Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss
—
Anfrage Dafflon Hubert 2017-CE-80
Parkierungspolitik, Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr: Welche Strategien verfolgen die mittleren und grossen Verkehrserzeuger des Staats Freiburg?

I. Anfrage

Der Staat muss im Bereich der Verkehrspolitik für Angestellte, Kunden und Besucher mit gutem Beispiel vorangehen. Öffentliche Gebäude und Anlagen müssen durch Infrastrukturen des Langsamverkehrs und den öffentlichen Verkehr erschlossen sein. Weil das Strassennetz regelmässig seine Kapazitätsgrenzen erreicht, muss alles getan werden, damit Personen, die sich zu öffentlichen Gebäuden und Anlagen begeben, alternative Verkehrsmittel anstelle des motorisierten Individualverkehrs benutzen.

1. Verfügt der Staat Freiburg über ein Inventar und einen Gesamtüberblick der Strategien im Bereich der Verkehrspolitik, welche die mittleren und grossen Verkehrserzeuger des Staats Freiburg verfolgen?
2. Falls nicht, hat der Staat Freiburg vor, ein solches Inventar als Grundlage für eine Verkehrspolitik der Anreize zu erstellen?
3. Sind alle Parkplätze für die Angestellten und Besucher der grossen Verkehrserzeuger (Spitäler, Schulen Museen, Kantonsverwaltung usw.) gebührenpflichtig?
4. Gibt es Mobilitätspläne, um Fahrzeuggemeinschaften unter den Angestellten zu fördern?
5. Verfolgen die grossen Dienste des Staats eine proaktive und beispielhafte Verkehrspolitik zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs?
6. Wird die Telearbeit als Massnahme, mit der die Umweltbelastung durch den Verkehr verringert werden kann, unterstützt?

3. April 2017

II. Antwort des Staatsrats

Ziele und Instrumente der kantonalen Verkehrspolitik

Wie Grossrat Dafflon ist auch der Staatsrat der Meinung, dass der Staat in der Verkehrspolitik vorbildlich handeln muss, indem er dafür sorgt, dass die Staatsangestellten und auch die Nutzerinnen und Nutzer von staatlichen Leistungen möglichst oft den öffentlichen oder den Langsamverkehr nutzen.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzt der Staatsrat vor allem auf das Instrument der Mobilitätspläne. Zur Erinnerung: Die Mobilitätspläne von privaten Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen sollen im Sinne der nachhaltigen Entwicklung die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr – konkret den öffentlichen und den Langsamverkehr – für die Pendler- und Berufsfahrten ihrer Angestellten fördern.

Die Förderung der Mobilitätspläne beim Staat ist eines der sieben Modellprojekte der Strategie Nachhaltige Entwicklung des Kantons, die der Grosse Rat 2011 angenommen und für die er einen Verpflichtungskredit von 7,7 Millionen Franken gesprochen hat. Mit diesem Modellprojekt soll die Ausarbeitung von Mobilitätsplänen in den laufenden Betrieb des Staats integriert werden.

Ganz allgemein hat sich der Staatsrat im Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2017–2021 verpflichtet, eine multimodale und nachhaltige Mobilität zu fördern, um insbesondere zu vermeiden, dass die Infrastrukturen wegen des erwarteten Bevölkerungswachstums an ihre Kapazitätsgrenzen gelangen. Hierfür legt er den Schwerpunkt auf die Stärkung des öffentlichen Verkehrsnetzes und die Entwicklung des Langsamverkehrs.

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrsnetzes erfolgt hauptsächlich über den Ausbau und die Verdichtung der 2010 eingeführten RER Fribourg | Freiburg, die Erhöhung der Frequenzen und den Ausbau der Bahnhöfe. Parallel dazu setzt sich der Staat für die Entwicklung des regionalen Busangebots ein und finanziert das städtische Busangebot mit.

