Mobilitätsreglement (MobR)

vom 20.12.2022 (Fassung in Kraft getreten am 01.01.2023)

Der Staatsrat des Kantons Freiburg

gestützt auf das Mobilitätsgesetz vom 5. November 2021 (MobG);

auf Antrag der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

1 Allgemeine Bestimmungen

1.1 Gegenstand

Art. 1

[1] Die vorliegende Verordnung legt die Modalitäten für die Anwendung des Mobilitätsgesetzes fest.

1.2 Zuständigkeiten

Art. 2

[1] Die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) ist die zuständige Direktion im Sinne von Artikel 6 MobG.

[2] Das Tiefbauamt (TBA) und das Amt für Mobilität (MobA) sind ihr unterstellt, bereiten die Dossiers in ihren Bereichen vor und begleiten sie.

Art. 3 TBA (Art. 7 MobG)

[1] Das TBA ist zuständig für das Bauprogramm, den Ausbau und den Unterhalt der kantonalen Mobilitätsnetze, die Signalisierung sowie die Überwachung der kantonalen und kommunalen Mobilitätsnetze. Es nimmt die Aufgaben wahr, die ihm dieses Reglement überträgt.

[2] Es ist Ansprechpartner für das Bundesamt für Strassen.

Art. 4 MobA (Art. 7 MobG)

[1] Das MobA ist zuständig für die Planung der Mobilitätsnetze, das intelligente Verkehrsmanagement, die Prüfung der Mobilitätsaspekte in Baubewilligungen sowie den öffentlichen Verkehr. Es nimmt die Aufgaben wahr, die ihm dieses Reglement überträgt.

[2] Es ist Ansprechpartner für das Bundesamt für Verkehr. Es veröffentlicht die Bundesplanungen und verfasst die Stellungnahmen des Kantons zu Konzessionen, eidgenössischen Eisenbahninfrastrukturprojekten und Nationalstrassen.

Art. 5 Technische Richtlinien

[1] Das TBA und das MobA sind zuständig für die Ausarbeitung von technischen Richtlinien zur Klärung und Vereinheitlichung der Umsetzung der Mobilitätsgesetzgebung.

[2] Die Richtlinien werden auf der Internetseite des Staates veröffentlicht.

Art. 6 Zusammenarbeit mit den Gemeinden (Art. 8 MobG)

[1] Die Gemeinden arbeiten mit den kantonalen Stellen zusammen und werden von ihnen beraten.

[2] Sie können die vom Staatsrat übertragenen Befugnisse ausüben.

1.3 Datenerhebungen zur Mobilität

Art. 7 Zuständigkeit (Art. 4 MobG)

[1] Das MobA ist für die Erhebung der Daten nach Art. 4 MobG zuständig.

Art. 8 Geobasisdaten

[1] Die Geobasisdaten zur Mobilität sind in den Katalogen im Anhang der kantonalen Verordnung über Geoinformation aufgeführt.

[2] Die Geobasisdaten nach der Mobilitätsgesetzgebung sind uneingeschränkt zugänglich.

Art. 9 Eintragung im ÖREB-Kataster

[1] Das zuständige Amt nach Art. 8 des Bundesgesetzes vom 5. Oktober 2007 über Geoinformation ist dafür verantwortlich, dass die Geodaten über die Beschränkungen durch Planungszonen und die Abweichungen von den Bauabständen zu Strassen im Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster) veröffentlicht werden.

1.4 Eigentum

Art. 10 Vermarkung von Infrastrukturen (Art. 33 und 35 MobG)

[1] Die öffentlichen Strassen und ihre Bestandteile wie auch die anderen Infrastrukturen werden grundsätzlich auf Kosten der Eigentümerschaft vermarkt.

[2] An Kreuzungen wird die höher klassierte Strasse auf der ganzen Länge vermarkt.

[3] Werden nach dem Ausbau der Strasse städtebauliche Objekte, Wege der sanften Mobilität und Verkehrsinfrastrukturen ausgeführt, so aktualisiert der Bauherr auf seine Kosten die Vermarkung und erstellt einen definitiven Kataster-Situationsplan.

