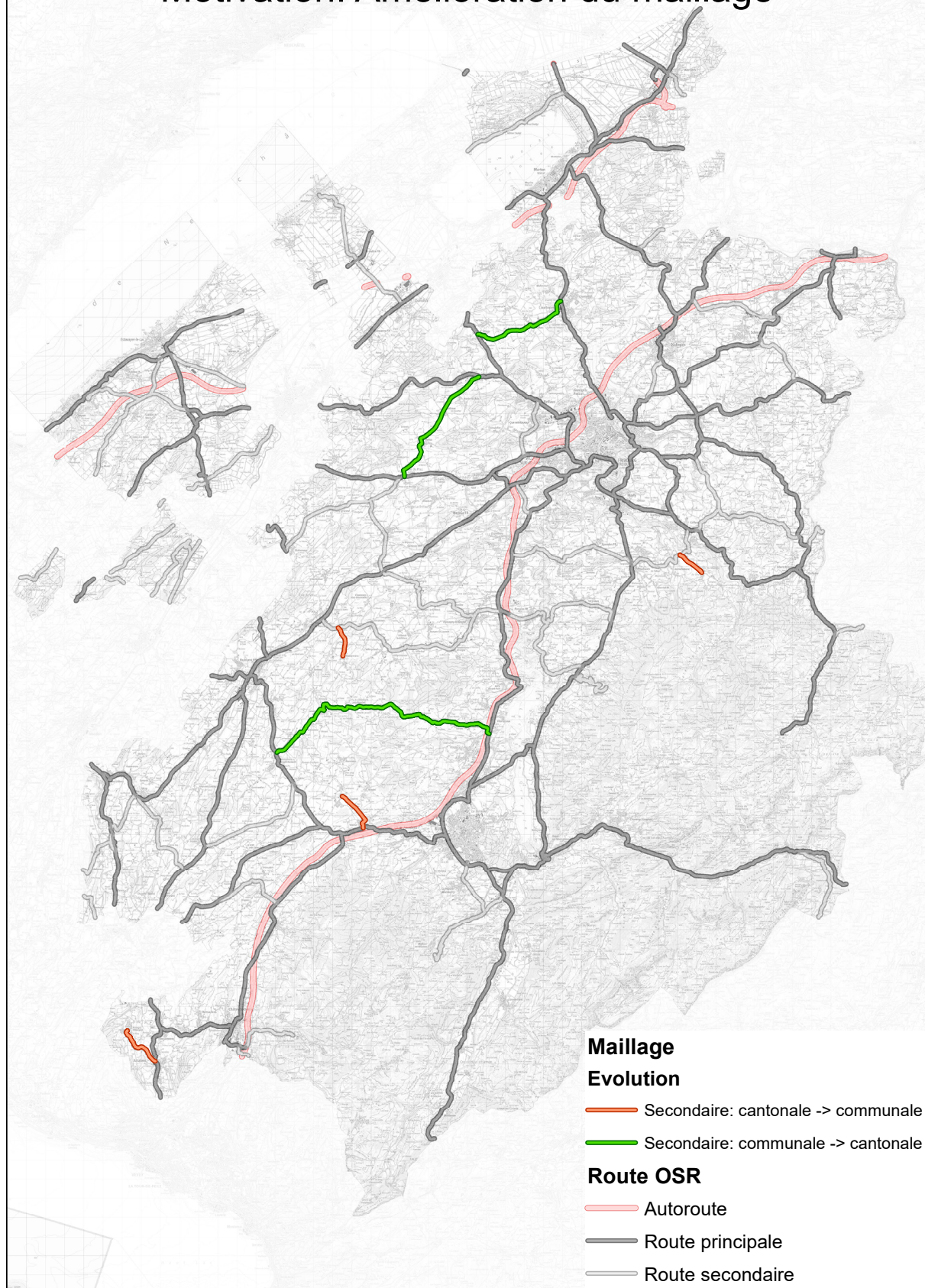


## Motivation: Liaison intercantonale

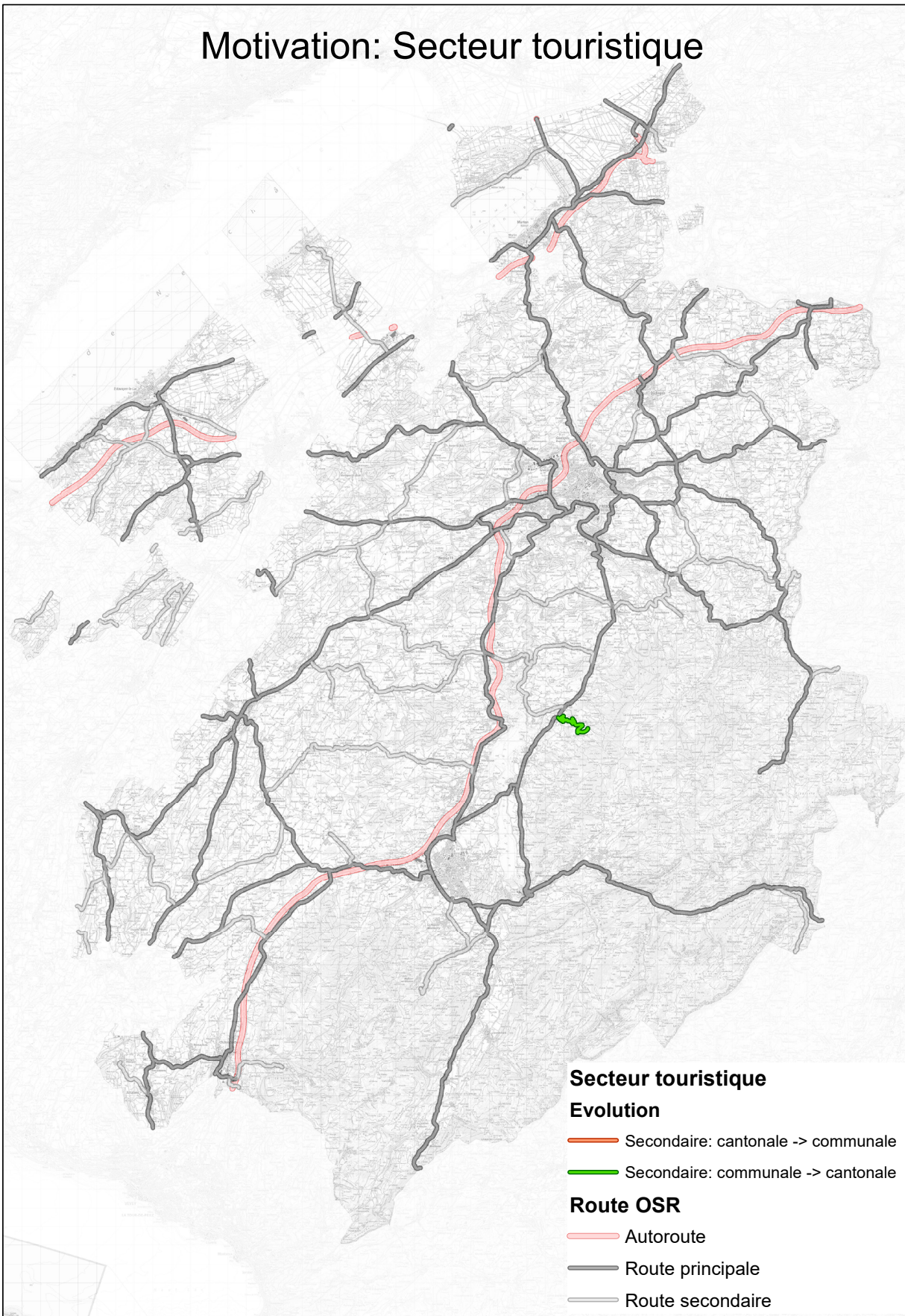




## Motivation: Amélioration du maillage



## Motivation: Secteur touristique



## Loi sur la mobilité (LMob)

du...

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: **780.1**

Modifié(s): 140.2 | 210.1 | 214.6.1 | 411.0.1 | 414.4 | 551.1 | 632.1 | 710.1 |  
750.1 | 76.1 | 781.1 | 785.1 | 812.1 | 917.1 | 921.1 | 931.1 | 941.2 |  
951.1

Abrogé(s): 741.1 | 741.8 | 780.1

---

### *Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004 (Cst.), notamment son article 78;

Vu le message 2021-DAEC-126 du Conseil d'Etat du 17 août 2021;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décète:*

## I.

### 1 Dispositions générales

#### 1.1 Buts, objet et principes

**Art. 1** Buts

<sup>1</sup> La loi a pour but de promouvoir une mobilité durable, sur les plans écologique, économique et social.

<sup>2</sup> Elle a plus précisément pour but:

## Mobilitätsgesetz (MobG)

vom...

---

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: **780.1**

Geändert: 140.2 | 210.1 | 214.6.1 | 411.0.1 | 414.4 | 551.1 | 632.1 | 710.1 |  
750.1 | 76.1 | 781.1 | 785.1 | 812.1 | 917.1 | 921.1 | 931.1 | 941.2 |  
951.1

Aufgehoben: 741.1 | 741.8 | 780.1

---

### *Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

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

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

auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

## I.

### 1 Allgemeine Bestimmungen

#### 1.1 Zweck, Gegenstand und Grundsätze

**Art. 1** Zweck

<sup>1</sup> Das Gesetz bezweckt die Förderung einer nachhaltigen Mobilität auf der ökologischen, ökonomischen und sozialen Ebene.

<sup>2</sup> Im Einzelnen bezweckt es:

- a) de mettre en œuvre un système global, sûr et efficace de mobilité, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères;
- b) de favoriser la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;
- c) de coordonner la planification et la mise en œuvre des différentes thématiques en matière de mobilité avec les objectifs de l'aménagement du territoire, de l'énergie et de la protection de l'environnement;
- d) de favoriser l'innovation en matière de mobilité;
- e) de garantir la simplicité et la célérité des procédures;
- f) d'assurer une répartition équilibrée et efficace des tâches et des coûts entre l'Etat et les communes.

#### **Art. 2** Objet

<sup>1</sup> La présente loi règle la mobilité sous toutes ses formes dans le canton.

<sup>2</sup> Elle s'applique au trafic individuel et collectif des personnes et des marchandises ainsi qu'à toutes les infrastructures de mobilité au sens de l'article 10.

<sup>3</sup> Elle ne s'applique toutefois pas:

- a) aux routes d'amélioration foncière qui servent majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre, lesquelles sont soumises à la législation sur les améliorations foncières;
- b) à la promotion des itinéraires officiels de loisirs, qui est réglée dans la législation sur le tourisme.

<sup>4</sup> Demeure réservée la législation fédérale.

#### **Art. 3** Principes

<sup>1</sup> Les différentes formes de mobilité doivent être coordonnées entre elles ainsi qu'avec l'aménagement du territoire et les politiques sectorielles qui impactent les déplacements.

<sup>2</sup> L'Etat et les communes veillent à l'efficacité, l'attractivité et la sécurité du système de mobilité, en particulier, de la mobilité douce, des transports publics, du transport motorisé sur route et des autres formes de transport, ainsi qu'à la prévention des nuisances qui pourraient en découler.

- a) ein umfassendes, sicheres und wirkungsvolles Mobilitätssystem zu implementieren, welches das Mobilitätsbedürfnis sämtlicher Benutzerinnen und Benutzer berücksichtigt;
- b) die Begünstigung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Sicherheit und Verkehrsfluss;
- c) die Koordination der Planung und Umsetzung der verschiedenen 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

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt die Mobilität in all ihren Formen im Kanton.

<sup>2</sup> Es gilt für den privaten und öffentlichen Personen- und Güterverkehr sowie sämtliche Infrastrukturanlagen im Sinne von Artikel 10.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Die Gesetzgebung des Bundes bleibt vorbehalten.

#### **Art. 3** Grundsätze

<sup>1</sup> Die verschiedenen Mobilitätsformen sind untereinander sowie mit der Raumplanung und sektoriellen Politikbereichen abzustimmen, die darauf einen Einfluss haben.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> L'Etat et les communes promeuvent la mobilité durable auprès de leur personnel et du public.

<sup>4</sup> Il est tenu compte de l'évolution des scénarios climatiques.

#### **Art. 4** Relevés de données et obligation d'information

<sup>1</sup> La Direction chargée de la mobilité <sup>1)</sup> (ci-après: la Direction) collecte toutes les données relatives à la mobilité qui paraissent nécessaires pour atteindre les objectifs de la présente loi.

<sup>2</sup> Elle procède notamment tous les cinq ans à un comptage de la charge de trafic sur les routes cantonales ainsi qu'à un relevé de l'état de la chaussée.

<sup>3</sup> Elle peut recueillir auprès des organes publics ou de tiers:

- a) des données sur l'utilisation des places de stationnement (notamment le prix, la durée, les usagers, etc.);
- b) des données sur l'utilisation des transports publics (notamment le prix, la fréquence, l'occupation des lignes, etc.);
- c) d'autres données qui ont un lien étroit avec l'accomplissement de ses tâches.

<sup>4</sup> Lorsque les données concernées sont des données personnelles, leur collecte et leur traitement, y compris par des tiers, doivent être conformes à la législation sur la protection des données. La réglementation d'exécution en fixe les modalités.

<sup>5</sup> Les données collectées sont anonymisées et communiquées à qui en fait la demande. Elles peuvent être publiées par la Direction dans la mesure où cette publication est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés et répond à un intérêt public majeur.

## **1.2 Compétences**

#### **Art. 5** Conseil d'Etat

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat a les attributions suivantes:

- a) il exerce la haute surveillance dans les domaines régis par la présente loi;
- b) il édicte la réglementation d'exécution;

---

<sup>1)</sup> Actuellement: Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions

<sup>3</sup> Der Staat und die Gemeinden fördern die nachhaltige Mobilität ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und der Bevölkerung.

<sup>4</sup> Die voraussichtliche klimatische Entwicklung wird mitberücksichtigt.

#### **Art. 4** Datenerhebungen und Informationspflicht

<sup>1</sup> Die für die Mobilität zuständige Direktion <sup>1)</sup> (die Direktion) beschafft alle mobilitätsrelevanten Daten, die für die Erfüllung der Zwecke des vorliegenden Gesetzes notwendig sind.

<sup>2</sup> Insbesondere erhebt sie alle fünf Jahre die Auslastung auf den Kantonstrassen und prüft den Zustand der Fahrbahnen.

<sup>3</sup> 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.);
- c) weitere Daten, die in einem engen Bezug zur Erfüllung ihrer Aufgaben stehen.

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

<sup>5</sup> 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 überwiegenen öffentlichen Interesse entspricht.

## **1.2 Zuständigkeiten**

#### **Art. 5** Staatsrat

<sup>1</sup> Der Staatsrat hat die folgenden Aufgaben:

- a) er übt die Oberaufsicht über die in diesem Gesetz geregelten Bereiche aus;
- b) er erlässt das Ausführungsreglement;

---

<sup>1)</sup> Heute: Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion.

- c) il exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi et adopte notamment les principes de la commande par le biais du plan cantonal des transports publics et du cadre financier.

#### **Art. 6** Direction compétente

<sup>1</sup> La Direction exerce les attributions qui lui sont dévolues par la présente loi. En particulier, elle:

- a) met en œuvre et coordonne la politique cantonale de mobilité;
- b) surveille les réseaux de mobilité cantonaux;
- c) surveille l'application de la présente loi par les communes.

<sup>2</sup> Elle est l'interlocutrice des offices fédéraux des routes et des transports, notamment pour les procédures d'approbation des plans des routes nationales et des chemins de fer.

<sup>3</sup> Elle est compétente pour assumer toutes les tâches découlant de la présente loi si celle-ci ou sa réglementation d'exécution ne prévoit pas expressément la compétence d'une autre autorité.

#### **Art. 7** Services

<sup>1</sup> Les services chargés de la mobilité et des ponts et chaussées soutiennent la Direction dans l'accomplissement de ses tâches.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution détermine les compétences de chaque service.

#### **Art. 8** Communes

<sup>1</sup> Sous réserve des attributions de la Direction, les communes exercent la surveillance sur les réseaux de mobilité communaux et routes privées à usage public.

<sup>2</sup> Les communes exercent les tâches qui leur sont confiées par la présente loi et la réglementation d'exécution.

#### **Art. 9** Commission consultative mobilité

<sup>1</sup> Une commission consultative pour la mobilité est instituée par le Conseil d'Etat pour examiner les problèmes généraux relatifs à ce domaine, faire des propositions et donner son avis sur des problèmes particuliers de mobilité.

- c) er übt die Befugnisse aus, die ihm durch dieses Gesetz übertragen werden.

#### **Art. 6** Zuständige Direktion

<sup>1</sup> 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 und legt insbesondere die Grundsätze der Bestellung mittels des kantonalen Planes des öffentlichen Verkehrs und des finanziellen Rahmens fest.

<sup>2</sup> Sie ist zudem die Anlaufstelle für die Bundesämter für Strassen und Verkehr, insbesondere im Zusammenhang mit Plangenehmigungsverfahren für Nationalstrassen und Eisenbahnen.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Die für die Mobilität und den Tiefbau zuständigen Ämter unterstützen die Direktion bei der Erfüllung ihrer Aufgaben.

<sup>2</sup> Im Ausführungsreglement werden die Zuständigkeiten jedes Amtes bestimmt.

#### **Art. 8** Gemeinden

<sup>1</sup> Die Gemeinden üben die Aufsicht über die Gemeindestrassen und die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung aus; die Aufgaben der Direktion bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Die Gemeinden üben die Aufgaben aus, die ihnen dieses Gesetz und das Ausführungsreglement übertragen.

#### **Art. 9** Beratende Mobilitätskommission

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> La composition de la Commission est représentative des régions et des parties linguistiques ainsi que des acteurs concernés.

<sup>3</sup> Elle comprend au maximum vingt membres, qui sont nommés par le Conseil d'Etat et parmi lesquels cinq sont désignés par le Grand Conseil et cinq par l'association représentant les communes.

<sup>4</sup> Elle peut créer des groupes de travail pour des politiques sectorielles ou des projets concrets. Des experts et expertes peuvent y être associés.

### 1.3 Notions et définitions

#### 1.3.1 Infrastructures et itinéraires de mobilité

##### **Art. 10** Infrastructures de mobilité

<sup>1</sup> Sont des infrastructures de mobilité tous les ouvrages et installations qui servent à la mobilité.

<sup>2</sup> Sont compris dans les infrastructures notamment les routes, les chemins, les chemins de fers, les remontées à câble, les installations destinées au transport aérien, les voies navigables et leurs abords ainsi que les places d'arrêt, de chargement ou de rassemblement, les installations portuaires et les gares.

<sup>3</sup> Les types d'infrastructures au sens de la présente loi sont:

- a) les routes publiques;
- b) les chemins de mobilité douce;
- c) les infrastructures dédiées au transport public.

##### **Art. 11** Itinéraires de mobilité

<sup>1</sup> Les itinéraires de mobilité sont des tracés sur terre, sur l'eau, dans l'air et sous terre qui empruntent en principe une infrastructure de mobilité.

<sup>2</sup> Ils sont établis par des plans de réseaux ou intégrés à ces derniers.

<sup>3</sup> Les itinéraires de mobilité sont:

- a) les itinéraires pour véhicules automobiles, qui empruntent des routes publiques;
- b) les itinéraires de mobilité douce, qui empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité;

<sup>2</sup> Die Kommission ist nach Regionen, Sprachen und betroffenen Kreisen repräsentativ zusammengesetzt.

<sup>3</sup> Sie besteht aus höchstens 20 Mitgliedern, die vom Staatsrat ernannt werden und unter denen 5 vom Grossen Rat und 5 vom Freiburgischen Gemeindeverband ernannt werden.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> Darunter sind alle Bauwerke und Anlagen zu verstehen, die der Mobilität dienen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Mobilitätsrouten umfassen sämtliche Verkehrswege auf dem Land, auf dem Wasser, in der Luft und im Untergrund, die grundsätzlich eine Mobilitätsinfrastruktur benutzen.

<sup>2</sup> Sie entstehen aufgrund von Netzplänen oder sie werden in solche übertragen.

<sup>3</sup> 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) les itinéraires de transports publics, qui empruntent des infrastructures dédiées au transport public ou des routes publiques.

### 1.3.2 Routes publiques

#### Art. 12 Définition

<sup>1</sup> Par route publique, on entend toute infrastructure de mobilité qui n'est pas destinée uniquement à la mobilité douce ou aux transports publics et qui ne sert pas exclusivement à l'usage privé.

<sup>2</sup> Sont considérées comme parties intégrantes de la route, outre la chaussée proprement dite, toutes les installations nécessaires à la qualité de l'infrastructure et à son exploitation, notamment les ponts, tunnels, passages à faune et autres ouvrages d'art, l'arborisation, le mobilier participant à la qualité de l'aménagement, les trottoirs, les jonctions, les places de stationnement à usage public et d'évitement, les accotements, les talus, les ouvrages de soutènement, le système d'évacuation d'eaux nécessaire au fonctionnement de la route, les canaux, les aqueducs, les signaux, les dispositifs de retenue, les compteurs de trafic, et autres dépendances.

#### Art. 13 Classification

<sup>1</sup> Les routes publiques comprennent:

- a) les routes nationales;
- b) les routes cantonales;
- c) les routes communales;
- d) les routes privées à usage public.

#### Art. 14 Types

<sup>1</sup> Les routes publiques sont catégorisées par rapport à leur fonction et leur importance en cinq types:

- a) les routes à grand débit, qui ont une fonction de transit au niveau international, national et interrégional;

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

### 1.3.2 Öffentliche Strassen

#### Art. 12 Begriff

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Als Bestandteile der Strasse gelten ausser den eigentlichen Fahrbahnen alle zur Qualität der Infrastruktur beitragenden und für ihren Betrieb notwendigen Anlagen, namentlich Brücken, Tunneln, 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

<sup>1</sup> Die öffentlichen Strassen umfassen:

- a) die Nationalstrassen;
- b) die Kantonsstrassen;
- c) die Gemeindestrassen;
- d) die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.

#### Art. 14 Kategorien

<sup>1</sup> Die öffentlichen Strassen werden nach Funktion und Bedeutung in fünf Kategorien eingeteilt:

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



- b) les routes principales, qui ont une fonction de lien entre les régions, y compris celles qui bénéficient des contributions de la Confédération selon les articles 12 et suivants de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière;
- c) les routes de liaison, qui ont une fonction de lien entre les localités;
- d) les routes collectrices, qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de desserte;
- e) les routes de desserte, qui ont une fonction de desserte de quartier.

**Art. 15** Routes nationales

<sup>1</sup> Les routes nationales sont désignées par le droit fédéral et sont soumises à la législation fédérale.

<sup>2</sup> Elles sont constituées de routes à grand débit et de routes principales.

**Art. 16** Routes cantonales – Principe

<sup>1</sup> Les routes cantonales sont destinées au trafic suprarégional et régional.

<sup>2</sup> Elles sont constituées de routes à grand débit et des routes principales, pour autant qu'elles ne soient pas des routes nationales, ainsi que de routes de liaison.

<sup>3</sup> Le réseau des routes cantonales et leur type sont inscrits dans le plan du réseau des routes cantonales.

**Art. 17** Routes cantonales – Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> Les travaux, ouvrages et installations sur route cantonale qui ont un caractère édilitaire sont ceux qui, par rapport aux besoins du trafic général, sont provoqués, de façon prépondérante, par les besoins d'un équipement local.

<sup>2</sup> Sont considérés comme tels, notamment:

- a) les largeurs supplémentaires de chaussée, y compris les places de stationnement;
- b) les carrefours, avec ou sans présélections, donnant accès à un hameau, un quartier, à une zone industrielle, sportive, commerciale;
- c) les trottoirs, les passages à piétons avec leur éclairage, et toute installation servant à la protection du public;

- 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

<sup>1</sup> Die Nationalstrassen werden vom Bundesrecht bestimmt und unterstehen der Bundesgesetzgebung.

<sup>2</sup> Es handelt sich um Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen.

**Art. 16** Kantonsstrassen – Grundsatz

<sup>1</sup> Kantonsstrassen dienen dem überregionalen und dem regionalen Verkehr.

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

<sup>3</sup> Das Kantonsstrassennetz und die entsprechenden Kategorien werden im Plan des Kantonsstrassennetzes eingetragen.

**Art. 17** Kantonsstrassen – Städtebauliche Objekte

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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) la signalisation liée aux aménagements précités y compris les feux de signalisation, ainsi que celle de régions, de lieux, ou d'objets, de bâtiments ou d'installations;
- e) les aménagements de valorisation des espaces routiers en traversée de localités et les mesures de modérations du trafic et de vitesse ainsi que les éléments d'embellissement, les plantations et les décorations;
- f) l'éclairage en localité;
- g) les abribus;
- h) la part des travaux, ouvrages et installations voulus par une commune qui dépasse le standard de construction défini par la Direction.

#### **Art. 18** Routes communales

<sup>1</sup> Les routes communales assurent le trafic interne sur l'ensemble du territoire d'une commune ainsi que le trafic intercommunal qui n'est pas suprarégional et régional.

<sup>2</sup> Les routes communales sont constituées de routes de liaison, pour autant qu'elles ne soient pas des routes cantonales, ainsi que des routes collectrices et de desserte.

<sup>3</sup> Le réseau des routes communales et leur catégorie sont inscrits dans le plan du réseau routier communal.

#### **Art. 19** Routes privées à usage public

<sup>1</sup> Les routes privées à usage public complètent le réseau routier communal et sont incluses dans le plan du réseau routier communal.

<sup>2</sup> Une route privée est d'usage public lorsque:

- a) cela découle d'une inscription au registre foncier;
- b) son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels; ou
- c) elle est réputée accessible au public, en raison d'un intérêt public ou d'une utilisation sans opposition pendant au moins deux ans.

<sup>3</sup> En cas de litige, la commune constate par décision si la route privée est d'usage public, après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées et, le cas échéant, fait inscrire une servitude en ce sens.

- 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

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

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

<sup>3</sup> Das Gemeindestrassennetz und die entsprechenden Kategorien werden im Plan des Gemeindestrassennetzes festgelegt.

#### **Art. 19** Privatstrassen in öffentlicher Nutzung

<sup>1</sup> Privatstrassen in öffentlicher Nutzung ergänzen das Gemeindestrassennetz und sind im Plan des Gemeindestrassennetzes enthalten.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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 Mobilité douce

#### 1.3.3.1 Définition

##### **Art. 20**

<sup>1</sup> La mobilité douce comprend tout mode de transport utilisant la force musculaire qui est durable, respectueux de l'environnement, socialement adéquat et sûr, en particulier la marche à pied et le vélo ou tout mode qui pourrait s'y apparenter.

#### 1.3.3.2 Chemins de mobilité douce

##### **Art. 21**

<sup>1</sup> Les chemins de mobilité douce sont des infrastructures de mobilité destinées exclusivement à la mobilité douce.

<sup>2</sup> Il existe trois types de chemins de mobilité douce:

- a) pour les piétons;
- b) empruntés par des voies cyclables;
- c) destinés aux loisirs.

<sup>3</sup> La construction ou le réaménagement d'un chemin de mobilité douce sont autorisés au moyen d'un plan d'infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Même lorsqu'ils se situent sur le long d'une route publique, les chemins de mobilité douce sont régis par leurs propres règles.

#### 1.3.3.3 Itinéraires de mobilité douce

##### **Art. 22** Définition

<sup>1</sup> Les itinéraires de mobilité douce sont composés des chemins pour piétons, des voies cyclables et des itinéraires officiels de loisirs ainsi que des passages publics.

<sup>2</sup> Ils empruntent des chemins de mobilité douce, des routes publiques ou aucune infrastructure de mobilité.

##### **Art. 23** Chemins pour piétons

<sup>1</sup> Les chemins pour piétons sont destinés, en premier lieu, à la vie quotidienne.

### 1.3.3 Sanfte Mobilität

#### 1.3.3.1 Begriff

##### **Art. 20**

<sup>1</sup> 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**

<sup>1</sup> Die Wege der sanften Mobilität sind Mobilitätsinfrastrukturen, die ausschliesslich der sanften Mobilität dienen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Bau und Ausbau eines sanften Mobilitätsweges werden mit einem Plan der Mobilitätsinfrastrukturen bewilligt.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> Die Routen der sanften Mobilität bestehen aus Fusswegen, Velowegen und offiziellen Freizeitrouten sowie öffentlichen Durchgängen.

<sup>2</sup> Sie führen über Wege der sanften Mobilität, öffentliche Strassen oder über keine Mobilitätsinfrastrukturen.

##### **Art. 23** Fusswege

<sup>1</sup> Fusswege sind in erster Linie für den Alltagsgebrauch bestimmt.

<sup>2</sup> Ils se trouvent, en général, à l'intérieur des zones urbaines et visent à faciliter les déplacements à pied.

<sup>3</sup> Ils empruntent notamment des chemins de mobilité douce pour piétons, des zones piétonnes, des rues résidentielles, des promenades dans les parcs publics ainsi que, si nécessaire, des trottoirs et des passages pour piétons.

<sup>4</sup> Ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les équipements publics, en particulier les écoles, les arrêts des transports publics, les lieux de détente et les centres d'achat.

<sup>5</sup> Ils peuvent traverser des fonds privés, notamment des places ou des passages accessibles au public.

#### **Art. 24** Voies cyclables

<sup>1</sup> Les voies cyclables sont des liaisons interconnectées et continues destinées aux cyclistes.

<sup>2</sup> Elles se composent de voies cyclables pour la vie quotidienne et de voies cyclables pour les loisirs au sens de la législation fédérale sur les voies cyclables.

<sup>3</sup> Les voies cyclables pour les loisirs sont considérées comme des itinéraires officiels de loisirs.

#### **Art. 25** Voies cyclables pour la vie quotidienne – Définition

<sup>1</sup> Les voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci.

<sup>2</sup> Elles empruntent des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.

<sup>3</sup> Elles desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces et les installations de loisirs.

#### **Art. 26** Voies cyclables pour la vie quotidienne – Classification

<sup>1</sup> Les voies cyclables pour la vie quotidienne sont catégorisées par rapport à leur fonction en trois types:

- a) les voies cyclables de liaison, qui ont une fonction de lien entre les localités et accueillent un flux important de cyclistes rapides;

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

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, öffentliche Einrichtungen, namentlich Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Anlagen zur Erholung und Einkaufszentren.

<sup>5</sup> Sie können Privatgrundstücke überqueren, insbesondere auch öffentlich zugängliche Plätze oder Passagen.

#### **Art. 24** Velowege

<sup>1</sup> Velowege sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Radfahrerinnen und -fahrer.

<sup>2</sup> Sie bestehen aus Velowegen für den Alltags- und solchen für den Freizeitgebrauch im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Velowege.

<sup>3</sup> Velowege für den Freizeitgebrauch werden als offizielle Freizeitrouten bezeichnet.

#### **Art. 25** Velowege für den Alltagsgebrauch – Begriff

<sup>1</sup> Velowege für den Alltagsgebrauch liegen in der Regel in oder zwischen Siedlungsgebieten.

<sup>2</sup> Sie benutzen Strassen, die mit einem Radweg oder -streifen versehen sind, Expressradwege, Wege, Parkieranlagen für Fahrräder und ähnliche Infrastrukturen.

<sup>3</sup> Sie erschliessen und verbinden insbesondere Wohngebiete, Arbeitsplätze, Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Gaststätten, Einkaufsläden sowie Freizeitanlagen.

#### **Art. 26** Velowege für den Alltagsgebrauch – Klassifizierung

<sup>1</sup> 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 Radfahrerinnen und -fahrern aufnehmen;

- b) les voies cyclables collectrices, qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de desserte en direction des voies cyclables de liaison et accueillent un flux moyen de cyclistes circulant à une allure moyenne;
- c) les voies de desserte, qui ont une fonction de desserte de quartier et accueillent un flux moins important de cyclistes partageant l'espace public et circulant lentement.

<sup>2</sup> Les voies cyclables de liaison et les voies cyclables collectrices à fort trafic font partie des voies cyclables cantonales. Elles empruntent prioritairement des voies express cyclables ou des pistes cyclables.

<sup>3</sup> Les voies cyclables collectrices à trafic moyen et faible ainsi que les voies de desserte font en principe partie des voies cyclables communales. Elles empruntent des bandes cyclables, des routes à 30 km/h et des zones de rencontre.

#### **Art. 27** Itinéraires officiels de loisirs

<sup>1</sup> Les itinéraires officiels de loisirs sont destinés, en premier lieu, à la détente.

<sup>2</sup> Ils se trouvent, en général, en dehors des zones urbaines.

<sup>3</sup> Ils comprennent notamment les itinéraires de randonnée pédestre, équestre et hivernale, de cyclotourisme et de VTT ainsi que, si possible, les voies historiques.

<sup>4</sup> Ils desservent notamment les secteurs voués à la détente ou à la marche, les sites (points d'intérêt, rives, etc.), les monuments, les arrêts des transports publics et les installations touristiques.

#### **Art. 28** Passages publics

<sup>1</sup> Un passage sur un fonds privé est public lorsque:

- a) il est inscrit au registre foncier sous forme de servitude correspondante;
- b) son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels;
- c) il existe un intérêt public à son utilisation; ou
- d) il a été utilisé par le public pendant au moins deux ans sans opposition.

<sup>2</sup> En cas de litige, la commune constate par décision si le passage est public après avoir entendu le ou la propriétaire et les autres parties intéressées.

- 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.

<sup>2</sup> Verbindungsvelowege und stark befahrene Sammelvelowege sind Teil der kantonalen Velowege. Sie befinden sich überwiegend auf schnellen Radwegen oder Radstreifen.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Offizielle Freizeitrouten dienen vorwiegend der Erholung und Entspannung.

<sup>2</sup> Sie liegen in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebiets.

<sup>3</sup> Dazu gehören insbesondere Wander-, Reit- und Winterwandrouten, Velotourismus- und Mountainbike-Routen und, wo möglich, historische Wegstrecken.

<sup>4</sup> 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

<sup>1</sup> 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;
- c) ein öffentliches Interesse an seiner Benutzung besteht; oder
- d) er von der Öffentlichkeit mindestens zwei Jahre lang ohne Einsprache genutzt wird.

<sup>2</sup> 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 Transport public

#### Art. 29 Définition

<sup>1</sup> Le transport public comprend le transport régulier et professionnel de voyageurs par chemin de fer, par route, sur l'eau, par installation à câbles, par ascenseur et par d'autres moyens de transport guidés le long d'un tracé fixe ainsi que le transport de marchandises par rail.

<sup>2</sup> Ne sont pas considérés comme du transport public, notamment:

- a) le transport d'élèves mis en place par les communes;
- b) le transport non régulier et professionnel de personnes au moyen de voitures de tourisme, de minibus et d'autocars.

#### Art. 30 Types d'offre

<sup>1</sup> Par trafic régional de voyageurs, on entend, au sens de la législation fédérale, le transport de voyageurs à l'intérieur d'une région, y compris la desserte de base de localités, ainsi que celui entre régions voisines.

<sup>2</sup> Par trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, on entend le transport de voyageurs à l'intérieur du canton qui présente un intérêt particulier pour le canton, mais qui n'est pas reconnu comme trafic régional de voyageurs par la Confédération.

<sup>3</sup> Par trafic local, on entend le transport de voyageurs qui assure la desserte capillaire de localités.

#### Art. 31 Communautés tarifaires

<sup>1</sup> Une communauté tarifaire a pour but d'encourager et de faciliter l'accès aux transports publics en offrant un titre de transport unique pour un déplacement empruntant plusieurs lignes ou de permettre d'utiliser les différentes lignes concernées, lorsqu'il existe plusieurs parcours possibles pour un même déplacement.

<sup>2</sup> A cet effet, l'Etat conclut avec les entreprises de transport des contrats de droit administratif par lesquels celles-ci s'engagent à former des communautés tarifaires.

#### Art. 32 Infrastructures dédiées au transport public

<sup>1</sup> Sont des infrastructures dédiées au transport public tous les ouvrages et installations qui servent principalement au transport public.

### 1.3.4 Öffentlicher Verkehr

#### Art. 29 Begriff

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Als regionaler Personenverkehr wird im Sinne der Bundesgesetzgebung der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Grundversorgung von Ortschaften, und zwischen benachbarten Regionen definiert.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Als lokaler Verkehr wird der Personenverkehr definiert, der die Feinerschliessung in Ortschaften sicherstellt.

#### Art. 31 Tarifverbunde

<sup>1</sup> Das Ziel eines Tarifverbundes 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.

<sup>2</sup> Zu diesem Zweck schliesst der Kanton 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

<sup>1</sup> Zu den für den öffentlichen Verkehr bestimmten Infrastrukturen gehören alle Bauwerke und Anlagen, die vorrangig dem öffentlichen Verkehr dienen.

<sup>2</sup> Par infrastructures dédiées au transport public, on entend notamment les infrastructures ferroviaires, les gares routières, les installations à câbles, les installations portuaires, les voies navigables et leurs abords, les arrêts de bus, les voies de bus, les lignes de contact et les installations de parc relais ainsi que les bâtiments, les aires de stationnement et de manœuvre qui en font partie.

<sup>3</sup> Lorsqu'une infrastructure dédiée au transport public se situe sur ou le long d'une route, elle est considérée comme faisant partie intégrante de cette dernière. Il peut s'agir notamment de voies de bus, d'arrêts de bus ou de rails de tram.

### 1.3.5 Propriété

#### **Art. 33** Routes publiques – Principes

<sup>1</sup> Les routes cantonales font partie du domaine public cantonal et les routes communales du domaine public communal.

<sup>2</sup> Les routes privées font partie de la propriété privée.

<sup>3</sup> La propriété d'une route s'étend à toutes ses parties intégrantes ainsi qu'aux chemins de mobilité douce situés le long d'elle, à l'exception des pistes mixtes cantonales, et aux infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route.

#### **Art. 34** Routes publiques – Changement de propriétaire

<sup>1</sup> Si une route change de propriétaire ou s'étend, l'inscription au registre foncier est à la charge du nouveau ou de la nouvelle propriétaire, si les parties n'en conviennent pas autrement.

<sup>2</sup> Le ou la propriétaire d'une route privée d'usage public a le droit que la commune reprenne la propriété de cette route sans indemnité lorsqu'il prend en charge les frais de transfert pour autant que la route, au moment de la reprise, soit conforme aux normes techniques. La route devient alors communale.

#### **Art. 35** Chemins de mobilité douce

<sup>1</sup> A condition qu'ils ne se trouvent ni sur un bien-fonds privé ni le long d'une route cantonale, les chemins de mobilité douce font partie du domaine public communal, à l'exception de ceux empruntés par des pistes cyclables cantonales, lesquels font partie du domaine public cantonal.

<sup>2</sup> 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 Wendepunkte.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Die Kantonsstrassen sind Teil der öffentlichen Sachen des Kantons und die Gemeindestrassen sind Teil der öffentlichen Sachen der Gemeinde.

<sup>2</sup> Die privaten Strassen sind Teil des privaten Eigentums.

<sup>3</sup> 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

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

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Les collectivités publiques mettent gratuitement à disposition leurs terrains non cultivés, lorsque leur utilisation est nécessaire pour la construction et le réaménagement des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs.

## 2 Planification

### 2.1 Instruments

#### Art. 36 Liste

<sup>1</sup> La mobilité au sein du canton est organisée par:

- a) la stratégie cantonale de mobilité;
- b) le plan du réseau des routes cantonales;
- c) le programme de construction des routes cantonales;
- d) le plan du réseau routier communal;
- e) le plan du réseau des chemins pour piétons;
- f) le plan du réseau cantonal et le plan du réseau communal des voies cyclables;
- g) le programme de construction des voies cyclables cantonales;
- h) le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs;
- i) le plan cantonal et le plan communal des transports publics;
- j) les plans régionaux au sens de la législation sur l'aménagement du territoire;
- k) des plans sectoriels;
- l) des stratégies.

#### Art. 37 Stratégie cantonale de mobilité

<sup>1</sup> La stratégie cantonale de mobilité se fonde sur les autres instruments de planification de l'article 36 let. b à l. Elle fixe les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années, en tenant compte des grands enjeux environnementaux et des impératifs sociétaux, et contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent.