Für die Entwicklung des Langsamverkehrs ist gegenwärtig eine tiefgreifende Revision der kantonalen Velonetzplanung im Gang (neuer Name: «Sachplan Velo»). Der Sachplan Velo definiert den Rahmen für die Verwirklichung eines sicheren und ununterbrochenen kantonalen Alltagsvelo- und Radwanderwegnetzes, das ein zentrales Element für die Entwicklung des Langsamverkehrs im Kanton bilden wird.

Rechtsgrundlagen

Gemäss dem Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG) verabschiedet der Grosse Rat die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik (Art. 3 Abs. 1 Bst. a VG). Artikel 2 VG legt namentlich folgende Ziele fest:

a) durch die Bereitstellung eines entsprechenden Leistungsangebots, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel fördern;
b) die Entscheidungen im Bereich des Verkehrs mit den Zielen der Raumplanung und des Umweltschutzes koordinieren;
c) die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abstimmen.

In diesem Sinne zielt das Dekret vom 2. Februar 2016 über die Grundsätze und Ziele der Raumplanung darauf ab, die Strategien für Siedlung und Mobilität aufeinander abzustimmen (Art. 3 Abs. 11 des Dekrets) und den Anteil des öffentlichen und des Langsamverkehrs namentlich auf dem kantonalen Netz, im Kantonszentrum und in den Regionalzentren zu erhöhen (Art. 3 Abs. 10).

Um die Ziele der kantonalen Verkehrspolitik zu erreichen und zu koordinieren, verlangt Artikel 9 Abs. 1 VG, dass im Hinblick auf die Koordination des Verkehrs im Kanton ein kantonaler Verkehrsplan (KVP) ausgearbeitet wird, der für Kantons- und Gemeindebehörden verbindlich ist. Der KVP unterstreicht namentlich die Notwendigkeit, den öffentlichen und den Langsamverkehr

für den Pendlerverkehr sowie die Erarbeitung von betrieblichen Mobilitätsplänen zu fördern (Beschlüsse B 2.9.1 und B 2.9.2).

Der KVP wird zurzeit totalrevidiert. In seiner Antwort auf die Motion Collomb «Ein neues Mobilitätsgesetz» (2017-GC-50) erinnerte der Staatsrat daran, dass er nicht nur das VG, sondern auch das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG) revidieren wolle. Diese beiden Erlasse sollen durch ein neues Mobilitätsgesetz ersetzt werden. Dadurch wird es möglich sein, diesen Bereich gesamtheitlich anzugehen und die Herausforderungen – namentlich betreffend Unterhalt und Entwicklung der Infrastrukturen angesichts der erwarteten Zunahme der kantonalen Bevölkerung – bestmöglich zu bewältigen.

Nach diesen allgemeinen Erwägungen kommt der Staatsrat zu den konkreten Fragen.

Antworten auf die Fragen

1. *Verfügt der Staat Freiburg über ein Inventar und einen Gesamtüberblick der Strategien im Bereich der Verkehrspolitik, welche die mittleren und grossen Verkehrserzeuger des Staats Freiburg verfolgen?*
2. *Falls nicht, hat der Staat Freiburg vor, ein solches Inventar als Grundlage für eine Verkehrspolitik der Anreize zu erstellen?*

Im Rahmen seiner Politik zur Förderung der Mobilitätspläne hat der Staatsrat ein Verfahren für die Planung und Priorisierung der Standorte des Staats lanciert, für die ein Mobilitätsplan erstellt werden soll. Aus Sicht des Staatsrats kommt dieses Verfahren dem von Grossrat Dafflon verlangten Inventar und Gesamtüberblick gleich. Im Übrigen kann er wie folgt auf die ersten beiden Fragen antworten:

I. Mobilitätsmanagement beim Staat

Einleitend kann festgehalten werden, dass das Instrument der Mobilitätspläne im Rahmen einer Pilotphase gemäss der Strategie Nachhaltige Entwicklung des Staats eingeführt worden ist. In der Folge wird es darum gehen, das Instrument in den laufenden Betrieb der Dienststellen zu integrieren.