Art. 11 Eigentumsübergang zwischen dem Staat und einer Gemeinde (Art. 34 MobG)

[1] Der Übergang einer Infrastruktur des Staates an die Gemeinde oder umgekehrt führt zu einer Änderung der Klassifizierung dieser Infrastruktur, die in Form eines Staatsratsbeschlusses erfolgt.

[2] Sofern nicht anders vereinbart, wird die Infrastruktur in unverändertem Zustand ohne finanzielle Gegenleistung an die neue Eigentümerschaft übertragen.

Art. 12 Eigentumsübergang zwischen einer Gemeinde und einer Privatperson (Art. 34 MobG)

[1] Der Übergang einer kommunalen Infrastruktur an eine Privatperson oder umgekehrt ist Gegenstand eines Widmungsbeschlusses des Gemeinderats.

[2] Der Beschluss wird im Amtsblatt veröffentlicht und kann während 30 Tagen mit einer Einsprache beim Gemeinderat angefochten werden. Dieser entscheidet über die Einsprache.

Art. 13 Integration von kantonalen Velowegen in die öffentlichen Sachen der Gemeinde (Art. 35 MobG)

[1] Im Einvernehmen zwischen TBA und Gemeinde können kantonale Velowege, einschliesslich kantonaler gemischter Rad- und Fusswege, in die öffentlichen Sachen der Gemeinde aufgenommen werden, wobei sie ihre Klassifizierung als kantonale Velowege beibehalten.

[2] In einem solchen Fall aktualisiert der Staat auf seine Kosten die Vermarkung und erstellt einen definitiven Kataster-Situationsplan.

[3] Die Aufnahme in die öffentlichen Sachen der Gemeinde erfolgt grundsätzlich ohne finanzielle Gegenleistung.

2 Planung

Art. 14 Kantonale Mobilitätsstrategie (Art. 37 MobG)

[1] Die kantonale Mobilitätsstrategie wird auf der Website des Staates veröffentlicht.

[2] Das MobA entwickelt die Strategie und führt das Vernehmlassungsverfahren im Auftrag des Staatsrats durch.

Art. 15 Plan des Kantonsstrassennetzes (Art. 38 MobG)

[1] Der Plan des Kantonsstrassennetzes beinhaltet die Kantonsstrassen auf dem Kantonsgebiet sowie ihre Kategorie nach Artikel 14 MobG.

[2] Das MobA erstellt den Plan im Auftrag der RIMU.

Art. 16 Bauprogramme (Art. 39 MobG)

[1] Die Programme für den Bau der Kantonsstrassen und der kantonalen Velowege können beim TBA eingesehen werden.

[2] Das TBA erstellt im Auftrag der RIMU die Programme.

Art. 17 Plan des Gemeindestrassennetzes (Art. 40 MobG)

[1] Der Plan des Gemeindestrassennetzes beinhaltet auch die Kategorie der Strassen nach Artikel 14 MobG.

Art. 18 Kantonaler Velowegnetzplan (Art. 42 MobG)

[1] Der kantonale Velowegnetzplan beinhaltet die kantonalen Velowege auf dem Kantonsgebiet sowie ihre Kategorie nach Artikel 26 MobG.

[2] Das MobA erstellt den Plan im Auftrag der RIMU.

Art. 19 Plan der offiziellen Freizeitroutennetze (Art. 45 MobG)

[1] Der Plan der offiziellen Freizeitroutennetze kann in Bereiche unterteilt werden.

[2] Das MobA erstellt in Zusammenarbeit mit dem offiziellen Tourismusorgan des Kantons den Plan der offiziellen Freizeitroutennetze und führt das Verfahren im Auftrag der RIMU durch.

[3] Die regionalen Tourismusorganisationen sowie die nach Artikel 5 des Reglements vom 7. Dezember 2021 über den Tourismus anerkannten privaten Fachorganisationen werden angehört.

Art. 20 Kantonaler Plan des öffentlichen Verkehrs (Art. 46 MobG)

[1] Der kantonale Plan des öffentlichen Verkehrs ist Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung.

[2] Das MobA erstellt den Plan und führt das Vernehmlassungsverfahren im Auftrag des Staatsrats durch.