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat l'actualise en début de chaque législature et l'adresse pour information au Grand Conseil avec un rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs de la stratégie.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> Die kantonale Mobilitätsstrategie basiert auf den Planungsinstrumenten gemäss Artikel 36 Bst. b-l. Sie bestimmt, unter Berücksichtigung dabei wichtiger Umweltfragen und gesellschaftlicher Erfordernisse, die Mobilitätsziele für die nächsten zwanzig Jahre. Zudem enthält sie alle Mobilitätsrouten und den Zustand aller Mobilitätsinfrastrukturen, auf denen erstere verlaufen.

<sup>2</sup> Der Staatsrat aktualisiert die Kantonale Mobilitätsstrategie zu Beginn jeder Legislaturperiode und unterbreitet sie zusammen mit einem Bericht über den Fortschritt bei der Erreichung der Ziele der Strategie zur Information an den Grossen Rat.



<sup>3</sup> Elle est liante pour les autorités, notamment en vue de l'élaboration des autres instruments de planification.

<sup>4</sup> Elle tient compte des stratégies transversales et des autres politiques, y compris de celles de la Confédération.

<sup>5</sup> Elle est intégrée au volet stratégique du plan directeur cantonal.

#### **Art. 38** Plan du réseau des routes cantonales

<sup>1</sup> Le plan du réseau des routes cantonales est établi par le Conseil d'Etat et détermine les routes cantonales.

#### **Art. 39** Programme de construction des routes cantonales

<sup>1</sup> La Direction établit un programme de construction, qui détermine l'ordre dans lequel les routes cantonales sont construites, réaménagées et assainies.

<sup>2</sup> Il ne peut être dérogé à l'ordre de construction prévu par le programme de construction que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

#### **Art. 40** Plan du réseau routier communal

<sup>1</sup> Le plan du réseau routier communal détermine les routes communales.

<sup>2</sup> Il répertorie les routes privées à usage public.

<sup>3</sup> Il est adopté par la commune et intégré au plan directeur communal et doit être pris en compte dans le programme d'équipement.

#### **Art. 41** Plan du réseau des chemins pour piétons

<sup>1</sup> Les communes planifient leur réseau des chemins pour piétons dans leur plan directeur communal et le prennent en compte dans leur programme d'équipement.

<sup>2</sup> Dans ce plan, les communes proposent notamment des mesures de circulation favorisant la liberté de déplacement des piétons. Elles portent une attention particulière aux chemins d'école.

#### **Art. 42** Voies cyclables – Plan du réseau cantonal des voies cyclables

<sup>1</sup> La Direction planifie les voies cyclables cantonales par un plan du réseau cantonal des voies cyclables.

<sup>3</sup> Sie ist behördenverbindlich, insbesondere im Hinblick auf die Erarbeitung der anderen Planungsinstrumente.

<sup>4</sup> Sie berücksichtigt bereichsübergreifende Strategien und andere Politiken, einschliesslich derjenigen des Bundes.

<sup>5</sup> Sie ist in den strategischen Teil des kantonalen Richtplans integriert.

#### **Art. 38** Plan des Kantonsstrassennetzes

<sup>1</sup> Der Plan des Kantonsstrassennetzes wird vom Staatsrat festgelegt und bestimmt die Kantonsstrassen.

#### **Art. 39** Programm für den Bau der Kantonsstrassen

<sup>1</sup> Die Direktion erstellt das Bauprogramm, in dem bestimmt wird, in welcher Reihenfolge Kantonsstrassen gebaut, ausgebaut und saniert werden.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Der Plan des Gemeindestrassennetzes bestimmt die Gemeindestrassen.

<sup>2</sup> Er beinhaltet die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.

<sup>3</sup> Er wird von der Gemeinde beschlossen und in den Richtplan der Gemeinde und ins Erschliessungsprogramm übernommen.

#### **Art. 41** Fusswegnetzplan

<sup>1</sup> Die Gemeinden planen ihr Fusswegnetz in ihrem Richtplan und berücksichtigen es in ihrem Erschliessungsprogramm.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Die Direktion plant die kantonalen Velowege mit einem kantonalen Velowegnetzplan.

<sup>2</sup> Les bandes et les pistes cyclables ne s'excluent pas. Cependant, les pistes cyclables doivent systématiquement primer les bandes cyclables là où les conditions le permettent.

**Art. 43** Voies cyclables – Programme de construction des voies cyclables cantonales

<sup>1</sup> La Direction établit un programme de construction, qui détermine l'ordre dans lequel les voies cyclables cantonales sont construites, réaménagées et assainies.

<sup>2</sup> Il ne peut être dérogé à l'ordre de construction prévu par le programme de construction que dans des cas justifiés, notamment en cas d'urgence ou d'intérêts publics prépondérants.

**Art. 44** Voies cyclables – Planification communale

<sup>1</sup> Les communes planifient leur réseau de voies cyclables communales dans leur plan directeur communal et le prennent en compte dans leur programme d'équipement.

<sup>2</sup> Ce réseau complète celui des voies cyclables cantonales.

**Art. 45** Plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs

<sup>1</sup> La Direction planifie les réseaux des itinéraires officiels de loisirs par le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs, en collaboration avec l'organisme touristique officiel du canton selon la législation sur le tourisme (ci-après l'organisme touristique officiel du canton).

<sup>2</sup> La procédure d'approbation du plan d'affectation cantonal selon la législation sur l'aménagement et les constructions s'applique par analogie au plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs.

<sup>3</sup> Le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs lie les particuliers.

**Art. 46** Plans des transports publics – Plan cantonal des transports publics

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat établit le plan cantonal des transports publics en vue de la coordination des transports publics dans le canton.

<sup>2</sup> Le plan cantonal des transports publics contient les principes et les objectifs de l'Etat en matière d'offre de transports publics dans le canton et le cadre financier.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Die Direktion erstellt ein Bauprogramm, in dem bestimmt wird, in welcher Reihenfolge Velowege gebaut, ausgebaut und saniert werden.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Die Gemeinden planen ihr Velowegnetz im Gemeinderichtplan und berücksichtigen es in ihrem Erschliessungsprogramm.

<sup>2</sup> Dieses Netz ergänzt dasjenige der kantonalen Velowege.

**Art. 45** Plan der offiziellen Freizeitroutenetze

<sup>1</sup> Die Direktion plant die Netze der offiziellen Freizeitrouten anhand des Planes der offiziellen Freizeitroutenetze in Zusammenarbeit mit dem offiziellen Tourismusorgan des Kantons entsprechend der Tourismusgesetzgebung (offizielles Tourismusorgan des Kantons).

<sup>2</sup> Das Genehmigungsverfahren für den kantonalen Nutzungsplan gemäss Bau- und Raumplanungsgesetzgebung gilt sinngemäss für den Plan der offiziellen Freizeitroutenetze.

<sup>3</sup> Der Plan der offiziellen Freizeitroutenetze ist für Private verbindlich.

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

<sup>1</sup> Der Staatsrat erstellt im Hinblick auf die Koordination des öffentlichen Verkehrs im Kanton den kantonalen Plan des öffentlichen Verkehrs.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Il tient compte de la capacité des infrastructures de mobilité existantes et à aménager, notamment des arrêts de bus.

#### **Art. 47** Plans des transports publics – Plan directeur communal

<sup>1</sup> Les communes organisent la desserte de leur territoire par les transports publics dans leur plan directeur communal et prennent ce plan en compte dans leur programme d'équipement.

#### **Art. 48** Plans sectoriels

<sup>1</sup> La Direction peut établir des plans sectoriels ou des stratégies sur des thèmes spécifiques de mobilité tels que les aménagements cyclables, la mobilité partagée, le stationnement, les plateformes multimodales ou l'électromobilité.

## **2.2 Règles générales**

#### **Art. 49** Effets

<sup>1</sup> Les plans lient les autorités.

#### **Art. 50** Relation avec les plans directeurs

<sup>1</sup> Les plans prévus par la présente loi doivent être coordonnés avec le plan directeur cantonal et ne peuvent pas être contraires à celui-ci.

<sup>2</sup> Les plans communaux doivent être coordonnés avec les plans directeurs régionaux et ne peuvent pas être contraires à ceux-ci.

#### **Art. 51** Révision

<sup>1</sup> Les plans, sous réserve du plan cantonal des transports publics, sont révisés au moins tous les dix ans.

<sup>2</sup> Le plan cantonal des transports publics est révisé au moins tous les cinq ans.

<sup>3</sup> Les programmes de construction cantonaux sont révisés au moins tous les cinq ans et actualisés au fur et à mesure.

<sup>3</sup> Er berücksichtigt die Kapazität der bestehenden Mobilitätsinfrastrukturen und deren Ausbau, namentlich der Bushaltestellen.

#### **Art. 47** Pläne des öffentlichen Verkehrs – Gemeinderichtplan

<sup>1</sup> Die Gemeinden organisieren die Erschliessung ihres Territoriums durch den öffentlichen Verkehr in ihrem Gemeinderichtplan und berücksichtigen diesen in ihrem Erschliessungsprogramm.

#### **Art. 48** Sachpläne

<sup>1</sup> 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.

## **2.2 Allgemeine Vorschriften**

#### **Art. 49** Wirkungen

<sup>1</sup> Die Pläne sind behördenverbindlich.

#### **Art. 50** Verhältnis zu den Richtplänen

<sup>1</sup> Die Pläne gemäss diesem Gesetz müssen mit dem kantonalen Richtplan abgestimmt werden und dürfen ihm nicht widersprechen.

<sup>2</sup> Die Gemeinderichtpläne müssen mit den regionalen Richtplänen abgestimmt werden und dürfen diesen nicht widersprechen.

#### **Art. 51** Überprüfung

<sup>1</sup> Die Pläne sind, mit Ausnahme des kantonalen Planes des öffentlichen Verkehrs, mindestens alle zehn Jahre zu überprüfen.

<sup>2</sup> Der kantonale Plan des öffentlichen Verkehrs wird mindestens alle fünf Jahre überprüft.

<sup>3</sup> Die kantonalen Bauprogramme werden mindestens alle fünf Jahre überprüft und nach Bedarf aktualisiert.

## **Art. 52** Principes

<sup>1</sup> Chaque plan de réseau fixe au moins les objectifs et les principes relatifs aux itinéraires constituant le réseau en question. Il indique les itinéraires existants, le tracé de ceux en projet ainsi que les tronçons dangereux à réaménager. Le plan du réseau des voies cyclables cantonales et celui des réseaux des itinéraires officiels de loisirs indiquent en outre la nature des revêtements.

<sup>2</sup> Lors de l'établissement ou de l'approbation des plans de réseaux et des plans de transports publics, la Direction et les communes veillent à tenir compte des intérêts dignes de protection au sens de l'article 95 al. 2 et à ce que les itinéraires existants ou en projet forment un réseau:

- a) cohérent, suffisamment dense et homogène;
- b) relié adéquatement avec les réseaux du même type des communes limitrophes respectivement des cantons voisins et avec les autres types de réseaux communaux et cantonaux;
- c) séparant les itinéraires les uns des autres, soit la mobilité piétonne, le trafic cycliste, les transports publics et le trafic motorisé, lorsque cela est possible;
- d) aussi sûr que possible;
- e) aussi attractif que possible, lorsqu'il s'agit d'un réseau de mobilité douce;
- f) permettant la détente, lorsqu'il s'agit d'un itinéraire pour les loisirs.

## **Art. 53** Consultation

<sup>1</sup> Lors de l'établissement des instruments de planification cantonaux, la Direction consulte les services et les communes concernés ainsi que les acteurs intéressés.

<sup>2</sup> Lors de la planification de leurs réseaux, les communes consultent les services cantonaux concernés, les communes limitrophes et les acteurs intéressés.

## **Art. 52** Grundsätze

<sup>1</sup> 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 Freizeitrouthenetze sind auch die Arten der Beläge angegeben.

<sup>2</sup> 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 95 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. 53** Vernehmlassung

<sup>1</sup> Bei der Erarbeitung der kantonalen Planungsinstrumente hört die Direktion die betroffenen Ämter und Gemeinden sowie die interessierten Kreise an.

<sup>2</sup> Bei der Planung ihrer Netze hören die Gemeinden vorgängig die kantonalen Ämter, die Nachbargemeinden und die interessierten Kreise an.

### **3 Itinéraires de mobilité**

#### **3.1 Gestion du trafic**

##### **Art. 54**

<sup>1</sup> La gestion du trafic a pour but, grâce à la gestion de réseau, à la régulation et à la réglementation du trafic, d'utiliser de manière optimale les capacités du réseau routier, de limiter les nuisances en particulier dans les zones habitées, d'éviter surcharges et perturbations, et de contribuer à améliorer la sécurité des usagers et des usagères.

<sup>2</sup> La gestion du trafic sur les routes publiques incombe à l'Etat. Cette tâche peut être déléguée.

<sup>3</sup> La commune est consultée préalablement à toute mesure de gestion du trafic la concernant.

#### **3.2 Suppression d'un itinéraire de mobilité douce**

##### **Art. 55 Conditions**

<sup>1</sup> Un itinéraire de mobilité douce peut être supprimé si des circonstances l'empêchent de remplir sa fonction ou si un intérêt prépondérant l'impose.

<sup>2</sup> La suppression peut avoir un caractère provisoire ou définitif.

<sup>3</sup> En principe, il ne peut y avoir suppression sans remplacement adéquat.

<sup>4</sup> Il doit notamment être remplacé lorsque:

- a) il ne peut plus être emprunté librement;
- b) il est coupé;
- c) il ne peut plus être emprunté en toute sécurité, notamment parce que des véhicules automobiles y circulent en nombre ou à grande vitesse sur de vastes tronçons; ou
- d) son attrait pour les loisirs est considérablement réduit.

<sup>5</sup> Les passages publics ne sont pas soumis à l'obligation de remplacement.

### **3 Mobilitätsrouten**

#### **3.1 Verkehrsmanagement**

##### **Art. 54**

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das Verkehrsmanagement auf öffentlichen Strassen ist Aufgabe des Staates. Sie kann delegiert werden.

<sup>3</sup> Die Gemeinde wird vorgängig zu allen Verkehrsmanagementmassnahmen angehört.

#### **3.2 Aufhebung einer Route der sanften Mobilität**

##### **Art. 55 Voraussetzung**

<sup>1</sup> Eine Route der sanften Mobilität kann aufgehoben werden, wenn die Umstände verhindern, dass sie ihre Funktion erfüllt, oder wenn ein übergeordnetes Interesse dies erfordert.

<sup>2</sup> Die Aufhebung kann provisorischen oder endgültigen Charakter haben.

<sup>3</sup> Sie kann grundsätzlich nicht ohne angemessenen Ersatz aufgehoben werden.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Die öffentlichen Durchgänge sind keiner Ersatzpflicht unterstellt.

#### **Art. 56** Procédure

<sup>1</sup> La demande de suppression d'un itinéraire de mobilité douce, planifié ou en service, est soumise à l'approbation de la Direction, qui consulte préalablement les services, les communes concernées et les acteurs intéressés.

<sup>2</sup> Avec l'approbation de la suppression, la Direction impose le remplacement, aux frais de celui ou celle qui est à l'origine de la suppression. Si le remplacement nécessite la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité, la procédure de l'article 98 est applicable.

<sup>3</sup> La compétence du tribunal civil pour les contestations qui relèvent du droit civil reste réservée.

#### **Art. 57** Exécution et modification du plan

<sup>1</sup> La suppression ne peut être exécutée qu'après la mise en service de l'itinéraire de remplacement.

<sup>2</sup> En cas de suppression définitive, la Direction procède ou demande de procéder à la modification du plan du réseau concerné.

### **3.3 Signalisation**

#### *3.3.1 Notion et principes*

#### **Art. 58** Notion

<sup>1</sup> Par signalisation, on entend l'ensemble des signaux fixes et variables, installations de signalisation lumineuse, marquages, barrages, dispositifs de balisage et autres installations, destinés à gérer ou diriger le trafic.

#### **Art. 59** Principes

<sup>1</sup> La mise en place ou la suppression d'une signalisation est soumise à décision selon la législation fédérale sur la signalisation.

<sup>2</sup> Les propriétaires fonciers ont l'obligation de tolérer sur leurs biens-fonds la signalisation.

#### **Art. 56** Verfahren

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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 98.

<sup>3</sup> Die Zuständigkeit der Zivilgerichte für zivilrechtliche Streitigkeiten bleibt vorbehalten.

#### **Art. 57** Ausführung und Änderung des Plans

<sup>1</sup> Die Aufhebung darf nicht vor Inbetriebnahme der Ersatzroute erfolgen.

<sup>2</sup> 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. 58** Begriff

<sup>1</sup> 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. 59** Grundsätze

<sup>1</sup> Das Aufstellen oder Entfernen einer Signalisierungsanlage unterliegt einer Verfügung gemäss Bundesgesetzgebung über die Signalisierung.

<sup>2</sup> Grundeigentumschaften sind verpflichtet, entsprechende Signalisierungsanlagen auf ihrem Grundstück zu dulden.

### 3.3.2 Obligation d'assurer la signalisation

#### Art. 60 Principe

<sup>1</sup> L'obligation d'assurer la signalisation de l'infrastructure de mobilité et d'en supporter les frais incombe à son ou sa propriétaire sous réserve des articles suivants.

<sup>2</sup> Par assurer la signalisation, on entend l'acquisition, la mise en place, l'entretien, la surveillance, le renouvellement et la suppression.

<sup>3</sup> Les frais peuvent être mis à la charge des tiers intéressés. La réglementation d'exécution fixe les critères.

#### Art. 61 Délégation

<sup>1</sup> La Direction, l'organisme touristique officiel du canton et la commune peuvent déléguer leurs compétences.

#### Art. 62 Exécution par substitution

<sup>1</sup> Si, après avoir été mis en demeure avec un délai raisonnable, une commune ou une personne privée ne satisfont pas à leur obligation d'assurer la signalisation de l'infrastructure de mobilité, la Direction ordonne l'exécution des travaux nécessaires à la charge de celui ou celle à qui incombe cette obligation.

#### Art. 63 Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> La signalisation des objets à caractère édilitaire est, en principe, assurée par la commune.

#### Art. 64 Chemins pour piétons

<sup>1</sup> La signalisation des chemins pour piétons est assurée par la commune.

#### Art. 65 Voies cyclables

<sup>1</sup> La signalisation des voies cyclables cantonales est assurée par l'Etat.

<sup>2</sup> La signalisation des voies cyclables communales est assurée par la commune.

#### Art. 66 Itinéraires officiels de loisirs

<sup>1</sup> La signalisation des itinéraires officiels de loisirs est assurée par l'organisme touristique officiel du canton pour la pose des indicateurs et par les communes pour le reste.

### 3.3.2 Verpflichtung zur Sicherstellung der Signalisierung

#### Art. 60 Grundsatz

<sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur ist für die Signalisierung verantwortlich, sie trägt dafür die Kosten; die folgenden Artikel bleiben vorbehalten.

<sup>2</sup> Die Sicherstellung der Signalisationsanlagen umfasst deren Anschaffung, Installation, Wartung, Überwachung, Erneuerung und Entfernung.

<sup>3</sup> Die Kosten können den betroffenen Dritten auferlegt werden. Das Ausführungsreglement legt die dafür erforderlichen Kriterien fest.

#### Art. 61 Delegation

<sup>1</sup> Die Direktion, das Tourismusorgan des Kantons und die Gemeinde können ihre Zuständigkeiten delegieren.

#### Art. 62 Ersatzvornahme

<sup>1</sup> 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. 63 Städtebauliche Objekte

<sup>1</sup> Die Signalisierung von städtebaulichen Objekten ist grundsätzlich Sache der Gemeinde.

#### Art. 64 Fusswege

<sup>1</sup> Die Signalisierung von Fusswegen ist Sache der Gemeinden.

#### Art. 65 Velowege

<sup>1</sup> Die Signalisierung der kantonalen Velowege wird vom Staat sichergestellt.

<sup>2</sup> Die Signalisierung der Velowege der Gemeinden wird von diesen sichergestellt.

#### Art. 66 Offizielle Freizeitrouten

<sup>1</sup> Die Signalisierung der offiziellen Freizeitrouten wird, was die Ausschilderung betrifft, von der offiziellen Tourismusorganisation des Kantons, und, was den Rest betrifft, von den Gemeinden sichergestellt.

<sup>2</sup> La signalisation des itinéraires officiels de loisirs dédiés au cyclotourisme est assurée par la Direction.

<sup>3</sup> La Direction et l'organisme touristique officiel du canton peuvent mandater au besoin des organisations, moyennant indemnisation, pour la signalisation.

#### **Art. 67** Voies navigables

<sup>1</sup> La signalisation des voies navigables est assurée par les communes ou, le cas échéant, par les particuliers dont les concessions ou les ouvrages la rende nécessaire, à l'exception des signaux d'avis de tempête, qui sont de la compétence de la Direction.

<sup>2</sup> La surveillance de la signalisation relève de la compétence de la Direction.

### **3.4 Entretien**

#### *3.4.1 Définition*

##### **Art. 68**

<sup>1</sup> Par entretien, on entend l'ensemble des mesures destinées à assurer le bon fonctionnement des infrastructures de mobilité, à les tenir en bon état et à les conserver ainsi qu'à en assurer l'accessibilité. Il comprend l'entretien d'exploitation et l'entretien constructif.

#### *3.4.2 Obligation d'entretenir*

##### **Art. 69** Principe

<sup>1</sup> L'entretien, frais y relatifs compris, incombe au ou à la propriétaire de l'infrastructure de mobilité, sous réserve des dispositions suivantes.

##### **Art. 70** Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> La commune entretient les objets à caractère édilitaire.

##### **Art. 71** Chemins pour piétons

<sup>1</sup> La commune entretient les chemins pour piétons.

<sup>2</sup> Die Signalisierung der offiziellen Freizeittrouten, die dem Velotourismus gewidmet sind, wird von der Direktion sichergestellt.

<sup>3</sup> Die Direktion und das offizielle Tourismusorgan des Kantons können bei Bedarf und gegen Entschädigung Organisationen mit der Signalisierung beauftragen.

#### **Art. 67** Wasserstrassen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Für die Aufsicht über die Signalisierung ist die Direktion zuständig.

### **3.4 Unterhalt**

#### *3.4.1 Begriff*

##### **Art. 68**

<sup>1</sup> 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 Unterhaltungspflicht*

##### **Art. 69** Grundsatz

<sup>1</sup> Die Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur ist für die Instandhaltung, einschliesslich der damit verbundenen Kosten, verantwortlich; folgende Bestimmungen bleiben vorbehalten.

##### **Art. 70** Städtebauliche Objekte

<sup>1</sup> Die Gemeinde unterhält die städtebaulichen Objekte.

##### **Art. 71** Fusswege

<sup>1</sup> Die Gemeinde unterhält die Fusswege.



**Art. 72** Voies cyclables

<sup>1</sup> L'Etat entretient les voies cyclables cantonales.

<sup>2</sup> La commune entretient les voies cyclables communales.

**Art. 73** Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

<sup>1</sup> L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité est à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> L'entretien des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité est à la charge de la commune concernée.

**Art. 74** Itinéraires officiels de loisirs

<sup>1</sup> La commune entretient les itinéraires officiels de loisirs.

<sup>2</sup> L'Etat entretient les itinéraires officiels de loisirs sur les routes cantonales.

**Art. 75** Ouvrages pour la navigation concessionnée

<sup>1</sup> L'entretien des ports et débarcadères utilisés par les bateaux d'une entreprise de navigation concessionnée ainsi que des môles, digues et ouvrages destinés à assurer le maintien de la navigabilité des voies d'eau incombe à la commune de leur lieu de situation.

*3.4.3 Principes*

**Art. 76** Organisation

<sup>1</sup> L'Etat et les communes effectuent les travaux d'entretien par l'intermédiaire de leurs services.

<sup>2</sup> Les travaux d'entretien peuvent être délégués en tout ou partie à une communes ou à des tiers.

**Art. 77** Répartition des frais d'entretien

<sup>1</sup> S'il y a plusieurs parties concernées, les frais d'entretien sont répartis entre elles.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution fixe les critères de répartition des frais d'entretien.

**Art. 72** Velowege

<sup>1</sup> Der Staat unterhält die kantonalen Velowege.

<sup>2</sup> Die Gemeinde unterhält die kommunalen Velowege.

**Art. 73** Kantonale gemischte Rad- und Fusswege

<sup>1</sup> Der Unterhalt kantonaler gemischter Rad- und Fusswege ausserorts obliegt dem Staat.

<sup>2</sup> Der Unterhalt kantonaler gemischter Rad- und Fusswege innerorts obliegt der entsprechenden Gemeinde.

**Art. 74** Offizielle Freizeitrouten

<sup>1</sup> Die Gemeinde unterhält die offiziellen Freizeitrouten.

<sup>2</sup> Der Staat unterhält die offiziellen Freizeitrouten auf Kantonsstrassen.

**Art. 75** Bauwerke der konzessionierten Schifffahrt

<sup>1</sup> 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. 76** Organisation

<sup>1</sup> Der Staat und die Gemeinden führen die Unterhaltsarbeiten über ihre zuständigen Dienste aus.

<sup>2</sup> Unterhaltsarbeiten können ganz oder teilweise an Gemeinden oder Dritte übertragen werden.

**Art. 77** Aufteilung der Unterhaltskosten

<sup>1</sup> Sind mehrere betroffene Parteien vorhanden, werden die Unterhaltskosten unter diesen aufgeteilt.

<sup>2</sup> Das Ausführungsreglement legt die Kriterien für die Aufteilung der Unterhaltskosten fest.

<sup>3</sup> Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des frais d'entretien au moyen d'un contrat de droit administratif.

<sup>4</sup> Reste réservée la contribution aux frais d'entretien provoqués par une usure anormale de l'infrastructure selon l'article 127 ou au sens de la législation sur l'aménagement du territoire.

#### **Art. 78** Travaux des propriétaires riverains

<sup>1</sup> Les communes peuvent, par voie de règlement, imposer entièrement ou partiellement aux propriétaires des bâtiments riverains le nettoyage et le déblaiement des trottoirs, escaliers et accès pour piétons ou les frais de ces travaux.

#### **Art. 79** Routes nationales

<sup>1</sup> L'entretien des routes nationales se fait conformément à la législation fédérale.

#### **Art. 80** Exécution par substitution

<sup>1</sup> Si, après avoir été mis en demeure avec un délai raisonnable, une commune ou une personne privée ne satisfait pas à leur obligation d'entretien de l'infrastructure de mobilité, la Direction ordonne l'exécution des travaux nécessaires à la charge de celui ou celle à qui en incombe l'entretien.

<sup>2</sup> En cas d'urgence, la Direction peut entreprendre les travaux sans avis préalable.

#### *3.4.4 Standard d'entretien*

##### **Art. 81** En général

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité doivent, autant que possible, être entretenues et exploitées de telle sorte qu'elles soient en bon état et propres à maintenir la sécurité du trafic selon sa destination.

<sup>2</sup> L'entretien se fait dans le respect de l'environnement ainsi que de façon économique. Les produits phytosanitaires de synthèse sont interdits pour l'entretien des infrastructures de mobilité, sous réserve du droit fédéral.

<sup>3</sup> Beteiligte Parteien können ihren Anteil an den Unterhaltskosten in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag festlegen.

<sup>4</sup> Vorbehalten bleibt der Beitrag zu den Unterhaltskosten, die durch die aussergewöhnliche Abnutzung der Infrastruktur gemäss Artikel 127 oder im Sinne der Gesetzgebung über die Raumplanung entstehen.

#### **Art. 78** Arbeiten der Anstösserinnen und Anstösser

<sup>1</sup> 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. 79** Nationalstrassen

<sup>1</sup> Der Unterhalt der Nationalstrassen erfolgt nach Massgabe der Bundesgesetzgebung.

#### **Art. 80** Ersatzvornahme

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> In dringenden Fällen kann die Direktion die Arbeiten ohne vorgängige Ankündigung ausführen.

#### *3.4.4 Unterhaltsstandard*

##### **Art. 81** Im Allgemeinen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Der Unterhalt erfolgt umweltfreundlich und wirtschaftlich. Synthetische Pflanzenschutzmittel sind für den Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturen verboten; Bundesrecht bleibt vorbehalten.

## **Art. 82** Service d'hiver

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité sont maintenues praticables dans les heures les plus fréquentées en hiver dans la mesure pouvant être exigée de celui ou celle à qui en incombe l'entretien.

<sup>2</sup> Il peut être renoncé au service d'hiver lorsque l'intérêt public n'exige pas de maintenir l'infrastructure ouverte ou lorsque, pour des raisons de sécurité, un tel service n'est pas possible sans frais disproportionnés.

<sup>3</sup> La réglementation d'exécution détermine les détails, notamment l'ordre de priorité et l'horaire du service d'hiver.

## **Art. 83** Eclairage

<sup>1</sup> Lorsque les nécessités du trafic l'exigent, notamment aux endroits et tronçons de route particulièrement dangereux, dans les passages inférieurs et dans les tunnels d'une certaine importance, les infrastructures de mobilité, à l'exception des itinéraires officiels de loisirs, doivent être éclairées, dans le respect des normes applicables.

<sup>2</sup> L'éclairage doit être durable.

<sup>3</sup> L'éclairage doit être réduit. Il peut être éteint aux périodes où la circulation est moins dense, à condition que la sécurité soit assurée.

## **4 Infrastructures de mobilité**

### **4.1 Construction et réaménagement**

#### *4.1.1 Plan d'infrastructure de mobilité*

##### 4.1.1.1 En général

## **Art. 84** Principes

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se font par un plan d'infrastructure de mobilité.

<sup>2</sup> Les routes exclusivement privées font l'objet d'un permis de construire. En cas de doute sur le caractère privé ou public, le préfet prend l'avis de la Direction.

## **Art. 82** Winterdienst

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Das Ausführungsreglement bestimmt die Einzelheiten, namentlich die Priorisierung und den Zeitplan des Winterdienstes.

## **Art. 83** Beleuchtung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Beleuchtung muss nachhaltig sein.

<sup>3</sup> 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. 84** Grundsätze

<sup>1</sup> Der Bau und der Ausbau einer Mobilitätsinfrastruktur erfolgt gemäss einem Mobilitätsinfrastrukturplan.

<sup>2</sup> 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. 85** Contenu

<sup>1</sup> Le plan d'infrastructure est composé de plans d'approbation qui contiennent les indications nécessaires sur la nature, les dimensions et l'emplacement de l'ouvrage et de ses installations annexes, sur les mesures de sécurité qui en découlent ainsi que sur les détails de nature technique.

<sup>2</sup> Si le projet nécessite l'acquisition de terrains privés ou de parties de ceux-ci et qu'aucune entente sur une acquisition de gré à gré n'a pu être trouvée, le plan d'infrastructure de mobilité comprend un plan d'expropriation.

<sup>3</sup> Si le projet nécessite une mesure de signalisation, le plan de signalisation figure dans le dossier d'approbation à titre indicatif. La signalisation fera l'objet d'une procédure séparée selon la législation spéciale.

#### 4.1.1.2 Mesures provisionnelles

#### **Art. 86** Interdiction temporaire de bâtir

<sup>1</sup> La Direction peut interdire tous travaux de construction ou de transformation de bâtiments et d'ouvrages de génie civil, ainsi que toutes plantations, s'il est à présumer que ces travaux seraient de nature à entraver ou rendre plus onéreux la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'infrastructure de mobilité.

<sup>2</sup> Le même droit appartient à la commune en ce qui concerne les infrastructures de mobilité dont elle a établi le plan d'infrastructure de mobilité.

<sup>3</sup> L'interdiction est valide avec sa notification; un éventuel recours n'a pas d'effet suspensif.

<sup>4</sup> L'interdiction devient caduque si, dans un délai de douze mois à partir de son prononcé, une zone réservée ou un plan d'infrastructure de mobilité n'a pas été mis à l'enquête.

#### **Art. 87** Zones réservées – Contenu

<sup>1</sup> En vue d'assurer la libre disposition des terrains nécessaires à la construction d'une infrastructure de mobilité, la Direction, respectivement la commune sur préavis favorable de la Direction, peut établir des plans de zones réservées.

#### **Art. 85** Inhalt

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Wenn es für das Projekt eine Signalisierungsmassnahme braucht, wird der Signalisierungsplan als Hinweis ins Genehmigungsossier aufgenommen. Die Signalisierung ist Gegenstand eines separaten Verfahrens gemäss der Spezialgesetzgebung.

#### 4.1.1.2 Provisorische Massnahmen

#### **Art. 86** Temporäres Bauverbot

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das gleiche Recht steht der Gemeinde für Mobilitätsinfrastrukturen, für die sie den Mobilitätsinfrastrukturplan erstellt hat, zu.

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

<sup>4</sup> Das Verbot wird hinfällig, wenn innert zwölf Monaten ab Eröffnung des Verbots keine Planungszone oder kein Mobilitätsinfrastrukturplan öffentlich aufgelegt wird.

#### **Art. 87** Planungszonen – Inhalt

<sup>1</sup> Um die freie Verfügung über den benötigten Boden für den Bau einer Mobilitätsinfrastruktur zu sichern, kann die Direktion beziehungsweise die Gemeinde Planungszonen erlassen.

<sup>2</sup> Dans les zones réservées, aucune construction nouvelle, aucune transformation augmentant la valeur des bâtiments ou des fonds ne peut être faite sans l'autorisation de la Direction, s'il s'agit d'une infrastructure de mobilité dont le plan d'infrastructure de mobilité a été établi par l'Etat, ou de la commune, s'il s'agit d'une autre infrastructure de mobilité.

<sup>3</sup> L'autorisation peut être accordée si les travaux projetés ne rendent pas la construction de l'infrastructure de mobilité plus difficile ou plus onéreuse et s'ils ne nuisent pas à la fixation des limites de construction.

#### **Art. 88** Zones réservées – Procédure

<sup>1</sup> La fixation des zones réservées est rendue publique par publication dans la Feuille officielle et dépôt des plans au secrétariat des communes concernées où ils peuvent être consultés durant trente jours. Les propriétaires fonciers concernés sont informés par courrier séparé.

<sup>2</sup> Quiconque est touché par les plans peut faire opposition auprès de l'autorité qui a édicté les plans pendant la durée de l'enquête publique.

<sup>3</sup> L'autorité en charge du projet rend une décision sur les oppositions après avoir tenté la conciliation avec les opposants.

<sup>4</sup> La fixation des zones réservées entre en force dès sa publication; une éventuelle opposition ou un éventuel recours n'a pas d'effet suspensif.

#### **Art. 89** Zones réservées – Caducité

<sup>1</sup> Les zones réservées deviennent caduques dès la mise à l'enquête d'un plan d'infrastructure de mobilité et, au plus tard, cinq ans après leur publication.

<sup>2</sup> La Direction peut prolonger ce délai de trois ans pour justes motifs.

##### 4.1.1.3 Etablissement

#### **Art. 90** Routes et infrastructures de mobilité douce

<sup>1</sup> L'Etat établit le plan d'infrastructure de mobilité pour:

- a) une route cantonale;
- b) un objet à caractère édilitaire auquel il participe financièrement en vertu de l'article 167 al. 2;

<sup>2</sup> In den Planungszone 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.

<sup>3</sup> 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. 88** Planungszone – Verfahren

<sup>1</sup> Die Festlegung der Planungszone wird in den Gemeinden durch Veröffentlichung im Amtsblatt und durch Auflage der Pläne auf der Gemeindeschreiberei bekannt gegeben, wo sie während 30 Tagen eingesehen werden können. Die betroffenen Grundeigentümerschaften werden persönlich benachrichtigt.

<sup>2</sup> Wer von den Plänen betroffen ist, kann während der öffentlichen Auflage bei der Behörde, welche die Pläne erlassen hat, Einsprache erheben.

<sup>3</sup> Die zuständige Behörde führt eine Einigungsverhandlung mit den Einsprechenden durch und entscheidet bei deren Scheitern über die Einsprachen.

<sup>4</sup> Die Festlegung der Planungszone tritt nach deren Veröffentlichung in Kraft; eine allfällige Einsprache oder Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

#### **Art. 89** Planungszone – Verfall

<sup>1</sup> Die Planungszone fallen mit der öffentlichen Auflage des Mobilitätsinfrastrukturplans oder spätestens fünf Jahre nach ihrer Veröffentlichung dahin.

<sup>2</sup> Die Direktion kann diese Frist aus wichtigen Gründen um drei Jahre verlängern.

##### 4.1.1.3 Erarbeitung

#### **Art. 90** Routen und Infrastrukturen der sanften Mobilität

<sup>1</sup> Der Staat erstellt den Mobilitätsinfrastrukturplan für:

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

- c) un chemin de mobilité douce emprunté par une voie cyclable ne rentrant pas dans le champ d'application de l'alinéa 3 let. e;
- d) un chemin de mobilité douce emprunté par une piste cyclable cantonale mixte piétons-vélos.

<sup>2</sup> Il peut déléguer sa compétence à une commune sur demande de celle-ci.

<sup>3</sup> La commune établit le plan d'infrastructure de mobilité pour:

- a) une route communale;
- b) une route privée à usage public;
- c) un objet à caractère édilitaire auquel l'Etat ne participe pas financièrement;
- d) un chemin de mobilité douce pour piétons;
- e) un chemin de mobilité douce emprunté par une voie cyclable communale pour autant qu'il ne se situe pas le long d'une route cantonale.

<sup>4</sup> L'organisme touristique officiel du canton établit le plan d'infrastructure de mobilité pour un chemin de mobilité douce dédié aux loisirs, en collaboration avec l'Etat et la commune.

**Art. 91** Infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route

<sup>1</sup> Le commanditaire de l'offre en transport public est compétent pour établir le plan d'infrastructure de mobilité pour une infrastructure dédiée au transport public faisant partie intégrante d'une route.

<sup>2</sup> Lorsque l'Etat co-commande les prestations avec la Confédération ou une autre collectivité publique, il est considéré comme le commanditaire.

<sup>3</sup> Le plan d'infrastructure de mobilité pour la construction d'un arrêt de bus sur route communale est de la compétence de la commune.

**Art. 92** Autres infrastructures dédiées au transport public

<sup>1</sup> L'Etat ou la commune sont chacun compétents pour établir le plan d'infrastructure de mobilité pour une autre infrastructure dédiée au transport public.

- 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.

<sup>2</sup> Er kann seine Zuständigkeit auf Antrag einer Gemeinde an diese delegieren.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Die offizielle Tourismusorganisation des Kantons erstellt in Zusammenarbeit mit dem Staat und der Gemeinde den Mobilitätsinfrastrukturplan für Freizeitrouten.

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

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> Der Mobilitätsinfrastrukturplan für den Bau einer Bushaltestelle an einer Gemeindestrasse liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde.

**Art. 92** Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen

<sup>1</sup> Der Staat oder die Gemeinde sind jeweils für die Erstellung eines Mobilitätsinfrastrukturplans für die sonstige Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr zuständig.

<sup>2</sup> Les conventions intercantionales concernant la reconstruction et la conservation des ouvrages de la IIe correction des eaux du Jura sont réservées.

<sup>3</sup> La législation fédérale reste réservée.

#### **Art. 93** Exécution par substitution

<sup>1</sup> Après l'avoir mis en demeure en lui fixant un délai raisonnable, l'Etat peut établir d'office un plan d'infrastructure de mobilité en lieu et place de la commune concernée lorsque la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité se révèle nécessaire et que:

- a) les communes concernées par de tels travaux ne peuvent se mettre d'accord; ou
- b) une commune n'élabore pas les plans nécessaires.

<sup>2</sup> Si une commune ou une personne privée refusent d'exécuter les travaux selon le plan d'infrastructure de mobilité, l'Etat les exécute aux frais du ou de la propriétaire de l'infrastructure, après l'avoir mis en demeure en lui fixant un délai raisonnable.

#### **Art. 94** Coordination

<sup>1</sup> Si un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édilitaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux d'établissement des plans du projet et de réalisation doivent être coordonnés.