Gegenwärtig ermuntert der Staat seine Dienststellen, einen Mobilitätsplan auszuarbeiten. Die Dienststellen sind jedoch nicht dazu verpflichtet. Die Ausarbeitung und Umsetzung der Mobilitätspläne erfolgen dezentral in den Dienststellen, wobei diese dabei durch die Ad-hoc-Arbeitsgruppe Mobilitätspläne (mehr dazu unter Punkt II) und die Direktionen unterstützt werden. Der Staatsrat wird Anreize für die Umsetzung der Mobilitätspläne schaffen, nachdem die Planung und Priorisierung der Standorte abgeschlossen ist (siehe Punkt IV).

II. Arbeitsgruppe Mobilitätspläne

Unter anderem infolge verschiedener parlamentarischer Vorstösse hat der Staatsrat den allgemeinen Rahmen für die Mobilitätspläne des Staats definiert und Monitoring-Instrumente geschaffen. So setzte er im Juni 2015 die Arbeitsgruppe Mobilitätspläne ein, deren Vorsitz die Generalsekretärin oder der Generalsekretär der RUBD innehat und in der die Finanzverwaltung (FinV), das Amt für Personal und Organisation (POA), das Hochbauamt (HBA), das Amt für Mobilität (MobA) und die Nachhaltige Entwicklung vertreten sind.

Die Arbeitsgruppe hat die Aufgabe, die Verwaltungseinheiten bei der Ausarbeitung ihrer Mobilitätspläne zu beraten, die Mobilitätspläne zuhanden des Staatsrats zu begutachten, unter Berücksichtigung der Eigenschaften der verschiedenen Standorte und der geplanten Umzüge eine Planung für die Verwirklichung der Mobilitätspläne des Staats zu erstellen sowie die Koordination der Mobilitätspläne auf Ebene des Staats sicherzustellen.

III. Richtlinie über das Mobilitätsmanagement beim Staat und Massnahmenkatalog

Als Erstes hat die Arbeitsgruppe einen Entwurf für eine Ad-hoc-Richtlinie ausgearbeitet, die im Juni 2016 vom Staatsrat angenommen wurde. Die Richtlinie definiert die allgemeinen Ziele der Mobilitätspläne und legt detailliert ihren Mindestinhalt fest: Perimeter des Standorts, Aufzählung der betroffenen Verwaltungseinheiten, Projektorganisation, Bestandesaufnahme, konkrete Ziele, Massnahmen, Zuteilung der Autoparkplätze zwischen und innerhalb der Verwaltungseinheiten usw.

Der Richtlinie wurde ein Katalog mit 16 Massnahmen beigelegt, die vom Staatsrat validiert wurden und von den Verwaltungseinheiten in ihren Mobilitätsplan aufgenommen werden können. Zu den Massnahmen gehören insbesondere die vorrangige Zuteilung der Parkplätze für Fahrgemeinschaften, die Bereitstellung eines Zugangs zu einer Fahrzeuggemeinschaft (Mobility Car-Sharing), die Bereitstellung von E-Bikes, die Bereitstellung von Dienstfahrzeugen für die beruflichen Fahrten oder die Förderung der Telearbeit.

IV. Planung der Mobilitätspläne

Die Planung legt die Prioritätenordnung für die Erstellung der Mobilitätspläne fest. Dabei werden verschiedene Kriterien wie die Zahl der Angestellten, die Urbanisierung des Standorts oder die verkehrstechnischen Herausforderungen, aber auch die sich bietenden Gelegenheiten wie zum Beispiel ein geplanter Umzug oder eine bevorstehende Reorganisation berücksichtigt.

Die Standorte können mehrere Gebäude umfassen und verschiedene Dienststellen betreffen, die geografisch nahe beieinanderliegen oder funktional eng miteinander verknüpft sind. Für die prioritären Standorte dürften die Mobilitätspläne während der gegenwärtigen Legislaturperiode ausgearbeitet werden.