3 Mobilitätsrouten

3.1 Verkehrsmanagement

Art. 21 Definition und Zuständigkeit im Verkehrsmanagement (Art. 55 MobG)

[1] Unter Verkehrsmanagement versteht man die intelligente Steuerung des Verkehrs.

[2] Das MobA ist in Zusammenarbeit mit dem TBA und der Kantonspolizei für das Verkehrsmanagement zuständig, unter Vorbehalt der Kompetenzdelegationen an die Gemeinden.

[3] Es ist ausserdem dafür zuständig, den Verkehrsmanagementplan gemäss den Vorgaben des ASTRA zu erstellen.

Art. 22 Konflikte bei Freizeitaktivitäten

[1] Wenn die gleichzeitige Ausübung verschiedener Freizeitaktivitäten auf bestimmten Netzabschnitten zu Risiken für die Benutzerinnen und Benutzer oder zu einer starken Frequentierung mit Störungen oder Folgeschäden auf der offiziellen Freizeitrouten führen kann, können die Gemeinden und der Freiburger Tourismusverband (FTV) Zugangsbeschränkungen vorschlagen; die RIMU entscheidet nach Anhörung des FTV.

[2] Wenn besondere Umstände die normalen Sicherheitsbedingungen eines Netzabschnitts beeinträchtigen, ergreift die Gemeinde die polizeilichen Massnahmen, die sie für angemessen hält.

3.2 Signalisierung

Art. 23 Zuständigkeit (Art. 66 MobG)

[1] Das TBA stellt für den Staat die Signalisierung sicher, für die der Staat zuständig ist, mit Ausnahme der Signalisierung der offiziellen Freizeitrouten, die dem Velotourismus gewidmet sind, unter Vorbehalt der Kompetenzdelegationen an die Gemeinden.

Art. 24 Kosten für die Signalisierung (Art. 61 Abs. 3 MobG)

[1] Die Kosten für touristische und kulturelle Signalisierungen sind von der oder dem Gesuchstellenden zu tragen.

[2] Die Kosten für Betriebs- und Hotelwegweiser werden von der gesuchstellenden Person getragen.

Art. 25 Signalisierung der offiziellen Freizeitrouten (Art. 67 MobG)

[1] Der FTV ist für die Entfernung von nicht konformen Signalisierungen zuständig; die Gemeinden unterstützen die erforderlichen Arbeiten.

Art. 26 Signalisierung der Wasserstrassen (Art. 68 MobG)

[1] Das Amt für Umwelt (AfU) ist im Auftrag der RIMU für die Signalisierung von Sturmwarnungen sowie für die Überwachung der Signalisierung der Wasserstrassen zuständig.

3.3 Unterhalt

Art. 27 Betrieblicher und baulicher Unterhalt (Art. 69 MobG)

[1] Als betrieblicher Unterhalt gelten alle Massnahmen zur Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit und Sicherheit des Strassennetzes und seiner Bestandteile (einschliesslich Bauwerke und Deckschichten).

[2] Als baulicher Unterhalt gelten alle Massnahmen zur strukturellen Erneuerung des Strassennetzes und seiner Bestandteile; dabei werden der ursprüngliche Zustand und die mechanischen Eigenschaften einer Strasse oder eines Bauwerks wiederhergestellt, die sich im Laufe der Zeit durch die Nutzung verschlechtert haben.

Art. 28 Zuständigkeitsübertragung (Art. 77 Abs. 2 MobG)

[1] Jede Übertragung von Unterhaltsaufgaben ist Gegenstand einer Vereinbarung.

Art. 29 Grundsatz für die Kostenaufteilung (Art. 78 Abs. 2 MobG)

[1] Die Unterhaltskosten werden zwischen den Parteien im Verhältnis der betroffenen Flächen aufgeteilt.

Art. 30 Winterdienst (Art. 83 MobG)

[1] Der Winterdienst umfasst die Schneeräumung sowie den Schutz vor Schneeverwehungen und Vereisung.

[2] Die Prioritätenordnung des Winterdienstes folgt grundsätzlich den Strassenkategorien nach Artikel 14 MobG und derjenigen der Velowege nach Artikel 26 MobG.

[3] Soweit möglich, müssen die Mobilitätsinfrastrukturen mit Ausnahme von Freizeitrouten von 6 Uhr bis 22 Uhr befahrbar sein.