<sup>2</sup> La Direction peut notamment définir une procédure directrice qui englobe l'ensemble du projet ainsi qu'une autorité directrice chargée de gérer la procédure et le projet. S'il s'agit d'infrastructures de mobilité cantonales, c'est en principe l'Etat qui est en charge.

##### 4.1.1.4 Exigences

#### **Art. 95** En général

<sup>1</sup> Le plan d'infrastructure de mobilité doit correspondre aux règles d'art, aux nécessités techniques, économiques, de sécurité et du trafic et respecter toutes les autres dispositions légales.

<sup>2</sup> Die interkantonalen Vereinbarungen über die Erneuerung und die Erhaltung von Bauwerken der II. Juragewässerkorrektion bleiben vorbehalten.

<sup>3</sup> Die Gesetzgebung des Bundes bleibt vorbehalten.

#### **Art. 93** Ersatzvornahme

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 94** Koordinierung

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

<sup>2</sup> 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. 95** Im Allgemeinen

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

<sup>2</sup> Il est tenu compte des autres intérêts dignes de protection, notamment des exigences de l'utilisation économique de la propriété foncière ainsi que de la protection de l'environnement, des sites, du patrimoine, et de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

<sup>3</sup> Les caractéristiques techniques de l'infrastructure de mobilité, en particulier celles qui concernent le mode de construction, la largeur de la chaussée, les déclivités, les rayons de courbure et les distances de visibilité, sont fixées par la réglementation d'exécution.

#### **Art. 96** Trottoirs et autres installations de protection

<sup>1</sup> Des trottoirs et autres installations servant à la protection du public, telles que les passages supérieurs et inférieurs pour piétons ou animaux ainsi que les arrêts de bus, sont construits lorsque l'intensité du trafic ou les exigences de la sécurité les rendent nécessaires.

<sup>2</sup> Les caractéristiques des installations et les exigences techniques sont fixées par voie de règlement d'exécution.

<sup>3</sup> Aucun nouveau passage à niveau ne peut être créé.

#### **Art. 97** Mesures de modération du trafic ou de la vitesse

<sup>1</sup> Les mesures de modération du trafic ou de la vitesse doivent en principe s'inscrire dans un concept global et être intégrées au plan directeur communal.

<sup>2</sup> Pour les projets de réaménagement de traversées de localité sur routes cantonales et communales, une attention particulière est portée à leur valorisation pour réduire les nuisances et les conflits qu'engendre le trafic et pour améliorer la qualité de l'espace public.

##### 4.1.1.5 Procédure

#### **Art. 98** Procédure ordinaire – Principe

<sup>1</sup> L'approbation, la modification et l'annulation du plan d'infrastructure de mobilité sont régies par l'application analogique:

- a) de l'article 22 LATeC, lorsque le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence de l'Etat;
- b) des articles 83 à 89 LATeC, lorsque le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence communale.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Im Ausführungsreglement werden die technischen Eigenschaften der Mobilitätsinfrastrukturen, insbesondere was die Bauart, die Fahrbahnbreite, das Gefälle, die Kurvenradien und die Sichtweiten betrifft, bestimmt.

#### **Art. 96** Trottoirs und andere Schutzanlagen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Beschaffenheit der Anlagen sowie die technischen Anforderungen werden im Ausführungsreglement bestimmt.

<sup>3</sup> Es dürfen keine neuen Bahnübergänge geschaffen werden.

#### **Art. 97** Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung

<sup>1</sup> Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkung müssen grundsätzlich Teil eines Gesamtkonzepts sein und in den Gemeindegerichtplan integriert werden.

<sup>2</sup> 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.

##### 4.1.1.5 Verfahren

#### **Art. 98** Ordentliches Verfahren – Grundsatz

<sup>1</sup> 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



<sup>2</sup> Les propriétaires dont les biens-fonds seront utilisés par le projet sont avisés personnellement par l'autorité en charge du projet.

<sup>3</sup> La Direction peut approuver des projets par étapes pour autant que l'évaluation globale n'en soit pas affectée.

#### **Art. 99** Procédure ordinaire – Modalités particulières

<sup>1</sup> Si une infrastructure de mobilité nécessite la construction d'un ouvrage annexe ou une demande d'autorisation relevant de la législation spéciale, la Direction rend une décision globale et unique.

<sup>2</sup> Lorsque le plan d'infrastructure de mobilité concerne la construction d'une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale sur le transport de voyageurs, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, l'approbation de la Direction vaut autorisation cantonale au sens de la législation fédérale sur les installations à câbles.

<sup>3</sup> Lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic peuvent être prononcées.

<sup>4</sup> Tout plan d'infrastructure de mobilité peut faire l'objet d'une demande préalable ayant pour but d'examiner l'admissibilité du projet.

#### **Art. 100** Procédure simplifiée

<sup>1</sup> La procédure simplifiée d'approbation des plans s'applique:

- a) aux projets qui affectent un espace limité et ne concernent qu'un ensemble restreint et bien défini de personnes;
- b) aux infrastructures dont la modification ou la réaffectation n'altère pas sensiblement l'aspect extérieur du site, n'affecte pas les intérêts dignes de protection de tiers et n'a que des effets minimes sur la mobilité, l'aménagement du territoire et l'environnement;
- c) aux infrastructures qui seront démontées après trois ans au plus;
- d) aux modifications secondaires du plan d'infrastructure de mobilité en cours de procédure.

<sup>2</sup> Grundeigentümerschaften, deren Liegenschaften für das Projekt beansprucht werden, werden von der für das Projekt zuständigen Behörde direkt benachrichtigt.

<sup>3</sup> Die Direktion kann Projekte in Etappen genehmigen, wenn deren getrennte Behandlung die Beurteilung des Gesamtprojekts nicht präjudiziert.

#### **Art. 99** Ordentliches Verfahren – Sonderregelungen

<sup>1</sup> Wenn eine Mobilitätsinfrastruktur den Bau eines Nebenbauwerks oder eine Bewilligung gemäss Spezialgesetzgebung erfordert, erlässt die Direktion eine einzige umfassende Bewilligung.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr können begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden.

<sup>4</sup> Jeder Mobilitätsinfrastrukturplan kann Gegenstand eines Vorprüfungsgehalts sein, um die Zulässigkeit des Projekts zu prüfen.

#### **Art. 100** Vereinfachtes Verfahren

<sup>1</sup> Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wird angewendet bei:

- a) örtlich begrenzten Projekten mit wenigen, eindeutig bestimmbar 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.

<sup>2</sup> Les projets soumis à la procédure simplifiée ne sont ni publiés ni mis à l'enquête. Le maître d'ouvrage avise par lettre recommandée les intéressés, qui peuvent faire opposition dans un délai de quatorze jours, sauf s'ils ont donné auparavant leur accord écrit.

<sup>3</sup> La Direction peut solliciter l'avis des services et des communes dans le cadre de l'examen final. Elle leur accorde un délai raisonnable pour se prononcer.

<sup>4</sup> Au surplus, la procédure ordinaire est applicable. En cas de doute, cette dernière est appliquée.

#### **Art. 101** Plan d'aménagement de détail

<sup>1</sup> La construction et le réaménagement d'infrastructures de mobilité qui résultent d'un plan d'aménagement de détail conformément aux articles 62 et suivants LATeC peuvent être approuvés dans le cadre du plan d'aménagement de détail correspondant.

<sup>2</sup> Si un projet de construction nécessite des mesures de construction relatives à une infrastructure de mobilité, telles que le réaménagement de routes ou la construction d'installations annexes, un plan d'aménagement de détail selon les articles 62 et suivants LATeC qui inclut ces mesures peut être établi.

<sup>3</sup> En ce qui concerne les infrastructures de mobilité, le plan d'aménagement de détail doit satisfaire aux exigences des articles 41 et suivants LATeC.

<sup>4</sup> Lorsque le plan d'aménagement de détail porte sur une infrastructure de mobilité de compétence cantonale, l'accord de la Direction doit préalablement être obtenu.

#### **Art. 102** Interdiction de modification

<sup>1</sup> Après la mise à l'enquête du plan d'infrastructure de mobilité ou l'avis au propriétaire, rien ne peut être entrepris sur le terrain prévu pour le projet qui puisse gêner la réalisation du plan. En particulier, il est interdit de construire sur les terrains affectés au projet et dans les limites d'interdiction de construction.

<sup>2</sup> Une construction sur les biens-fonds concernés nécessite l'autorisation de la Direction, pour les infrastructures de mobilité dont l'Etat a établi le plan d'infrastructure de mobilité, ou de la commune, pour les autres infrastructures de mobilité.

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

<sup>3</sup> Die Direktion kann im Rahmen der Schlussprüfung die Stellungnahmen der Ämter und Gemeinden einholen. Sie setzt ihnen hierfür eine angemessene Frist.

<sup>4</sup> Im Übrigen ist das ordentliche Verfahren anwendbar. Im Zweifelsfall wird dieses angewandt.

#### **Art. 101** Detailbebauungsplan

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Detailbebauungsplan hat bezüglich der Mobilitätsinfrastrukturen den Anforderungen von Artikel 41 ff. RPBG zu genügen.

<sup>4</sup> Betrifft der Detailbebauungsplan eine Mobilitätsinfrastruktur in der Zuständigkeit des Kantons, so muss vorab die Genehmigung der Direktion eingeholt werden.

#### **Art. 102** Sperrwirkung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> L'autorisation sera accordée à condition que le projet ne rende pas plus difficile ou plus onéreuse la construction de l'infrastructure de mobilité ni ne gêne l'affectation ultérieure de la bande de terrain interdite à la construction.

#### **Art. 103** Début anticipé des travaux

<sup>1</sup> Exceptionnellement, la Direction peut autoriser le début anticipé des travaux, aux conditions fixées dans la réglementation d'exécution.

##### 4.1.1.6 Effets

#### **Art. 104** Permis de construire

<sup>1</sup> L'approbation d'un plan d'infrastructure de mobilité a valeur de permis de construire.

#### **Art. 105** Durée de validité

<sup>1</sup> L'approbation des plans est caduque si les travaux de réalisation du projet n'ont pas commencé dans les cinq ans qui suivent l'entrée en force de la décision d'approbation.

<sup>2</sup> En cas de justes motifs, la Direction peut prolonger de trois ans au plus la durée de validité des plans. Toute prolongation est exclue si les conditions déterminantes de fait ou de droit ont changé sensiblement depuis l'entrée en force de l'approbation.

##### 4.1.1.7 Acquisition de terrain

#### **Art. 106** Principe

<sup>1</sup> L'autorité en charge du projet entreprend le plus tôt possible, même avant l'ouverture de la procédure d'approbation, les démarches pour tenter d'acquérir de gré à gré ou par un remaniement parcellaire les droits nécessaires. A défaut d'entente sur une acquisition de gré à gré, il est procédé par voie d'expropriation.

<sup>2</sup> La procédure de remaniement parcellaire s'effectue selon la législation cantonale sur les améliorations foncières et la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

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

#### **Art. 103** Vorzeitiger Baubeginn

<sup>1</sup> Ausnahmsweise kann die Direktion den vorzeitigen Baubeginn unter den im Ausführungsreglement festgelegten Voraussetzungen bewilligen.

##### 4.1.1.6 Wirkungen

#### **Art. 104** Baubewilligung

<sup>1</sup> Die Genehmigung eines Mobilitätsinfrastrukturplans gilt als Baubewilligung.

#### **Art. 105** Gültigkeitsdauer

<sup>1</sup> Die genehmigten Pläne sind hinfällig, wenn innert 5 Jahren nach ihrer rechtskräftigen Genehmigung nicht mit der Ausführung des Bauvorhabens begonnen wird.

<sup>2</sup> Bei überwiegendem Interesse kann die Direktion die Geltungsdauer der Pläne um höchstens 3 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. 106** Grundsatz

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das Verfahren zur Güterzusammenlegung wird nach der kantonalen Gesetzgebung über die Bodenverbesserung und der Raumplanungs- und Baugesetzgebung durchgeführt.

#### **Art. 107** Actes authentiques

<sup>1</sup> Les actes authentiques nécessaires aux acquisitions de gré à gré peuvent être reçus par un ou une géomètre officiel-le dans la forme prévue par la législation sur la mensuration officielle aux deux conditions suivantes:

- a) ils ont trait à l'acquisition de terrains par une collectivité publique pour la construction ou le réaménagement d'infrastructures de mobilité; et
- b) ils n'ont pas pour objet l'acquisition de parcelles entières en vue d'un échange ou d'un remaniement ultérieur, ni d'une façon générale des acquisitions provisionnelles opérées avant la mise à l'enquête du projet.

<sup>2</sup> Il en va de même lorsque des parcelles sont transférées du domaine public au domaine privé.

<sup>3</sup> Les transferts opérés en application du présent article sont exonérés des émoluments du registre foncier et des droits de mutation.

#### **Art. 108** Mention

<sup>1</sup> La convention écrite provisoire passée entre les propriétaires et la collectivité publique en vue de l'acquisition de terrains pour la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité peut faire l'objet d'une mention au registre foncier.

<sup>2</sup> La mention est inscrite sur réquisition de la collectivité publique.

<sup>3</sup> La mention est radiée d'office par le conservateur au moment du transfert de propriété déposé par le géomètre officiel.

#### **Art. 109** Expropriation

<sup>1</sup> Par l'approbation du plan d'infrastructure de mobilité, les surfaces délimitées dans le plan d'expropriation et nécessaires pour la construction, l'entretien et l'exploitation des infrastructures de mobilité et pour les travaux d'adaptation sur des fonds voisins sont expropriées. Lorsqu'elle approuve les plans, l'autorité compétente statue également sur les oppositions en matière d'expropriation.

#### **Art. 107** Öffentliche Urkunden

<sup>1</sup> Die für den freihändigen Landerwerb erforderlichen öffentlichen Urkunden können von der amtlichen Geometerin oder vom amtlichen 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.

<sup>2</sup> Das gleiche gilt, wenn öffentliche Parzellen ins Privateigentum übertragen werden.

<sup>3</sup> Die nach diesem Artikel vorgenommenen Eigentumsübertragungen sind von den Gebühren für den Grundbucheintrag und der Handänderungssteuer befreit.

#### **Art. 108** Anmerkung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Anmerkung wird auf die Anmeldung durch das Gemeinwesen hin eingetragen.

<sup>3</sup> Die Anmerkung wird von Amtes wegen zum Zeitpunkt des von der amtlichen Geometerin oder vom amtlichen Geometer beantragten Eigentumsübergangs gelöscht.

#### **Art. 109** Enteignung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Si l'autorité et le ou la propriétaire concerné-e ne trouvent pas un accord sur le montant de l'indemnité, ce dernier peut saisir la commission d'expropriation qui statue sur l'indemnité.

#### 4.1.2 Exécution des travaux

**Art. 110** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures de mobilité en propriété de l'Etat, à l'exception des objets à caractère édilitaire entièrement financés par les communes, sont exécutés par l'Etat.

<sup>2</sup> La mise en soumission et la direction des travaux incombent à la Direction. La tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à une commune intéressée ou à des tiers.

**Art. 111** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété communale et objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement des infrastructures en propriété communale et des objets à caractère édilitaire entièrement financés par la commune sont exécutés par cette dernière.

<sup>2</sup> La mise en soumission et la direction des travaux incombent à la commune. Cette dernière tâche peut être déléguée complètement ou partiellement à des tiers.

<sup>3</sup> Les dispositions de la loi sur les communes relatives aux compétences des diverses autorités en matière financière sont réservées.

**Art. 112** Compétences – Infrastructures de mobilité en propriété privée

<sup>1</sup> Les travaux de construction et de réaménagement d'infrastructures de mobilité en propriété privée sont exécutés par le ou la propriétaire privé-e.

<sup>2</sup> 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. 110** Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturanlagen im Eigentum des Staates

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen der Direktion. Die Aufgabe kann ganz oder teilweise an eine Gemeinde oder eine Drittpersonen übertragen werden.

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Ausschreibung und die Bauleitung obliegen der Gemeinde. Die letzterwähnte Aufgabe kann ganz oder teilweise an Dritte übertragen werden.

<sup>3</sup> Die Bestimmungen des Gesetzes über die Gemeinden zur Zuständigkeit der verschiedenen Behörden in finanziellen Angelegenheiten bleiben vorbehalten.

**Art. 112** Zuständigkeiten – Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten

<sup>1</sup> Bau- und Ausbau von Mobilitätsinfrastrukturen im Eigentum von Privaten werden von diesen ausgeführt.

#### **Art. 113** Compétences – Coordination

<sup>1</sup> Si l'exécution d'un projet nécessite l'intervention de plusieurs collectivités publiques, notamment si des objets à caractère édilitaire ou des infrastructures de mobilité de différents propriétaires sont concernés, les travaux de construction ou de réaménagement doivent être coordonnés dans le temps et par rapport au contenu afin que la solution la plus avantageuse puisse être choisie.

<sup>2</sup> Tous les travaux peuvent notamment être mis en soumission ensemble ou une des collectivités publiques peut être chargée de la mise en soumission de tous les travaux.

#### **Art. 114** Exigences

<sup>1</sup> Lors de l'exécution des travaux, il est tenu compte de la sécurité et des intérêts dignes de protection au sens de l'article 95 al. 2, notamment par l'emploi de matériaux recyclés ainsi que de technologies énergétiquement efficaces et compatibles avec les exigences et critères de qualité des formes de mobilité.

#### **Art. 115** Installations de protection temporaires

<sup>1</sup> Les propriétaires fonciers doivent permettre la pose d'installations de protection temporaires rendues nécessaires par la construction ou le réaménagement d'une infrastructure de mobilité et sa protection contre les dégâts causés par les phénomènes naturels.

<sup>2</sup> Ils sont informés préalablement de la pose de ces installations.

<sup>3</sup> Une indemnité convenable est versée pour le dommage qui en résulte. A défaut d'entente, l'indemnité est fixée par le juge de l'expropriation.

#### **Art. 116** Mise en service

<sup>1</sup> Les infrastructures de mobilité sont mises en service au moment où l'état des travaux et les mesures de sécurité prises le permettent.

#### **Art. 113** Zuständigkeiten – Koordination

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

<sup>2</sup> Namentlich können sämtliche Arbeiten gemeinsam vergeben werden oder eines der Gemeinwesen kann ermächtigt werden, sämtliche Arbeiten zu vergeben.

#### **Art. 114** Anforderungen

<sup>1</sup> Bei der Durchführung der Arbeiten sind die Sicherheit und die schutzwürdigen Belange im Sinne von Artikel 95 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. 115** Temporäre Schutzanlagen

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

<sup>2</sup> Sie werden vorgängig über die Errichtung dieser Anlagen benachrichtigt.

<sup>3</sup> 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. 116** Inbetriebnahme

<sup>1</sup> Die Mobilitätsinfrastrukturen dürfen dem Verkehr erst dann übergeben werden, wenn der Stand der Bauarbeiten und die getroffenen Sicherheitsmassnahmen dies erlauben.

## 4.2 Utilisation

### 4.2.1 Principes

#### Art. 117 Usage commun

- <sup>1</sup> Toute personne peut utiliser gratuitement et sans autorisation spéciale les infrastructures de mobilité, dans les limites de leur affectation, de leur aménagement, des conditions locales et des prescriptions en vigueur.
- <sup>2</sup> L'usage commun peut être limité ou supprimé en cas d'intérêt public prépondérant.
- <sup>3</sup> La restriction de l'usage commun ne donne pas droit à une quelconque indemnité.
- <sup>4</sup> Les dispositions concernant l'usage accru et l'usage privatif sont réservées.

#### Art. 118 Mise à disposition de l'infrastructure

- <sup>1</sup> Les infrastructures doivent être mises à disposition de tous les prestataires de services de transports publics contre une indemnité équitable.
- <sup>2</sup> Les éventuels litiges sont tranchés par décision de la Direction, laquelle détermine, le cas échéant, l'indemnité.

#### Art. 119 Stationnement

- <sup>1</sup> L'organisation du stationnement sur et aux abords de l'infrastructure de mobilité incombe à l'Etat en ce qui concerne les infrastructures qui sont en propriété de l'Etat et à la commune pour toutes les autres infrastructures.
- <sup>2</sup> Les exploitants d'un parking à usage public d'une taille significative sont tenus:
  - a) d'y installer un tableau à chaque entrée indiquant en temps réel le nombre de places de parc disponibles et de mettre les données à disposition des collectivités publiques conformément à l'article 4;
  - b) d'y installer des bornes de recharge électriques.

## 4.2 Benutzung

### 4.2.1 Grundsätze

#### Art. 117 Gemeingebrauch

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> Der Gemeingebrauch kann im überwiegenden öffentlichen Interesse beschränkt oder aufgehoben werden.
- <sup>3</sup> Die Einschränkung des Gemeingebrauchs berechtigt nicht zu einer Entschädigung.
- <sup>4</sup> Die gesetzlichen Bestimmungen über den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung bleiben vorbehalten.

#### Art. 118 Bereitstellung der Infrastruktur

- <sup>1</sup> Die Infrastrukturen müssen allen Anbieterinnen und Anbietern von Leistungen des öffentlichen Verkehrs gegen angemessene Entschädigung zur Verfügung gestellt werden.
- <sup>2</sup> Im Streitfall entscheidet die Direktion über die Höhe der Entschädigung.

#### Art. 119 Parkplätze

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> 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 Conduites de service

##### **Art. 120** Principe

<sup>1</sup> Les conduites de service dans une infrastructure de mobilité peuvent être installées, déplacées, renouvelées ou entretenues avec une autorisation du ou de la propriétaire de l'infrastructure.

<sup>2</sup> Les conduites de service seront installées sous la chaussée pour autant qu'il soit démontré qu'un autre emplacement n'est pas envisageable. Leur construction ainsi que leur entretien ne doivent pas mettre en danger la circulation.

<sup>3</sup> Les travaux entrepris aux conduites doivent être coordonnés avec l'entretien de l'infrastructure de mobilité.

##### **Art. 121** Responsabilité du ou de la propriétaire des conduites

<sup>1</sup> Le ou la propriétaire des conduites doit indemniser le ou la propriétaire de l'infrastructure de mobilité pour tous les coûts supplémentaires et responsabilités causées par les conduites ou les travaux liés aux conduites.

<sup>2</sup> Si des travaux entrepris sur l'infrastructure de mobilité exigent une adaptation ou un déplacement des conduites de service, le ou la propriétaire de ces dernières est tenu de les adapter ou de les déplacer à ses frais.

<sup>3</sup> Si la prise en compte de conduites entraîne des coûts supplémentaires pour la construction ou l'entretien de l'infrastructure de mobilité, le ou la propriétaire des conduites les assume.

#### 4.2.3 Restrictions à la propriété

##### **Art. 122** Protection du trafic

<sup>1</sup> Les propriétaires doivent tolérer les empiètements temporaires sur leur biens-fonds par intrusion, stationnement de véhicules et d'équipements ou construction d'installations, si cela apparaît nécessaire pour protéger l'infrastructure de mobilité ou la circulation, notamment à la suite de phénomènes naturels ou d'accidents.

<sup>2</sup> Les propriétaires doivent être informés le plus vite possible.

<sup>3</sup> Si les mesures s'avèrent de longue durée ou permanentes, une indemnité est due.

#### 4.2.2 Werkleitungen

##### **Art. 120** Grundsatz

<sup>1</sup> Werkleitungen im Bereich der Mobilitätsinfrastrukturen können aufgrund einer Bewilligung der Eigentümerschaft der Infrastruktur erstellt, umgelegt, erneuert oder unterhalten werden.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Arbeiten an den Werkleitungen sind mit dem Unterhalt der Mobilitätsinfrastrukturen zu koordinieren.

##### **Art. 121** Haftung der Werkleitungseigentümerschaft

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

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

<sup>3</sup> Verursacht die Rücksichtnahme auf Leitungen Mehrkosten beim Bau oder Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturen, so trägt die Werkleitungseigentümerschaft diese Mehrkosten.

#### 4.2.3 Eigentumsbeschränkungen

##### **Art. 122** Schutz des Verkehrs

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Eigentümerschaften sind über den Eingriff so schnell wie möglich zu informieren.

<sup>3</sup> Erweisen sich die Massnahmen als langfristig oder dauerhaft, ist eine Entschädigung zu entrichten.



#### **Art. 123** Mesurages, sondages et piquetages

<sup>1</sup> Les personnes chargées d'établir un projet de construction, de réaménagement ou d'entretien d'une infrastructure de mobilité sont autorisées à parcourir les terrains nécessaires et à y effectuer les piquetages, mesurages et sondages ainsi que tous les autres travaux préparatoires utiles.

<sup>2</sup> Les intéressés sont préalablement informés de ces opérations par publication officielle ou par avis personnel s'ils sont peu nombreux.

<sup>3</sup> L'enlèvement des piquets, points de repère, etc., est interdit.

<sup>4</sup> La législation sur l'expropriation reste réservée.

#### **Art. 124** Mesures de circulation temporaires

<sup>1</sup> Si une perturbation de trafic, notamment à la suite de phénomènes naturels, d'accidents, des grands événements ou de construction, nécessite une mesure de circulation, les propriétaires riverains doivent tolérer que leurs terrains et en particulier les routes et chemins soient utilisés temporairement pour maintenir la circulation.

<sup>2</sup> La personne qui a causé la mesure de circulation répond du dommage causé au ou à la propriétaire de la route et des frais de cette mesure.

<sup>3</sup> La Direction et la Police cantonale coordonnent les mesures de circulation. La police cantonale assure la conduite en situation de mobilité dégradée. L'une et l'autre peuvent déléguer leur compétence à une commune.

#### **Art. 125** Installation de bornes électriques

<sup>1</sup> Sur demande, les collectivités publiques désignent des emplacements sur leur bien-fonds publics pour l'installation de bornes ou de stations de recharge électrique, à condition qu'elles ne rendent pas impossible d'autres projets de construction.

#### *4.2.4 Utilisation inadéquate*

#### **Art. 126** Utilisation abusive

<sup>1</sup> Il est interdit d'encombrer, de salir, d'endommager ou d'utiliser d'une façon abusive l'infrastructure de mobilité.

#### **Art. 123** Vermessung, Sondierung und Verpflockung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die betroffenen Personen werden vorgängig mit einer amtlichen Veröffentlichung oder, sofern sie nicht zu zahlreich sind, persönlich informiert.

<sup>3</sup> Das Entfernen von Pflöcken, Fixpunkten und dergleichen ist untersagt.

<sup>4</sup> Die Enteignungsgesetzgebung bleibt vorbehalten.

#### **Art. 124** Temporäre Verkehrsmassnahmen

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

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

<sup>3</sup> 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. 125** Installation von Elektroladestationen

<sup>1</sup> Auf Gesuch bestimmen die 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. 126** Missbräuchliche Nutzung

<sup>1</sup> Es ist untersagt, die Mobilitätsinfrastruktur zu versperren, zu verunreinigen, zu beschädigen oder sonst wie unsachgemäss zu benutzen.

<sup>2</sup> Quiconque souille une infrastructure de mobilité est tenu de la remettre en état sans délai. A défaut, la remise en état est effectuée par les services publics aux frais de la personne responsable.

<sup>3</sup> En cas de dommage, les frais de réparation de l'infrastructure de mobilité sont à la charge de l'auteur du dommage.

<sup>4</sup> Subsidiairement, les frais sont assumés par le ou la propriétaire de l'infrastructure.

<sup>5</sup> En cas de pollution environnementale, l'intervention est régie par la législation sur les eaux.

#### **Art. 127** Usure anormale

<sup>1</sup> Lorsque des transports provoquent une usure anormale des infrastructures de mobilité ou les dégradent, celui ou celle qui commande, subsidiairement celui ou celle qui entreprend ces transports supporte les frais de réparation ou d'entretien.

<sup>2</sup> Lorsque la pratique d'un type de déplacement est de nature à engendrer des atteintes particulières à une infrastructure de mobilité, les usagers et usagères concernés peuvent être financièrement mis à contribution.

<sup>3</sup> La possibilité de régler à l'avance, par convention, les dégâts prévisibles, demeure réservée.

#### **Art. 128** Dommages-intérêts

<sup>1</sup> Le montant des dommages-intérêts est fixé par la Direction, lorsqu'il s'agit d'une infrastructure de mobilité en propriété de l'Etat, ou par la commune, pour les autres infrastructures de mobilité, par décision après avoir entendu les concernés.

#### **Art. 129** Véhicules abandonnés

<sup>1</sup> Il est interdit d'entreposer sur les routes publiques des véhicules sans plaque d'immatriculation ou qui, en raison de leur état, sont destinés à la casse.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution fixe les modalités de la procédure d'élimination de ces véhicules.

<sup>2</sup> Wer eine Mobilitätsinfrastruktur verunreinigt, hat sie unverzüglich wieder instandzusetzen. Andernfalls besorgen dies die öffentlichen Dienste auf Kosten der verantwortlichen Person.

<sup>3</sup> Die Reparaturkosten der beschädigten Mobilitätsinfrastruktur gehen zu Lasten der Urheberin oder des Urhebers des Schadens.

<sup>4</sup> Subsidiär sind die Kosten von der Eigentümerschaft zu tragen.

<sup>5</sup> Im Falle einer Umweltverschmutzung richtet sich der Eingriff nach der Gewässergesetzgebung.

#### **Art. 127** Aussergewöhnliche Abnutzung

<sup>1</sup> Verursachen Transporte eine ungewöhnliche Abnutzung oder Beschädigung der Mobilitätsinfrastrukturen, so trägt die Person, die diese Transporte angeordnet, und subsidiär die Person, die sie unternommen hat, die Reparatur- oder Unterhaltskosten.

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

<sup>3</sup> Vorbehalten bleibt die Möglichkeit, die voraussichtlichen Schäden im Voraus durch eine Vereinbarung zu regeln.

#### **Art. 128** Schadenersatz

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

#### **Art. 129** Verlassene Fahrzeuge

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

<sup>2</sup> Im Ausführungsreglement wird das Entsorgungsverfahren bestimmt.

### 4.3 Fonds voisins

#### 4.3.1 Principes

##### **Art. 130** Règle générale

<sup>1</sup> Les propriétaires des fonds voisins doivent s'abstenir d'entraver les itinéraires de mobilité par des constructions, installations, plantes ou arbres, ou par toute autre mesure. Ils entretiennent leur propriété d'une façon correspondante.

<sup>2</sup> L'utilisation de ces fonds ne doit, notamment, pas créer de problèmes de sécurité et ne pas restreindre la visibilité des usagers et usagères de l'itinéraire de mobilité et des accès.

<sup>3</sup> La Direction, pour les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat, et la commune, pour les autres itinéraires de mobilité, ordonnent la suppression de la cause de danger existante.

##### **Art. 131** Modification du terrain

<sup>1</sup> Les propriétaires ne peuvent apporter aux terrains voisins d'un itinéraire de mobilité aucune modification de nature à compromettre la solidité de l'infrastructure qu'il emprunte ou la sécurité de la circulation.

<sup>2</sup> Lorsque la modification naturelle ou artificielle du terrain avoisinant menace l'intégrité de l'itinéraire de mobilité ou crée un danger pour le trafic, celui ou celle à qui en incombe l'entretien est tenu-e de prendre les mesures de sécurité nécessaires.

<sup>3</sup> Si les circonstances l'exigent, l'autorité compétente prend ces mesures sur-le-champ aux frais du ou de la propriétaire du terrain avoisinant.

##### **Art. 132** Ecoulement des eaux des fonds voisins

<sup>1</sup> Il est interdit de diriger, dévier ou déverser de l'eau ou tout autre liquide sur les infrastructures de mobilité.

<sup>2</sup> Le déversement d'eau dans une installation d'évacuation des eaux de l'infrastructure de mobilité est soumis à autorisation du ou de la propriétaire de cette dernière.

### 4.3 Angrenzende Grundstücke

#### 4.3.1 Grundsätze

##### **Art. 130** Im Allgemeinen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Nutzung dieser Grundstücke darf insbesondere keine Sicherheitsprobleme verursachen und die Sicht der Benutzerinnen und Benutzer der Mobilitätsroute und deren Zugänge nicht einschränken.

<sup>3</sup> Bei Mobilitätsrouten auf staatlichem Grundeigentum ordnet die Direktion, bei anderen Mobilitätsrouten die Gemeinde die Beseitigung der bestehenden Gefahrenursache an.

##### **Art. 131** Änderung am Gelände

<sup>1</sup> Die Eigentümerschaften dürfen an den an Mobilitätsrouten anstossenden Grundstücken keine Änderungen vornehmen, welche die Festigkeit der Mobilitätsinfrastruktur und die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Wenn die Umstände es erfordern, trifft die zuständige Behörde diese Massnahmen unverzüglich auf Kosten der Eigentümerschaft des Nachbargrundstücks.

##### **Art. 132** Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken

<sup>1</sup> Es ist untersagt, Wasser oder andere Flüssigkeiten auf die Mobilitätsinfrastruktur zu leiten, umzuleiten oder darüber fliessen zu lassen.

<sup>2</sup> Die Zuleitung von Wasser in eine Entwässerungsanlage einer Mobilitätsinfrastruktur bedarf einer Bewilligung der Eigentümerschaft der Mobilitätsinfrastruktur.

#### **Art. 133** Ecoulement des eaux de la chaussée

<sup>1</sup> L'eau qui s'écoule de la chaussée doit être reçue par les fonds inférieurs, même si l'évacuation a lieu par des caniveaux, des saignées ou des aqueducs. Son évacuation conforme aux exigences légales demeure réservée.

<sup>2</sup> Si le ou la propriétaire du fonds inférieur éprouve un dommage excessif de ce fait, il peut exiger que le ou la propriétaire de l'infrastructure établisse à ses propres frais une conduite à travers le fonds inférieur.

<sup>3</sup> Un ou une propriétaire riverain-e doit admettre, contre pleine indemnité, le passage dans son terrain de canalisations évacuant l'eau de l'infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Le ou la propriétaire d'une canalisation publique est tenu, contre pleine indemnité, de recevoir l'eau de l'infrastructure de mobilité lorsque cette canalisation le permet et que le plan général d'évacuation des eaux le permet.

#### *4.3.2 Distance et espace*

##### **Art. 134** Profil d'espace libre

<sup>1</sup> L'espace surplombant la chaussée de la route publique, y compris la distance latérale au bord de la chaussée de 0,50 mètres, doit être maintenu libre sur une hauteur de 4,50 mètres au moins.

<sup>2</sup> L'espace surplombant les itinéraires de mobilité douce à l'exception des itinéraires officiels de loisirs doit être maintenu libre sur une hauteur de 4 mètres au moins.

##### **Art. 135** Distance de construction aux voies cyclables

<sup>1</sup> La distance minimale d'une voie cyclable isolée à respecter par les constructions et installations est de 5 mètres depuis le bord de chaussée.

<sup>2</sup> Les dispositions des articles 137 à 139 restent réservées.

##### **Art. 136** Distance de construction aux routes – Principe

<sup>1</sup> Les distances minimales à la route publique, mesurées depuis le bord de la chaussée de la route, à observer par les constructions, installations, plantations ou autres objets sont, sous réserve des dispositions suivantes:

#### **Art. 133** Wasserabfluss – Strassenabwasser

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Anstösserinnen oder Anstösser müssen den Durchgang der Kanalisationen, welche die Abwässer der Mobilitätsinfrastruktur durch ihr Grundstück abführen, gegen volle Entschädigung zulassen.

<sup>4</sup> 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. 134** Lichtraumprofil

<sup>1</sup> 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.

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

##### **Art. 135** Bauabstand zu Velowegen

<sup>1</sup> Der Mindestabstand von einem getrennten Veloweg, der von Gebäuden und Anlagen eingehalten werden muss, beträgt 5 Meter ab dem Fahrbahnrand.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der Artikel 137–139 bleiben vorbehalten.

##### **Art. 136** Bauabstand zu Strassen – Grundsatz

<sup>1</sup> 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) pour une route principale ou une route de liaison hors localité, de 5 mètres pour une chaussée d'une largeur de 11 mètres et plus. Pour une chaussée d'une largeur de moins de 11 mètres, la distance augmente de 1 mètre par mètre de largeur de chaussée en moins, mais ne dépasse pas 10 mètres;
- b) pour une route principale ou une route de liaison en localité:
  1. de 7 mètres pour une chaussée d'une largeur égale ou inférieure à 6 mètres;
  2. de 6 mètres pour une chaussée d'une largeur de 7 mètres;
  3. de 5 mètres pour une chaussée d'une largeur égale ou supérieure à 8 mètres;
- c) pour une route collectrice ou une route de desserte, de 5 mètres.

**Art. 137** Distance de construction aux routes – Plantations

<sup>1</sup> Les plantations agricoles d'une hauteur maximale de 60 centimètres par rapport au niveau de la chaussée et les haies vives d'une hauteur maximale de 90 centimètres sont autorisées dans les limites de la distance de construction:

- a) sur les routes de desserte;
- b) sur les autres types de routes à condition qu'elles maintiennent une distance minimale de 1,65 mètres du bord de la chaussée.

<sup>2</sup> Les plantations qui dépassent la hauteur maximale prescrite, doivent être reculées d'autant qu'elles la surpassent.

<sup>3</sup> Sont autorisées dans les limites de distance de construction indépendamment du type de route:

- a) les plantations réalisées dans le cadre de travaux et d'aménagement urbains;
- b) les forêts, jusqu'à une distance du bord de la chaussée d'en principe 6 mètres, sous réserve des dispositions fédérales et cantonales relatives aux défrichements.

**Art. 138** Distance de construction aux routes – Murs et clôtures

<sup>1</sup> Les murs et clôtures ne peuvent être construits, rétablis ou exhausés à moins de 1,65 mètres du bord de la chaussée et pour autant que leur hauteur ne dépasse pas le niveau du bord de la chaussée correspondant de 1 mètre.

<sup>2</sup> Les clôtures en fil de fer barbelé sont interdites.

- 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. 137** Bauabstand zu Strassen – Pflanzungen

<sup>1</sup> 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 sie einen Mindestabstand von 1,65 Meter zum Fahrbahnrand einhalten.

<sup>2</sup> Überschreiten die Pflanzungen diese Höhe, müssen sie um das Mass der Überschreitung zurückgesetzt werden;

<sup>3</sup> 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. 138** Bauabstand zu Strassen – Mauern und Einfriedungen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Stacheldrahtzäune sind untersagt.

<sup>3</sup> Les clôtures légères ou provisoires peuvent être implantées à 0,75 mètres du bord des chaussées, le long des routes communales et des routes privées à usage public.

**Art. 139** Distance de construction aux routes – Panneaux-réclame

<sup>1</sup> La publicité aux abords des routes est régie par la législation spéciale fédérale et cantonale.

**Art. 140** Distance de construction aux routes – Relation avec le plan d'affectation des zones

<sup>1</sup> Les distances minimales prévues à l'article 136 doivent être reportées dans le plan d'affectation des zones à l'occasion de la révision du plan d'aménagement local.

<sup>2</sup> Si le plan d'affectation des zones prévoit des distances de construction inférieures, ce sont les distances prévues par la présente loi qui priment. Une exception à ce principe s'applique:

- a) lorsque l'ordre contigu est prescrit;
- b) s'il existe un concept global de traversée de localité; ou
- c) dans un secteur particulier, si cela est justifié par une étude.

<sup>3</sup> Des distances plus importantes prévues par le plan d'affectation des zones restent réservées.

**Art. 141** Situation acquise – Constructions et installations

<sup>1</sup> La garantie de la situation acquise pour les constructions et installations non conformes se détermine selon la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

**Art. 142** Situation acquise – Plantations et autres petits objets

<sup>1</sup> Les plantations et autres petits objets qui ne sont pas conformes doivent être adaptés à la réglementation en vigueur, même s'ils étaient légaux au moment de leur aménagement ou construction.

<sup>2</sup> La législation sur la protection de la nature est réservée.

<sup>3</sup> 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. 139** Bauabstand zu Strassen – Reklametafeln

<sup>1</sup> Die Reklame in Strassennähe wird durch die Spezialgesetzgebung des Bundes und des Kantons geregelt.