Die Arbeitsgruppe Mobilitätspläne hat die Grundlage für diese Planung entwickelt. Es ist vorgesehen, einen externen Auftrag zu vergeben, um die Planung abzuschliessen und sie dem Staatsrat vorstellen zu können. Wenn es soweit ist, wird eine Kommunikationsarbeit bei den Verwaltungseinheiten in den prioritären Standorten anstehen.

V. Mobilitätsplan für das Burgquartier

Nachdem er den Rahmen und die Modalitäten für die Mobilitätspläne definiert hatte, leistete der Staatsrat dem Auftrag 2013-GC-122 Folge, der im Mai 2014 vom Grossen Rat erheblich erklärt worden war und die Ausarbeitung innerhalb von zwei Jahren eines Mobilitätsplans des Staats für das Burgquartier verlangte.

Bei dieser Gelegenheit wurde mit der Unterstützung eines externen Büros eine bedeutende konzeptuelle und analytische Arbeit geleistet. Diese Arbeit wurde von einer Ad-hoc-Arbeitsgruppe beaufsichtigt, die der Staatsrat im Juni 2016 mit Vertreterinnen und Vertretern der betroffenen Direktionen und der Staatskanzlei gebildet hatte.

Der Mobilitätsplan für das Burgquartier betrifft 13 Gebäude, 26 Ämter und rund 540 Staatsangestellte. Laut Studienbericht nutzen die Angestellten das private Auto für 30 % der Fahrten. Mit der Umsetzung aller Massnahmen des Katalogs sollte der Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 30 % auf 25 % und mit zusätzlichen Massnahmen auf 20 % gesenkt werden können.

Heute schon beträgt der Anteil des öffentlichen Verkehrs dank der guten Erschliessung 31 %. Der Langsamverkehr kommt auf 21 %. Bei der Velonutzung wurde ein deutliches Verbesserungspotenzial ausgemacht. Dem kann noch angefügt werden, dass insgesamt 118 Parkplätze für die 540 Staatsangestellten zur Verfügung stehen. Dazu kommen 67 Plätze für die Dienstfahrzeuge.

Der Staatsrat hat den Mobilitätsplan für das Burgquartier am 27. Juni 2017 für die Übermittlung an den Grossen Rat freigegeben. Dabei beschloss er auch, zwei neue Massnahmen in den Katalog aufzunehmen (Förderung von Fahrgemeinschaften und Kommunikation) und zwei weitere Massnahmen zu prüfen (Einrichtung eines Mobilitätsfonds sowie Schaffung von finanziellen Anreizen für die Nutzung des öffentlichen und des Langsamverkehrs für alle Staatsangestellten; vgl. Punkt VI).

Um die Umsetzung des Mobilitätsplans des Burgquartiers sicherzustellen, hat die RUBD den betroffenen Dienststellen ein Modell des Leitfadens für die Mitarbeitenden, den die Dienststellen an ihre Bedürfnisse anpassen sollen, übermittelt. Die Dienststellen werden demnächst zudem ein einfach zu benutzendes Kontrollinstrument erhalten. Die Arbeit für die Ausarbeitung und Umsetzung dieses Mobilitätsplans wird als Grundlage für die künftigen Mobilitätspläne dienen, wenn es darum gehen wird, die Mobilitätspläne in den laufenden Betrieb der staatlichen Dienststellen zu integrieren, so wie es die Strategie Nachhaltige Entwicklung vorsieht.

VI. In Prüfung befindliche Anreizmassnahmen

Die beiden neuen Anreizmassnahmen (siehe Punkt V) werden derzeit von der RUBD geprüft. Sie bedingen eine Änderung des Beschlusses vom 12. Juli 1991 über die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen für Personenwagen gemäss Staatsratsbeschluss vom 27. Juni 2017, der vorsieht, dass für das gesamte Staatspersonal eine Harmonisierung der Parkgebühren und eine teilweise Umwidmung dieser Einnahmen für Anreizmassnahmen in Betracht gezogen werden müssen.