Art. 31 Beleuchtung von Fussgängerstreifen (Art. 84 Abs. 3 MobG)

[1] Aus Sicherheitsgründen müssen die Fussgängerstreifen grundsätzlich zumindest in dem Moment beleuchtet sein, in dem sie von einer Fussgängerin oder einem Fussgänger betreten werden.

4 Mobilitätsinfrastrukturen

4.1 Bau und Ausbau

Art. 32 Inhalt des Mobilitätsinfrastrukturplans (Art. 86 Abs. 1 MobG)

[1] Das TBA legt den Mindestinhalt der Dossiers für Mobilitätsinfrastrukturpläne fest.

[2] Wenn ein eingereichtes Dossier nicht den Anforderungen entspricht, sendet das TBA es an die Gemeinde zurück, damit diese die erforderlichen Korrekturen und Ergänzungen vornimmt.

Art. 33 Berechtigung (Art. 86 Abs. 1 MobG)

[1] Zur Erarbeitung von Mobilitätsinfrastrukturplänen sind Personen berechtigt, die als Bauingenieurin oder Bauingenieur in den Registern A oder B der Stiftung REG (Stiftung der Schweizerischen Register der Fachleute in den Bereichen des Ingenieurwesens, der Architektur und der Umwelt) eingetragen sind. Davon ausgenommen sind die Pläne für Wege der sanften Mobilität für Fussgänger.

Art. 34 Planungszonen (Art. 88 ff. MobG)

[1] Die Planungszonen werden entsprechend dem Stand der Studien festgelegt.

[2] Wenn die allgemeine Streckenführung noch nicht feststeht oder mehrere Varianten der Streckenführung zur Diskussion stehen, müssen die Planungszonen entsprechend erweitert oder für jede Variante festgelegt werden.

[3] Das MobA schlägt der RIMU die Planungszonen für die kantonalen Infrastrukturen vor.

Art. 35 Zuständigkeitsübertragung (Art. 91 Abs. 4 MobG)

[1] Der FTV kann die Erstellung des Mobilitätsinfrastrukturplans für einen Weg der sanften Mobilität, der für die Freizeit bestimmt ist, an eine Gemeinde delegieren. In einem solchen Fall gilt das Verfahren nach Artikel 99 Abs. 1 Bst. b MobG.

4.2 Koordinierung

Art. 36 Leitbehörde (Art. 95 Abs. 2 MobG)

[1] Die Leitbehörde fasst im Leitverfahren die sonst selbständigen Verfügungen und Entscheide zum Gesamtentscheid zusammen.

[2] Leitbehörde ist die im Leitverfahren zuständige Behörde.

[3] Wenn eine kantonale Mobilitätsinfrastruktur betroffen ist, ist die RIMU Leitbehörde.

[4] Wenn eine kommunale Mobilitätsinfrastruktur betroffen ist, bestimmt die RIMU die Leitbehörde.

Art. 37 Leitverfahren (Art. 95 Abs. 2 MobG)

[1] Das Verfahren zur Genehmigung eines Mobilitätsinfrastrukturplans ist das Leitverfahren, unter Vorbehalt von Absatz 2.

[2] Das nach der Umweltschutzgesetzgebung massgebliche Verfahren ist das Leitverfahren, wenn für die Verwirklichung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Art. 38 Aufgaben der Leitbehörde (Art. 95 Abs. 2 MobG)

[1] Die Leitbehörde:

a) holt die nötigen Vorgesuche ein;

b) veranlasst die umfassende Bekanntmachung;

c) sorgt für den Informationsaustausch unter den Behörden und Fachstellen;

d) behandelt die Einsprachen.

[2] Zu Beginn des Verfahrens bestimmt die Leitbehörde zuhanden der Verfahrensbeteiligten und zuhanden der betroffenen Behörden und Fachstellen wenigstens:

a) das Leitverfahren;

b) die in den Gesamtentscheid einzubeziehenden Verfahren;

c) die zu koordinierenden weiteren Verfahren, die nach Bundesrecht nicht in den Gesamtentscheid einbezogen werden können.

[3] Die Leitbehörde kann von den Gesuchstellenden die zusätzlichen Unterlagen verlangen, die für die gleichzeitige Durchführung verschiedener Verfahren nötig sind.