**Art. 140** Bauabstand zu Strassen – Verhältnis zum Zonennutzungsplan

<sup>1</sup> Die Mindestabstände nach Artikel 136 sind bei der Revision der Ortspläne in den Zonennutzungsplan zu übertragen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Grössere Abstände aufgrund des Zonennutzungsplans bleiben vorbehalten.

**Art. 141** Besitzstand – Bauten und Anlagen

<sup>1</sup> Die Garantie des Besitzstands für vorschriftswidrige Bauten und Anlagen richtet sich nach den Vorschriften der Bau- und Raumplanungsgesetzgebung.

**Art. 142** Besitzstand – Pflanzungen und andere kleine Objekte

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Gesetzgebung über den Natur- und Landschaftsschutz bleibt vorbehalten.

#### **Art. 143** Entretien

<sup>1</sup> Les murs, clôtures, plantes, ouvrages et autres installations en bordure d'un itinéraire de mobilité doivent être entretenus convenablement, dans le respect de la protection de la nature et conformément à la réglementation communale.

<sup>2</sup> S'ils constituent un danger, leur propriétaire ou le tiers responsable doit prendre immédiatement les mesures propres à garantir la sécurité de l'itinéraire de mobilité.

#### **Art. 144** Exceptions

<sup>1</sup> La Direction, pour les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat, et la commune, pour les autres itinéraires de mobilité, peuvent:

- a) réduire, par l'octroi d'une dérogation, les espaces et distances minimaux prévus aux articles 134 à 138, à condition que cela ne soit pas contraire à l'intérêt public et ne cause pas de préjudice aux voisins;
- b) augmenter les espaces et distances minimaux prévus aux articles 134 à 138.

<sup>2</sup> Le ou la propriétaire et les tiers concernés sont préalablement entendus.

<sup>3</sup> Lorsque la dérogation est liée à un projet de construction, elle est communiquée avec le permis de construire.

<sup>4</sup> La dérogation octroyée fait l'objet d'une mention inscrite au registre foncier sur réquisition de l'autorité compétente.

<sup>5</sup> Si l'élargissement d'une infrastructure de mobilité nécessite une acquisition de terrain à l'intérieur de la limite de construction ou de l'espace libre, le ou la propriétaire de l'infrastructure de mobilité peut exiger que toutes les constructions, installations ou conduites qui ont été installées dans cette limite soient adaptées aux nouvelles conditions ou enlevées, aux frais de leurs propriétaires.

#### **Art. 145** Exécution par substitution

<sup>1</sup> Si, après avoir été mis en demeure, le ou la propriétaire ou le tiers responsable ne satisfont pas aux obligations découlant des articles 134 et suivants, l'autorité qui a pris la décision fait exécuter les travaux nécessaires et enlever, à leurs frais, les objets en cause.

#### **Art. 143** Unterhalt

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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. 144** Ausnahmen

<sup>1</sup> 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 134–138 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 134–138 erhöhen.

<sup>2</sup> Die Eigentümerschaften und die betroffenen Dritten werden zuvor angehört.

<sup>3</sup> Steht die Ausnahmegewilligung im Zusammenhang mit einem Bauvorhaben, so wird diese gemeinsam mit der Baubewilligung zugestellt.

<sup>4</sup> Die gewährte Ausnahmegewilligung ist auf Antrag der zuständigen Behörde im Grundbuch anzumerken.

<sup>5</sup> 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. 145** Ersatzvornahme

<sup>1</sup> Kommt die Eigentümerschaft oder die oder der verantwortliche Dritte nach Mahnung den Verpflichtungen aus den Artikeln 134 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.

<sup>2</sup> En cas d'urgence, l'autorité prend immédiatement les mesures qui s'imposent.

<sup>3</sup> Ces frais peuvent être garantis par une hypothèque légale, inscrite au registre foncier.

#### 4.3.3 Accès privés

##### **Art. 146**

<sup>1</sup> Les accès, raccordements de chemins et débouchés de toute nature sur une infrastructure de mobilité, leur extension ainsi qu'un usage accru sont soumis à un permis de construire.

<sup>2</sup> Le nombre d'accès motorisés à une infrastructure de mobilité est limité au strict minimum.

<sup>3</sup> Le propriétaire foncier intéressé ou la propriétaire foncière intéressée supporte les coûts d'un nouveau débouché ou d'une modification de débouché ainsi que de l'adaptation de l'infrastructure de mobilité.

<sup>4</sup> Pour assurer la sécurité routière, l'accès à un bien-fonds peut être supprimé ou restreint au moyen d'une interdiction de circulation ou d'une modification de l'infrastructure de mobilité. En cas de suppression, le ou la propriétaire de l'infrastructure doit veiller à ce qu'un autre accès au réseau soit assuré. À défaut, il ou elle crée un accès suffisant ou verse une indemnité appropriée.

## 5 Transport public

### 5.1 Commanditaires

#### **Art. 147** Généralités

<sup>1</sup> Les commanditaires d'offres de transports publics de voyageurs sont la Confédération, l'Etat et les communes.

<sup>2</sup> En collaboration avec les autres cantons, ils organisent le transport public de voyageurs et, lorsqu'il doit lui être coordonné, le transport ferroviaire de marchandises sur le territoire cantonal.

<sup>2</sup> In dringenden Fällen trifft die Behörde sofort die notwendigen Vorkehren.

<sup>3</sup> Diese Kosten können durch ein im Grundbuch eingetragenes gesetzliches Grundpfandrecht sichergestellt werden.

#### 4.3.3 Private Zufahrten

##### **Art. 146**

<sup>1</sup> Zugänge, Zufahrten, Weganschlüsse und Einmündungen aller Art auf Mobilitätsinfrastrukturen, ihre Erweiterung und ein gesteigerter Gemeingebrauch bedürfen einer Baubewilligung.

<sup>2</sup> Die Anzahl der motorisierten Zugänge zu einer Mobilitätsinfrastruktur ist auf das strikte Minimum zu beschränken.

<sup>3</sup> Die Kosten eines neuen oder geänderten Anschlusses und die Anpassung der Infrastruktur trägt die betroffene Grundeigentümerschaft.

<sup>4</sup> 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. 147** Allgemeines

<sup>1</sup> Bestellerinnen und Besteller von Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs sind der Bund, der Staat und die Gemeinden.

<sup>2</sup> Sie organisieren in Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen den öffentlichen Personenverkehr und, wo Abstimmungsbedarf besteht, mit dem Schienengüterverkehr auf dem Kantonsgebiet.



#### **Art. 148** Communautés régionales

<sup>1</sup> Les communes peuvent, sans égard au district ou canton auxquels elles appartiennent, se constituer en tant que communautés régionales, en vue de résoudre, dans un périmètre déterminé, des problèmes liés aux transports.

<sup>2</sup> Les communautés régionales peuvent exercer les compétences dévolues aux communes.

<sup>3</sup> Si les communes n'en conviennent pas autrement, les communautés régionales de transports prennent la forme de l'association de communes.

<sup>4</sup> Lorsqu'un intérêt régional important l'exige, le Conseil d'Etat peut modifier le périmètre et notamment inclure tout ou partie du territoire d'une commune dans un périmètre.

#### **5.2** Commande d'offre de transports publics

##### **Art. 149** Principe

<sup>1</sup> Les commanditaires commandent les offres de transports publics auprès des entreprises de transport et les indemnisent pour le déficit d'exploitation selon une convention d'offre conformément à la législation fédérale.

<sup>2</sup> A moins que les prescriptions fédérales n'en disposent autrement et qu'aucun intérêt public ne s'y oppose, les prestations à fournir par les entreprises de transport sur les lignes de transport public de voyageurs peuvent être mises au concours.

<sup>3</sup> La réglementation d'exécution détermine les détails notamment quand les prestations de transport doivent être mises au concours, la coordination des procédures et dans quels cas il peut être renoncé à une mise au concours.

##### **Art. 150** Convention d'objectifs

<sup>1</sup> Le commanditaire peut conclure une convention d'objectifs avec l'entreprise concernée pour les prestations de transport qui ne sont pas mises au concours.

<sup>2</sup> La convention d'objectifs peut comprendre notamment des objectifs de prestations en termes de qualité, de quantité, de recettes, de coût, de performance environnementale et de préoccupation sociétale que l'entreprise doit atteindre en un temps déterminé. Elle peut prévoir des mesures pour le cas où les objectifs ne sont pas atteints.

#### **Art. 148** Regionalverbunde

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

<sup>2</sup> Die Regionalverbunde können die den Gemeinden übertragenen Befugnisse ausüben.

<sup>3</sup> Soweit es die Gemeinden nicht anders bestimmen, ist der regionale Verkehrsverbund ein Gemeindeverband.

<sup>4</sup> 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. 149** Grundsatz

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Das Ausführungsreglement regelt das Nähere, insbesondere wann Transportleistungen auszuschreiben sind, wie die Verfahren zu koordinieren sind und in welchen Fällen auf eine Ausschreibung verzichtet werden kann.

##### **Art. 150** Zielvereinbarung

<sup>1</sup> Die Bestellerin oder der Besteller kann für die bestellten Transportleistungen, die nicht ausgeschrieben werden, mit dem betroffenen Unternehmen eine Zielvereinbarung abschliessen.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.

#### **Art. 151** Commande de trafic régional de voyageurs

<sup>1</sup> L'Etat commande avec la Confédération les offres de trafic régional de voyageurs conformément aux dispositions de la législation fédérale et de la présente loi.

<sup>2</sup> L'Etat peut commander seul, à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, des lignes de trafic local en site propre. La procédure de commande est régie par l'application analogique des dispositions relatives à la commande de trafic régional des voyageurs.

<sup>3</sup> L'Etat tient compte des intérêts des communes dans le cadre de la commande.

<sup>4</sup> La réglementation d'exécution fixe les conditions et les modalités.

#### **Art. 152** Commande du trafic local de voyageurs – Principe

<sup>1</sup> Les communes peuvent commander des offres de trafic local de voyageurs sur leur territoire pour autant qu'elles ne concurrencent pas une ligne de trafic régional de voyageurs.

<sup>2</sup> L'Etat participe en tant que co-commanditaire à la commande de l'offre de trafic local de voyageurs lorsque celle-ci:

- a) est commandée par une communauté régionale de transport;
- b) permet la réalisation des objectifs du plan cantonal des transports publics;
- c) satisfait aux exigences d'économicité et durabilité précisées dans la réglementation d'exécution; et
- d) respecte les principes directifs fixés par la communauté régionale.

#### **Art. 153** Commande du trafic local de voyageurs – Procédure de co-commande

<sup>1</sup> En cas de co-commande, l'Etat et la communauté régionale de transport s'entendent sur les principes et le contenu de l'offre à commander.

<sup>2</sup> La communauté régionale de transport mène la procédure en vue de l'obtention des offres, les examine et soumet ses propositions à l'Etat.

<sup>3</sup> En cas d'accord, l'Etat et la communauté régionale de transport concluent conjointement la convention d'offre avec l'entreprise de transport.

<sup>3</sup> Sie kann ein Bonus-Malus-System für die Qualität und die finanziellen Kennzahlen enthalten.

#### **Art. 151** Bestellung von Angeboten des regionalen Personenverkehrs

<sup>1</sup> Der Staat bestellt zusammen mit dem Bund die Angebote des regionalen Personenverkehrs gemäss Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und gemäss diesem Gesetz.

<sup>2</sup> Der Staat selbst kann selbstständig Linien des Lokalverkehrs auf eigenen Trassen als Personenverkehr von kantonalem Interesse bestellen. Für das Bestellverfahren gilt die analoge Anwendung der Bestimmungen zur Bestellung von regionalem Personenverkehr.

<sup>3</sup> Der Staat berücksichtigt die Interessen der Gemeinden bei der Bestellung.

<sup>4</sup> Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

#### **Art. 152** Bestellung von lokalem Personenverkehr – Grundsatz

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

<sup>2</sup> Der Staat als Mitbesteller beteiligt sich an der Bestellung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs, sofern dieses:

- a) von einem regionalen Verkehrsverbund bestellt wird;
- b) ermöglicht, die Ziele des kantonalen Verkehrsplans zu erreichen;
- c) die Anforderungen an Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit, so wie sie im Ausführungsreglement präzisiert werden, erfüllt; und
- d) mit den vom Regionalverbund festgelegten Leitgrundsätzen übereinstimmt.

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

<sup>1</sup> Bei einer gemeinsamen Bestellung verständigen sich der Staat und der Verkehrsverbund über die Grundsätze und den Inhalt des zu bestellenden Angebots.

<sup>2</sup> Der Verkehrsverbund holt die Offerten ein, prüft sie und unterbreitet dem Staat seine Vorschläge.

<sup>3</sup> Wenn sie sich einigen, schliessen der Staat und der Verkehrsverbund die Angebotsvereinbarung mit dem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ab.

#### **Art. 154** Convention d'offre

<sup>1</sup> La convention avec l'entreprise de transport comprend les services à fournir et les objectifs de qualité, notamment par le biais de l'horaire, du système tarifaire, du degré minimum d'utilisation des capacités et de recouvrement des coûts et des normes applicables aux véhicules.

<sup>2</sup> D'autres exigences peuvent être imposées, notamment en faveur du trafic de longue distance ou du développement durable.

#### **Art. 155** Affectation de l'excédent aux comptes

<sup>1</sup> Les règles fédérales relatives à l'affectation et au plafonnement de l'excédent du transport régional de voyageurs s'appliquent par analogie au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal et au trafic local de voyageurs.

### **5.3 Autorisation d'exploiter une installation à câbles**

#### **Art. 156**

<sup>1</sup> Toute exploitation d'une installation à câbles qui ne nécessite pas de concession au sens de la législation fédérale, notamment un télésiège ou un petit téléphérique, est soumise à une autorisation cantonale délivrée par la Direction.

<sup>2</sup> Toute autre offre de transports publics de moindre importance est soumise à autorisation cantonale selon la législation fédérale.

<sup>3</sup> Le concordat concernant les installations de transport par câbles et skilifts sans concession fédérale du 15 octobre 1951 est réservé.

<sup>4</sup> La réglementation d'exécution fixe la procédure de consultation et d'octroi des autorisations.

## **6 Financement**

### **6.1 Principes de subventionnement**

#### **Art. 157** Formes et coordination des subventions

<sup>1</sup> L'Etat octroie, dans les limites des crédits votés à cet effet, les subventions relatives à la mobilité prévues dans la présente section 6.

<sup>2</sup> Les subventions peuvent être octroyées sous forme de contributions non remboursables, de prêts à conditions préférentielles ou de cautionnements.

#### **Art. 154** Angebotsvereinbarung

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Es können weitere Anforderungen gestellt werden, insbesondere zugunsten des Fernverkehrs oder der nachhaltigen Entwicklung.

#### **Art. 155** Zuweisung des Ertragsüberschusses

<sup>1</sup> 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. 156**

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

<sup>2</sup> Weitere Verkehrsangebote von geringerer Bedeutung bedürfen einer kantonalen Bewilligung gemäss Bundesgesetzgebung.

<sup>3</sup> Das Konkordat vom 15. Oktober 1951 über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte bleibt vorbehalten.

<sup>4</sup> Das Ausführungsreglement legt das Vernehmlassungsverfahren und das Verfahren zur Gewährung von Bewilligungen fest.

## **6 Finanzierung**

### **6.1 Grundsätze der Subventionierung**

#### **Art. 157** Formen und Koordination der Subventionen

<sup>1</sup> Der Staat gewährt im Rahmen der dafür bewilligten Mittel die Subventionen gemäss diesem Abschnitt 6 für die Mobilität.

<sup>2</sup> Die Subventionen können als nicht rückzahlbare Beiträge, als Darlehen zu Vorzugskonditionen oder als Bürgschaften gewährt werden.

<sup>3</sup> La coordination doit être assurée entre les subventions octroyées sur la base des différentes dispositions de la présente loi ainsi qu'avec celles accordées par la Confédération ou sur la base d'autres dispositions cantonales.

#### **Art. 158** Bénéficiaires des subventions

<sup>1</sup> Les bénéficiaires des subventions sont les communes, les entreprises de transport, les usagers et usagères des infrastructures de mobilité et des transports publics ainsi que d'autres personnes ou organisations qui exercent des activités liées à la mobilité.

<sup>2</sup> Les dispositions qui précisent le cercle des bénéficiaires pour certaines catégories de subventions sont réservées.

#### **Art. 159** Calcul, octroi, gestion et suivi des subventions

<sup>1</sup> Les bases de calcul et les modalités d'octroi des subventions sont fixées par le Conseil d'Etat.

<sup>2</sup> La gestion et le suivi des subventions sont assurés conformément aux dispositions de la législation sur les subventions.

#### **Art. 160** Plafonnement

<sup>1</sup> La subvention octroyée en application des articles 163, 164 ou 188 al. 1 let. f est limitée à 100 000 francs par année et celle en application de l'article 188 al. 1 let. d à 50 000 francs.

#### **Art. 161** Durée

<sup>1</sup> Sous réserve de dispositions particulières fixées par l'autorité fédérale en application de la législation fédérale, la durée d'octroi d'une subvention tient compte de la durée nécessaire pour la réalisation du projet.

### **6.2 Fonds de sécurité du réseau de mobilité**

#### **Art. 162**

<sup>1</sup> Un fonds de sécurité du réseau de mobilité (ci-après: le Fonds) est constitué.

<sup>2</sup> Le Fonds a pour but de:

<sup>3</sup> Die aufgrund der verschiedenen Bestimmungen dieses Gesetzes und die vom Bund oder aufgrund anderer kantonaler Bestimmungen gewährten Subventionen sind aufeinander abzustimmen.

#### **Art. 158** Beitragsberechtigte

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen, die den Kreis der Berechtigten bestimmter Subventionsarten festlegen, bleiben vorbehalten.

#### **Art. 159** Berechnung, Vergabe, Verwaltung und Überwachung der Subventionen

<sup>1</sup> Die Berechnungsgrundlage und die Modalitäten der Subventionsgewährung werden vom Staatsrat festgelegt.

<sup>2</sup> Die Subventionen werden gemäss den Bestimmungen der Subventionsgesetzgebung verwaltet und überwacht.

#### **Art. 160** Plafonierung

<sup>1</sup> Die Subvention nach den Artikeln 163, 164 oder 188 Abs. 1 Bst. f ist auf 100 000 Franken pro Jahr und die Subvention nach Artikel 188 Abs. 1 Bst. d auf 50 000 Franken begrenzt.

#### **Art. 161** Dauer

<sup>1</sup> 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**

<sup>1</sup> Es wird ein Fonds für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (der Fonds) eingerichtet.

<sup>2</sup> Der Fonds bezweckt:

- a) promouvoir la sécurité du réseau de mobilité par le biais de campagnes cantonales de prévention;
- b) encourager les mesures visant à améliorer la sécurité du réseau de mobilité;
- c) soutenir l'éducation à la mobilité et la sécurité routière, en particulier dans les écoles.

<sup>3</sup> Le Fonds est alimenté par:

- a) un vingtième du produit annuel des amendes d'ordre perçues par l'Etat en application de la législation fédérale sur les amendes d'ordre;
- b) les legs, dons et libéralités consentis en sa faveur;
- c) toutes les autres ressources qui peuvent lui être affectées.

<sup>4</sup> Sa gestion est confiée à une Commission de sécurité du réseau de mobilité dont la composition est définie dans la réglementation d'exécution.

<sup>5</sup> La Direction et la Direction en charge de la sécurité et de la justice décident, sur proposition de la Commission, de l'affectation des montants jusqu'à 100 000 francs. Au-delà de ce montant, la décision d'affectation est de la compétence du Conseil d'Etat.

<sup>6</sup> L'affectation des montants disponibles a lieu en principe chaque année. La Direction peut cependant reporter sa décision si le montant disponible est insuffisant pour être affecté efficacement.

<sup>7</sup> Les engagements financiers pris ne doivent pas excéder le montant disponible dans le Fonds.

### 6.3 Mobilité durable

**Art. 163** Mobilité écologique et partagée

<sup>1</sup> L'Etat peut encourager l'utilisation de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant financièrement l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée.

**Art. 164** Innovation

<sup>1</sup> L'Etat peut encourager et soutenir financièrement des recherches et initiatives relatives à la mobilité, à la construction et à l'entretien des infrastructures de mobilité, dans l'esprit du développement durable, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

- 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.

<sup>3</sup> Der Fonds wird gespeist 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.

<sup>4</sup> Der Fonds wird von einer Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes verwaltet, deren Zusammensetzung im Ausführungsreglement geregelt ist.

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> Die eingegangenen finanziellen Verpflichtungen dürfen den im Fonds verfügbaren Betrag nicht übersteigen.

### 6.3 Nachhaltige Mobilität

**Art. 163** Umweltfreundliche und geteilte Mobilität

<sup>1</sup> Der Staat kann die Benutzung von Fahrzeugen mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt fördern, indem er insbesondere die Elektrifizierung oder eine andere erneuerbare Energieform und die geteilte Mobilität finanziell unterstützt.

**Art. 164** Innovation

<sup>1</sup> Der Staat kann im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung, die Sicherheit und den Umweltschutz Forschungsvorhaben und Initiativen zur Mobilität sowie zum Bau und Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturen fördern und finanziell unterstützen.

## 6.4 Infrastructures de mobilité

### 6.4.1 Répartition des coûts

#### Art. 165

<sup>1</sup> Si plusieurs parties sont concernées, en particulier diverses collectivités publiques, sociétés de transport ou autres privés, par un projet de construction ou d'agrandissement, les coûts seront répartis entre elles en fonction de leur intérêt et du principe de causalité, sous réserve des dispositions suivantes.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution fixe les critères de répartition des coûts.

<sup>3</sup> Les parties intéressées peuvent déterminer leur part des coûts de l'infrastructure de mobilité au moyen d'un contrat de droit administratif.

### 6.4.2 Routes

#### Art. 166 En principe

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des routes et de leurs parties intégrantes sont à la charge du ou de la propriétaire de la route.

<sup>2</sup> Les coûts comprennent notamment les dépenses pour les études, l'acquisition des terrains, les travaux, la surveillance de l'exécution et l'abornement.

<sup>3</sup> Le droit relatif à l'aménagement du territoire demeure réservé, notamment en ce qui concerne la participation des propriétaires aux frais d'équipement.

#### Art. 167 Objets à caractère édilitaire

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire sont à la charge de la commune ou des éventuels privés concernés.

<sup>2</sup> L'Etat participe aux frais de construction et de réaménagement des objets à caractère édilitaire qu'il exige parce qu'ils sont devenus nécessaires suite à l'évolution du trafic de la route cantonale.

<sup>3</sup> La réglementation d'exécution fixe les conditions de la participation de l'Etat.

## 6.4 Mobilitätsinfrastrukturen

### 6.4.1 Kostenaufteilung

#### Art. 165

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Das Ausführungsreglement legt die Kriterien für die Kostenaufteilung fest.

<sup>3</sup> Die betroffenen Parteien können ihren Anteil an den Kosten der Mobilitätsinfrastruktur in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag festlegen.

### 6.4.2 Strassen

#### Art. 166 Grundsatz

<sup>1</sup> Die Bau- und Ausbaurkosten sowie die Kosten der Bestandteile der Strassen werden von der Strasseneigentümerschaft getragen.

<sup>2</sup> Zu den Kosten gehören insbesondere die Ausgaben für die Studien zur Projektierung, den Grundstückerwerb, die Bauarbeiten, die Bauaufsicht und die Vermarktung.

<sup>3</sup> Das Raumplanungsrecht, insbesondere die Beteiligung der Eigentümerschaften an den Erschliessungskosten, bleibt vorbehalten.

#### Art. 167 Städtebauliche Objekte

<sup>1</sup> Die Bau- und Ausbaurkosten von städtebaulichen Objekten gehen zu Lasten der Gemeinde oder allfälligen betroffenen privaten Dritten.

<sup>2</sup> Der Staat beteiligt sich an den Bau- und Ausbaurkosten städtebaulicher Objekte, die er fordert, weil sie durch die Verkehrsentwicklung auf der Kantonsstrasse notwendig geworden sind.

<sup>3</sup> Im Ausführungsreglement werden die Bedingungen für die Beteiligung des Staates festgelegt.

<sup>4</sup> Lorsque, sur route cantonale, des mesures de modération de trafic ou de vitesse en intérieur de localité sont nécessaires en raison du trafic de transit, l'Etat participe au financement de ces mesures proportionnellement au trafic de transit. Les modalités de calcul du trafic de transit sont déterminées par la réglementation d'exécution.

#### **Art. 168** Participation d'autres communes

<sup>1</sup> Lorsqu'une route communale sert de façon particulière au trafic d'autres communes, les communes concernées se mettent d'accord sur leurs parts respectives aux frais.

<sup>2</sup> En cas de désaccord entre les communes, la Direction, après avoir entendu les communes, désigne les communes appelées à participer aux frais et fixe la proportion dans laquelle chacune d'elles y contribue.

#### **Art. 169** Croisements de routes

<sup>1</sup> Les frais de construction de croisements nouveaux sont à charge du ou de la propriétaire de la nouvelle route, y compris les adaptations nécessaires de la route existante.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution fixe les détails.

#### *6.4.3 Infrastructures de mobilité douce*

##### **Art. 170** Chemins de mobilité douce pour piétons

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce pour piétons sont à la charge des communes.

<sup>2</sup> L'article 167 al. 2 reste réservé.

##### **Art. 171** Chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables cantonales sont à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce empruntés par des voies cyclables communales sont à la charge de la commune.

<sup>4</sup> Werden verkehrs- oder geschwindigkeitsberuhigende Massnahmen auf Kantonsstrassen innerhalb von Ortschaften hauptsächlich aufgrund des Durchgangsverkehrs notwendig, subventioniert der Staat diese Massnahmen nach Massgabe des Durchgangsverkehrs. Das Ausführungsreglement bestimmt die Modalität für die Berechnung des Durchgangsverkehrs.

#### **Art. 168** Beteiligung anderer Gemeinden

<sup>1</sup> Wird eine Gemeindestrasse in besonderer Weise für den Verkehr aus anderen Gemeinden benutzt, vereinbaren die beteiligten Gemeinden ihre jeweiligen Kostenanteile.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Die Baukosten neuer Kreuzungen fallen zu Lasten der Eigentümerschaft der neuen Strasse, darin inbegriffen sind die erforderlichen Anpassungen der bestehenden Strasse.

<sup>2</sup> Im Ausführungsreglement werden die Details dazu festgelegt.

#### *6.4.3 Sanfte Mobilitätsinfrastrukturen*

##### **Art. 170** Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger

<sup>1</sup> Die Bau- und Ausbaukosten für Wege der sanften Mobilität für Fussgängerinnen und Fussgänger tragen die Gemeinden.

<sup>2</sup> Artikel 167 Abs. 2 bleibt vorbehalten.

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

<sup>1</sup> Die Kosten für den Bau und Ausbau von Wegen der sanften Mobilität, die von kantonalen Velowegen genutzt werden, trägt der Staat.

<sup>2</sup> Die Kosten für den Bau und Ausbau von Wegen der sanften Mobilität, die von kommunalen Velowegen genutzt werden, trägt die Gemeinde.

**Art. 172** Pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos hors localité sont à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> Les frais de construction et de réaménagement des pistes cyclables cantonales mixtes piétons-vélos en localité sont à la charge de l'Etat pour deux tiers et à celle de la commune concernée pour un tiers.

**Art. 173** Chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs

<sup>1</sup> Les frais de construction et de réaménagement des chemins de mobilité douce dédiés aux loisirs sont à la charge des communes ou des tiers intéressés, à l'exception de ceux dédiés au cyclotourisme. Ces derniers sont à la charge de l'Etat.

<sup>2</sup> Quiconque entend créer un chemin de mobilité douce dédié aux loisirs qui n'est pas emprunté par un itinéraire officiel pour les loisirs figurant dans le plan cantonal le finance.

<sup>3</sup> Le soutien financier prévu par la législation sur le tourisme reste réservé.

*6.4.4 Transports publics*

**Art. 174** Principe

<sup>1</sup> Les infrastructures dédiées au transport public faisant partie intégrante de la route sont financées par le commanditaire de l'offre en transport de voyageurs. Lorsque l'Etat co-commande l'offre avec la Confédération ou une autre collectivité publique, il est considéré comme le commanditaire.

<sup>2</sup> Pour les autres infrastructures dédiées au transport public, les collectivités publiques s'entendent avec les entreprises de transport concernées, les propriétaires concernés et les tiers éventuels sur le financement.

**Art. 175** Fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire

<sup>1</sup> L'Etat et les communes supportent ensemble la contribution cantonale au fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> Les communes participent pour moitié à la contribution cantonale.

**Art. 172** Cantonale mixte Rad- und Fusswege

<sup>1</sup> Die Kosten für den Bau und den Ausbau von kantonalen gemischten Rad- und Fusswegen ausserorts trägt der Staat.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

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

<sup>3</sup> Die finanzielle Unterstützung gemäss Tourismusgesetzgebung bleibt vorbehalten.

*6.4.4 Öffentlicher Verkehr*

**Art. 174** Grundsatz

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> Der Staat und die Gemeinden tragen gemeinsam den Anteil des Kantons an der jährlichen Einlage in den Bahninfrastrukturfonds des Bundes.

<sup>2</sup> Die Gemeinden beteiligen sich zur Hälfte am kantonalen Beitrag.



<sup>3</sup> La part des communes est répartie entre les communes en fonction du chiffre de leur population dite légale. La réglementation d'exécution fixe les modalités de détail.

#### **Art. 176** Participation de l'Etat

<sup>1</sup> L'Etat peut contribuer financièrement:

- a) aux études en vue de la construction et du réaménagement de l'infrastructure ferroviaire qui ne sont pas financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire fédéral;
- b) à la construction et au réaménagement d'autres infrastructures dédiées au transport public d'importance régionale.

#### *6.4.5 Autres contributions financières*

#### **Art. 177** Infrastructures de mobilité dans les agglomérations

<sup>1</sup> L'Etat soutient financièrement les études d'élaboration des projets d'agglomération à raison de 30% des coûts totaux, jusqu'à un montant maximal de 300 000 francs par période de planification. Les coûts totaux de référence sont déterminés après déduction, le cas échéant, des contributions fédérales et des subventions cantonales prévues par d'autres lois. Le Conseil d'Etat arrête les autres critères d'octroi de ce soutien financier.

<sup>2</sup> L'Etat peut accorder un soutien financier, aux entités responsables de la mise en œuvre des mesures des projets d'agglomération, pour les mesures d'infrastructures de mobilité et de requalification des espaces publics, après déduction, le cas échéant, des subventions fédérales et des subventions cantonales prévues par d'autres lois.

<sup>3</sup> La réglementation d'exécution détermine le processus de reconnaissance des mesures ainsi que les modalités d'octroi et le taux du soutien financier. Le Conseil d'Etat fixe le montant maximal du soutien financier pour chaque génération de projet d'agglomération.

#### **Art. 178** Mesures de protection contre le bruit

<sup>1</sup> L'Etat octroie des contributions financières en faveur de l'assainissement et des mesures d'isolation acoustique appliquées à des bâtiments existants:

- a) pour des routes communales;

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Der Staat leistet einen finanziellen Beitrag 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Der Staat gewährt finanzielle Beiträge für Sanierungen, Schalldämmungen und Schallschutzmassnahmen an bestehenden Gebäuden:

- a) für Gemeindestrassen;

b) pour des routes privées à usage public.

<sup>2</sup> La contribution est octroyée à condition que les travaux soient prévus dans une convention-programme et permettent d'atteindre les objectifs fixés dans celle-ci. En cas de disponibilité à la suite d'un report ou d'un abandon de travaux, une subvention peut être octroyée pour des travaux qui n'auraient pas été prévus dans une convention-programme mais qui poursuivent des objectifs similaires.

<sup>3</sup> Le montant des contributions est limité au montant fixé par la convention-programme.

#### **Art. 179** Plateformes multimodales

<sup>1</sup> L'Etat peut contribuer financièrement à la construction et au réaménagement des plateformes multimodales d'importance régionale permettant aux usagers et usagères de passer d'un mode de transport à un autre.

### **6.5 Aide à l'exploitation**

#### *6.5.1 Principes*

#### **Art. 180** Déficit d'exploitation

<sup>1</sup> Le transport public est financé par les taxes des utilisateurs ainsi que les indemnités de la Confédération, de l'Etat et des communes pour le déficit d'exploitation des entreprises de transport qui correspondent aux coûts non couverts selon les comptes planifiés.

<sup>2</sup> Les règles fédérales relatives au calcul des coûts non couverts selon les comptes planifiés pour le transport régional de voyageurs s'appliquent par analogie au trafic de voyageurs d'intérêt cantonal et au trafic local de voyageurs.

<sup>3</sup> L'Etat peut accorder conformément aux dispositions suivantes aux entreprises de transport, aux communautés régionales ou aux communes ainsi qu'aux privés une contribution financière pour les investissements et l'exploitation, destinée à garantir les prestations de service public, notamment une offre de prestations de transports publics tenant compte de l'économie et de la politique sociale.

b) für Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Die Höhe der Beiträge darf den in der Programmvereinbarung festgelegten Betrag nicht übersteigen.

#### **Art. 179** Multimodale Plattformen

<sup>1</sup> Der Staat kann sich finanziell am Bau und Ausbau der multimodalen Plattformen von regionaler Bedeutung beteiligen, 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

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

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Der Staat kann nach Massgabe der folgenden Bestimmungen den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, den Regionalverbänden 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** Participation de tiers

<sup>1</sup> Si des mesures particulières sont nécessaires pour le transport public de voyageurs en raison de bâtiments ou d'installations générant un fort trafic, notamment les centres commerciaux et les installations sportives ou de loisirs, les coûts qui en découlent doivent être pris en charge en tout ou partie par le générateur de trafic.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution détermine les détails.

<sup>3</sup> La participation du générateur de trafic est réglée dans un contrat de droit administratif.

#### **Art. 182** Conditions d'octroi pour les entreprises de transport

<sup>1</sup> L'Etat n'octroie des contributions financières à des entreprises de transport que si elles sont gérées efficacement et si elles pratiquent des tarifs adaptés aux objectifs de la politique des transports.

<sup>2</sup> Il peut faire dépendre ses contributions de:

- a) la présentation, par les entreprises de transport, de justificatifs de leurs prestations de transport ainsi que des données nécessaires pour contrôler la rentabilité desdites prestations, en particulier le taux d'utilisation et de couverture des coûts des lignes;
- b) l'application, par les entreprises de transport qui ne reçoivent pas de subventions fédérales, des principes de comptabilité qu'il prescrit;
- c) la transmission par les entreprises de transport de tous les renseignements et documents utiles, en particulier les documents comptables et les reçus, ainsi que toutes les données relatives à l'utilisation des lignes.

#### *6.5.2 Contributions financières ordinaires*

#### **Art. 183** Aide à l'exploitation – Trafic régional de voyageurs

<sup>1</sup> L'indemnisation des entreprises de transport pour les déficits d'exploitation des lignes de trafic régional des voyageurs commandées par l'Etat avec la Confédération est accordée conformément à la législation fédérale.

<sup>2</sup> Les communes participent pour 50% aux indemnités d'exploitation octroyées par l'Etat au titre du trafic régional et du trafic de voyageurs d'intérêt cantonal.

#### **Art. 181** Beteiligung Dritter

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Details dazu werden im Ausführungsreglement festgelegt.

<sup>3</sup> Die Beteiligung der Verkehrserzeugerin oder des Verkehrserzeugers wird in einem verwaltungsrechtlichen Vertrag geregelt.

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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Die Gemeinden beteiligen sich zu 50% an der vom Staat gewährten Abgeltungen für den Betrieb für den Regionalverkehr und den Personenverkehr von kantonalem Interesse.

<sup>3</sup> La part communale est répartie entre les communes pour 20% en fonction du chiffre de la population dite légale et pour 80% en fonction de ce chiffre pondéré par leur offre de transports publics. La réglementation d'exécution fixe les modalités de détail.

#### **Art. 184** Aide à l'exploitation – Trafic local de voyageurs

<sup>1</sup> Les coûts non couverts planifiés des lignes de trafic local sont financés par la commune qui les a commandées.

<sup>2</sup> Lorsque l'Etat participe à la commande, il accorde aux entreprises de transport une contribution financière de 57,5% aux coûts d'exploitation d'une ligne de trafic local.

<sup>3</sup> Lorsque plusieurs communes commandent ensemble une ligne de trafic local, la part communale est répartie entre elles par l'application analogique de l'article 183 al. 3, sauf si elles en conviennent autrement.

#### *6.5.3 Contributions financières extraordinaires*

#### **Art. 185** Lignes ou prestations d'essai

<sup>1</sup> Lorsqu'une ligne de transports publics pour le trafic régional ou local est créée et qu'elle répond aux besoins, l'Etat peut accorder aux entreprises de transport une contribution financière à la couverture des coûts d'exploitation de cette ligne. Il peut, s'il le juge nécessaire, exiger au préalable l'établissement d'une étude d'opportunité.

<sup>2</sup> L'aide est accordée pour une période d'essai jusqu'à quatre ans au plus. Au terme de cette période, si l'essai est concluant, l'aide est accordée conformément aux dispositions de la présente loi ou, en cas de participation de la Confédération, à celles de la législation fédérale.

<sup>3</sup> Le montant de la contribution financière versée par l'Etat pendant la période d'essai est fixé en fonction de la capacité financière des communes concernées. Le taux ne peut pas excéder 30% des coûts non couverts.

<sup>4</sup> Une contribution financière analogue, pour une durée jusqu'à quatre ans au plus, peut être accordée par l'Etat lorsque de nouvelles prestations sont fournies sur une ligne de transports publics existante.

<sup>5</sup> Les critères de performance minimaux des lignes à l'essai sont fixés par la Direction.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Die laut Planrechnung ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs werden von der Gemeinde getragen, die sie bestellte.

<sup>2</sup> Hat der Staat die Linie des Ortsverkehrs mitbestellt, leistet er einen Beitrag von 60% der ungedeckten Kosten für den Betrieb einer Linie des Ortsverkehrs.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Der Beitrag wird für eine Versuchsperiode von höchstens 4 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.

<sup>3</sup> Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten finanziellen Beitrags wird aufgrund der finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Gemeinden festgelegt. Der Satz darf 30% der ungedeckten Kosten nicht übersteigen.

<sup>4</sup> Entsprechend kann der Staat für neue Dienstleistungen auf einer bereits bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs einen Beitrag für eine Dauer bis zu höchstens 4 Jahren gewähren.

<sup>5</sup> Die Direktion bestimmt die zu erfüllenden Minimal Kriterien der Versuchslinien.

**Art. 186** Transport de personnes en situation de handicap

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer des contributions financières pour l'acquisition de véhicules spéciaux à des institutions dont le but est le transport de personnes en situation de handicap.

**Art. 187** Communautés et mesures tarifaires

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer des contributions financières aux communautés tarifaires et soutenir d'autres mesures tarifaires.

<sup>2</sup> Sont exclus les frais administratifs de la communauté ainsi que les coûts d'exploitation indemnisés par les commanditaires.

**Art. 188** Aide aux investissements

<sup>1</sup> L'Etat peut octroyer, notamment pour promouvoir et développer des solutions innovantes, des contributions financières aux entreprises de transport en faveur des investissements tels que:

- a) l'acquisition de véhicules;
- b) la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement;
- c) l'adoption d'un autre mode de transport plus économe en ressources;
- d) des projets pilotes présentant un intérêt public prépondérant, notamment pour analyser la demande (études de marché) ou pour expérimenter de nouveaux modes de transport;
- e) la construction d'installations servant au transport des marchandises à condition que lesdites installations permettent d'escompter un changement de mode de transport; ou
- f) des mesures liées au développement de la digitalisation.

**Art. 186** Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen

<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> Der Staat kann Tarifverbunden finanzielle Beiträge gewähren und andere Tarifmassnahmen unterstützen.

<sup>2</sup> Ausgenommen sind Verwaltungskosten der Verbunde, die durch Abgeltungen der Bestellerinnen und Besteller abgedeckt werden.