In diesem Rahmen müssen die Regeln für die Zuteilung der Parkplätze an die aktuellen Bedürfnisse angepasst und die Erhebung der Gebühren auf die Hauptorte der Bezirke ausgedehnt werden. Heute sind nämlich einzig die gedeckten und ungedeckten Parkplätze im Raum Grossfreiburg sowie die gedeckten Parkplätze in Bulle und Tafers gebührenpflichtig für die Staatsangestellten. Diese neuen Massnahmen sowie die Verwendung der zusätzlichen Einnahmen, die damit einhergehen, müssen mit dem Personal und seinen Vertretern diskutiert werden.

Gegenwärtig enthält die Gesetzgebung über das Staatspersonal kaum Anreize für den öffentlichen und den Langsamverkehr. Eine Ausnahme bildet ein indirekter Anreiz für den Kauf eines ÖV-Abonnements in den Bestimmungen betreffend Erstattung der Transportkosten und den Bestimmungen, welche die Nutzung des Privatfahrzeugs für Dienstfahrten zur Ausnahme erklären.

VII. Die grossen Verkehrserzeuger

Mit den «mittleren und grossen Verkehrserzeugern des Staats Freiburg» im Sinne der Anfrage sind wohl die Standorte des öffentlichen Dienstes gemeint, in denen zahlreiche Angestellte arbeiten und/oder die eine zahlreiche Kundschaft haben und somit einen bedeutenden Verkehr erzeugen. Grossrat Dafflon nennt als Beispiel die Spitäler, Schulen, Museen und Standorte der Kantonsverwaltung. Das heisst, die grossen Verkehrserzeuger können staatliche Dienststellen oder selbstständige Anstalten mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit sein.

Der Staatsrat ermuntert die öffentlichen Anstalten, sich wie die Dienststellen für eine nachhaltige Mobilität einzusetzen. In der Strategie Nachhaltige Entwicklung verlangt der Staatsrat von den Anstalten des Staats mit eigener Rechtspersönlichkeit, «dass sie sich an den Massnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Kantons beteiligen, namentlich dort, wo die interne Verwaltung des Staats in den Bereichen Beschaffungswesen, Büromaterial, Informatik, Abfall oder Mobilität oder die untergeordneten Verwaltungseinheiten betroffen ist.» Dies gilt auch für die Anstalten ohne eigene Rechtspersönlichkeit[1].

Im Übrigen wenden die öffentlichen Anstalten, die der Gesetzgebung über das Staatspersonal[2] unterstehen, im Prinzip die bereits erwähnten Bestimmungen über die Mobilität des Reglements vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal an, die da lauten: keine Vergütung der Benützung des Privatfahrzeugs zu dienstlichen Zwecken ohne Bewilligung der Dienstchefin oder des Dienstchefs (ohne Bewilligung wird nur der Gegenwert der Fahrkosten der öffentlichen Verkehrsmittel vergütet; Art. 122 und 123 StPR) sowie Vergütung des vollen Fahrpreises für Dienstreisen mit dem öffentlichen Verkehr bis die Kosten des Halbtax-Abonnements gedeckt sind (Art. 125 StPR).

3. Sind alle Parkplätze für die Angestellten und Besucher der grossen Verkehrserzeuger (Spitäler, Schulen Museen, Kantonsverwaltung usw.) gebührenpflichtig?

I. Verwaltung

Wie bereits erwähnt, sind sämtliche Parkplätze im Raum Grossfreiburg und alle gedeckten Parkplätze in Bulle und Tafers für die Staatsangestellten gebührenpflichtig. Die übrigen Parkplätze, die den Staatsangestellten zur Verfügung gestellt werden, sind gratis.