[4] Soweit materiell kein Koordinationsbedarf besteht, kann die Leitbehörde im Einvernehmen mit den Gesuchstellenden festlegen, welche Verfügungen erst später beizubringen sind.

Art. 39 Gesamtentscheid (Art. 100 Abs. 1 MobG)

[1] Die Leitbehörde fällt den Gesamtentscheid.

[2] Im Dispositiv wird festgehalten:

a) welche Teilentscheide der Gesamtentscheid umfasst;

b) welche weiteren Entscheide vorliegen;

c) welche weiteren Entscheide noch beizubringen sind.

[3] Der Gesamtentscheid wird den Parteien zusammen mit den weiteren Entscheiden eröffnet.

[4] Die Leitbehörde bringt den Gesamtentscheid auch den beteiligten Behörden und Fachstellen zur Kenntnis.

4.3 Technische Anforderungen

Art. 40 Anwendbare technische Regeln und Normen (Art. 96 MobG)

[1] Vorbehaltlich der besonderen Vorschriften dieser Verordnung beruhen die einzuhaltenden technischen Merkmale auf den folgenden Richtlinien und Normen:

a) den Richtlinien des Bundesamts für Strassen (ASTRA) und des Bundesamts für Umwelt (BAFU);

b) den Normen des Schweizerischen Verbandes der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) und denen des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) mit Bezug auf Bau, Unterhalt und Sicherheit.

[2] Die Grundlagen können geändert werden und es können andere als in den Normen vorgesehene technische Merkmale festgelegt werden, wenn dies aufgrund besonderer Bedingungen erforderlich ist. Jede ausserordentliche Anpassung ist im technischen Bericht zum Projekt zu erläutern.

Art. 41 Bankette auf Brücken (Art. 96 Abs. 3 MobG)

[1] Strassenbrücken müssen beim Bau oder bei einer Erneuerung mit Banketten ausgestattet werden, auch wenn die Zufahrtsstrassen keine haben.

[2] Auf Brücken der Kantonsstrassen und der Gemeindestrassen muss das Bankett auf jeder Seite, zwischen dem Fahrbahnrand und dem Brückengeländer gemessen, mindestens 1,65 Meter breit sein.

[3] Auf Gemeindestrassen geringer Bedeutung kann die Breite der Bankette auf beiden Seiten ausnahmsweise auf maximal 75 Zentimeter reduziert werden. In diesem Fall muss das Bankett erhöht sein.

Art. 42 Strassenbreite (Art. 96 Abs. 3 MobG)

[1] Die Fahrbahnen der Strassen müssen eine Breite aufweisen, die ihrer Kategorie entspricht und ausreicht, um den Verkehrsfluss entsprechend den Begegnungsfällen der verschiedenen Fahrzeugtypen und der gefahrenen Geschwindigkeit zu gewährleisten.

Art. 43 Trottoirbreite (Art. 97 Abs. 2 MobG)

[1] Die Breite eines Trottoirs und anderer Fussgängereinrichtungen wird auf der Grundlage der geltenden Normen bestimmt und richtet sich nach der Gestaltung des Strassenraums, der möglichen Nutzung und der Frequenz der Fussgängerkreuzungen.

Art. 44 Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Art. 97 Abs. 2 MobG)

[1] Die Errichtung, Verlegung oder Aufhebung einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs wird auf der Grundlage der Anbindung an den öffentlichen Verkehr und unter Berücksichtigung der örtlichen Zwänge und des Verkehrsmanagements bestimmt.

[2] Das MobA definiert den Typ der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.

[3] Das TBA erarbeitet die Baustandards für die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, die in die Zuständigkeit des Staates fallen.

4.4 Verfahren

Art. 45 Vorprüfung (Art. 100 Abs. 4 MobG)

[1] Für Projekte, die mit einer Infrastruktur im Eigentum des Staates interagieren, ist ein Vorprüfungsgesuch obligatorisch.

[2] Das Gesuch muss beim TBA eingereicht werden.

[3] Das TBA holt die Gutachten der betroffenen Ämter und Organe ein.

[4] Es erstellt das Gesamtgutachten und übermittelt es an die Gemeinde.