**Art. 188** Investitionshilfe

<sup>1</sup> 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 Transport de personnes en taxi et en voiture de transport avec chauffeur

### 7.1 Régime d'autorisation

#### Art. 189 Principe

<sup>1</sup> Le transport professionnel de personnes effectué en taxi signalé comme tel nécessite une autorisation pour la conduite d'un taxi (carte de taxi) et pour le véhicule (autorisation de véhicule de taxi) et, si nécessaire, une autorisation de la commune concernée pour l'utilisation des stations de taxis sur le domaine public (autorisation de stationnement de taxi).

<sup>2</sup> Tout autre transport professionnel de personnes effectué en voiture de transport avec chauffeur, dite limousine, nécessite une autorisation pour conduire le véhicule (carte de limousine). Le véhicule est équipé d'une vignette.

<sup>3</sup> L'activité d'intermédiaire entre les clients ou clientes et les chauffeurs, lorsqu'elle est exercée sur le territoire du canton de Fribourg, nécessite une autorisation de diffuseur de course.

#### Art. 190 Exceptions

<sup>1</sup> Ne sont pas soumis à ce régime d'autorisation, notamment:

- a) le transport de personnes handicapées, d'écopliers et écopières, de travailleurs et travailleuses, d'ambulances ou de transports similaires;
- b) le transport de passagers et passagères, lorsque le tarif est inclus dans d'autres services ou fait partie d'un service de voyage plus complet;
- c) les services de covoiturage dont les passagers et passagères couvrent au maximum leur part des coûts du véhicule pour le trajet;
- d) le transport non professionnel et occasionnel de personnes.

<sup>2</sup> Les titulaires de permis ou d'autorisations équivalentes délivrés par un autre canton, peuvent déposer des passagers dans le canton de Fribourg et prendre en charge de nouveaux passagers lors de la course de retour, si le lieu de destination se trouve en dehors du canton, ainsi que traverser le canton.

## 7 Personentransport mit Taxis und Limousinen

### 7.1 Bewilligungsverfahren

#### Art. 189 Grundsatz

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Für die berufsmässige Vermittlung von Fahraufträgen ist, wenn sie auf dem Kantonsgebiet des Staates Freiburg ausgeübt wird, eine Vermittlungsbewilligung erforderlich.

#### Art. 190 Ausnahmen

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> 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** Données personnelles

<sup>1</sup> La collecte et le traitement des données personnelles des chauffeurs nécessaires à l'établissement des autorisations ou au respect des règles d'exploitation doivent être conformes à la législation sur la protection des données.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution en fixe les modalités.

### **Art. 192** Compétence

<sup>1</sup> L'Etat est compétent pour délivrer les autorisations prévues à l'article 189.

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution règle les détails.

## **7.2 Types d'autorisation**

### **Art. 193** Carte de taxi

<sup>1</sup> La carte de taxi est délivrée sur demande à qui:

- a) est en possession du permis de transport professionnel de personnes;
- b) n'a pas fait l'objet dans les cinq ans précédant la requête d'une décision administrative ou d'une condamnation incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi;
- c) ne fait pas l'objet d'une inscription au casier judiciaire pour des infractions incompatibles avec l'exercice de la profession de chauffeur de taxi.

<sup>2</sup> La carte de taxi est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

### **Art. 194** Autorisation de véhicule de taxi

<sup>1</sup> Les véhicules de taxi sont autorisés lorsque le véhicule:

- a) respecte la réglementation fédérale pour le transport professionnel de passagers;
- b) est équipé d'un taximètre conforme à la réglementation fédérale;
- c) est clairement identifié comme étant un taxi (enseigne lumineuse de taxi).

### **Art. 191** Personendaten

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

### **Art. 192** Zuständigkeit

<sup>1</sup> Der Staat ist zuständig für die Erteilung der Bewilligungen gemäss Artikel 189.

<sup>2</sup> Im Ausführungsreglement werden die Details dazu festgelegt.

## **7.2 Bewilligungsarten**

### **Art. 193** Taxiausweis

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Der Taxiausweis ist personengebunden und nicht übertragbar. Er ist fünf Jahre gültig und wird auf Antrag hin erneuert.

### **Art. 194** Taxifahrzeugbewilligung

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> La réglementation d'exécution règle les détails, notamment le positionnement et l'installation du taximètre, son contrôle, les alternatives autorisées au taximètre et les exigences relatives à l'enseigne lumineuse de taxi.

#### **Art. 195** Autorisation de stationnement de taxi

<sup>1</sup> Les communes peuvent prévoir pour l'usage accru du domaine public une autorisation de stationnement de taxi et percevoir une taxe.

<sup>2</sup> Les autorisations doivent être attribuées de manière non discriminatoire et transparente.

#### **Art. 196** Carte de limousine

<sup>1</sup> La carte de limousine est délivrée aux mêmes conditions que la carte de taxi et sous réserve de la communication des informations suivantes:

- a) les véhicules avec lesquels les courses sont effectuées et leur propriétaire;
- b) le cas échéant, la personne au nom de laquelle les courses sont effectuées;
- c) le cas échéant, les plates-formes ou les intermédiaires qui organisent les courses.

<sup>2</sup> La carte de limousine est strictement personnelle et intransmissible. Elle est valable cinq ans et est renouvelée sur demande.

<sup>3</sup> Avec la carte de limousine, une vignette, qui doit être placée sur le véhicule à un endroit bien visible, est délivrée pour chaque véhicule utilisé.

#### **Art. 197** Autorisation de diffuseur de course

<sup>1</sup> Toute personne physique ou morale qui sert d'intermédiaire professionnel entre les clients et les chauffeurs doit être titulaire d'une autorisation de diffuseur de course, qui lui est accordée si la fiabilité et la qualité du service de diffusion semblent être assurées.

<sup>2</sup> La demande doit indiquer les modalités de la diffusion de courses telles que l'utilisation éventuelle de plates-formes électroniques et la liste des chauffeurs.

<sup>3</sup> L'autorisation est valable pour cinq ans et est renouvelée sur demande.

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

#### **Art. 195** Taxiplatzbewilligung

<sup>1</sup> Die Gemeinden können für die Benutzung ihres öffentlichen Grunds im gesteigerten Gemeindegebrauch eine Bewilligungspflicht für Taxiplätze vorsehen und hierfür Gebühren erheben.

<sup>2</sup> Die Standplätze sind diskriminierungsfrei und transparent zuzuteilen.

#### **Art. 196** Limousinenausweis

<sup>1</sup> Der Limousinenausweis wird Personen unter den gleichen Voraussetzungen erteilt wie der Taxiausweis sowie aufgrund der Meldung nachfolgender 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.

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

<sup>3</sup> Mit dem Limousinenausweis wird für jedes Fahrzeug eine Vignette ausgestellt, die gut sichtbar am Fahrzeug anzubringen ist.

#### **Art. 197** Vermittlungsbewilligung für Fahrten

<sup>1</sup> Jede natürliche oder juristische Person, die berufsmässig Fahraufträge zwischen Fahrerinnen und Fahrer sowie Kundinnen und Kunden vermittelt, bedarf einer Vermittlungsbewilligung, die erteilt wird, wenn die Zuverlässigkeit und Qualität des Fahrdienstes gesichert erscheinen.

<sup>2</sup> Das Gesuch muss die Einzelheiten der Fahrtenvermittlung angeben, wie z. B. die mögliche Nutzung elektronischer Plattformen und die Liste der Fahrerinnen und Fahrer.

<sup>3</sup> Die Bewilligung ist 5 Jahre gültig und wird auf Gesuch hin erneuert.



### 7.3 Règles d'exploitation

#### Art. 198 Obligation d'information

- <sup>1</sup> La carte de taxi ou de limousine doit être placée dans le véhicule de manière visible et lisible avec une photographie du chauffeur.
- <sup>2</sup> Les autorisations requises pour l'exercice de la profession doivent être portées et présentées aux autorités ou aux clients et clientes sur demande.
- <sup>3</sup> Toute modification des circonstances déterminantes pour la délivrance des autorisations prévues par les articles 193 à 197 doit être communiquée à l'autorité compétente.

#### Art. 199 Journal de bord

- <sup>1</sup> Les chauffeurs de véhicule de limousine qui n'ont pas de tachygraphe doivent tenir un journal de bord sous forme papier ou électronique indiquant la date, l'heure de début et de fin, le lieu de départ et la destination de chaque course ainsi que la date et l'heure de la course.
- <sup>2</sup> Les dispositions fédérales relatives au tachygraphe s'appliquent par analogie au journal de bord.

#### Art. 200 Tarifs

- <sup>1</sup> Les courses doivent être proposées sur la base de tarifs déterminés et consultables à l'avance, afin d'assurer la transparence.
- <sup>2</sup> La réglementation d'exécution précise les manières dont le tarif est porté à la connaissance des clients et peut fixer des tarifs maximaux dans la réglementation d'exécution afin de prévenir les abus.

#### Art. 201 Obligations des diffuseurs de courses

- <sup>1</sup> Les diffuseurs et diffuseuses de courses professionnelles ne peuvent servir d'intermédiaire que pour les chauffeurs titulaires d'une carte de taxi ou de limousine.
- <sup>2</sup> Ils tiennent un registre des chauffeurs auxquels des courses sont diffusées ainsi que des véhicules utilisés afin de faciliter le contrôle par les autorités. Le registre doit être tenu à jour et mis à la disposition des autorités sur demande.

### 7.3 Betriebsvorschriften

#### Art. 198 Informationspflicht

- <sup>1</sup> Der Taxi- oder Limousinenausweis ist mit einem Foto der Fahrerin oder des Fahrers gut sicht- und lesbar im Fahrzeug anzubringen.
- <sup>2</sup> Die zur Berufsausübung notwendigen Bewilligungen sind mitzuführen und auf Verlangen den Behörden oder dem Fahrgast vorzuweisen.
- <sup>3</sup> 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

- <sup>1</sup> 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.
- <sup>2</sup> Für das Fahrtenbuch gelten die entsprechenden Vorschriften des Bundes über die Fahrtenschreiber.

#### Art. 200 Tarife

- <sup>1</sup> Die Fahrten sind, um Transparenz zu gewährleisten, anhand von im Voraus bestimmten und einsehbaren Tarifen anzubieten.
- <sup>2</sup> Im Ausführungsreglement wird festgelegt, auf welche Weise der Tarif den Kundinnen und Kunden bekannt gemacht wird, und es werden darin Höchstarife festgelegt, um Missbräuche zu verhindern.

#### Art. 201 Pflichten bei der Vermittlung von Fahrtaufträgen

- <sup>1</sup> Die berufsmässigen Vermittlerinnen und Vermittler von Fahrtaufträgen dürfen nur Fahrerinnen oder Fahrer vermitteln, die über einen Taxi- oder Limousinenausweis verfügen.
- <sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Ils prennent les mesures nécessaires pour assurer la sécurité sociale des chauffeurs et veillent à ce que les chauffeurs respectent leurs obligations d'exploitation.

#### **7.4 Mesures et émoluments**

##### **Art. 202** Mesures administratives et pénales

<sup>1</sup> Les autorisations sont retirées si les conditions de leur délivrance ne sont plus remplies.

<sup>2</sup> Les autorisations peuvent être retirées temporairement ou définitivement en cas de violation répétée ou grave des obligations relatives au transport professionnel de personnes ou si le transport correct ou sûr des personnes ne semble plus assuré. Dans les cas légers, un avertissement peut être prononcé.

<sup>3</sup> Quiconque effectue ou diffuse des services de transport professionnel de personnes sans les autorisations requises est puni d'une amende pouvant aller jusqu'à 5000 francs.

##### **Art. 203** Emoluments

<sup>1</sup> Les émoluments pour l'octroi des autorisations de transport de personnes en voiture, pour la vignette et pour les éventuelles mesures administratives sont fixés par la réglementation d'exécution. Toute personne titulaire d'une carte de taxi est exemptée de l'émolument pour la vignette.

<sup>2</sup> L'Etat peut soutenir le transport professionnel de personnes par des véhicules respectueux de l'environnement, notamment en exemptant de l'obligation de payer les émoluments ou en les réduisant.

#### **8 Voies de droit**

##### **Art. 204**

<sup>1</sup> Les décisions prises en application de la présente loi par les communes sont sujettes à recours à la Direction.

<sup>2</sup> Pour le surplus, le code de procédure et de juridiction administrative est applicable.

<sup>3</sup> 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

<sup>1</sup> Die Bewilligungen werden entzogen, wenn die Voraussetzungen für deren Erteilung nicht mehr erfüllt sind.

<sup>2</sup> 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.

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

##### **Art. 203** Gebühren

<sup>1</sup> 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.

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

#### **8 Rechtsmittel**

##### **Art. 204**

<sup>1</sup> Entscheide der Gemeinden, die in Anwendung dieses Gesetzes getroffen werden, können mit Beschwerde an die Direktion angefochten werden.

<sup>2</sup> Im Übrigen gilt das Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege.

## 9 Dispositions transitoires

### Art. 205 Plan du réseau des routes cantonales

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau des routes cantonales figurant dans le message pour la date de la mise en vigueur de la loi.

<sup>2</sup> Les transferts de propriété induits par l'adoption du plan du réseau des routes cantonales ont lieu au plus tard deux ans après l'entrée en vigueur de la loi.

### Art. 206 Etablissement de la stratégie de mobilité

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la stratégie cantonale de mobilité.

### Art. 207 Etablissement des planifications cantonales

<sup>1</sup> Dès l'entrée en vigueur de la présente loi, la Direction dispose d'un délai de trois ans pour établir le programme de construction des routes cantonales, le plan des réseaux des itinéraires officiels de loisirs, le plan du réseau cantonal des voies cyclables, le programme de construction des voies cyclables cantonales et le plan cantonal des transports publics.

### Art. 208 Etablissement des planifications communales

<sup>1</sup> Dès l'adoption de la stratégie cantonale de mobilité par le Conseil d'Etat, la commune dispose d'un délai de six ans pour établir le plan du réseau routier communal, le plan du réseau des chemins pour piétons, le plan du réseau communal des voies cyclables et le plan communal des transports publics.

### Art. 209 Demandes de permis de construire

<sup>1</sup> Les demandes de permis de construire mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont traitées sur la base de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions.

### Art. 210 Demandes d'approbation des plans

<sup>1</sup> Les demandes d'approbation des plans mises à l'enquête publique avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont traitées selon l'ancien droit.

## 9 Übergangsbestimmungen

### Art. 205 Plan des Kantonsstrassennetzes

<sup>1</sup> Der Staatsrat beschliesst den in der Botschaft enthaltenen Plan des Kantonsstrassennetzes für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

<sup>2</sup> Die Eigentumsübertragungen aufgrund des neuen Planes des Kantonsstrassennetzes erfolgen spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes.

### Art. 206 Etablierung der Mobilitätsstrategie

<sup>1</sup> Der Staatsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der kantonalen Mobilitätsstrategie.

### Art. 207 Erstellung kantonaler Pläne

<sup>1</sup> 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. 208 Erstellung kommunaler Pläne

<sup>1</sup> Nach der Verabschiedung der kantonalen Mobilitätsstrategie durch den Staatsrat haben die Gemeinden 6 Jahre Zeit, ihren kommunalen Strassennetzplan, ihren Fusswegnetzplan, ihren kommunalen Velowegplan und ihren kommunalen Plan des öffentlichen Verkehrs zu erstellen.

### Art. 209 Baubewilligungsgesuche

<sup>1</sup> Baubewilligungsgesuche, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes öffentlich aufgelegt wurden, werden auf der Grundlage des Raumplanungs- und Baugesetzes bearbeitet.

### Art. 210 Plangenehmigungsgesuche

<sup>1</sup> Plangenehmigungsgesuche, die vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes öffentlich aufgelegt wurden, werden nach altem Recht bearbeitet.

### **Art. 211** Demandes d'autorisation

<sup>1</sup> Dans un délai de deux ans dès l'entrée en vigueur de la présente loi, les chauffeurs de taxi et de limousine ainsi que les diffuseurs de courses sont tenus de déposer auprès de l'autorité compétente les documents nécessaires à l'obtention de leurs autorisations.

### **Art. 212** Coordination avec la loi sur le tourisme

<sup>1</sup> Lors de la fixation de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, le Conseil d'Etat assure au besoin la coordination entre ses dispositions relatives aux itinéraires de mobilité douce et les dispositions de la révision totale de la loi sur le tourisme qui concernent les réseaux de randonnée officiels. Il peut à cet effet apporter les modifications nécessaires à l'une ou l'autre des deux lois.

<sup>2</sup> Les modifications en question sont soumises pour approbation au Bureau du Grand Conseil et font l'objet d'une publication officielle.

## **II.**

### **1.**

L'acte RSF 140.2 (Loi sur les agglomérations (LAgg), du 21.8.2020) est modifié comme il suit:

#### **Art. 4**

*Abrogé*

### **2.**

L'acte RSF 210.1 (Loi d'application du code civil suisse (LACC), du 10.2.2012) est modifié comme il suit:

#### **Art. 34 al. 1** (modifié), **al. 2** (nouveau), **al. 3** (nouveau)

<sup>1</sup> Les immeubles immatriculés comme biens sans maître et ceux qui ont fait l'objet d'une dérélition deviennent la propriété de la commune sur le territoire de laquelle ils se trouvent.

### **Art. 211** Bewilligungsanträge

<sup>1</sup> Innerhalb von 2 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. 212** Koordination mit dem Tourismusgesetz

<sup>1</sup> 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, die die offiziellen Wanderwege betreffen. Zu diesem Zweck kann er die erforderlichen Änderungen an einem oder an beiden Gesetzen vornehmen.

<sup>2</sup> Die betreffenden Änderungen werden dem Büro des Grossen Rates zur Genehmigung vorgelegt und sind Gegenstand einer amtlichen Publikation.

## **II.**

### **1.**

Der Erlass SGF 140.2 (Gesetz über die Agglomerationen (AggG), vom 21.8.2020) wird wie folgt geändert:

#### **Art. 4**

*Aufgehoben*

### **2.**

Der Erlass SGF 210.1 (Einführungsgesetz zum Schweizerischen Zivilgesetzbuch (EGZGB), vom 10.2.2012) wird wie folgt geändert:

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

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

<sup>2</sup> Une fois avisée, la commune décide d'affecter l'immeuble à son patrimoine administratif ou financier.

<sup>3</sup> Le dernier ou la dernière propriétaire de l'immeuble avant la déréliction demeure responsable d'un dommage résultant d'un vice de construction ou d'un défaut d'entretien antérieur à son abandon.

**Art. 55 al. 1** (modifié)

Passages publics (CCS 695, 740) (titre médian modifié)

<sup>1</sup> Les passages publics sont régis par la législation sur la mobilité.

**Art. 58 al. 4** (modifié)

<sup>4</sup> La législation sur la mobilité demeure réservée pour les haies vives qui bordent les routes publiques.

**3.**

L'acte RSF 214.6.1 (Loi sur la mensuration officielle (LMO), du 7.11.2003) est modifié comme il suit:

**Art. 50 al. 1**

<sup>1</sup> Les géomètres établissent un plan-inventaire du domaine et des passages publics, qui comprend:

b) (modifié) les infrastructures de mobilité qui font partie du domaine public cantonal ou communal;

**4.**

L'acte RSF 411.0.1 (Loi sur la scolarité obligatoire (loi scolaire, LS), du 9.9.2014) est modifié comme il suit:

**Intitulé de section après Art. 16** (nouveau)

<sup>1a</sup> Mobilité scolaire

<sup>2</sup> Nach der Mitteilung entscheidet die Gemeinde, ob sie das Grundstück ihrem Verwaltungs- oder Finanzvermögen zuordnet.

<sup>3</sup> Die letzte Eigentümerschaft des Grundstücks vor der Aufgabe des Eigentums bleibt für Schäden haftbar, die durch einen Baumangel oder mangelnde Wartung vor der Aufgabe des Eigentums entstanden sind.

**Art. 55 Abs. 1** (geändert)

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

<sup>1</sup> Die öffentlichen Durchgänge werden in der Gesetzgebung über die Mobilität geregelt.

**Art. 58 Abs. 4** (geändert)

<sup>4</sup> Für Hecken entlang öffentlicher Strassen bleibt die Mobilitätsgesetzgebung vorbehalten.

**3.**

Der Erlass SGF 214.6.1 (Gesetz über die amtliche Vermessung (AVG), vom 7.11.2003) wird wie folgt geändert:

**Art. 50 Abs. 1**

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

b) (geändert) Mobilitätsinfrastrukturen, die zu den öffentlichen Sachen des Staates und der Gemeinden gehören;

**4.**

Der Erlass SGF 411.0.1 (Gesetz über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG), vom 9.9.2014) wird wie folgt geändert:

**Abschnittsüberschrift nach Art. 16** (neu)

<sup>1a</sup> Schulmobilität

**Art. 17 al. 2a** (nouveau)

<sup>2a</sup> Les communes tiennent compte de la capacité des infrastructures existantes et à aménager dans l'organisation des transports scolaires.

**Art. 17a** (nouveau)

Chemin de l'école

<sup>1</sup> Les communes veillent à ce que les itinéraires utilisés par les élèves pour se rendre à l'école ne soient pas particulièrement dangereux pour la circulation piétonnière.

<sup>2</sup> Au besoin, elles prennent des mesures constructives et organisationnelles pour renforcer la sécurité et la praticabilité de ces itinéraires. A défaut, l'article 17 s'applique.

**5.**

L'acte RSF 414.4 (Loi relative aux subventions pour les constructions d'écoles enfantines, primaires et du cycle d'orientation, du 11.10.2005) est modifié comme il suit:

**Art. 8 al. 2** (nouveau), **al. 3** (nouveau)

<sup>2</sup> La planification de la construction ou du réaménagement d'un établissement scolaire intègre la mobilité scolaire, en favorisant, dans la mesure du possible, la mobilité douce.

<sup>3</sup> Au besoin, un plan de mobilité scolaire est établi.

**6.**

L'acte RSF 551.1 (Loi sur la Police cantonale (LPol), du 15.11.1990) est modifié comme il suit:

**Art. 36a al. 1** (modifié)

Accès aux propriétés privées et aux infrastructures de mobilité (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> La police a le droit de passer, nonobstant toute défense, par toute infrastructure de mobilité publique ou privée ou au travers des propriétés lorsqu'elle le juge utile ou nécessaire à l'accomplissement de ses tâches.

**Art. 17 Abs. 2a** (neu)

<sup>2a</sup> Die Gemeinden berücksichtigen bei der Organisation des Schülertransports die Kapazität der bestehenden und zukünftigen Infrastruktur.

**Art. 17a** (neu)

Schulweg

<sup>1</sup> Die Gemeinden sorgen dafür, dass die von den Schülerinnen und Schülern benutzten Schulwege für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht besonders gefährlich sind.

<sup>2</sup> Wenn nötig treffen sie bauliche und organisatorische Massnahmen, um die Sicherheit und Praktikabilität dieser Routen zu verbessern. Andernfalls gilt Artikel 17.

**5.**

Der Erlass SGF 414.4 (Gesetz über Beiträge an Schulbauten für den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule, vom 11.10.2005) wird wie folgt geändert:

**Art. 8 Abs. 2** (neu), **Abs. 3** (neu)

<sup>2</sup> In der Planung, beim Bau oder dem Ausbau einer Schule wird die Schulmobilität integriert; dabei wird soweit möglich die sanfte Mobilität gefördert.

<sup>3</sup> Wenn nötig, wird ein Plan für die Schulmobilität erstellt.

**6.**

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

**Art. 36a Abs. 1** (geändert)

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

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

7.

L'acte RSF 632.1 (Loi sur les impôts communaux (LICo), du 10.5.1963) est modifié comme il suit:

**Art. 25 al. 1** (modifié)

<sup>1</sup> Les communes peuvent percevoir une contribution temporaire pour couvrir les frais d'exécution de travaux, tels qu'endiguements, assainissements, aduction d'eau, ainsi que de construction ou réaménagement d'infrastructures de mobilité.

8.

L'acte RSF 710.1 (Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC), du 2.12.2008) est modifié comme il suit:

**Art. 14 al. 5** (nouveau)

<sup>5</sup> La stratégie cantonale de mobilité au sens de la législation sur la mobilité y est intégrée.

**Art. 41 al. 2** (modifié)

<sup>2</sup> En particulier, ce plan inclut les planifications communales au sens de la législation sur la mobilité.

**Art. 42 al. 2**

<sup>2</sup> Le programme d'équipement:

- a) (modifié) est établi sur la base du plan d'affectation des zones, des planifications communales au sens de la législation sur la mobilité, de l'aperçu de l'état de l'équipement ainsi que des conceptions ou des plans relatifs à l'équipement;

**Art. 67 al. 5** (nouveau)

<sup>5</sup> Le Service en charge de la mobilité peut exiger une étude de trafic lorsqu'une augmentation de trafic en raison du plan d'aménagement de détail est vraisemblable.

7.

Der Erlass SGF 632.1 (Gesetz über die Gemeindesteuern (GStG), vom 10.5.1963) wird wie folgt geändert:

**Art. 25 Abs. 1** (geändert)

<sup>1</sup> Zur Deckung der Kosten von Arbeiten für Gewässerverbauungen, Sanierungen, Wasserversorgungen und von Bau und Erneuerung von Mobilitätsinfrastrukturen können die Gemeinden eine zeitweilige Abgabe erheben.

8.

Der Erlass SGF 710.1 (Raumplanungs- und Baugesetz (RPBG), vom 2.12.2008) wird wie folgt geändert:

**Art. 14 Abs. 5** (neu)

<sup>5</sup> Die kantonale Mobilitätsstrategie im Sinne des Mobilitätsgesetzes wird darin integriert.

**Art. 41 Abs. 2** (geändert)

<sup>2</sup> Insbesondere beinhaltet dieser Plan die kommunalen Planungen im Sinne der Mobilitätsgesetzgebung.

**Art. 42 Abs. 2**

<sup>2</sup> Das Erschliessungsprogramm:

- a) (geändert) wird auf der Grundlage des Zonennutzungsplans, der kommunalen Planungen im Sinne des Mobilitätsgesetzes, der Übersicht über den Stand der Erschliessung sowie der Konzepte oder der Pläne über die Erschliessung ausgearbeitet;

**Art. 67 Abs. 5** (neu)

<sup>5</sup> Das für die Mobilität zuständige Amt kann eine Verkehrsstudie verlangen, wenn aufgrund des Detailbebauungsplans ein Verkehrsanstieg zu erwarten ist.

**Art. 97 al. 1** (modifié)

<sup>1</sup> En règle générale, l'équipement de détail, à l'exception des infrastructures de mobilité, est réalisé par les propriétaires des terrains concernés ou par un syndicat de remaniement de terrains à bâtir.

**Art. 99 al. 1** (modifié)

<sup>1</sup> L'exécution de l'équipement, à l'exception des infrastructures de mobilité, est soumise à la procédure de permis de construire. Les dispositions de la législation spéciale sont réservées.

**Art. 116 al. 1**

<sup>1</sup> Sont reconnus cas d'utilité publique, au sens de la loi sur l'expropriation, les ouvrages tels que:

4. (modifié) infrastructures de mobilité, parcs, places publiques et fontaines;

**Art. 131a** (nouveau)

Plan de mobilité

<sup>1</sup> Les entreprises et administrations publiques de plus de 30 employés (équivalent plein temps) établissent un plan de mobilité à l'occasion de toute demande de permis de construire selon la procédure ordinaire, afin de définir et optimiser les déplacements qu'elles provoquent.

9.

L'acte RSF 750.1 (Loi sur le domaine public (LDP), du 4.2.1972) est modifié comme il suit:

**Art. 1 al. 3.** (modifié)

<sup>3</sup> Est réservée la législation spéciale, en particulier la loi sur la mobilité, la loi sur les eaux et les lois relatives à la régle de la chasse, de la pêche et des mines (loi sur l'exploitation des mines, loi sur la recherche et l'exploitation des hydrocarbures) et aux forêts.

**Art. 97 Abs. 1** (geändert)

<sup>1</sup> In der Regel wird die Feinerschliessung, mit Ausnahme der Mobilitätsinfrastrukturen, von der betroffenen Grundeigentümerschaft oder von einer Baulandumlegungsgenossenschaft verwirklicht.

**Art. 99 Abs. 1** (geändert)

<sup>1</sup> Die Ausführung der Erschliessung, mit Ausnahme der Mobilitätsinfrastrukturen, untersteht dem Baubewilligungsverfahren. Die Bestimmungen der Spezialgesetzgebung bleiben vorbehalten.

**Art. 116 Abs. 1**

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

4. (geändert) Mobilitätsinfrastrukturen, Parks, öffentliche Plätze und Brunnen;

**Art. 131a** (neu)

Mobilitätsplan

<sup>1</sup> Die Unternehmen und die öffentlichen Verwaltungen mit mehr als 30 Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) erstellen bei jedem Baubewilligungsverfahren im ordentlichen Verfahren einen Mobilitätsplan, um den von ihnen verursachten Verkehr zu bestimmen und zu optimieren.

9.

Der Erlass SGF 750.1 (Gesetz über die öffentlichen Sachen (ÖSG), vom 4.2.1972) wird wie folgt geändert:

**Art. 1 Abs. 3.** (geändert)

<sup>3</sup> Vorbehalten bleibt die Spezialgesetzgebung, namentlich das Mobilitätsgesetz, das Gewässergesetz sowie die Gesetze über die Ausübung der Jagd, der Fischerei, über die Ausbeutung von Bodenschätzen (Gesetz über den Betrieb der Minen, Gesetz über die Schürfung und Ausbeutung von Kohlenwasserstoffen) und über den Wald.



**Art. 3 al. 1, al. 2**

<sup>1</sup> L'Etat est propriétaire au titre du domaine public cantonal:

3. (*modifié*) des choses affectées, par le fait ou par décision, à l'usage commun et aménagées à cette fin, telles que les infrastructures de mobilité;

3a. (*nouveau*) de tout ce que la loi y rattache.

4. *Abrogé*

<sup>2</sup> La commune est propriétaire au titre du domaine public communal:

2. (*modifié*) des choses sises sur le territoire de la commune, affectées, par le fait ou par décision de la commune, à l'usage commun et aménagées par la commune à cette fin, telles que les infrastructures de mobilité dont le plan d'infrastructure de mobilité relève de la compétence communale;

2a. (*nouveau*) des choses sans maître au sens du droit civil, sous réserve des règles relatives à leur acquisition par occupation;

**Art. 15 al. 2 (modifié)**

<sup>2</sup> Sont réservées les dispositions de la loi sur la mobilité relatives aux routes privées à usage public.

**10.**

L'acte RSF 76.1 (Loi sur l'expropriation (LEx), du 23.2.1984) est modifié comme il suit:

**Art. 22 al. 1 (modifié)**

<sup>1</sup> La prestation en argent peut être remplacée en tout ou partie par une prestation en nature, notamment lorsque l'expropriation empêche de maintenir une exploitation agricole ou industrielle, qu'elle concerne les droits d'eau ou qu'elle porte atteinte à des infrastructures de mobilité ou à des conduites.

**Art. 3 Abs. 1, Abs. 2**

<sup>1</sup> Der Staat ist Eigentümer der kantonalen öffentlichen Sachen, nämlich:

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

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

4. *Aufgehoben*

<sup>2</sup> Die Gemeinde ist Eigentümerin der kommunalen öffentlichen Sachen, nämlich:

2. (*geändert*) der auf Gemeindegebiet gelegenen Sachen, die tatsächlich oder durch Gemeindeverfügung dem Gemeindegebrauch gewidmet sind und von der Gemeinde zu diesem Zwecke hergerichtet wurden, wie Mobilitätsinfrastrukturen, für die von der Gemeinde ein Mobilitätsinfrastrukturplan erstellt wurde;

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

**Art. 15 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Die Bestimmungen des Mobilitätsgesetzes betreffend die Privatstrassen in öffentlicher Nutzung bleiben vorbehalten.

**10.**

Der Erlass SGF 76.1 (Gesetz über die Enteignung (EntG), vom 23.2.1984) wird wie folgt geändert:

**Art. 22 Abs. 1 (geändert)**

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

**Art. 36 al. 2** (modifié)

<sup>2</sup> Des profils sont en outre établis lorsqu'il est difficile de se rendre compte autrement des conséquences qui résulteront de l'ouvrage pour les parcelles non expropriées et les immeubles voisins, ainsi que pour les infrastructures de mobilité et autres biens affectés à des fins d'utilité publique.

**11.**

L'acte RSF 781.1 (Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR), du 12.11.1981) est modifié comme il suit:

**Art. 5 al. 1** (modifié), **al. 2** (modifié), **al. 2a** (nouveau), **al. 2b** (nouveau), **al. 2c** (nouveau), **al. 2d** (nouveau)

Direction en charge de la mobilité (titre médian modifié)

<sup>1</sup> La Direction en charge de la mobilité <sup>2)</sup> édicte les mesures de circulation pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur les voies publiques.

<sup>2</sup> Elle est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Elle décide, ordonne, modifie ou annule les mesures durables régulant la circulation au sens de l'article 3 al. 2 à 4 LCR.

<sup>2a</sup> Elle approuve, conformément au droit fédéral, les mesures temporaires prises par la gendarmerie en application de l'article 3 al. 6 LCR.

<sup>2b</sup> Lorsqu'il s'agit de signaux de prescription et de priorité sur les routes cantonales et sur les routes communales importantes et à fort trafic, la Direction recueille un préavis auprès de la police cantonale.

<sup>2c</sup> Elle désigne le ou la préposé-e à la sécurité routière au sens de l'article 6a al. 4 LCR.

<sup>2d</sup> Elle peut déléguer ces compétences à toute commune qui dispose d'un service technique et qui en fait la demande.

**Art. 7 al. 1** (modifié), **al. 2** (modifié), **al. 2a** (nouveau), **al. 2b** (nouveau)

Police cantonale (titre médian modifié)

**Art. 36 Abs. 2** (geändert)

<sup>2</sup> Überdies sind, wenn die Einwirkungen des Werkes auf die nicht enteigneten Parzellen und Nachbargrundstücke sowie auf die Mobilitätsinfrastrukturen und Einrichtungen anders nicht leicht beurteilt werden können, Profile aufzustellen.

**11.**

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

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

Für die Mobilität zuständige Direktion (Artikelüberschrift geändert)

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

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

<sup>2a</sup> Sie genehmigt gemäss Bundesrecht die vorübergehenden Massnahmen, die von der Gendarmerie in Anwendung von Artikel 3 Abs. 6 SVG getroffen wurden.

<sup>2b</sup> Bei Vorschrifts- und Vortrittssignalisierungen auf Kantonsstrassen und bedeutenden und verkehrsreichen Gemeindestrassen holt die Direktion bei der Kantonspolizei eine Stellungnahme ein.

<sup>2c</sup> Sie bezeichnet die oder den Verkehrssicherheitsbeauftragte/n gemäss Artikel 6a Abs. 4 SVG.

<sup>2d</sup> Sie kann ihre Zuständigkeiten an Gemeinden delegieren, die über einen technischen Dienst verfügen.

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

Kantonspolizei (Artikelüberschrift geändert)

<sup>2)</sup> Actuellement: Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions.

<sup>1</sup> La police cantonale exerce la police de la circulation. Elle prend, à l'égard des conducteurs et conductrices et des véhicules ainsi qu'en ce qui concerne l'utilisation des routes, les mesures prévues par la législation fédérale.

<sup>2</sup> Elle édicte les prescriptions temporaires, au sens de l'article 3 al. 6 LCR, pour interdire, restreindre ou régler la circulation lorsqu'il s'agit d'exécuter des travaux sur la voie publique, lors de manifestations ou de tout autre événement affectant momentanément la mobilité. Elle peut déléguer ces attributions au Service en charge de la surveillance et de l'entretien des infrastructures de mobilité et à une commune. Elle peut aussi les déléguer, sous sa surveillance, à une entreprise de construction ou à une autre organisation.

<sup>2a</sup> Elle favorise la prévention routière et déploie toute activité utile dans ce cadre.

<sup>2b</sup> Elle assure, en collaboration avec la Direction en charge de la mobilité, l'information, conformément aux dispositions du droit fédéral.

#### **Art. 10a** (nouveau)

##### Contrats de publicité

<sup>1</sup> Les autorités compétentes peuvent conclure avec des tiers des contrats de parrainage ou de publicité pour organiser ou financer leurs activités de promotion de la sécurité routière.

#### **Art. 10b** (nouveau)

##### Education routière

<sup>1</sup> Les dispositions relatives à l'éducation routière à l'école sont fixées dans la réglementation d'exécution.

#### **Art. 26 al. 1** (modifié)

##### Produit de l'amende (titre médian modifié)

<sup>1</sup> Le produit des amendes d'ordre perçues sur place ou payées dans le délai de réflexion prévu par la loi fédérale sur les amendes d'ordre reste acquis à la collectivité publique dont dépend l'intervenant-e qui a constaté l'infraction.

<sup>1</sup> Die Kantonspolizei übt die Funktion der Verkehrspolizei aus. Sie trifft die in der Bundesgesetzgebung vorgesehenen Massnahmen gegenüber den Fahrerinnen, Fahrern und Fahrzeugen diejenigen, welche die Strassenbenützung betreffen.

<sup>2</sup> Sie erlässt die zeitlich beschränkten Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Abs. 6 SVG über Verbot, Einschränkung oder Regelung des Verkehrs bei der Ausführung von Arbeiten auf der öffentlichen Strasse, bei Veranstaltungen oder anderen Ereignissen, die den Verkehr momentan beeinträchtigen. Sie kann diese Befugnisse an das für die Aufsicht und den Unterhalt der Mobilitätsinfrastruktur zuständige Amt und eine Gemeinde delegieren. Sie kann sie unter ihrer Aufsicht auch an das für die Arbeiten zuständige Bauunternehmen oder eine andere Organisation delegieren.

<sup>2a</sup> Sie fördert die Unfallverhütung und unternimmt in diesem Rahmen jedwede nützliche Aktivität.

<sup>2b</sup> In Zusammenarbeit mit der für die Mobilität zuständigen Direktion stellt sie gemäss den Bestimmungen des Bundesrechts auch die Information sicher.

#### **Art. 10a** (neu)

##### Werbeverträge

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

#### **Art. 10b** (neu)

##### Verkehrserziehung

<sup>1</sup> Die Bestimmungen über die Verkehrserziehung in der Schule werden im Ausführungsreglement festgelegt.

#### **Art. 26 Abs. 1** (geändert)

##### Ertrag der Ordnungsbussen (Artikelüberschrift geändert)

<sup>1</sup> Der Ertrag der Ordnungsbussen, die vor Ort oder in der Bedenkfrist gemäss dem Bundesgesetz über die Ordnungsbussen bezahlt werden, verbleibt dem Gemeinwesen, dem die Beamtin oder der Beamte angehört, die oder der die Widerhandlung festgestellt hat.

**12.**

L'acte RSF 785.1 (Loi d'application de la législation fédérale sur la navigation intérieure (LALNI), du 7.2.1991) est modifié comme il suit:

**Art. 4 al. 1**

<sup>1</sup> Le Service de l'environnement a les attributions suivantes:

b) *Abrogé*

**13.**

L'acte RSF 812.1 (Loi sur les eaux (LCEaux), du 18.12.2009) est modifié comme il suit:

**Intitulé de section après Art. 36**

4.3 (*abrogé*)

**Art. 37**

*Abrogé*

**Intitulé de section après Art. 52**

5.3 (*abrogé*)

**Art. 53**

*Abrogé*

**Art. 54**

*Abrogé*

**14.**

L'acte RSF 917.1 (Loi sur les améliorations foncières (LAF), du 30.5.1990) est modifié comme il suit:

**12.**

Der Erlass SGF 785.1 (Ausführungsgesetz zur Bundesgesetzgebung über die Binnenschifffahrt (AGBSG), vom 7.2.1991) wird wie folgt geändert:

**Art. 4 Abs. 1**

<sup>1</sup> Das Amt für Umwelt hat folgende Befugnisse:

b) *Aufgehoben*

**13.**

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

**Abschnittsüberschrift nach Art. 36**

4.3 (*aufgehoben*)

**Art. 37**

*Aufgehoben*

**Abschnittsüberschrift nach Art. 52**

5.3 (*aufgehoben*)

**Art. 53**

*Aufgehoben*

**Art. 54**

*Aufgehoben*

**14.**

Der Erlass SGF 917.1 (Gesetz über die Bodenverbesserungen (BVG), vom 30.5.1990) wird wie folgt geändert:

**Art. 10 al. 1** (modifié)

<sup>1</sup> Dans l'intérêt public, notamment lors de la construction d'une infrastructure de mobilité ou lors de corrections de cours d'eau, le Conseil d'Etat peut ordonner l'exécution d'un remaniement parcellaire ou d'une autre amélioration foncière, ainsi que les mesures propres à assurer le maintien des aires agricole, viticole et forestière.