Der Beschluss vom 12. Juli 1991 über die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen für Personenwagen «regelt die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen für die Mitarbeiter des Staates, die Studenten der öffentlichen kantonalen Anstalten oder Dritte» (Art. 1 Abs. 1).

---

[1] Mehr dazu im Bericht, den Professor Jean-Baptiste Zufferey im April 2011 im Auftrag der ILFD zum Thema Vertretung des Staats in seinen Unternehmen verfasst hat. Folgende Anstalten haben eine eigene Rechtspersönlichkeit: Kantonale Gebäudeversicherung (KGV), Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt (ASS), Universität, Lehrmittelverwaltung (KLV), Freiburger Strafanstalt (FRSA), Landwirtschaftliches Institut des Kantons Freiburg (LIG), Nutztierversicherungsanstalt (Sanima), freiburger spital (HFR), Freiburger Netzwerk für psychische Gesundheit (FNPG), Kantonale Sozialversicherungsanstalt (KSVA), Pensionskasse des Staatspersonals (PKSPF), Fachhochschule Westschweiz//Freiburg (HES-SO//FR) und Pädagogische Hochschule (PH).
Und folgende Anstalten haben keine eigene Rechtspersönlichkeit: kantonale Kollegien und Fachmittelschule, Interkantonales Gymnasium der Region Broye, Staatsarchiv, Kantons- und Universitätsbibliothek, Konservatorium, Archäologisches Museum, Museum für Kunst und Geschichte und Naturhistorisches Museum.

[2] Art. 2 Abs. 1 Bst. a–l des Reglements vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR): Universität, KLV, FRSA, LIG, Sanima, HFR, FNPG, KSVA, PKSPF, HES-SO//FR und PH.

Die staatlichen Parkplätze werden von jeder Direktion zugeteilt und vom Hochbauamt (HBA) verwaltet. Die Zuteilung und Verwaltung von staatseigenen Parkplätzen für Besucher und Dritte ist Sache des HBA (Art. 1 Abs. 2 des Beschlusses).

Die Zuteilung erfolgt gemäss den Kriterien nach Artikel 4 Abs. 1 und 2: Niemand hat Anspruch auf einen Parkplatz. Die Parkplätze werden zuerst an Magistraten zugeteilt, dann an Mitarbeiter, die ihr Fahrzeug regelmässig aus dienstlichen Gründen benützen, dann an behinderte Mitarbeitende, die auf ihr Privatfahrzeug angewiesen sind, usw.

II. Anstalten

Laut Artikel 1 Abs. 3 des Beschlusses regeln die Anstalten des Staates die Zuteilung und die Verwaltung von Parkplätzen im Sinne dieses Beschlusses. Die betroffenen Anstalten sind in Artikel 2 StPR[3] aufgeführt. Dazu gehören ferner «die weiteren Ausbildungsanstalten, die vom Staat abhängen» (Art. 1 Abs. 4 des Beschlusses). Dies bedeutet, dass die Anstalten eigene Parkplatz-Reglemente erlassen und dabei auch in gewissen Punkten vom Beschluss abweichen können, um ihre spezifischen Bedürfnisse zu befriedigen.

Die Universität beispielsweise verfügt über 420 Parkplätze, die gemäss Ad-hoc-Reglement gebührenpflichtig sind und in erster Linie an die Mitarbeitenden zugeteilt werden, wobei namentlich deren Wohnort berücksichtigt wird. Für die Besucher gibt es Parkplätze mit Parkuhren an den Standorten Miséricorde und Pérolles.

Der HFR seinerseits zählt insgesamt 1300 Parkplätze, 1000 davon beim Standort Freiburg. Das Parkplatz-Reglement des HFR wurde am 1. Mai 2017 revidiert. Seitdem sind alle Parkplätze für die Angestellten gebührenpflichtig. Zudem wurden die Tarife erhöht. Bei den wichtigsten Standorten des HFR sind auch die Besucherparkplätze gebührenpflichtig. Der HFR hat Schritte unternommen, um einen Mobilitätsplan umzusetzen, der den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen und den Langsamverkehr fördert.