**Art. 18a al. 2** (modifié), **al. 3** (modifié) [DE: (inchangé)], **al. 4** (nouveau)

<sup>2</sup> Sous réserve des alinéas 3 et 4, ils ne sont pas soumis aux procédures d'autorisation prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

<sup>3</sup> Les ouvrages du bâtiment sont soumis exclusivement à l'enquête publique et à l'obligation du permis de construire prévues par la législation sur l'aménagement du territoire et les constructions.

<sup>4</sup> Les infrastructures de mobilité incluses dans un projet d'amélioration foncière et qui ne servent pas majoritairement un intérêt d'exploitation agricole, forestière ou alpestre sont soumises à la législation sur la mobilité.

**Art. 94a** (nouveau)

Chemins – Statut

<sup>1</sup> Les chemins construits par un syndicat sont des routes privées.

**Art. 95 al. 1** (modifié), **al. 2** (abrogé)

<sup>1</sup> Le syndicat tant qu'il n'est pas dissous ou le syndicat d'entretien s'il est constitué peut demander à la commune de reprendre la propriété d'une route privée d'amélioration foncière.

<sup>2</sup> Abrogé

**Art. 96**

Abrogé

**Art. 113 al. 1** (modifié)

Adaptation – des passages publics (*titre médian modifié*)

<sup>1</sup> La commission de classification adapte également les passages publics, conformément à l'article 112.

**Art. 10 Abs. 1** (geändert)

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

**Art. 18a Abs. 2** (geändert), **Abs. 3** (unverändert) [FR: (geändert)], **Abs. 4** (neu)

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

<sup>3</sup> Für Hochbauten ist jedoch lediglich eine öffentliche Auflage und eine Baubewilligung gemäss Raumplanungs- und Baugesetzgebung erforderlich.

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

**Art. 94a** (neu)

Wege – Rechtsstellung

<sup>1</sup> Von einer Körperschaft erstellte Wege gelten als Privatstrassen.

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

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

<sup>2</sup> Aufgehoben

**Art. 96**

Aufgehoben

**Art. 113 Abs. 1** (geändert)

Anpassung – der öffentlichen Durchgänge (*Artikelüberschrift geändert*)

<sup>1</sup> Die Schätzungskommission passt ebenfalls die öffentlichen Durchgänge gemäss Artikel 112 an.

**Art. 120 al. 1**

<sup>1</sup> Le comité met à l'enquête, conformément à l'article 16, les phases suivantes:

- f) (*modifié*) le nouvel état de propriété, des servitudes, des charges foncières, des droits personnels annotés et des passages publics ainsi que les soultes et leur adaptation à la valeur réelle;

**Art. 157 al. 1** (*modifié*), **al. 1a** (*nouveau*), **al. 2** (*abrogé*), **al. 3** (*abrogé*)

<sup>1</sup> Les chemins alpestres construits par un syndicat sont des routes privées.

<sup>1a</sup> Le syndicat peut demander à la commune de reprendre la propriété d'un chemin alpestre.

<sup>2</sup> *Abrogé*

<sup>3</sup> *Abrogé*

**Art. 158 al. 2** (*modifié*)

<sup>2</sup> Les chemins restés en propriété du syndicat, qu'ils soient à usage public ou non, sont entretenus par le syndicat. Les communes peuvent toutefois se charger de l'entretien et demander aux propriétaires intéressés une contribution fixée par la commission de classification.

**15.**

L'acte RSF 921.1 (Loi sur les forêts et la protection contre les catastrophes naturelles (LFCN), du 2.3.1999) est modifié comme il suit:

**Art. 30 al. 1** (*modifié*)

<sup>1</sup> Le cyclisme, la circulation d'autres véhicules et l'équitation en forêt sont interdits en dehors des routes et des chemins carrossables ainsi que des itinéraires de mobilité qui leur sont spécialement réservés.

**16.**

L'acte RSF 931.1 (Loi sur l'exploitation des mines, du 4.10.1850) est modifié comme il suit:

**Art. 120 Abs. 1**

<sup>1</sup> Gemäss Artikel 16 sind vom Vorstand aufzulegen:

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

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

<sup>1</sup> Von einer Körperschaft erstellte Alpwege gelten als Privatstrassen.

<sup>1a</sup> Die Körperschaft kann von der Gemeinde verlangen, dass sie das Eigentum an einem Alpweg übernimmt.

<sup>2</sup> *Aufgehoben*

<sup>3</sup> *Aufgehoben*

**Art. 158 Abs. 2** (*geändert*)

<sup>2</sup> Die Wege, die im Eigentum der Körperschaft bleiben, unabhängig davon, ob sie im Gemeingebrauch sind oder nicht, werden von der Körperschaft unterhalten. Die Gemeinden können dennoch den Unterhalt übernehmen und von den interessierten Eigentümerschaften einen von der Schätzungskommission festgesetzten Beitrag verlangen.

**15.**

Der Erlass SGF 921.1 (Gesetz über den Wald und den Schutz vor Naturereignissen (WSG), vom 2.3.1999) wird wie folgt geändert:

**Art. 30 Abs. 1** (*geändert*)

<sup>1</sup> Im Wald ist es abseits der Strassen und Fahrwege sowie der besonders gekennzeichneten Mobilitätsrouten verboten, Rad zu fahren, mit anderen Fahrzeugen zu verkehren oder zu reiten.

**16.**

Der Erlass SGF 931.1 (Gesetz über den Betrieb der Minen, vom 4.10.1850) wird wie folgt geändert:

**Art. 29 al. 2** (modifié)

<sup>2</sup> Ils contribuent proportionnellement à l'entretien des chemins, ruisseaux, canaux et aqueducs déjà existants et dont ils font usage.

**17.**

L'acte RSF 941.2 (Loi sur les réclames (LRec), du 6.11.1986) est modifié comme il suit:

**Art. 2 al. 2** (nouveau)

<sup>2</sup> Lorsque la réclame fait simultanément l'objet d'une demande de permis de construire, ce dernier fait office d'autorisation de réclame.

**18.**

L'acte RSF 951.1 (Loi sur le tourisme (LT), du 13.10.2005) est modifié comme il suit:

**Art. 1 al. 2**

<sup>2</sup> Ses buts sont notamment les suivants:

g) (modifié) la mise en valeur des réseaux de randonnées officiels.

**Art. 3 al. 1**

<sup>1</sup> L'Etat a notamment pour tâches:

d) (modifié) de soutenir financièrement l'activité assumée par l'UFT en matière de réseaux de randonnée officiels.

**Art. 4 al. 1**

<sup>1</sup> Les communes ont notamment pour tâches:

d) *Abrogé*

**Art. 8 al. 1, al. 2** (nouveau), **al. 3** (nouveau)

<sup>1</sup> L'UFT a notamment pour tâches:

j) (modifié) de mettre en valeur sur le plan cantonal les réseaux de randonnée officiels et d'assumer les tâches qui lui sont conférées par la législation sur la mobilité en matière de réseaux de randonnée officiels.

**Art. 29 Abs. 2** (geändert)

<sup>2</sup> Sie tragen verhältnismässig zum Unterhalt der bereits bestehenden und von ihnen benutzten Wege, Flüsse, Kanäle und Wasserleitungen bei.

**17.**

Der Erlass SGF 941.2 (Gesetz über die Reklamen (RekG), vom 6.11.1986) wird wie folgt geändert:

**Art. 2 Abs. 2** (neu)

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

**18.**

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

**Art. 1 Abs. 2**

<sup>2</sup> Seine Ziele sind insbesondere:

g) (geändert) die offiziellen Wanderwegnetze zu fördern.

**Art. 3 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Kanton hat insbesondere die Aufgabe:

d) (geändert) die Tätigkeiten des FTV im Bereich der offiziellen Wanderwegnetze finanziell zu unterstützen.

**Art. 4 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die Gemeinden haben insbesondere die Aufgabe:

d) *Aufgehoben*

**Art. 8 Abs. 1, Abs. 2** (neu), **Abs. 3** (neu)

<sup>1</sup> Der FTV hat insbesondere die Aufgabe:

j) (geändert) die offiziellen Wanderwegnetze auf kantonaler Ebene zu fördern und die ihm in der Mobilitätsgesetzgebung übertragenen Aufgaben bei den offiziellen Wanderwegnetzen wahrzunehmen.

<sup>2</sup> Pour l'exécution de tout ou partie des tâches qui lui sont conférées, l'UFT peut mandater des prestataires externes ou des organisations privées spécialisées reconnues.

<sup>3</sup> Le règlement d'exécution désigne les organisations privées spécialisées reconnues et fixe les conditions relatives à l'octroi et au contenu des mandats.

**Art. 19 al. 1**

<sup>1</sup> Les sociétés de développement ont notamment pour tâches:

- e) (*modifié*) la participation à la promotion et à l'information touristiques assurées au niveau de la région;
- f) (*nouveau*) la mise en valeur touristique des réseaux de randonnée officiels de leur rayon d'activité.

**Intitulé de section après Art. 57**

7 (*abrogé*)

**Intitulé de section après section 7**

7.1 (*abrogé*)

**Art. 58**

*Abrogé*

**Art. 59**

*Abrogé*

**Art. 60**

*Abrogé*

**Art. 61**

*Abrogé*

**Art. 62**

*Abrogé*

<sup>2</sup> Der FTV kann externe Leistungsanbieter oder anerkannte private Fachorganisationen mit der Ausführung aller oder einzelner Aufgaben, die ihm übertragen sind, beauftragen.

<sup>3</sup> Das Ausführungsreglement bezeichnet die anerkannten privaten Fachorganisationen und legt die Regeln für die Vergabe und den Inhalt der Aufträge fest.

**Art. 19 Abs. 1**

<sup>1</sup> Die lokalen Tourismusorganisationen haben insbesondere die Aufgabe:

- e) (*geändert*) sich an den touristischen Werbe- und Informationskampagnen auf regionaler Ebene zu beteiligen;
- f) (*neu*) die offiziellen Wanderwegnetze ihres Einflussgebietes zu fördern und bekannt zu machen.

**Abschnittsüberschrift nach Art. 57**

7 (*aufgehoben*)

**Abschnittsüberschrift nach Abschnitt 7**

7.1 (*aufgehoben*)

**Art. 58**

*Aufgehoben*

**Art. 59**

*Aufgehoben*

**Art. 60**

*Aufgehoben*

**Art. 61**

*Aufgehoben*

**Art. 62**

*Aufgehoben*



**Art. 63**

*Abrogé*

**Art. 64**

*Abrogé*

***Intitulé de section après Art. 64***

*7.2 (abrogé)*

**Art. 65**

*Abrogé*

**Art. 66**

*Abrogé*

**Art. 67**

*Abrogé*

**Art. 68**

*Abrogé*

**Art. 69**

*Abrogé*

***Intitulé de section après Art. 69***

*7.3 (abrogé)*

**Art. 70**

*Abrogé*

**Art. 71**

*Abrogé*

**Art. 81**

*Abrogé*

**Art. 63**

*Aufgehoben*

**Art. 64**

*Aufgehoben*

***Abschnittsüberschrift nach Art. 64***

*7.2 (aufgehoben)*

**Art. 65**

*Aufgehoben*

**Art. 66**

*Aufgehoben*

**Art. 67**

*Aufgehoben*

**Art. 68**

*Aufgehoben*

**Art. 69**

*Aufgehoben*

***Abschnittsüberschrift nach Art. 69***

*7.3 (aufgehoben)*

**Art. 70**

*Aufgehoben*

**Art. 71**

*Aufgehoben*

**Art. 81**

*Aufgehoben*

### III.

1.

L'acte RSF 741.1 (Loi sur les routes (LR), du 15.12.1967) est abrogé.

2.

L'acte RSF 741.8 (Loi d'application de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (LARN), du 14.2.1961) est abrogé.

3.

L'acte RSF 780.1 (Loi sur les transports (LTr), du 20.9.1994) est abrogé.

### IV.

La présente loi est soumise au referendum législatif. Elle est également soumise au referendum financier facultatif.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

### III.

1.

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

2.

Der Erlass SGF 741.8 (Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (AGNSG), vom 14.2.1961) wird aufgehoben.

3.

Der Erlass SGF 780.1 (Verkehrsgesetz (VG), vom 20.9.1994) wird aufgehoben.

### IV.

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

Der Staatsrat setzt das Inkrafttreten dieses Gesetzes fest.

## Annexe

GRAND CONSEIL

2021-DAEC-126

Projet de Loi :  
Loi sur la mobilité (LMob)

*Proposition de la commission ordinaire CO-2021-018*

---

*Présidence* : Dafflon Hubert

*Membres* : Bischof Simon, Bürgisser Nicolas, Chardonens Jean-Daniel, Collomb Eric, Fattebert David, Ghielmini Krayenbühl Paola, Hänni-Fischer Bernadette, Kubski Grégoire, Michellod Savio, Brügger Adrian.

### Entrée en matière

La commission propose au Grand Conseil tacitement d'entrer en matière sur ce projet de loi.

### Propositions acceptées (projet bis)

La commission propose au Grand Conseil de modifier ce projet de loi comme suit :

#### Partie I : Acte principal

##### **Art. 1 al. 2 let. a**

<sup>2</sup> Elle a plus précisément pour but:

a) de mettre en œuvre un système de mobilité global, sûr et efficace ~~de mobilité~~, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères ;

##### **Art. 1 al. 2 let. b**

<sup>2</sup> Elle a plus précisément pour but:

a) ...  
b) de favoriser et d'encourager la mobilité douce ainsi que l'usage des transports collectifs et d'assurer leurs sécurité et fluidité;

## Anhang

GROSSER RAT

2021-DAEC-126

Gesetzesentwurf:  
Mobilitätsgesetz (MobG)

*Antrag der ordentlichen Kommission OK-2021-018*

---

*Präsidium*: Dafflon Hubert

*Mitglieder*: Bischof Simon, Bürgisser Nicolas, Chardonens Jean-Daniel, Collomb Eric, Fattebert David, Ghielmini Krayenbühl Paola, Hänni-Fischer Bernadette, Kubski Grégoire, Michellod Savio, Brügger Adrian.

### Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Gesetzesentwurf einzutreten.

### Angenommene Anträge (projet bis)

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, diesen Gesetzesentwurf wie folgt zu ändern:

#### Teil I: Haupterlass

##### **Art. 1 Abs. 2 Bst. a**

**A1** [DE: unverändert]

##### **Art. 1 Abs. 2 Bst. b**

**A3** <sup>2</sup> Im Einzelnen bezweckt es:  
a) ...  
b) die Förderung und die Begünstigung der sanften Mobilität und der öffentlichen Verkehrsmittel sowie deren Sicherheit und Verkehrsfluss;

**Art. 4 al. 6 (nouveau)**

<sup>6</sup> La commune ou l'association de communes peut collecter des données complémentaires nécessaires à répondre à un intérêt public, aux mêmes conditions de protection des données.

**Art. 25 al. 2**

<sup>2</sup> Elles empruntent des routes à faible trafic, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.

**Art. 37 al. 1**

<sup>1</sup> La stratégie cantonale de mobilité se fonde sur les autres instruments de planification de l'article 36 let. b à l. Elle fixe les objectifs de mobilité pour les vingt prochaines années, en tenant compte des grands enjeux environnementaux, de l'évolution importante de la démographie, des spécificités régionales et des impératifs sociétaux, et contient l'ensemble des itinéraires de mobilité et l'état de situation de toutes les infrastructures de mobilité qu'ils empruntent.

**Art. 37 al. 2**

<sup>2</sup> Le Conseil d'Etat l'actualise en début de chaque législature et l'adresse, avant son adoption et à titre consultatif, pour information au Grand Conseil avec un rapport sur l'avancement de la réalisation des objectifs de la stratégie.

**Art. 4 Abs. 6 (neu)**

**A5** <sup>6</sup> Die Gemeinde oder der Gemeindeverband kann unter Berücksichtigung derselben Datenschutzbedingungen zusätzliche Daten erheben, die es braucht, um einem öffentlichen Interesse zu entsprechen.

**Art. 25 Abs. 2**

**A43** <sup>2</sup> Sie benutzen Strassen mit wenig Verkehr, die mit einem Radweg oder -streifen versehen sind, Expressradwege, Wege, Parkieranlagen für Fahrräder und ähnliche Infrastrukturen.

**Art. 37 Abs. 1**

**A44** <sup>1</sup> Die kantonale Mobilitätsstrategie basiert auf den Planungsinstrumenten gemäss Artikel 36 Bst. b-1. 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.

**Art. 37 Abs. 2**

**A6** <sup>2</sup> Der Staatsrat aktualisiert die Kantonale Mobilitätsstrategie zu Beginn jeder Legislaturperiode und unterbreitet sie vor deren Verabschiedung zusammen mit einem Bericht über den Fortschritt bei der Erreichung der Ziele der Strategie zur ~~Information~~ Stellungnahme an den Grossen Rat.

**Art. 48<sup>bis</sup> (nouveau)**

Plan de mobilité

<sup>1</sup> Toute entreprise et administration publique de plus de 30 employés (équivalent plein temps) dispose d'un plan de mobilité afin de définir et optimiser les déplacements qu'elle provoque.

<sup>2</sup> Le plan de mobilité doit être établi dans un délai d'un an dès l'implantation de l'entreprise ou de l'administration publique sur le territoire fribourgeois. En cas de demande de permis de construire en procédure ordinaire, le plan de mobilité doit faire partie du dossier.

<sup>3</sup> Pour les entreprises et administrations déjà implantées sur le territoire fribourgeois au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, le délai est de 2 ans dès l'entrée en vigueur de la loi.

<sup>4</sup> Le plan de mobilité doit être déposé auprès de la commune. Cette dernière le publie.

<sup>5</sup> Le plan de mobilité est actualisé tous les 5 ans.

**Art. 99 al. 3**

<sup>3</sup> Lors de l'approbation d'un projet routier à grand impact sur le trafic, des mesures d'accompagnement pour la gestion de trafic ~~peuvent~~ doivent être prononcées.

**Art. 48<sup>bis</sup> (neu)**

**A21** Mobilitätsplan

<sup>1</sup> Jedes Unternehmen und jede öffentliche Verwaltung mit mehr als 30 Beschäftigten (in Vollzeitäquivalenten) muss über einen Mobilitätsplan verfügen, um die von den Beschäftigten zurückgelegten Wege zu definieren und zu optimieren.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Der Mobilitätsplan muss bei der Gemeinde eingereicht werden. Sie veröffentlicht ihn.

<sup>5</sup> Der Mobilitätsplan wird alle 5 Jahre aktualisiert.

**Art. 99 Abs. 3**

**A15** <sup>3</sup> Bei der Genehmigung eines Strassenbauprojekts mit grossen Auswirkungen auf den Verkehr ~~können~~ müssen begleitende Massnahmen zum Verkehrsmanagement angeordnet werden.

**Art. 151 al. 2 (modifié), al. 3 (nouveau), al. 4 (modifié), al. 5 (modifié)**

<sup>2</sup> L'Etat peut commander seul, à titre de trafic de voyageurs d'intérêt cantonal, ~~des lignes de trafic local en site propre. La procédure de commande est régie par l'application analogique des dispositions relatives à la commande de trafic régional des voyageurs. :~~

a) des lignes de trafic local en site propre ;

b) des lignes qui permettent de remplir les objectifs du plan cantonal des transports publics.

<sup>3</sup> La procédure de commande est régie par l'application analogique des dispositions relatives à la commande de trafic régional des voyageurs.

<sup>34</sup> L'Etat tient compte des intérêts des communes dans le cadre de la commande.

<sup>45</sup> La réglementation d'exécution fixe les conditions et les modalités.

**Art. 152 al. 2**

<sup>2</sup> L'Etat participe en tant que co-commanditaire à la commande de l'offre de trafic local de voyageurs lorsque celle-ci:

a) ~~est commandée par une communauté régionale de transport;~~

b) a) permet la réalisation des objectifs du plan cantonal des transports publics;

c) b) satisfait aux exigences d'économicité et durabilité précisées dans la réglementation d'exécution; et

d) c) respecte les principes directifs fixés par la commune ou la communauté régionale.

**Art. 151 Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (geändert), Abs. 5 (geändert)**

**A16**

<sup>2</sup> Der Staat ~~selbst~~ kann selbstständig Linien des Personenverkehrs Lokalverkehrs auf eigenen Trassen als Personenverkehr von kantonalem Interesse bestellen. ~~Für das Bestellverfahren gilt die analoge Anwendung der Bestimmungen zur Bestellung von regionalem Personenverkehr.:~~

a) Linien des Ortsverkehrs auf eigenen Trassen;

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

<sup>3</sup> Für das Bestellverfahren gelten die Bestimmungen für die Bestellung von regionalem Personenverkehr sinngemäss.

<sup>34</sup> Der Staat berücksichtigt die Interessen der Gemeinden bei der Bestellung.

<sup>45</sup> Im Ausführungsreglement werden die entsprechenden Bedingungen festgelegt.

**Art. 152 Abs. 2**

**A37**

<sup>2</sup> Der Staat als Mitbesteller beteiligt sich an der Bestellung eines Angebots des lokalen Personenverkehrs, sofern dieses:

a) ~~von einem regionalen Verkehrsverbund bestellt wird;~~

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

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

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

**Art. 153, al. 1, al. 2, al. 3**

<sup>1</sup> En cas de co-commande, l'Etat et la commune ou la communauté régionale de transport s'entendent sur les principes et le contenu de l'offre à commander.

<sup>2</sup> La commune ou la communauté régionale de transport mène la procédure en vue de l'obtention des offres, les examine et soumet ses propositions à l'Etat.

<sup>3</sup> En cas d'accord, l'Etat et la commune ou la communauté régionale de transport concluent conjointement la convention d'offre avec l'entreprise de transport.

**Art. 154 al. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> Elle peut comprendre des systèmes de bonus-malus applicables à la qualité et aux indices financiers.

**Art. 160**

<sup>+</sup> ~~La subvention octroyée en application des articles 163, 164 ou 188 al. 1 let. f est limitée à 100'000 francs par année et celle en application de l'article 188 al. 1 let. d à 50'000 francs.~~ Biffer

**Art. 163 al. 1**

<sup>1</sup> L'Etat ~~peut encourager~~ encourage l'utilisation de véhicules ayant un impact réduit sur l'environnement, notamment en soutenant financièrement l'électrification ou une autre énergie renouvelable et la mobilité partagée.

**Art. 164 al. 1**

<sup>1</sup> L'Etat ~~peut encourager~~ encourage et ~~soutenir~~ soutient financièrement des recherches et initiatives relatives à la mobilité, à la construction et à l'entretien des infrastructures de mobilité, dans l'esprit du développement durable, de la sécurité et de la protection de l'environnement.

**Art. 175 al. 2**

<sup>2</sup> Les communes participent pour ~~moitié~~ 13,78 % à la contribution cantonale.

**Art. 153 Abs. 1, Abs. 2, Abs. 3**

**A38** <sup>1</sup> Bei einer gemeinsamen Bestellung verständigen sich der Staat und die Gemeinde oder der Verkehrsverbund über die Grundsätze und den Inhalt des zu bestellenden Angebots.

<sup>2</sup> Die Gemeinde oder der Verkehrsverbund holt die Offerten ein, prüft sie und unterbreitet dem Staat ihre oder seine Vorschläge.

<sup>3</sup> Wenn sie sich einigen, schliessen der Staat und die Gemeinde oder der Verkehrsverbund die Angebotsvereinbarung mit dem Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ab.

**Art. 154 Abs. 3 (neu)**

**A20** <sup>3</sup> Sie kann ein Bonus-Malus-System für die Qualität und die finanziellen Kennzahlen enthalten.

**Art. 160**

**A17** <sup>+</sup> ~~Die Subvention nach den Artikeln 163, 164 oder 188 Abs. 1 Bst. f ist auf 100'000 Franken pro Jahr und die Subvention nach Artikel 188 Abs. 1 Bst. d auf 50'000 Franken begrenzt.~~ Streichen

**Art. 163 Abs. 1**

**A18** <sup>1</sup> Der Staat ~~kann fördern~~ fördert die Benutzung von Fahrzeugen mit geringeren Auswirkungen auf die Umwelt ~~fördern~~, indem er insbesondere die Elektrifizierung oder eine andere erneuerbare Energieform und die geteilte Mobilität finanziell unterstützt.

**Art. 164 Abs. 1**

**A19** <sup>1</sup> Der Staat ~~kann fördern~~ fördert im Hinblick auf die nachhaltige Entwicklung, die Sicherheit und den Umweltschutz Forschungsvorhaben und Initiativen zur Mobilität sowie zum Bau und Unterhalt von Mobilitätsinfrastrukturen ~~fördern~~ und unterstützt sie finanziell ~~unterstützen~~.

**Art. 175 Abs. 2**

**A35** <sup>2</sup> Die Gemeinden beteiligen sich ~~zur Hälfte~~ zu 13.78 % am kantonalen Beitrag.

### Art. 178 al. 1

<sup>1</sup> L'Etat octroie des contributions financières en faveur de l'assainissement des routes publiques et des mesures d'isolation acoustique appliquées à des bâtiments existants le long de ces routes. †

a) ~~pour des routes communales;~~

b) ~~pour des routes privées à usage public.~~

### Art. 179 al. 1

<sup>1</sup> L'Etat ~~peut contribuer~~ contribue financièrement à la construction et au réaménagement des plateformes multimodales d'importance régionale permettant aux usagers et usagères de passer d'un mode de transport à un autre.

### Art. 183 al. 2

<sup>2</sup> Les communes participent pour ~~50 %~~ 45 % aux indemnités d'exploitation octroyées par l'Etat au titre du trafic régional et du trafic de voyageurs d'intérêt cantonal.

### Art. 185 al. 2

<sup>2</sup> L'aide est accordée pour une période d'essai jusqu'à ~~quatre~~ cinq ans au plus. Au terme de cette période, si l'essai est concluant, l'aide est accordée conformément aux dispositions de la présente loi ou, en cas de participation de la Confédération, à celles de la législation fédérale.

### Art. 185 al. 3

<sup>3</sup> Le ~~montant~~ taux de la contribution financière versée par l'Etat pendant la période d'essai ~~est fixé en fonction de la capacité financière des communes concernées.~~ Le ~~taux~~ ne peut pas excéder 30 % des coûts non couverts.

### Art. 185 al. 3

<sup>3</sup> Le taux de la contribution financière versée par l'Etat pendant la période d'essai ne peut pas excéder ~~30 %~~ 55 % des coûts non couverts.

### Art. 178 Abs. 1

**A30** <sup>1</sup> Der Staat gewährt finanzielle Beiträge für Sanierungen, Schalldämmungen und Schallschutzmassnahmen der öffentlichen Strassen und an bestehenden Gebäuden entlang öffentlicher Strassen. †

a) ~~für Gemeindestrassen;~~

b) ~~für Privatstrassen in öffentlicher Nutzung.~~

### Art. 179 Abs. 1

**A22** <sup>1</sup> Der Staat ~~kann~~ beteiligt sich finanziell am Bau und Ausbau der multimodalen Plattformen von regionaler Bedeutung ~~beteiligen~~, die es den Benutzerinnen und Benutzern ermöglichen, von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umzusteigen.

### Art. 183 Abs. 2

**A36** <sup>2</sup> Die Gemeinden beteiligen sich zu ~~50 %~~ 45 % an der vom Staat gewährten Abgeltungen für den Betrieb für den Regionalverkehr und den Personenverkehr von kantonalem Interesse.

### Art. 185 Abs. 2

**A24** <sup>2</sup> Der Beitrag wird für eine Versuchsperiode von höchstens ~~4~~ 5 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.

### Art. 185 Abs. 3

**A25** <sup>3</sup> Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten finanziellen Prozentsatzes Beitrags ~~wird aufgrund der finanziellen Möglichkeiten der betroffenen Gemeinden festgelegt.~~ Der Satz darf 30 % der ungedeckten Kosten nicht ~~übersteigen~~ überschreiten.

### Art. 185 Abs. 3

**A39** <sup>3</sup> Die Höhe des während der Versuchsperiode vom Staat bezahlten finanziellen Prozentsatzes darf ~~30 %~~ 55 % der ungedeckten Kosten nicht überschreiten.



#### Art. 185 al. 4

<sup>4</sup> Une contribution financière analogue, pour une durée jusqu'à ~~quatre~~ cinq ans au plus, peut être accordée par l'Etat lorsque de nouvelles prestations sont fournies sur une ligne de transports publics existante.

#### Art. 187 al. 3 (nouveau)

<sup>3</sup> L'Etat et les communes peuvent prendre des mesures pour offrir à certaines catégories de personnes, notamment les écoliers, les jeunes, les personnes en situation modeste ou les retraités, un accès à tarif réduit ou gratuit aux transports publics.

#### Chapitre 8 Voies de droit et Art. 204

<sup>1</sup> ~~Les décisions prises en application de la présente loi par les communes sont sujettes à recours à la Direction.~~

<sup>2</sup> ~~Pour le surplus, le code de procédure et de juridiction administrative est applicable.~~ Biffer

#### Art. 205 al. 1

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat adopte le plan du réseau des routes cantonales figurant ~~dans le message en annexe~~ pour la date de la mise en vigueur de la loi.

#### Art. 205 (modification du plan du réseau des routes cantonales)

Tronçon Mussillens – Montet :

Maintien de ce tronçon au statut de route cantonale.

Tronçons Kerzers – Gurbrü et Gomma – St.-Silvester :

- Kerzers – Gurbrü : maintien de ce tronçon au statut de route communale.

- Gomma – St.-Silvester : maintien de ce tronçon au statut de route cantonale.

Tronçon Sorens – Grangette – Villaz :

Modification du tracé de route cantonale : Sorens – Grangette – Massonnens – Fuyens, sans déclassement de route cantonale à route communale entre Massonnens et Fuyens.

#### Art. 185 Abs. 4

**A26** <sup>4</sup> Entsprechend kann der Staat für neue Dienstleistungen auf einer bereits bestehenden Linie des öffentlichen Verkehrs einen Beitrag für eine Dauer bis zu höchstens 4 ~~5~~ Jahren gewähren.

#### Art. 187 Abs. 3 (neu)

**A27** <sup>3</sup> Der Staat und die Gemeinden können Massnahmen ergreifen, um bestimmten Personengruppen wie Schülerinnen und Schülern, Jugendlichen, Personen in bescheidenen Lebensverhältnissen oder Rentnerinnen und Rentnern einen ermässigten oder kostenlosen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

#### Kapitel 8 Rechtsmittel und Art. 204

**A28** <sup>1</sup> ~~Entscheide der Gemeinden, die in Anwendung dieses Gesetzes getroffen werden, können mit Beschwerde an die Direktion angefochten werden.~~

<sup>2</sup> ~~Im Übrigen gilt das Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege.~~ Streichen

#### Art. 205 Abs. 1

**A29** <sup>1</sup> Der Staatsrat beschliesst den ~~in der Botschaft im Anhang~~ enthaltenen Plan des Kantonstrassennetzes für den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes.

#### Art. 205 (Änderung des Plans des Kantonsstrassennetzes)

**A9** Abschnitt Mussillens – Montet:

Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

**A12** Abschnitte Kerzers – Gurbrü und Gomma – St.-Silvester:

- Kerzers – Gurbrü: Beibehaltung dieses Abschnitts als Gemeindestrasse.

- Gomma – St.-Silvester: Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

**A14** Abschnitt Sorens – Grangette – Villaz:

Änderung des Verlaufs der Kantonsstrasse: Sorens – Grangette – Massonnens – Fuyens, ohne Deklassierung von einer Kantonsstrasse zu einer Gemeindestrasse zwischen Massonnens und Fuyens.

*Partie II : Modifications accessoires*

**4. Loi sur la scolarité obligatoire du 09.09.2014 (loi scolaire, LS)**

**Art. 17 al. 2a (nouveau)**

<sup>2a</sup> Les communes tiennent compte de la capacité des infrastructures existantes et à aménager dans l'organisation des transports scolaires. Elles veillent à la sécurité des écoliers lors du transport scolaire.

**A31**

*Teil II: Unwesentliche Änderungen*

**4. Gesetz vom 9.9.2014 über die obligatorische Schule (Schulgesetz, SchG)**

**Art. 17 Abs. 2a (neu)**

<sup>2a</sup> Die Gemeinden berücksichtigen die Kapazität der bestehenden und zukünftigen Infrastruktur bei der Organisation des Schülertransports. Sie sorgen für die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler während des Schülertransports.

**5. Loi relative aux subventions pour les constructions d'écoles enfantines, primaires et du cycle d'orientation du 11.10.2005**

**Art. 8 al. 3 (nouveau)**

<sup>3</sup> ~~Au besoin, u~~Un plan de mobilité scolaire est établi.

**A32**

**5. Gesetz vom 11.10.2005 über Beiträge an Schulbauten für den Kindergarten, die Primarschule und die Orientierungsschule**

**Art. 8 Abs. 3 (neu)**

<sup>3</sup> ~~Wenn nötig, wird e~~Ein Plan für die Schulmobilität wird erstellt.

**8. Loi sur l'aménagement du territoire et les constructions du 02.12.2008 (LATeC)**

**Art. 131a (nouveau)**

<sup>+</sup> ~~Les entreprises et administrations publiques de plus de 30 employés (équivalent plein temps) établissent un plan de mobilité à l'occasion de toute demande de permis de construire selon la procédure ordinaire, afin de définir et optimiser les déplacements qu'elles provoquent. Biffer~~

**A33**

**8. Raumplanungs- und Baugesetz vom 2.12.2008 (RPBG)**

**Art. 131a (neu)**

<sup>+</sup> ~~Die Unternehmen und die öffentlichen Verwaltungen mit mehr als 30 Beschäftigten (Vollzeitäquivalente) erstellen bei jedem Baubewilligungsverfahren im ordentlichen Verfahren einen Mobilitätsplan, um den von ihnen verursachten Verkehr zu bestimmen und zu optimieren. Streichen~~

**19. Loi sur les impôts cantonaux directs du 06.06.2000 (LICD)**

*[Ne figure pas dans le projet initial du Conseil d'Etat]*

**Art. 27 al. 1 let. a (modifié)**

<sup>1</sup> Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:  
a) les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 8'000 francs;

**A40**

**19. Gesetz vom 06.06.2000 über die direkten Kantonssteuern (DStG)**

*[Steht nicht im ursprünglichen Antrag des Staatsrats]*

**Art. 27 Abs. 1 Bst. a (geändert)**

<sup>1</sup> Als Berufskosten werden abgezogen:  
a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Höchstbetrag von 8'000 Franken;

### Vote final

A l'unanimité de ses membres, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi tel qu'il sort de ses délibérations (projet bis).

### Catégorisation du débat

La Commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

### Propositions refusées

Les propositions suivantes ont été rejetées par la commission :

#### Amendements

##### Partie I : Acte principal

#### **Art. 1 al. 2 let. a**

<sup>2</sup> Elle a plus précisément pour but:

a) de mettre en œuvre un système global, sûr et efficace de mobilité, en tenant compte des besoins de déplacement de tous les usagers et usagères et de l'urgence climatique;

#### **Art. 3 al. 2**

<sup>2</sup> L'Etat et les communes veillent à l'efficacité, l'attractivité et la sécurité du système de mobilité, ~~en particulier dans l'ordre~~, de la mobilité douce, des transports publics, du transport motorisé sur route et des autres formes de transport, ainsi qu'à la prévention des nuisances qui pourraient en découler.

### Schlussabstimmung

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, diesen Gesetzesentwurf in der Fassung, die aus ihren Beratungen hervorgegangen ist (Projet bis), anzunehmen.

### Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

### Abgelehnte Anträge

Folgende Anträge wurden von der Kommission verworfen :

#### Änderungsanträge

##### Teil I: Haupterlass

#### **Art. 1 Abs. 2 Bst. a**

**A2**

<sup>2</sup> Im Einzelnen bezweckt es:

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

#### **Art. 3 Abs. 2**

**A4**

<sup>2</sup> Der Staat und die Gemeinden sorgen für die Effizienz, die Attraktivität und die Sicherheit des Mobilitätssystems in der Reihenfolge sanfte Mobilität, öffentlicher Verkehr, motorisierter Verkehr auf der Strasse und andere Verkehrsformen und für die Prävention der Umweltbelastungen, die daraus resultieren können.

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

### Art. 9 al. 3

<sup>3</sup> Elle comprend au maximum vingt membres et vingt membres suppléants, qui sont nommés par le Conseil d'Etat et parmi lesquels cinq membres et cinq suppléants sont désignés par le Grand Conseil, de même que et cinq membres et cinq suppléants par l'association représentant les communes.

### Art. 149 al. 3

<sup>3</sup> La réglementation d'exécution détermine les détails notamment quand les prestations de transport doivent être mises au concours, la coordination des procédures et dans quels cas il peut être renoncé à une mise au concours lorsque la mise au concours doit être faite, notamment pour les lignes de trafic local.

### Art. 205 (modification du plan du réseau des routes cantonales)

Tronçon Bouloz – Le Poyet :

Maintien de ce tronçon au statut de route cantonale.

Tronçon Châbles – Mussillens :

Maintien de ce tronçon au statut de route cantonale.

Tronçon Cousset – Grandsivaz :

Passage de ce tronçon au statut de route cantonale.

Tronçon Route de Chésalles :

Passage de ce tronçon au statut de route cantonale en attendant la construction de la liaison Marly-Matran.

Tronçon Attalens – Granges – (Palézieux) :

Maintien de ce tronçon au statut de route cantonale.

### Art. 9 Abs. 3

**A42**

<sup>3</sup> Sie besteht aus höchstens 20 Mitgliedern und 20 Ersatzmitgliedern, die vom Staatsrat ernannt werden und unter denen 5 Mitglieder und 5 Ersatzmitglieder vom Grossen Rat und 5 Mitglieder und 5 Ersatzmitglieder vom Freiburgischen Gemeindeverband ernannt werden.

### Art. 149 Abs. 3

**A46**

<sup>3</sup> Das Ausführungsreglement regelt ~~das Nähere~~ die Einzelheiten, insbesondere wann Transportleistungen auszuschreiben sind, wie die Verfahren zu koordinieren sind und ~~in welchen Fällen auf eine Ausschreibung verzichtet werden kann~~ wann die Ausschreibung durchzuführen ist, namentlich für Linien des Ortsverkehrs.

### Art. 205 (Änderung des Plans des Kantonsstrassennetzes)

**A7**

Abschnitt Bouloz – Le Poyet:

Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

**A8**

Abschnitt Châbles – Mussillens:

Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

**A10**

Abschnitt Cousset – Grandsivaz:

Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

**A11**

Abschnitt Route de Chésalles:

Dieser Abschnitt wird zur Kantonsstrasse, bis die Verbindung Marly-Matran gebaut wird.

**A13**

Abschnitt Attalens – Granges – (Palézieux):

Beibehaltung dieses Abschnitts als Kantonsstrasse.

Partie II : Modifications accessoires

**11. Loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 12.11.1981 (LALCR)**

**Art. 5 al. 2 (modifié)**

<sup>2</sup> Elle est l'autorité compétente en matière de signalisation routière. Elle décide, ordonne, modifie ou annule les mesures durables régulant la circulation au sens de l'article 3 al. 2 à 4 LCR sur les itinéraires de mobilité passant sur un bien-fonds en propriété de l'Etat.

**19. Loi sur les impôts cantonaux directs du 06.06.2000 (LICD)**

*[Ne figure pas dans le projet initial du Conseil d'Etat]*

**Art. 27 al. 1 let. a (modifié)**

<sup>1</sup> Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:  
a) les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 10'000 francs;

**Art. 27 al. 1 let. a (modifié)**

<sup>1</sup> Les frais professionnels qui peuvent être déduits sont:  
a) les frais de déplacement nécessaires entre le domicile et le lieu de travail jusqu'à concurrence de 12'000 francs;

**Résultats des votes**

Les propositions suivantes ont été mises aux voix :

Première lecture

La proposition A1, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite, 1 membre absent).

Teil II: Unwesentliche Änderungen

**11. Gesetz vom 12.11.1981 zur Ausführung der Bundesgesetzgebung über den Strassenverkehr (AGSVG)**

**Art. 5 Abs. 2 (geändert)**

<sup>2</sup> Sie ist für die Strassensignalisierung zuständig. Sie beschliesst die zeitlich unbeschränkten Verkehrsregelungsmassnahmen im Sinne von Artikel 3 Abs. 2–4 SVG auf Mobilitätsrouten, die über ein Grundstück, das sich im staatlichen Eigentum befindet führen, ordnet sie an, ändert sie und hebt sie auf.

**19. Gesetz vom 06.06.2000 über die direkten Kantonssteuern (DStG)**

*[Steht nicht im ursprünglichen Antrag des Staatsrats]*

**Art. 27 Abs. 1 Bst. a (geändert)**

<sup>1</sup> Als Berufskosten werden abgezogen:  
a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Höchstbetrag von 10'000 Franken;

**Art. 27 Abs. 1 Bst. a (geändert)**

<sup>1</sup> Als Berufskosten werden abgezogen:  
a) die notwendigen Kosten für Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsstätte bis zu einem Höchstbetrag von 12'000 Franken;

**Abstimmungsergebnisse**

Die Kommission hat über folgende Anträge abgestimmt:

Erste Lesung

**A1  
CE** Antrag A1 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend, 1 Mitglied ist abwesend).

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A2, est acceptée par 6 voix contre 3 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>CE A2</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A2 mit 6 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A3, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 6 voix contre 4 et 0 abstention (1 membre absent).	<b>A3 CE</b>	Antrag A3 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A4, est acceptée par 6 voix contre 4 et 0 abstention (1 membre absent).	<b>CE A4</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A4 mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A5, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 0 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>A5 CE</b>	Antrag A5 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A6, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A6 CE</b>	Antrag A6 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A7, est acceptée par 8 voix contre 3 et 0 abstention.	<b>CE A7</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A7 mit 8 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltung.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A8, est acceptée par 7 voix contre 4 et 0 abstention.	<b>CE A8</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A8 mit 7 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltung.
La proposition A9, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A9 CE</b>	Antrag A9 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A10, est acceptée par 10 voix contre 1 et 0 abstention.	<b>CE A10</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A10 mit 10 zu 1 Stimme bei 0 Enthaltung.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A11, est acceptée par 8 voix contre 2 et 1 abstention.	<b>CE A11</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A11 mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung.
La proposition A12, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A12 CE</b>	Antrag A12 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A13, est acceptée par 7 voix contre 2 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>CE A13</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A13 mit 7 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).

La proposition A14, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A14 CE</b>	Antrag A14 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat et la proposition A15 obtiennent chacune 5 voix ; il y a 1 abstention. Le Président tranche en faveur de la proposition A15.	<b>A15 CE</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats und Antrag A15 erhalten je 5 Stimmen; es gibt 1 Enthaltung. Der Präsident entscheidet zugunsten des Antrages A15.
La proposition A16, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 7 voix contre 2 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>A16 CE</b>	Antrag A16 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 7 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A17, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 7 voix contre 3 et 0 abstention (1 membre absent).	<b>A17 CE</b>	Antrag A17 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 7 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A18, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A18 CE</b>	Antrag A18 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A19, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A19 CE</b>	Antrag A19 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A20, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A20 CE</b>	Antrag A20 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A21, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A21 CE</b>	Antrag A21 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition A22, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 8 voix contre 2 et 1 abstention.	<b>A22 CE</b>	Antrag A22 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 8 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung.
La proposition A24, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A24 CE</b>	Antrag A24 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition A25, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A25 CE</b>	Antrag A25 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).

La proposition A26, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A26 CE</b>	Antrag A26 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition A27, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A27 CE</b>	Antrag A27 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition A28, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 6 voix contre 4 et 1 abstention.	<b>A28 CE</b>	Antrag A28 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 6 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung.
La proposition A29, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A29 CE</b>	Antrag A29 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition A30, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A30 CE</b>	Antrag A30 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A31, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A31 CE</b>	Antrag A31 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A32, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A32 CE</b>	Antrag A32 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A33, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité).	<b>A33 CE</b>	Antrag A33 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A34, est acceptée par 6 voix contre 2 et 2 abstention (1 membre absent).	<b>CE A34</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A34 mit 6 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A35, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 9 voix contre 0 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>A35 CE</b>	Antrag A35 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 9 zu 0 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A36, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A36 CE</b>	Antrag A36 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).



La proposition A37, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A37 CE</b>	Antrag A37 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A38, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A38 CE</b>	Antrag A38 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A39, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 10 voix contre 0 et 0 abstention (unanimité, 1 membre absent).	<b>A39 CE</b>	Antrag A39 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 10 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (Einstimmigkeit, 1 Mitglied ist abwesend).
La proposition A40, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 7 voix contre 3 et 0 abstention (1 membre absent).	<b>A40 CE</b>	Antrag A40 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 7 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A41, est acceptée par 7 voix contre 3 et 0 abstention (1 membre absent).	<b>CE A41</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A41 mit 7 zu 3 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).

### Deuxième lecture

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A42, est acceptée par 7 voix contre 4 et 0 abstention.	<b>CE A42</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A42 mit 7 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltung.
La proposition A43, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A43 CE</b>	Antrag A43 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition A44, opposée à la proposition initiale du Conseil d'Etat, est acceptée par 11 voix contre 0 et 0 abstention (décision tacite).	<b>A44 CE</b>	Antrag A44 obsiegt gegen den ursprünglichen Antrag des Staatsrats mit 11 zu 0 Stimmen bei 0 Enthaltung (stillschweigend).
La proposition initiale du Conseil d'Etat et la proposition A46 obtiennent chacune 4 voix ; il y a 2 abstentions (1 membre absent). Le Président tranche en faveur de la proposition initiale du Conseil d'Etat.	<b>CE A46</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats und Antrag A46 erhalten je 4 Stimmen; es gibt 2 Enthaltungen (1 Mitglied ist abwesend). Der Präsident entscheidet zugunsten des ursprünglichen Antrages des Staatsrats.
La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A8, est acceptée par 6 voix contre 3 et 1 abstention (1 membre absent).	<b>CE A8</b>	Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A8 mit 6 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).

La proposition A40, opposée à la proposition A47, est acceptée par 6 voix contre 4 et 0 abstention (1 membre absent).

**A40**  
**A47**

Antrag A40 obsiegt Antrag A47 mit 6 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).

La proposition A40, opposée à la proposition A41, est acceptée par 5 voix contre 4 et 1 abstention (1 membre absent).

**A40**  
**A41**

Antrag A40 obsiegt Antrag A41 mit 5 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung (1 Mitglied ist abwesend).

---

*Le 22 septembre 2021*

*Den 22. September 2021*



## Rapport 2021-DFIN-44

21 septembre 2021

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil relatif au postulat 2021-GC-47 André Schneuwly/Mirjam Ballmer – Accessibilité sans barrière des sites web – Analyse et comblement des lacunes

Nous avons l'honneur de vous soumettre un rapport faisant suite directe au postulat 2021-GC-47 André Schneuwly et Mirjam Ballmer, transmis au Conseil d'Etat le 25 mars 2021, relatif à l'accessibilité des sites web et des applications des collectivités publiques et des organisations bénéficiaires de subventions étatiques.

Les auteur-e-s du postulat relèvent l'importance pour les personnes en situation de handicap (visuel, auditif, moteur ou cognitif) de pouvoir aisément accéder aux sites web et aux applications, compte tenu de l'évolution de notre société vers une société de l'information. Ils relèvent que la suppression des obstacles à l'accès aux informations du web profite non seulement aux personnes souffrant de déficiences physiques ou cognitives, mais également à toutes les personnes susceptibles de se trouver dans une situation de fragilité temporaire, suite à un accident ou à une opération par exemple, et que l'accès sans barrière aux sites web et aux applications des autorités constitue la base d'une société inclusive.

Rappelant qu'une étude réalisée en 2016 sur l'accessibilité des sites internet des cantons suisses plaçait le canton de Fribourg parmi les mauvais élèves, les députés André Schneuwly et Mirjam Ballmer posent plusieurs questions au Conseil d'Etat, eu égard notamment à la stratégie «Fribourg 4.0» décidée en 2017 et aux importants moyens financiers qui sont alloués à l'informatique. Ils demandent par ailleurs la réalisation d'une étude faisant l'état de la situation en matière d'accessibilité sans barrière des sites et applications web des communes et des organisations bénéficiant de subventions étatiques.

Le présent rapport est dès lors structuré en deux parties distinctes, la première consacrée aux réponses données aux questions ponctuelles (ch. 1) et la seconde à la présentation des résultats de l'enquête demandée et aux mesures que le Conseil d'Etat prévoit de prendre (ch. 2).

## 1. Réponses aux questions ponctuelles

### Préambule

Le Conseil d'Etat considère que l'Internet est un support médiatique majeur destiné à tous et qui, à ce titre, doit être accessible sans discrimination, en particulier par les personnes en situation de handicap et par les personnes âgées.

L'accessibilité numérique est ancrée dans les directives relatives à l'information et à la communication. A l'instar de la solution retenue par la Confédération et d'autres pays, l'article 21 al. 2 des directives CHA relatives à l'information et à la communication (DirInf; RSF 122.0.511) prescrit en effet que «les sites doivent être aménagés conformément aux standards informatiques internationaux régissant l'accessibilité des pages Internet, reconnus par la Confédération pour ses propres sites. Ils doivent atteindre le niveau de conformité «AA» requis par ces standards».

C'est le World Wide Web Consortium<sup>1</sup> (W3C), organisme de standardisation à but non lucratif, qui développe des standards internationaux en matière Internet. Le W3C promeut en particulier une initiative (Web Accessibility Initiative WAI) qui développe et publie une série de lignes directrices et recommandations qui visent à rendre le contenu Web plus accessible, principalement pour les personnes handicapées. Cet ensemble de recommandations est connu sous l'acronyme Web Content Accessibility Guidelines (WCAG).

Le WCAG utilise 3 niveaux (A, AA, AAA) pour évaluer le degré de conformité des sites Web à ses recommandations. Le canton de Fribourg vise le degré de conformité AA parce que celui-ci présente le meilleur équilibre entre les coûts (complexité) de réalisation et l'expérience de navigation de l'utilisateur ou l'utilisatrice. En effet ce niveau qui ne nuit pas à la navigation dans le site, offre une expérience utilisateur la meilleure tenant compte du but visé, des contraintes techniques et des coûts qui en découlent, ainsi que de la grande diversité des profils d'utilisateurs et utilisatrices. Le W3C lui-même précise à cet égard qu'il n'est pas recommandé d'exiger la conformité au niveau AAA en tant que politique générale pour des sites entiers, car il n'est pas possible de satisfaire à tous les critères de réussite du niveau AAA pour certains contenus<sup>2</sup>.

Aussi, c'est dans une démarche d'amélioration continue à plusieurs niveaux que l'Etat agit en visant une meilleure accessibilité à ses sites Internet et à ses applications informatiques,

<sup>1</sup> [www.w3.org](http://www.w3.org)

<sup>2</sup> <https://www.w3.org/TR/UNDERSTANDING-WCAG20/conformance.html> (consulté le 16.7.2021)

Note 2: It is not recommended that Level AAA conformance be required as a general policy for entire sites because it is not possible to satisfy all Level AAA Success Criteria for some content.

comme cela est expliqué en détail dans les réponses suivantes, données aux questions des députés André Schneuwly et Mirjam Ballmer:

**1. Comment l'Etat de Fribourg s'assure-t-il que les services numériques qu'il offre et les programmes qu'il utilise en interne répondent au critère d'accessibilité, afin qu'ils puissent être utilisés de manière autonome par tous les habitants et toutes les habitantes du canton ainsi que par le personnel de l'Etat?**

Cette question embrasse différentes problématiques qui nécessitent des approches différentes vu leur spécificité. Il y a donc lieu de distinguer:

**a) Le guichet virtuel (GV)**

*Le guichet virtuel centralise les services numériques transactionnels offerts à la population et aux entreprises.*

Un audit d'accessibilité a été effectué lors de la mise en production initiale du GV et les améliorations nécessaires ont été réalisées directement après l'audit, avant de le mettre à la disposition de la population. En effet, il est apparu indispensable aux yeux du Conseil d'Etat de favoriser – dès le départ – l'accessibilité du GV de manière générale et plus particulièrement pour les personnes en situation de handicap.

Par la suite, à chaque nouvelle prestation offerte au travers du guichet, il a été exigé (il est exigé) des fournisseurs d'intégrer les recommandations et normes en matière d'accessibilité dans le cadre de leur développement.

De plus, une société indépendante a été mandatée au début de cette année pour réaliser un deuxième audit général du GV. Le rapport d'audit a recommandé des correctifs qui sont en cours de réalisation et qui seront implantés progressivement dans le GV. La majorité des travaux directement liés au GV de l'administration cantonale seront terminés cette année encore, le reste suivra l'année prochaine.

**b) Le portail [www.fr.ch](http://www.fr.ch)**

*Le portail [www.fr.ch](http://www.fr.ch) est le phare de l'administration cantonale fribourgeoise sur le Web. Il sert de plateforme d'information concernant les Directions et unités administratives de l'administration cantonale. On y retrouve des formulaires et autres documents téléchargeables (documents statiques).*

Animé par le Bureau de l'information de la Chancellerie de l'Etat de Fribourg, le portail est le fruit d'une collaboration transversale et interdisciplinaire avec le comité rédactionnel, composé des chargé-e-s de communication de toutes les Directions. Ce comité coordonne les conte-

nus préparés par les collaborateurs et les collaboratrices des différents services de l'Etat. Cette nouveauté importante met en place une collaboration transversale permanente pour la gestion du contenu.

Organisé selon douze thèmes généraux, le portail [www.fr.ch](http://www.fr.ch) permet, en tout temps, une consultation aisée sur les tablettes et les téléphones mobiles. L'accent est donné sur un contenu organisé à partir des besoins de l'ensemble des utilisateurs et des utilisatrices, en apportant un soin particulier à l'accessibilité du site. Actualités, événements, informations utiles sont au menu d'un site qui se veut simple et pratique. Il est également le point d'entrée principal du guichet virtuel de cyberadministration qui permet d'effectuer des démarches administratives en ligne.

Le site Internet de l'Etat de Fribourg est partiellement conforme aux WCAG 2.1 niveau AA pour les raisons expliquées en préambule. Partiellement conforme signifie que certaines parties du contenu ne sont pas entièrement conformes à la norme d'accessibilité, ceci pour les raisons exposées ci-après.

Les limitations connues du site Internet de l'Etat de Fribourg sont les suivantes:

a. Documentation des contributeurs et contributrices/rédacteurs et rédactrices (PDF, Word, XLS):

Les documents ne respectent pas les normes d'accessibilité en vigueur, car de nombreux contributeurs et contributrices utilisent des gabarits de documents différents et ne sont pas tous formé-e-s aux contraintes techniques de l'accessibilité du document.

b. Organigrammes:

Le contenu alternatif des images des organigrammes ne reflète pas le contenu de l'organigramme. Données sous forme d'image provenant de la migration du précédent site Internet (historique). Un module permettant de remplacer les images par du contenu texte lisible est en cours d'élaboration.

c. Applications diverses aux URLs [appl.fr.ch](http://appl.fr.ch); [appls.fr.ch](http://appls.fr.ch):

L'accessibilité est partielle, car les applications anciennes sont difficilement modifiables (technologie, support, coût).

d. Vidéos:

Une grande partie des vidéos YouTube comprend des sous-titres. Si des sous-titres sont disponibles, l'icône «cc» s'affiche en bas à droite sur le lecteur vidéo. Certaines anciennes vidéos ne comprennent néanmoins pas de sous-titres. Les améliorations sont en cours.

e. Autres:

- > Certains tableaux n'ont pas tous d'en-tête.
- > Certains contenus ou images ont un mauvais contraste des couleurs.
- > Certains éléments de titre ne sont pas cohérents.
- > Certaines images n'ont pas de description alternative.
- > Certains boutons ne sont pas correctement identifiés.
- > Certains messages d'erreur ne sont pas clairement associés au contrôle de formulaires.

Il y a lieu de relever en outre que des outils sont également utilisés pour une meilleure accessibilité. Dans une démarche d'inclusion, l'Etat de Fribourg a choisi d'équiper son site Internet de FACIL'iti, un outil permettant d'adapter l'affichage des sites pour les personnes avec des troubles visuels (malvoyance, cataracte, daltonisme, etc.), moteurs (maladie de Parkinson, sclérose en plaques, etc.), ou cognitifs (dyslexie, etc.).

FACIL'iti s'adresse également à toutes les personnes atteintes de troubles temporaires (migraines oculaires, fatigue visuelle, mode nuit, etc.), en recherche de confort ou d'une adaptation différente pour naviguer en toute autonomie.

c) **Les documents statiques**

*Les documents statiques sont les formulaires et autres documents en format électronique Word ou PDF qui peuvent être téléchargés par les internautes depuis le portail ou produits par les applications du GV (il s'agit par exemple certains formulaires du Service cantonal des contributions).*

Les documents statiques (essentiellement des documents au format PDF) doivent également répondre à différents critères afin d'être plus aisément accessibles par les personnes en situation de handicap. Cela peut nécessiter l'adaptation des applications qui produisent de tels documents ou, dans certains cas, nécessiter un reformatage «à la main».

Le formatage ou le reformatage «à la main» des documents est assuré par les personnes des unités administratives chargées de la gestion du site de leur unité. Cette opération suit son propre calendrier, elle s'effectue lors de la création d'un nouveau document ou «au fil de l'eau» pour les documents déjà publiés et qu'il faut corriger.

d) **Les portails administratifs et pédagogiques utilisés dans le domaine des écoles**

*Le domaine de l'éducation offre des prestations à une vaste population composée notamment des élèves, du personnel enseignant et du personnel administratif.*

Les systèmes d'exploitation modernes (Windows, Macintosh, Android, etc.) offrent des fonctionnalités d'aides à la lecture ou à la saisie, par exemple à travers des systèmes de «loupe» ou grâce à des systèmes de lecture ou de dictée orale. En ce sens, les outils à destination du personnel des écoles ne bénéficient pas de fonctionnalités développées en natif dans les applications. Il est attendu du personnel concerné par des besoins spécifiques qu'il sache utiliser les fonctionnalités existantes dans les systèmes.

Il en va différemment des portails pédagogiques (par exemple [www.friportail.ch](http://www.friportail.ch) pour le personnel enseignant, ou [www.frischool.ch](http://www.frischool.ch) pour les élèves), qui disposent en natif de fonctionnalités d'aides avancées. A titre d'exemples de ces aides avancées, on peut mentionner des fontes d'écritures spécifiques pour soutenir les enfants dyslexiques pour la lecture automatique du document, des outils de traduction simultanée pour les élèves allophones, des raccourcis clavier permettant de simuler l'usage de la souris, des vues de pages simplifiées, des agrandissements ou des surlignages de textes, des changements de couleur ou de contrastes, des dictionnaires intégrés, etc.

À noter que pour la suite Microsoft Office 365, déployée en 2020 pour l'ensemble des élèves (dès l'année de formation 5H) et du personnel enseignant, dispose nativement d'outils d'aide à la lecture ou à la saisie, d'outils de traduction et d'aides pour les personnes dyslexiques.

Le respect des critères d'accessibilité est considéré par le monde de l'éducation comme important et nécessaire. Toutefois, les fonctionnalités ajoutées ont un coût. La décision d'intégrer ou non une aide supplémentaire dans les portails pédagogiques est prise sur la base d'une pondération entre le coût de la fonctionnalité et sa maintenance d'une part et le nombre de bénéficiaires et l'aide apportée d'autre part.

e) **Les programmes utilisés en interne**

*Les programmes utilisés en interne sont des instruments de travail mis à la disposition des collaboratrices et collaborateurs de l'administration cantonale. La problématique intéresse donc des populations beaucoup plus restreintes.*

L'ergonomie et l'accessibilité des applications informatiques que l'on trouve sur le marché (progiciel) dépendent essentiellement de son éditeur. Pour le responsable de prestations, il est certes possible d'intégrer des critères d'ac-

cessibilité dans le cahier des charges lors de l'acquisition de progiciels dans le cadre d'appels d'offres publics, mais cette pratique montre des résultats très limités. D'une part, l'ergonomie du progiciel est figée par l'éditeur qui l'a conçu et, d'autre part, exiger de remplir des critères d'accessibilité dans le cadre d'un appel d'offres public peut conduire à l'élimination pure et simple de tous les soumissionnaires. Aussi, l'usage de telles exigences doit être modulé et appliqué avec une grande prudence.

Pour les applications déjà en exploitation, aucune mesure n'est prise dans le sens de l'accessibilité. En effet, la marge de manœuvre pour modifier l'ergonomie d'applications (parfois anciennes) afin d'en améliorer leur accessibilité et leur usabilité par des personnes en situation de handicap est très restreinte (voire inexistante). Ces applications doivent dans la plupart des cas être remplacées en fin de leur cycle de vie par de nouvelles applications (ou abandonnées). Le remplacement se fait par une acquisition qui intègre, le cas échéant, les critères d'accessibilité, selon les pratiques expliquées au paragraphe précédent.

## **2. L'accessibilité des programmes et des sites internet du canton est-elle prise en compte dans la stratégie «Fribourg 4.0»? Quelles ressources seront mises à disposition pour cela?**

Du fait de son caractère très général, la stratégie «Fribourg 4.0» exprimée dans le plan gouvernemental et dans le plan financier de la législature 2017–2021 n'inclut pas explicitement l'accessibilité des programmes et des sites Internet du canton. C'est en revanche le plan directeur de la digitalisation et des systèmes d'information<sup>1</sup> (ci-après PDI), plus spécifique à cet égard, qui décline et complète les orientations stratégiques du programme gouvernemental. Celui-ci traduit les objectifs du Conseil d'Etat en matière de digitalisation et fixe les lignes directrices de la transformation digitale et de l'évolution des systèmes d'information de l'administration cantonale.

Comme le PDI l'atteste, le Conseil d'Etat s'est non seulement pleinement engagé dans la transformation digitale de l'administration en vue de faciliter la vie de la population, mais il a également attaché une importance particulière à l'ergonomie, ainsi qu'à la facilité d'accès aux services en ligne de l'administration. Comme déjà évoqué ci-dessus, le portail [www.fr.ch](http://www.fr.ch) est organisé selon douze thèmes généraux afin de permettre «en tout temps une consultation aisée sur les tablettes et mobiles» et qu'«un soin particulier [est porté sur] l'accessibilité du site»<sup>2</sup>. L'accès aux prestations de l'administration, quant à lui, se simplifie grâce au guichet virtuel de cyberadministration «qui permet en tout temps un accès simple et intuitif»<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> [https://www.fr.ch/sites/default/files/2018-10/plan\\_directeur\\_de\\_la\\_digitalisation\\_et\\_des\\_systemes\\_dinformation.pdf](https://www.fr.ch/sites/default/files/2018-10/plan_directeur_de_la_digitalisation_et_des_systemes_dinformation.pdf)

<sup>2</sup> PDI, p. 11

<sup>3</sup> PDI, p. 12

Hormis les ressources financières allouées à l'achat ou au développement de nouvelles applications logicielles ou de services digitaux, il n'y a pas de ressources particulières mises à disposition pour assurer une meilleure accessibilité (au sens de la personne en situation de handicap) au portail de l'administration et aux prestations offertes par le GV, car cela n'est pas nécessaire. En effet, comme expliqué précédemment, la partie technique de l'accessibilité est prise en charge par les sociétés mandatées pour réaliser les solutions logicielles qui reçoivent les exigences en matière d'accessibilité de la part du mandant. En ce qui concerne les fichiers statiques, ceux-ci sont exploités et modifiés par les personnes des unités administratives chargées de la gestion du site de leurs unités respectives.

## **3. Les services offerts par l'Etat de Fribourg et les programmes utilisés sont-ils contrôlés, par exemple sous forme d'audit, quant à leur accessibilité pour les personnes handicapées? Dans l'affirmative, comment l'accessibilité des services offerts et des applications utilisées en interne et en externe pour toutes les personnes handicapées a-t-elle évolué ces dernières années et quelles mesures en ont été déduites?**

Oui, ces programmes sont contrôlés. Comme cela est expliqué dans les réponses aux deux questions précédentes, l'évolution de ces dernières années s'inscrit donc dans un processus d'amélioration continue.

## **4. Quelles mesures l'Etat de Fribourg prend-il pour garantir un accès sans barrière, aussi bien en tant qu'employeur potentiel de personnes handicapées que pour les services qu'il offre aux habitants et habitantes?**

Comme cela est expliqué dans les réponses aux deux questions précédentes, les mesures relatives à l'accessibilité des sites, des services et des applications informatiques sont prises en fonction des caractéristiques de l'objet considéré. Ces mesures s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue.

## **2. Enquête réalisée auprès des communes et des organisations subventionnées**

### **2.1. Introduction**

Les députés André Schneuwly et Mirjam Ballmer ont demandé dans leur postulat que soit réalisée une enquête auprès des communes et des organisations subventionnées afin de disposer d'un état de la situation s'agissant de l'accessibilité sans barrière des sites internet et des applications des communes et des organisations bénéficiaires de subventions cantonales.

Pour satisfaire à cette demande, une enquête en ligne a été organisée auprès des communes et organisations subventionnées. Pour atteindre le cercle le plus étendu possible d'entités concernées, en particulier s'agissant des organisations subventionnées, les Directions du Conseil d'Etat et les services qui en dépendent ont été chargés de relayer le lien internet permettant d'accéder à l'enquête auprès de toutes les organisations qu'ils subventionnent. Toutes les communes ont également reçu le lien en question.

Les questions suivantes ont été posées:

1. Nom de la commune ou de l'organisation
2. La commune ou l'organisation dispose-t-elle d'un site web?
3. Le contenu de ce site est-il facilement accessible, y compris aux personnes en situation de handicap?
4. Quelles mesures ont été mises en œuvre pour réduire les obstacles rendant difficile, voire impossible, l'utilisation du site web?
5. Y a-t-il eu des retours des utilisateurs et utilisatrices quant à l'accessibilité du site?
6. Y a-t-il eu des commentaires des utilisateurs et utilisatrices utiles pour améliorer l'accessibilité du site?
7. Quels sont les paramètres qui pourraient/devraient être améliorés pour favoriser l'accessibilité du site?
8. Possibilité de formuler des remarques générales

## 2.2. Résultats de l'enquête en ligne

Les résultats de l'enquête sont les suivants:

### 2. Votre commune/organisation dispose-t-elle d'un site web?

Oui	267	86,41%
Non	15	4,85%
Sans réponse	27	8,74%

### 3. Le contenu de votre site web est-il facilement accessible à tous, y compris aux personnes en situation de handicap?

Oui	117	43,82%
Partiellement	97	36,33%
Non	53	19,85%
Sans réponse	0	0,00%

### 4. Quels types de mesures avez-vous mises en œuvre pour réduire les obstacles qui rendaient difficile – voire impossible – l'utilisation de votre site Web?

Allègement de la quantité d'informations	109	50,93%
Adoption d'un design tenant compte des divers besoins (photos, grandeur d'écriture, doublage du contenu audio par du contenu vidéo, sous-titrage du contenu vidéo, etc.)	91	42,52%
Mise en évidence des informations principales	156	72,90%
Rédaction des informations principales dans un langage simplifié	53	24,77%
Autre	24	11,21%

Sous la rubrique «Autre», diverses mesures ont été signalées. Elles peuvent être synthétisées comme suit:

En termes de conception du site, plusieurs entités ont signalé les efforts entrepris afin de simplifier la structure des sites et d'en faciliter l'accès (structure claire des menus et des sous-menus, menus déroulants, mise en évidence des informations les plus récentes, contenu clair et essentiel uniquement, mise en évidence des titres, texte descriptif fourni en accompagnement des photos, taille des caractères, contraste des couleurs). Certains participants au questionnaire ont également invoqué le multilinguisme de leur site.

Des dispositions d'ordre technique ont également été prises (mise à disposition d'un logiciel de lecture vocale, stabilité des URL, possibilité de changer les propriétés d'affichage, création d'un onglet spécifique [SeniorInfos], site «responsive», ajout d'un module [Useway] permettant de personnaliser la consultation: lecture audio du texte, changement du contraste, taille des caractères, mode «dyslexie»).

Par ailleurs, plusieurs entités ont signalé que leur site a été remodelé récemment ou qu'il est prévu de le remplacer dans un proche avenir. Dans ce contexte, il est intéressant de noter qu'un intervenant relève son manque de connaissance en la matière et signale que la mise à disposition d'un aide-mémoire lui serait utile. Un autre participant relève qu'il recourt à la collaboration de personnes en situation de handicap pour le contenu et l'entretien de son site.

### 5. Avez-vous reçu des retours des utilisateurs et utilisatrices de votre site web?

Oui	86	40,19%
Non	127	59,35%
Sans réponse	1	0,47%

Ces retours étaient-ils positifs?

Positifs	84	97,67%
Négatifs	2	2,33%
Sans réponse	0	0,00%

### 6. Avez-vous reçu des commentaires utiles pour améliorer l'accessibilité de votre site internet?

Oui	14	16,28%
Non	72	83,72%
Sans réponse	0	0,00%

#### Lesquels?

Les principaux éléments signalés par les participants au questionnaire ont trait à l'ergonomie et à la convivialité de la page d'accueil et des formulaires, ainsi qu'à la mise en évidence des informations les plus actuelles. Des demandes relatives à l'adéquation du design du site au format des smartphones et tablettes ont également été rapportées.

### 7. Quels sont les paramètres qui pourraient/devraient selon vous être améliorés pour favoriser l'accessibilité de votre site web?

Alléger la quantité d'informations	67	25,09%
Changer le design du site (photos, grandeur d'écriture, etc...)	99	37,08%
Mettre les informations principales en évidence	72	26,97%
Ecrire les informations principales dans un français plus simple, plus facile à comprendre	67	25,09%
Refondre de manière globale la structure du site	60	22,47%
Autre	58	21,72%

Les participants au questionnaire signalent les paramètres suivants à améliorer en relation avec leurs sites internet: accompagnement des images, graphiques, etc. par des explications sous forme de texte, retranscription audio des textes mis en ligne, ajout d'un logiciel de lecture, ajout d'options permettant de modifier la taille des caractères ou les contrastes de couleur, traduction du site en plusieurs langues, vidéos, optimisation de la structure du site, etc.

Pour le reste, les améliorations possibles sont proposées de manière très générale («continuer à développer notre site», «améliorations ponctuelles de la lisibilité», «trouver une manière sans barrière pour le langage inclusif», «utilisation de liens parlants», «faciliter l'accès aux malvoyants», «user friendly», etc.). Un certain nombre de réponses relèvent que le site concerné est récent/mis à jour régulièrement et satisfaisant en l'état.

### 8. Remarques générales

Il ressort des remarques générales qui ont été formulées que les responsables des sites internet concernés sont sensibles à la question de l'accessibilité sans barrière de leur site. Les exigences qui en découlent semblent avoir été prises en compte

dans la grande majorité des cas où les sites ont été récemment mis à jour ainsi que dans ceux où une actualisation est prévue.

Les responsables des sites semblent également conscients des lacunes dont souffrent leurs sites. Les limitations imposées par les contraintes budgétaires sont signalées à diverses reprises. Finalement, plusieurs responsables manifestent leur souhait de pouvoir disposer d'un guide des bonnes pratiques en matière d'accessibilité sans barrière.

## 3. Etat de la législation

Au niveau fédéral, la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst. féd.; RS 101) prescrit à son article 8 al. 2 que «nul ne doit subir de discrimination du fait notamment de son origine, de sa race, de son sexe, de son âge, de sa langue, de sa situation sociale, de son mode de vie, de ses convictions religieuses, philosophiques ou politiques ni du fait d'une déficience corporelle, mentale ou psychique» et à son article 8 al. 4 que «la loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées». Sur cette base, le Parlement fédéral a adopté le 13 décembre 2002 la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand; RS 151.3). En vertu de l'article 5 al. 1 de cette loi, les cantons doivent prendre les mesures que requièrent la prévention, la réduction ou l'élimination des inégalités. Selon les termes de l'article 2 al. 4, il y a inégalité dans l'accès à une prestation lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées. A noter encore que l'article 4 de la loi précise que celle-ci «n'empêche pas les cantons d'édicter des dispositions plus favorables aux personnes handicapées».

Sur le plan cantonal, l'article 9 al. 3 de la Constitution cantonale du 16 mai 2004 (Cst.; RSF 10.1) prescrit que «l'Etat et les communes prennent des mesures en vue de compenser les inégalités qui frappent les handicapés et de favoriser leur autonomie et leur intégration économique et sociale». En application de cette disposition et de la législation fédérale, le Grand Conseil a adopté la loi du 12 octobre 2017 sur la personne en situation de handicap (LPSH; RSF 10.4). Selon l'article 4 al. 3 let. g LPSH, l'Etat prend des mesures visant à faciliter l'accès à l'information et promouvoir les moyens de communication adaptés aux besoins et aux compétences spécifiques des personnes en situation de handicap. L'article 11 LPSH traite spécialement de la communication et de l'information. Il prescrit que «l'Etat encourage le développement et l'utilisation de moyens de communication et d'information adaptés aux compétences et aux besoins des personnes en situation de handicap» (al. 1), que le «Conseil d'Etat désigne des organismes chargés d'assurer aux personnes en situation de handicap un accès à des informations personnalisées» (al. 2) et que «le Conseil d'Etat peut accorder des aides financières pour soutenir des projets spécifiques» (al. 3).



En exécution de la LPSH, le Conseil d'Etat a adopté sa politique de la personne en situation de handicap, qui comprend des lignes directrices, approuvées le 13 juin 2017, et un plan de mesures 2018–2022.

## **4. Mesures cantonales actuelles et mesures prévues**

### **4.1. Mesures cantonales actuelles**

Le Conseil d'Etat a constaté que, en 2017, aucune mesure concrète n'était proposée dans le domaine de la communication et de l'information en faveur des personnes en situation de handicap. Il a en conséquence défini l'enjeu de la politique cantonale dans le domaine ainsi: «favoriser l'utilisation de moyens de communication adaptés aux personnes en situation de handicap et de leur permettre d'accéder à l'information dans les cinq [...] domaines d'action [...] à savoir: l'accompagnement, la formation et le développement personnel, le travail, la mobilité, l'habitat et les infrastructures, la vie associative et communautaire» (Politique de la personne en situation de handicap, Lignes directrices, p. 33).

Dans l'esprit de la LHand et de la Convention du 13 décembre 2006 relative aux droits des personnes handicapées, l'accès à l'information est en effet essentiel à la personne en situation de handicap pour lui assurer un maximum d'autonomie dans sa vie quotidienne, lui permettre de participer à la vie de la société et d'accéder à l'ensemble des prestations d'accompagnement qui lui sont nécessaires à cet effet. Aussi l'Etat doit-il encourager l'utilisation de moyens de communication adaptés aux compétences et aux besoins de la personne en situation de handicap pour garantir l'accès à l'information.

Des mesures d'intervention et des mesures organisationnelles ont ainsi été planifiées dans le plan de mesures 2018–2022 (cf. ledit plan, p. 29 sv.) pour le domaine Communication et information. Il s'agit en particulier d'une participation financière à des projets spécifiques en vue d'inciter les organismes privés et publics à développer des moyens de communication adaptés aux compétences et aux besoins des personnes en situation de handicap, ainsi que d'autres mandats pour la traduction de documents officiels dans une langue adaptée aux compétences des personnes en situation de handicap; ces différents types de mandats visant à garantir l'adéquation des prestations aux compétences et aux besoins des personnes en situation de handicap.

#### **a) Participation financière à des projets spécifiques (Mesure d'intervention D6/A1/M1)**

Un soutien financier est prévu par l'Etat pour récompenser des projets et initiatives d'organismes privés ou publics visant à l'utilisation des moyens de communication et d'informations adaptés aux personnes en situation de handicap. Il est prévu que l'attribution des montants

fasse l'objet d'un concours annuel. Le soutien financier de l'Etat ne finance en aucun cas l'ensemble des coûts d'un projet, mais la participation financière de l'Etat à la mise en place de projets spécifiques permettra aux bénéficiaires de mobiliser d'autres ressources financières privées ou publiques pour réaliser leur projet.

Le premier appel à projet doté de 80 000 francs a été lancé en juin 2021 avec un délai de retour au 30 septembre 2021. Des informations sont disponibles sur le site de la DSAS ([www.fr.ch/dsas/actualites/une-aide-financiere-pour-soutenir-des-projets-visant-linclusion-des-personnes-en-situation-de-handicap](http://www.fr.ch/dsas/actualites/une-aide-financiere-pour-soutenir-des-projets-visant-linclusion-des-personnes-en-situation-de-handicap)).

#### **b) Attribution de mandats pour la traduction de documents officiels dans une langue adaptée aux compétences des personnes en situation de handicap (Mesure d'intervention D6/AO1/MO2)**

Un premier pas vers un meilleur accès aux informations consiste pour l'Etat à mettre à disposition des personnes en situation de handicap certains documents en lien avec la mise en œuvre de la nouvelle politique sur la personne en situation de handicap. A cet effet, des mandats ont été et seront attribués pour permettre de traduire ces documents explicatifs en langage simplifié (via le bureau de traduction de Pro Infirmis) et en langue des signes. En vue du prochain plan de mesures, cette première expérience devrait aussi permettre d'aborder, sur un plan plus général, la question de la traduction de certains textes officiels de l'Etat en langue simplifiée et en langue des signes.

Des mandats de traduction en langage simplifié ont ainsi été financés en 2020 et 2021 par le Fonds de l'action sociale (2020: 4 876.40 fr.; 2021: 5 995 fr.). Ils ont notamment permis d'effectuer des travaux préparatoires de traductions de la loi sur la personne en situation de handicap.

### **4.2. Mesures cantonales prévues**

Le Conseil d'Etat entend poursuivre son engagement en faveur de la facilitation de l'accès à l'information par les personnes en situation de handicap au cours des prochaines années.

En particulier, s'agissant de ses propres offres internet, il va poursuivre ses efforts dans le cadre d'un processus d'amélioration continu, conformément à l'article 21 al. 2 DirInf précité, comme déjà mentionné ci-dessus sous chiffre 1. Dans ce cadre, un audit concernant l'accessibilité sera effectué en fin d'année 2021/début 2022. Des mesures d'amélioration seront prises par la suite en fonction des retours de cet audit. Les mesures seront évaluées et planifiées en fonction des critères tels que la facilité de mise en œuvre, l'octroi de ressources (humaines et budgétaires) et la pertinence compte tenu des avancées techniques rapides dans le domaine du digital.

Il a par ailleurs pris connaissance de la situation s'agissant de l'accessibilité des sites web des communes et des organisations subventionnées. Dans ce domaine, il ne dispose pas de moyen d'action directe, notamment en raison de l'autonomie communale. Il va néanmoins poursuivre, de manière générale, son engagement en faveur des personnes en situation de handicap et renforcer l'axe d'intervention «Information et communication» dans son prochain plan de mesures 2023–2027, de manière à soutenir diverses entités concernées, et en particulier les communes et les organisations bénéficiant de subventions, dans les efforts qu'elles entreprennent afin de rendre leurs sites internet aisément accessibles par toutes les catégories de la population. Il ressort en effet de l'enquête réalisée en exécution du postulat des députés André Schneuwly et Mirjam Ballmer que les entités concernées sont sensibles à la problématique de l'accessibilité sans barrière de leurs sites internet et soucieuses d'offrir des prestations adéquates. Dans ce contexte, on peut attendre que les mesures prises ou proposées par l'Etat produiront les résultats attendus.