4. Gibt es Mobilitätspläne, um Fahrzeuggemeinschaften unter den Angestellten zu fördern?

Drei Massnahmen des vom Staatsrat beschlossenen Massnahmenkatalogs (siehe Punkt III) betreffen Fahrgemeinschaften: Markierung von Parkplätzen, die für Fahrgemeinschaften reserviert sind; vorrangige Zuteilung der Parkplätze für Angestellte, die in einer Fahrgemeinschaft mitmachen; sowie aktive Kommunikation zugunsten von Fahrgemeinschaften.

Der Staatsrat hat am 25. August 2015 zudem einen Auftrag zur Annahme empfohlen, der die Schaffung von Parkplätzen für Fahrgemeinschaften in der Nähe der Autobahn forderte. Die Studien sind im Gang. Und schliesslich wird die Förderung von Fahrgemeinschaften zu den Zielen gehören, die bei der Ausarbeitung des Entwurfs für das neue Mobilitätsgesetz verfolgt werden.

5. Verfolgen die grossen Dienste des Staats eine proaktive und beispielhafte Verkehrspolitik zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs?

Während der Pilotphase wurden Mobilitätspläne für den Standort EVA in Givisiez, das Amt für den Arbeitsmarkt (AMA) in Freiburg, das Kollegium des Südens in Bulle, die Kantonale Sozialversi-

---

[3] Art. 2 Abs. 1 Bst. a–l des Reglements vom 17. Dezember 2002 über das Staatspersonal (StPR): Universität, KLV, FRSA, LIG, Sanima, HFR, FNPG, KSVA, PKSPF, HES-SO//FR und PH.

cherungsanstalt (KSVA) in Givisiez und vor allem das Burgquartier in Freiburg (26 Dienststellen) ausgearbeitet.

Gegenwärtig laufen Arbeiten für die Ausarbeitung von Mobilitätsplänen für die Kantons- und Universitätsbibliothek (KUB) in Freiburg und für das Amt für Informatik und Telekommunikation (ITA) in Givisiez.

Nach dem Abschluss der Planung und Priorisierung der Standorte für die Verwirklichung der Mobilitätspläne wird, wie bereits erwähnt, die zweite Phase, die der Staatsrat vorgesehen hat, eingeläutet werden können. Diese besteht in Übereinstimmung mit der Strategie Nachhaltige Entwicklung in der allgemeinen Ausweitung dieses Instruments auf Ebene des Staats.

Darüber hinaus sollte der Staat mit den neuen Anreizmassnahmen, die in Prüfung sind, die Benützung des öffentlichen und des Langsamverkehrs auf effizientere Weise fördern können.

6. *Wird die Telearbeit als Massnahme, mit der die Umweltbelastung durch den Verkehr verringert werden kann, unterstützt?*

Der Staatsrat unterstützt aktiv die Telearbeit. So hat er am 31. Januar 2017 eine neue Verordnung über die Telearbeit des Staatspersonals beschlossen, die am 1. Juli 2017 in Kraft trat. Diese Verordnung bezweckt, die Telearbeit in den staatlichen Dienststellen zu fördern, soweit gewisse Voraussetzungen erfüllt sind (Stelle und Aufgabe des Angestellten müssen dafür geeignet sein). Die Verordnung blieb nicht ohne Wirkung, nahm doch die Telearbeit beim Staat seit ihrem Inkrafttreten zu.

Der Staatsrat will auf diese Weise seine Position als attraktiver Arbeitgeber stärken und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern. Die Telearbeit, die im Massnahmenkatalog für Mobilitätspläne vorgesehen ist, trägt zudem zu einer Reduktion der Pendlerbewegungen bei.

25. September 2018