## **5. Conclusion**

L'accessibilité sans barrière des sites et applications internet est une problématique dont l'importance a d'ores et déjà été identifiée par le Conseil d'Etat. L'accès à l'information est en effet essentiel pour assurer un maximum d'autonomie dans leur vie quotidienne aux personnes en situation de handicap ou âgées, leur permettre de participer à la vie de la société et d'accéder à l'ensemble des prestations d'accompagnement qui leur sont nécessaires.

Dans les limites des possibilités budgétaires et de ses compétences, le Conseil d'Etat entend poursuivre son engagement en faveur de l'accès le plus aisé possible à l'information par toutes les catégories de la population, que cette information soit publiée sur le site internet de l'Etat ou sur ceux d'autres entités.

Nous vous invitons à prendre acte du présent rapport.

---



## Bericht 2021-DFIN-44

21. September 2021

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Postulat 2021-GC-47 André Schneuwly/Mirjam Ballmer – Digitale Barrierefreiheit – Lücken erfassen und füllen

Wir unterbreiten Ihnen einen Bericht, mit dem dem Postulat 2021-GC-47 André Schneuwly und Mirjam Ballmer direkt Folge geleistet wird; das Postulat wurde am 25. März 2021 an den Staatsrat weitergeleitet und befasst sich mit der Zugänglichkeit zu den Websites und Apps der Gemeinwesen und staatlich subventionierten Organisationen.

Die Verfasser des Postulats weisen darauf hin, wie wichtig es ist, dass Menschen mit einer Beeinträchtigung (visuell, auditiv, motorischen oder kognitiv) angesichts der Entwicklung unserer Gesellschaft hin zu einer Informationsgesellschaft einen einfachen Zugang zu Websites und Apps haben. Sie stellen fest, dass die Beseitigung von Hindernissen für den Zugang zu webbasierten Informationen nicht nur Menschen mit körperlichen oder kognitiven Beeinträchtigungen zugute kommt, sondern auch all jenen, die z. B. infolge eines Unfalls oder einer Operation temporär eingeschränkt sind, und dass der barrierefreie Zugang zu behördlichen Websites und Apps die Grundlage für eine inklusive Gesellschaft ist.

Mit dem Hinweis darauf, dass der Kanton Freiburg in der 2016 durchgeführten Schweizerischen Accessibility Studie unter den Teilnehmenden platziert war, die am schlechtesten abgeschnitten hatten, stellen Grossrat André Schneuwly und Grossrätin Mirjam Ballmer dem Staatsrat verschiedene Fragen insbesondere zur 2017 beschlossenen Strategie «Freiburg 4.0» und zu den beträchtlichen finanziellen Mitteln, die für die Informatik bereitgestellt werden. Ausserdem verlangen sie eine Bestandesaufnahme der gegenwärtigen Situation der Barrierefreiheit bei den Websites und Apps der Gemeinden sowie von Organisationen, die vom Kanton subventioniert werden.

Dieser Bericht ist in zwei verschiedene Teile gegliedert, der erste Teil umfasst die Antworten zu den einzelnen Fragen (Ziff. 1) und der zweite Teil die Ergebnisse der verlangten Umfrage und die Massnahmen, die der Staatsrat ergreifen will (Ziff. 2).

## 1. Antworten auf die einzelnen Fragen

### *Vorbemerkungen*

Der Staatsrat ist der Ansicht, dass das Internet eines der wichtigsten Medieninstrumente für alle ist und als solches ohne Diskriminierung zugänglich sein muss, insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen und ältere Menschen. Die Barrierefreiheit ist in den Richtlinien über die Informatik und die Kommunikation verankert. Wie nach der vom Bund gewählten Lösung schreibt Artikel 21 Abs. 2 der Richtlinie SK über die Information und die Kommunikation (InfoRL; SGF 122.0.511) nämlich vor, dass «die Websites gemäss den internationalen Informatikstandards für die Zugänglichkeit der Websites, die vom Bund für seine eigenen Websites anerkannt werden, eingerichtet werden und das Übereinstimmungsniveau «AA», das von diesen Standards verlangt wird, erreichen [müssen]».

Das World Wide Web Consortium<sup>1</sup> (W3C), eine gemeinnützige Normungsorganisation, entwickelt internationale Internet-Standards. Insbesondere fördert W3C eine Initiative (Web Accessibility Initiative WAI), die eine Reihe von Richtlinien und Empfehlungen entwickelt und veröffentlicht, die darauf abzielen, Webinhalte insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen besser zugänglich zu machen. Diese ganzen Empfehlungen sind als Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) bekannt.

WCAG verwendet 3 Konformitätsstufen (A, AA, AAA) zur Beurteilung, inwieweit die Websites ihren Empfehlungen entsprechen. Der Kanton Freiburg strebt die Konformitätsstufe AA an, weil sie das ausgewogenste Verhältnis zwischen Kosten (Komplexität) der Umsetzung und Nutzungsmöglichkeiten bietet. Diese Ebene, die die Website-Navigation nicht beeinträchtigt, bietet tatsächlich die besten Nutzungsmöglichkeiten, wenn man den Zweck der Website, die technischen Sachzwänge und die damit verbundenen Kosten sowie die grosse Vielfalt der Nutzerprofile berücksichtigt. W3C selbst weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es nicht empfehlenswert ist, Stufe AAA generell für ganze Websites zu verlangen, da es für einige Inhalte nicht

<sup>1</sup> [www.w3.org](http://www.w3.org)

möglich ist, alle Kriterien für das Erreichen der Stufe AAA zu erfüllen<sup>1</sup>.

Der Staat ergreift daher Massnahmen, um die Zugänglichkeit seiner Websites und IT-Anwendungen im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses auf mehreren Ebenen zu verbessern, wie in den folgenden Antworten auf die Fragen von Grossrat André Schneuwly und Grossrätin Mirjam Ballmer im Einzelnen erläutert wird:

**1. Wie stellt der Staat Freiburg sicher, dass die von ihm angebotenen digitalen Dienstleistungen und die intern verwendeten Programme dem Kriterium der Barrierefreiheit entsprechen, damit diese von allen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie allen Mitarbeitenden autonom genutzt werden können?**

Diese Frage umfasst verschiedene Problematiken, die aufgrund ihrer Besonderheit unterschiedliche Ansätze erfordern. So sind zu unterscheiden:

**a) Virtueller Schalter**

*Der virtuelle Schalter zentralisiert die digitalen Geschäftsdienstleistungen, die der Bevölkerung und den Unternehmen angeboten werden.*

Die Barrierefreiheit wurde bei der erstmaligen Produktivsetzung des virtuellen Schalters begutachtet, und die notwendigen Verbesserungen wurden unmittelbar nach dem Audit vorgenommen, bevor er der Bevölkerung zugänglich gemacht wurde. Der Staatsrat hielt es für unerlässlich, die Barrierefreiheit des virtuellen Schalters von Anfang an generell und insbesondere für Menschen mit Beeinträchtigungen zu fördern.

In der Folge waren (und sind) die Anbieter verpflichtet, bei jedem neuen Dienst, der über den Schalter angeboten wird, Empfehlungen und Standards für die Barrierefreiheit in ihre Entwicklung einzubeziehen.

Darüber hinaus wurde Anfang dieses Jahres eine unabhängige Firma mit einer zweiten allgemeinen Begutachtung des virtuellen Schalters beauftragt. Der Prüfbericht empfahl Korrekturen, die derzeit umgesetzt werden und schrittweise in den virtuellen Schalter eingeführt werden sollen. Der grösste Teil der Arbeiten in direktem Zusammenhang mit dem virtuellen Schalter der kantonalen Verwaltung wird dieses Jahr abgeschlossen, der Rest dann im nächsten Jahr.

**b) Das Portal [www.fr.ch](http://www.fr.ch)**

*Das Portal [www.fr.ch](http://www.fr.ch) als Aushängeschild der Freiburger Kantonsverwaltung im Internet ist die Informationsplattform der Direktionen und Verwaltungseinheiten der kantonalen Verwaltung. Es finden sich dort Formulare und andere (statische) Dokumente, die heruntergeladen werden können.*

Das vom Büro für Information der Freiburger Staatskanzlei betriebene Web-Portal ist das Ergebnis einer bereichsübergreifenden und interdisziplinären Zusammenarbeit mit dem Redaktionsausschuss, der sich aus den Kommunikationsbeauftragten aller Direktionen zusammensetzt. Dieser Redaktionsausschuss koordiniert die von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der verschiedenen staatlichen Dienststellen vorbereiteten Inhalte. Mit dieser wichtigen Neuerung wird eine ständige bereichsübergreifende Zusammenarbeit in der Verwaltung der Inhalte ermöglicht.

Das Web-Portal [www.fr.ch](http://www.fr.ch) ist in zwölf allgemeine Themenbereiche gegliedert und ermöglicht jederzeit eine einfache Abfrage auf Tablets und Mobiltelefonen. Der Schwerpunkt liegt auf Inhalten, die sich an den Bedürfnissen aller Nutzerinnen und Nutzer orientieren, mit besonderem Augenmerk auf der Zugänglichkeit der Website. Auf der Website, die einfach und praktisch sein will, sind News, Anlässe und nützliche Informationen aufgeschaltet. Die Website ist auch der Haupteinstiegspunkt für den virtuellen Schalter des E-Government, der es den Nutzerinnen und Nutzern ermöglicht, Behördengänge online zu erledigen.

Die Website des Staates Freiburg ist aus den einleitend genannten Gründen teilweise konform mit den WCAG 2.1 Konformitätsstufe AA. Teilweise konform heisst, dass einige Teile des Inhalts aus den unten erläuterten Gründen nicht vollumfänglich dem Standard für Barrierefreiheit entsprechen.

Bekannte Einschränkungen der Website des Staates Freiburg:

**a. Dokumentation der Mitwirkenden und Redakteurinnen und Redakteure (PDF, Word, XLS):**

Dokumente entsprechen nicht den aktuellen Standards für Barrierefreiheit, da viele Mitwirkende unterschiedliche Dokumentvorlagen verwenden und nicht alle im Bereich der technischen Zwänge bei der Barrierefreiheit von Dokumenten geschult sind.

**b. Organigramme:**

Der alternative Inhalt der Bilder der Organigramme spiegelt nicht den Inhalt des Organigramms wider. Daten in Bildform stammen aus der Migration der

<sup>1</sup> <https://www.w3.org/TR/UNDERSTANDING-WCAG20/conformance.html> (konsultiert am 16.7.2021)

Note 2: It is not recommended that Level AAA conformance be required as a general policy for entire sites because it is not possible to satisfy all Level AAA Success Criteria for some content.

bisherigen Website (Historie). Ein Modul zum Ersetzen von Bildern durch lesbare Textinhalte ist in Entwicklung.

- c. Verschiedene Applikationen zu URLs appl.fr.ch; appls.fr.ch:

Teilweise Barrierefreiheit, da alte Anwendungen schwer anpassbar sind (Technologie, Support, Kosten).

- d. Videos:

Die meisten YouTube-Videos sind mit Untertiteln versehen. Wenn Untertitel verfügbar sind, wird in der unteren rechten Ecke des Videoplayers das «CC»-Symbol angezeigt. Einige ältere Videos enthalten jedoch keine Untertitel. Verbesserungen sind im Gang.

- e. Sonstiges:

- > Einige Tabellen haben keine Kopfzeilen.
- > Einige Inhalte oder Bilder haben einen schlechten Farbkontrast.
- > Einige Titelemente sind nicht kohärent.
- > Einige Bilder haben keine alternative Beschreibung.
- > Einige Schaltflächen werden nicht korrekt erkannt.
- > Einige Fehlermeldungen sind nicht eindeutig mit der Formularprüfung verbunden.

Es sei darauf hingewiesen, dass auch Tools eingesetzt werden, um die Zugänglichkeit zu verbessern. Im Rahmen seiner Inklusionsbestrebungen hat der Staat Freiburg beschlossen, seine Website mit FACILiti auszustatten, einem Tool, das es ermöglicht, die Anzeige von Websites für Menschen mit eingeschränktem Sehvermögen (Sehschwäche, Grauer Star, Farbfehlsichtigkeit usw.), motorischen Problemen (Parkinson, Multiple Sklerose usw.) oder kognitiven Beeinträchtigungen (Legasthenie usw.) anzupassen.

FACILiti richtet sich auch an Menschen, die unter vorübergehenden Beeinträchtigungen (Augenmigräne, Sehermüdung, Nachtblindheit usw.) leiden und nach Komfort oder einer anderen Anpassung suchen, um unabhängig surfen zu können.

### c) Statische Dokumente

*Statische Dokumente sind Formulare und andere Dokumente im elektronischen Word- oder PDF-Format, die von Nutzerinnen und Nutzern vom Web-Portal heruntergeladen oder von den Applikationen des virtuellen Schalters erstellt werden können (z.B. bestimmte Formulare der kantonalen Steuerverwaltung).*

Auch statische Dokumente (hauptsächlich im PDF-Format) müssen verschiedene Kriterien erfüllen, damit sie für Menschen mit Beeinträchtigungen leichter zugänglich sind. Dies kann die Anpassung von Anwendungen erfordern, die solche Dokumente erstellen, oder macht in einigen Fällen eine «manuelle» Umformatierung nötig.

Die «manuelle» Formatierung oder Umformatierung von Dokumenten wird von den Mitarbeitenden der Verwaltungseinheiten vorgenommen, die für die Pflege der Website ihrer Einheit zuständig sind. Dieser Vorgang folgt einem eigenen Zeitplan und wird bei der Erstellung eines neuen Dokuments oder bei bereits veröffentlichten Dokumenten, die korrigiert werden müssen, nach und nach durchgeführt.

### d) Verwaltungsportale und pädagogische Portale im Unterrichtswesen

*Im Bildungswesen gibt es ein Leistungsangebot für eine breite Gruppe, namentlich für die Schülerinnen und Schüler, die Lehrpersonen sowie das Verwaltungspersonal.*

Moderne Betriebssysteme (Windows, Macintosh, Android usw.) bieten Unterstützungsfunktionen für das Lesen oder Tippen, z. B. mit Lupensystemen oder mit Lese- oder Diktiersystemen. In diesem Sinne verfügen die Tools für das Schulpersonal nicht über Funktionen, die eigens in den Anwendungen entwickelt wurden. Von Mitarbeitenden mit besonderen Bedürfnissen wird erwartet, dass sie wissen, wie sie die vorhandenen Funktionen der Systeme nutzen können.

Etwas anders sieht es bei den pädagogischen Portalen aus (z. B. [www.friportal.ch](http://www.friportal.ch) für das Lehrpersonal oder [www.frischool.ch](http://www.frischool.ch) für die Schülerinnen und Schüler), die eigens über erweiterte Unterstützungsfunktionen verfügen. Beispiele für solche erweiterten Unterstützungsfunktionen sind etwa spezielle Schriftarten zur Unterstützung legasthener Kinder beim automatischen Lesen des Dokuments, Simultanübersetzungstools für fremdsprachige Schülerinnen und Schüler, Tastaturbefehle zur Simulation der Mausbedienung, vereinfachte Seitenansichten, Vergrößerung oder Hervorhebung von Text, Farb- oder Kontraständerungen, integrierte Wörterbücher usw.

Die Microsoft Office 365-Suite, die 2020 für alle Schülerinnen und Schüler (ab Jahrgangsstufe 5H) und Lehrkräfte eingeführt wurde, verfügt übrigens eigens über Lese- und Schreibhilfen, Übersetzungstools und Hilfen für Legasthener/innen.

Die Einhaltung der Zugänglichkeitskriterien wird im Bildungswesen als wichtig und notwendig erachtet. Die zusätzlichen Funktionalitäten haben jedoch ihren Preis. Der Entscheid, ob zusätzliche Unterstützung in die Lernportale aufgenommen wird oder nicht, wird ausgehend

von einer Abwägung zwischen den Kosten für die Funktionalität und ihre Wartung einerseits und der Anzahl der Nutzniesserinnen und Nutzniesser der angebotenen Unterstützung andererseits getroffen.

#### e) Interne Programme

*Bei den internen Programmen handelt es sich um Arbeitssinstrumente, die den Mitarbeitenden der kantonalen Verwaltung zur Verfügung gestellt werden. Das Problem betrifft also eine viel kleinere Gruppe.*

Die Ergonomie und Zugänglichkeit der auf dem Markt erhältlichen IT-Anwendungen (Softwarepakete) hängt im Wesentlichen von ihrem Herausgeber ab. Die Leistungsverantwortlichen können zwar bei der Anschaffung von Softwarepaketen im Rahmen öffentlicher Ausschreibungen Kriterien für die Barrierefreiheit ins Pflichtenheft aufnehmen, was jedoch nicht viel bringt. Einerseits wird die Ergonomie des Softwarepakets durch den Herausgeber festgelegt, der es entwickelt hat, andererseits kann die Forderung nach der Erfüllung von Zugänglichkeitskriterien in einer öffentlichen Ausschreibung zum völligen Ausschluss aller Anbieter führen. Daher sollten solche Anforderungen mit Bedacht gestellt werden.

Für Anwendungen, die bereits in Betrieb sind, werden keine Massnahmen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ergriffen. Es gibt nämlich nur sehr wenig (wenn überhaupt) Spielraum für die Änderung der Ergonomie von (manchmal alten) Anwendungen, um ihre Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für Menschen mit Beeinträchtigungen zu verbessern. Diese Anwendungen müssen in den meisten Fällen am Ende ihres Lebenszyklus durch neue Anwendungen ersetzt (oder aufgegeben) werden. Die Ersetzung erfolgt durch eine Anschaffung, die gegebenenfalls Kriterien der Zugänglichkeit gemäss den im vorigen Absatz erläuterten Praktiken einbezieht.

#### 2. Ist die Barrierefreiheit der Programme und Websites des Kantons in der Strategie «Freiburg 4.0» enthalten? Welche Mittel werden dafür zur Verfügung gestellt?

Die Strategie «Freiburg 4.0» im Regierungsprogramm und im Legislaturfinanzplan 2017–2021 geht nicht explizit auf die Zugänglichkeit der Programme und Websites des Kantons ein. Ausführlich dargelegt und ergänzt wird die strategische Ausrichtung des Regierungsprogramms hingegen im Richtplan der Digitalisierung und der Informationssysteme<sup>1</sup>, der auch punkto Barrierefreiheit spezifischer ist. Dort werden die Ziele des Staatsrats in Bezug auf die Digitalisierung formuliert und die Leitlinien für die digitale Transformation und Entwicklung der Informationssysteme der kantonalen Verwaltung festgelegt.

<sup>1</sup> [https://www.fr.ch/sites/default/files/2018-10/richtplan\\_der\\_digitalisierung\\_und\\_der\\_informationssysteme.pdf](https://www.fr.ch/sites/default/files/2018-10/richtplan_der_digitalisierung_und_der_informationssysteme.pdf)

Wie der Richtplan zeigt, setzt sich der Staatsrat nicht nur bedingungslos für die digitale Transformation der Verwaltung im Interesse der Bevölkerung ein, sondern er hat auch besonderen Wert auf die Ergonomie und den einfachen Zugang zu den Online-Diensten der Verwaltung gelegt. Wie bereits weiter oben gesagt, ist das Portal [www.fr.ch](http://www.fr.ch) nach zwölf allgemeinen Themen organisiert, um jederzeit eine einfache Abfrage auf Tablets und Mobiltelefonen zu ermöglichen, und es wird ein besonderes Augenmerk auf die Gewährleistung der Zugänglichkeit der Website gelegt<sup>2</sup>. Der Zugang zu den Behördendiensten wird durch den virtuellen Schalter vereinfacht, und von ihm kann jederzeit und intuitiv auf die Daten der Verwaltung zugegriffen werden<sup>3</sup>.

Abgesehen von den finanziellen Mitteln, die für den Erwerb oder die Entwicklung neuer Softwareanwendungen oder digitaler Dienste bereitgestellt werden, gibt es keine besonderen Mittel, die für eine bessere Zugänglichkeit (für Menschen mit Beeinträchtigungen) zum Portal der Verwaltung und zum Dienstleistungsangebot im virtuellen Schalter zur Verfügung gestellt werden, da dies nicht notwendig ist. Wie bereits gesagt, ist der technische Aspekt der Zugänglichkeit nämlich Sache der Firmen, die mit der Implementierung der Softwarelösungen nach den Ansprüchen der Kunden punkto Zugänglichkeit beauftragt sind. Was die statischen Dateien betrifft, so werden diese von den Mitarbeitenden der Verwaltungseinheiten, die für die Pflege der Website ihrer jeweiligen Einheit zuständig sind, bearbeitet und geändert.

#### 3. Werden die vom Staat Freiburg angebotenen Dienstleistungen und die verwendeten Programme beispielsweise in Form eines Audits nach deren Zugänglichkeit für Menschen mit Beeinträchtigungen überprüft? Falls ja, wie hat sich die Zugänglichkeit der angebotenen Dienstleistungen und intern sowie extern verwendeten Anwendungen für sämtliche Menschen mit Beeinträchtigungen in den letzten Jahren entwickelt und welche Massnahmen wurden daraus abgeleitet?

Ja, diese Programme werden überprüft. Wie in den Antworten auf die beiden vorangegangenen Fragen erläutert, ist die Entwicklung der letzten Jahre Teil eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses.

#### 4. Welche Massnahmen ergreift der Staat Freiburg, um sowohl potenzielle Arbeitgeber für Menschen mit Beeinträchtigungen als auch für die von ihm für seine Einwohnerinnen und Einwohner angebotenen Dienstleistungen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen?

Wie in den Antworten auf die beiden vorangegangenen Fragen erläutert, werden Massnahmen in Bezug auf die Zugänglichkeit von Websites, Diensten und IT-Anwendungen je

<sup>2</sup> Richtplan, S. 11

<sup>3</sup> Richtplan, S. 12

nach den Merkmalen des betreffenden Objekts getroffen. Diese Massnahmen sind Teil eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses.

## 2. Umfrage bei den Gemeinden und den subventionierten Organisationen

### 2.1. Einleitung

Grossrat André Schneuwly und Grossrätin Mirjam Ballmer verlangten in ihrem Postulat eine Umfrage zur Bestandaufnahme der gegenwärtigen Situation der Barrierefreiheit bei den Websites und Apps der Gemeinden sowie von Organisationen, die vom Kanton subventioniert werden.

Um dieser Forderung nachzukommen, wurde bei den Gemeinden und den subventionierten Organisationen eine Online-Umfrage mit folgenden Fragen durchgeführt. Um einen möglichst grossen Kreis von betroffenen Entitäten, insbesondere von subventionierten Organisationen, zu erreichen, sind die Direktionen des Staatsrats und ihre Dienststellen gebeten worden, den Weblink zur Umfrage an alle von ihnen subventionierten Organisationen weiterzuleiten. Alle Gemeinden haben den Link ebenfalls erhalten.:

1. Name der Gemeinde oder Organisation
2. Verfügt die Gemeinde/Organisation über eine Website?
3. Ist der Inhalt der Website für alle, auch für Menschen mit Beeinträchtigungen, barrierefrei zugänglich?
4. Welche Massnahmen wurden zum Abbau der Barrieren getroffen, die die Nutzung der Website erschwerten oder unmöglich gemacht haben?
5. Gab es ein Feedback von Nutzerinnen und Nutzern in Bezug auf die Barrierefreiheit der Website?
6. Gab es hilfreiche Kommentare von Nutzerinnen und Nutzern zur Verbesserung der Barrierefreiheit der Website?
7. Welche Parameter könnten/sollten verbessert werden, um die Website barrierefreier zu gestalten?
8. Möglichkeit zu allgemeinen Kommentaren

### 2.2. Ergebnisse der Online-Umfrage

Umfrageergebnisse:

#### 2. Verfügt Ihre Gemeinde/Organisation über eine Website?

Ja	267	86,41%
Nein	15	4,85%
Keine Antwort	27	8,74%

#### 3. Ist der Inhalt Ihrer Website für alle, auch für Menschen mit Beeinträchtigungen, barrierefrei zugänglich?

Ja	117	43,82%
Teilweise	97	36,33%
Nein	53	19,85%
Keine Antwort	0	0,00%

#### 4. Welche Massnahmen haben Sie zum Abbau der Barrieren getroffen, die die Nutzung Ihrer Website erschwerten oder unmöglich gemacht haben?

Reduktion der Informationsmenge	109	50,93%
Wahl eines Designs, das verschiedenen Bedürfnissen Rechnung trägt (Illustrationen, Schriftgrösse, Verfügbarmachen von Audioinhalten als Videoinhalte, als Videoinhalte, Untertitelung der Videoinhalte usw.)	91	42,52%
Hervorheben der Hauptinformationen	156	72,90%
Verfassen der wichtigsten Informationen in vereinfachter Sprache	53	24,77%
Sonstiges	24	11,21%

Unter der Rubrik «Sonstiges», wurden verschiedene Massnahmen erwähnt, die sich folgendermassen zusammenfassen lassen:

Was die Gestaltung der Websites betrifft, haben mehrere Entitäten Bemühungen zur Vereinfachung der Struktur der Websites und der Erleichterung des Zugangs angegeben (klare Struktur der Menüs und Untermenüs, Dropdown-Menüs, Hervorhebung der neuesten Informationen, nur klare und wesentliche Inhalte, Hervorhebung von Titeln, beschreibender Text als Ergänzung zu Fotos, Schriftgrösse, Farbkontrast). Verschiedene Antworten verwiesen auch auf die Mehrsprachigkeit ihrer Website.

Es wurden auch technische Massnahmen getroffen (Bereitstellung einer Vorlesesoftware, Stabilität der URLs, Möglichkeit der Änderung der Anzeigeeigenschaften, Einrichtung einer speziellen Registerkarte [SeniorInfos], Responsive Website, Hinzufügung eines Moduls [Useway], das eine personalisierte Konsultation ermöglicht: Vorlesen des Textes, Änderung des Kontrasts, der Schriftgrösse, Legasthenie-freundlicher Modus).

Verschiedene Entitäten gaben an, dass ihre Website kürzlich umgestaltet wurde oder in naher Zukunft ersetzt werden soll. In diesem Zusammenhang ist interessant, dass ein Umfrageteilnehmer mit dem Hinweis auf seine mangelnden diesbezüglichen Kenntnisse bemerkt, dass die Bereitstellung einer Checkliste oder eines Leitfadens nützlich wäre. Ein anderer Teilnehmer gibt an, dass er für den Inhalt und die Pflege seiner Website Menschen mit Beeinträchtigungen bezieht.

### 5. Haben Sie Feedback von Nutzerinnen und Nutzern Ihrer Website erhalten?

Ja	86	40,19%
Nein	127	59,35%
Keine Antwort	1	0,47%

War dieses Feedback positiv?

Positiv	84	97,67%
Negativ	2	2,33%
Keine Antwort	0	0,00%

### 6. Haben Sie nützliches Feedback zur Verbesserung der Barrierefreiheit Ihrer Website erhalten?

Ja	14	16,28%
Nein	72	83,72%
Keine Antwort	0	0,00%

Was für Feedback?

Die hauptsächlichsten Punkte, die in den Antworten genannt wurden, betreffen die Ergonomie und Benutzungsfreundlichkeit der Homepage und der Formulare sowie die Hervorhebung der aktuellsten Informationen. Es wurden auch Anfragen bezüglich Zweckmässigkeit des Designs der Website für Smartphones und Tablets genannt.

### 7. Welche Parameter könnten/sollten verbessert werden, um Ihre Website barrierefreier zu gestalten?

Reduktion der Informationsmenge	67	25,09%
Design der Website ändern (Illustrationen, Schriftgrösse usw.)	99	37,08%
Hervorheben der Hauptinformationen	72	26,97%
Verfassen der wichtigsten Informationen in vereinfachter, leichter verständlicher Sprache	67	25,09%
Überarbeitung der Gesamtstruktur der Website	60	22,47%
Sonstiges	58	21,72%

Die Umfrageteilnehmenden nennen die folgenden Parameter, die in Bezug auf ihre Websites zu verbessern sind: Ergänzung von Bildern, Grafiken usw. mit Erklärungen in Textform, Audiotranskription der online gestellten Texte, Hinzufügung einer Lesesoftware, Hinzufügung von Optionen zur Änderung von Schriftgrösse oder Farbkontrasten, Übersetzung der Website in mehrere Sprachen, Videos, optimierter Aufbau der Website usw.

Weiter werden ganz allgemeine Verbesserungsmöglichkeiten vorgeschlagen (weiterer Ausbau der Website, punktuelle Verbesserungen der Lesbarkeit, barrierefreie Gestaltung für inklusive Sprache, Verwendung sprechender Links, einfacherer Zugang für Sehbehinderte, Benutzungsfreundlichkeit

usw.). In einer Reihe von Antworten wurde darauf hingewiesen, dass die betreffende Website kürzlich aktualisiert wurde/regelmässig aktualisiert wird und in ihrem derzeitigen Zustand zufriedenstellend ist.

### 8. Allgemeine Bemerkungen

Aus den allgemeinen Bemerkungen geht hervor, dass die Verantwortlichen der jeweiligen Websites in Bezug auf die Frage der barrierefreien Zugänglichkeit ihrer Website sensibilisiert sind. Die sich daraus ergebenden Anforderungen scheinen in den meisten Fällen berücksichtigt worden zu sein, in denen die Website vor kurzem aktualisiert wurde und in denen eine Aktualisierung geplant ist.

Die Verantwortlichen der Websites scheinen sich auch der Unzulänglichkeiten ihrer Websites bewusst zu sein. Es wurde mehrmals auf durch Budgetvorgaben bedingte Einschränkungen verwiesen. Schliesslich äusserten einige Verantwortliche den Wunsch nach einem Leitfaden über bewährte Praktiken im Bereich der Barrierefreiheit.

### 3. Stand der Gesetzgebung

Auf eidgenössischer Ebene schreibt die Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) in Artikel 8 Abs. 2 Folgendes vor: «Niemand darf diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Herkunft, der Rasse, des Geschlechts, des Alters, der Sprache, der sozialen Stellung, der Lebensform, der religiösen, weltanschaulichen oder politischen Überzeugung oder wegen einer körperlichen, geistigen oder psychischen Behinderung» und weiter in Artikel 8 Abs. 4: «Das Gesetz sieht Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen der Behinderten vor». Auf dieser Grundlage haben die eidgenössischen Räte am 13. Dezember 2002 das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG; SR 151.3) verabschiedet. Nach Artikel 5 Abs. 1 dieses Gesetzes müssen die Kantone Massnahmen ergreifen, um Benachteiligungen zu verhindern, zu verringern oder zu beseitigen. Nach Artikel 2 Abs. 4 liegt eine Benachteiligung bei der Inanspruchnahme einer Dienstleistung vor, wenn diese für Behinderte nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist. Artikel 4 des Gesetzes besagt übrigen auch, dass es weitergehenden Bestimmungen der Kantone zu Gunsten der Menschen mit Behinderungen nicht entgegensteht.

Auf kantonaler Ebene schreibt Artikel 9 Abs. 3 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 (KV; SGF 10.1) Folgendes vor: «Staat und Gemeinden sehen Massnahmen vor zur Beseitigung von Benachteiligungen der Behinderten und zur Förderung ihrer Unabhängigkeit sowie ihrer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Integration». In Anwendung dieser Bestimmung und der Bundesgesetzgebung hat der Grosse Rat am 12. Oktober 2017 das Gesetz über Menschen mit Behinderungen (BehG; SGF) verabschiedet.



Nach Artikel 4 Abs. 3 Bst. g BehG ergreift der Staat Massnahmen, die darauf abzielen, den Zugang zur Information zu erleichtern und Kommunikationsmittel, die den spezifischen Bedürfnissen und Fähigkeiten von Menschen mit Behinderungen angepasst sind, zu fördern. Artikel 11 BehG befasst sich speziell mit Kommunikation und Information und schreibt Folgendes vor: «Der Staat fördert die Entwicklung und den Gebrauch von Kommunikations- und Informationsmitteln, die den Kompetenzen und Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen entsprechen» (Abs. 1). «Der Staatsrat bezeichnet Stellen, die beauftragt sind, für Menschen mit Behinderungen einen Zugang zu personalisierten Informationen sicherzustellen» (Abs. 2). «Er kann finanzielle Hilfen gewähren, um spezifische Projekte zu unterstützen» (Abs. 3).

Zur Umsetzung des BehG hat der Staatsrat seine Politik für Menschen mit Behinderungen mit am 13. Juni 2017 genehmigten entsprechenden Leitlinien sowie einen Massnahmenplan 2018–2022 verabschiedet.

## **4. Aktuelle und geplante kantonale Massnahmen**

### **4.1. Aktuelle kantonale Massnahmen**

Der Staatsrat stellte fest, dass 2017 keinerlei konkrete Massnahmen im Bereich der Kommunikation und Information für Menschen mit Behinderungen angeboten wurden, und er hat die Herausforderungen der kantonalen Politik in diesem Bereich demzufolge wie folgt definiert: «die Benützung behindertengerechter Kommunikationsmittel [...] fördern und Menschen mit Behinderungen den Zugang zur Information in den fünf [...] Handlungsfeldern (Betreuung; Bildung und persönliche Entwicklung; Arbeit; Mobilität, Wohnen und Infrastrukturen; Vereins- und Gemeinschaftsleben) zu ermöglichen» (Politik für Menschen mit Behinderungen, Leitlinien, S. 33).

Gemäss BehiG und Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006 (Behindertenrechtskonvention; BRK), ist der Zugang zu Informationen ein Schlüsselement, um den Menschen mit Behinderungen ein Maximum an Autonomie im Alltag, die Teilhabe an der Gesellschaft und den Zugang zum gesamten Angebot an den benötigten Betreuungsleistungen zu ermöglichen. Auch der Staat muss den Einsatz von Kommunikationsmitteln fördern, die den Kompetenzen und Bedürfnissen der Menschen mit Behinderungen entsprechen und ihnen den Zugang zur Information garantieren.

Dementsprechend wurden im Massnahmenplan 2018–2022 (s. S. 30 f.) Interventions- und Organisationsmassnahmen im Bereich Kommunikation und Information vorgesehen. Es handelt sich dabei insbesondere um eine finanzielle Beteiligung an spezifischen Projekten, um Anreize für Private

und Behörden zu schaffen, Kommunikationsmittel zu entwickeln, die den spezifischen Bedürfnissen und Kompetenzen von Menschen mit Behinderungen angepasst sind, sowie um Übersetzungsaufträge offizieller Dokumente in eine für Menschen mit Behinderungen angepasste Sprache. Diese verschiedenen Aufträge sollen gewährleisten, dass die Leistungen den Kompetenzen und Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen entsprechen.

#### **a) Finanzielle Beteiligung an spezifischen Projekten (Interventionsmassnahme D6/A1/M1)**

Der Staat sieht finanzielle Mittel vor, um Projekte und Initiativen von Behörden und Privaten zu unterstützen, die darauf abzielen, Kommunikations- und Informationsmittel einzusetzen, welche Menschen mit Behinderungen entsprechen. Die finanziellen Mittel werden mittels eines jährlichen Wettbewerbs zugesprochen. Allerdings werden die eingesetzten Mittel keinesfalls die Gesamtkosten von Projekten decken, sondern sind als Anstossfinanzierung gedacht, welche es erlaubt, andere öffentliche oder private Geldgeber ins Boot zu holen, um die Projekte zu realisieren.

Der erste, mit 80 000 Franken dotierte Aufruf zum Einreichen von Projekten wurde im Juni 2021 lanciert, mit einer Eingabefrist bis 30. September 2021. Informationen dazu finden sich auf der Website der GSD (<https://www.fr.ch/de/gsd/news/finanzielle-unterstuetzung-fuer-projekte-welche-die-inklusion-von-menschen-mit-behinderungen-foerdern>).

#### **b) Erteilen eines Übersetzungsauftrages offizieller Dokumente in eine für Menschen mit Behinderungen angepasste Sprache (Interventionsmassnahme D6/AO1/MO2)**

Ein erster Schritt im Hinblick auf einen besseren Zugang zu den Informationen besteht für den Staat darin, den Menschen mit Behinderungen gewisse Dokumente im Zusammenhang mit der neuen Politik für Menschen mit Behinderungen zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zweck werden Aufträge zur Übersetzung dieser Dokumente in einfache Sprache (via das Übersetzungsbüro von Pro Infirmis) und in Gebärdensprache erteilt. Für den nächsten Massnahmenplan sollte es durch diese ersten Erfahrungen möglich sein, die Frage der Übersetzung von offiziellen Texten in einfache Sprache und Gebärdensprache breiter zu behandeln.

2020 und 2021 finanzierte der Sozialfonds Übersetzungsaufträge in einfacher Sprache (2020: 4876.40 CHF; 2021: 5995 CHF), die es unter anderem ermöglicht haben, Vorbereitungsarbeiten für die Übersetzung des Gesetzes über Menschen mit Behinderungen durchzuführen.

## 4.2. Geplante kantonale Massnahmen

Der Staatsrat will sich auch in den kommenden Jahren dafür einsetzen, den Zugang zu Informationen für Menschen mit Beeinträchtigungen zu erleichtern

Insbesondere wird er bezüglich des Internetangebots des Staates wie bereits oben unter Punkt 1 ausgeführt, die Bemühungen zur stetigen Verbesserung gemäss Artikel 21 Abs. 2 InfoRL fortsetzen. In diesem Zusammenhang wird Ende 2021/Anfang 2022 ein Audit zur Barrierefreiheit durchgeführt. Je nach den Ergebnissen dieses Audits werden dann Verbesserungsmassnahmen ergriffen. Die Massnahmen werden nach Kriterien wie einfache Durchführung, Zuweisung von (personellen und finanziellen) Ressourcen und Relevanz in Anbetracht des raschen technischen Fortschritts im digitalen Bereich bewertet und geplant.

Der Staatsrat hat auch Kenntnis genommen vom Stand der Barrierefreiheit der Websites der Gemeinden und der subventionierten Organisationen. In diesem Bereich hat er insbesondere aufgrund der Gemeindeautonomie keine direkten Handlungsmöglichkeiten. Er wird jedoch sein allgemeines Engagement für Menschen mit Beeinträchtigungen fortsetzen und die Interventionsachse «Information und Kommunikation» in seinem nächsten Massnahmenplan 2023–2027 verstärken, um die verschiedenen betroffenen Entitäten, insbesondere die Gemeinden und die subventionierten Organisationen, in ihren Bemühungen zu unterstützen, ihre Websites für alle Bevölkerungsgruppen leicht zugänglich zu machen. Der in Zusammenhang mit dem Postulat von Grossrat André Schneuwly und Grossrätin Mirjam Ballmer durchgeführten Umfrage ist nämlich zu entnehmen, dass die betroffenen Stellen für die Frage der barrierefreien Zugänglichkeit ihrer Websites sensibilisiert und bestrebt sind, entsprechende Dienstleistungen anzubieten. In diesem Zusammenhang kann davon ausgegangen werden, dass die vom Staat ergriffenen oder vorgeschlagenen Massnahmen die erwarteten Ergebnisse zeitigen werden.

## 5. Fazit

Die barrierefreie Zugänglichkeit von Websites und Applikationen ist ein Thema, dessen Bedeutung der Staatsrat bereits erkannt hat. Der Zugang zu Informationen ist unerlässlich, um Menschen mit Beeinträchtigungen und älteren Menschen ein Höchstmass an Autonomie im täglichen Leben zuzusichern, ihnen die Teilhabe an der Gesellschaft zu ermöglichen und ihnen Zugang zu allen benötigten Unterstützungsleistungen zu verschaffen.

Der Staatsrat will sein Engagement für einen möglichst einfachen Zugang zu Informationen für alle Bevölkerungsgruppen im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten und Zuständigkeiten fortsetzen, unabhängig davon, ob diese Informationen auf der Website des Staates oder auf den Websites anderer Entitäten veröffentlicht werden.

Wir bitten Sie, vom vorliegenden Bericht Kenntnis zu nehmen.

---