Art. 46 Gestaltung von Ortsdurchfahrten (Art. 98 MobG)

[1] Projekte zur Neugestaltung von Ortsdurchfahrten auf öffentlichen Strassen müssen vorgängig dem TBA gemeldet werden.

[2] Das TBA kann ein Gesamtkonzept für den gesamten betroffenen Perimeter verlangen, insbesondere wenn die Massnahmen Gegenstand einer finanziellen Beteiligung des Staates nach Artikel 167 Abs. 3 MobG sein können.

Art. 47 Detailbebauungsplan (Art. 102 MobG)

[1] Wenn ein Detailbebauungsplan ein Mobilitätsinfrastrukturprojekt einschliesst, ist das TBA für das Gutachten zur Mobilitätsinfrastruktur zuständig, mit Ausnahme der Infrastruktur für die Schifffahrt.

[2] Das TBA übermittelt sein Gutachten dem Bau- und Raumplanungsamt, das es in sein Gesamtgutachten zuhanden der RIMU aufnimmt.

[3] Wenn es sich um Schifffahrtsinfrastruktur handelt, übernimmt das AfU die Rolle des TBA.

Art. 48 Vorzeitiger Baubeginn (Art. 104 MobG)

[1] Ausnahmsweise kann die RIMU auf begründetes Gesuch hin unter folgenden Voraussetzungen den vorzeitigen Baubeginn bewilligen:

a) Die gesuchstellende Person weist nach, dass ihr ein übermässiger Schaden entsteht, wenn die Arbeiten nicht vorzeitig begonnen werden können.

b) Die öffentliche oder beschränkte Auflage ist beendet.

c) Gegen die Arbeiten, für die der vorzeitige Baubeginn beantragt wird, wurde keine Einsprache eingereicht.

d) Das Gutachten des TBA ist positiv.

[2] Bei Bedarf hört die RIMU die betroffenen Ämter direkt an.

[3] Unterliegt das Projekt Entscheiden, die zuvor von anderen Behörden getroffen werden müssen, so holt die RIMU die Zustimmung dieser Behörden ein.

[4] Die Bewilligung zum vorzeitigen Baubeginn wird auf Kosten und Gefahr der gesuchstellenden Person erteilt, ohne den Ausgang des Gesuchs zu präjudizieren. Die Rechte Dritter bleiben vorbehalten.

4.5 Wirkungen

Art. 49 Begriff des Baubeginns (Art. 106 MobG)

[1] Die Arbeiten gelten als begonnen, soweit diese konkret und ernsthaft aufgenommen wurden und eine Tragweite aufweisen, die aufzeigt, dass die Eigentümerschaft erhebliche Kosten für deren Beginn und deren Weiterführung aufgewendet hat, wie namentlich bedeutende Erdarbeiten, Erstellung der Fundamente, Abbruch eines Gebäudes für einen Neubau, Erstellung der Kanalisation.

[2] Schreiten die Arbeiten nicht ausreichend rasch voran, so kann die Bewilligungsinhaberin oder der Bewilligungsinhaber auf andere Weise dartun, dass sie oder er den ernsthaften Willen hat, mit den Arbeiten ohne Verzug fortzufahren.

Art. 50 Ausführung von Arbeiten an Infrastrukturen im Eigentum des Staates (Art. 111 MobG)

[1] Das TBA ist für die Durchführung der Arbeiten im Auftrag der RIMU zuständig.

Art. 51 Inbetriebnahme – Zuständigkeiten (Art. 117 MobG)

[1] Bevor eine Mobilitätsinfrastruktur in Betrieb genommen wird, führt ihre Eigentümerschaft eine Überprüfung der neuen Infrastruktur durch, einschliesslich der vertikalen und horizontalen Signalisierung. Wenn sich die Infrastruktur in Privatbesitz befindet, fällt die Aufgabe der Gemeinde zu.

[2] Das TBA entscheidet, ob eine Mobilitätsinfrastruktur für den Verkehr freigegeben wird, mit Ausnahme von Infrastrukturen, die für die Freizeit bestimmt sind.

Art. 52 Inbetriebnahme – Wirkungen (Art. 117 MobG)

[1] Die Inbetriebnahme einer Mobilitätsinfrastruktur gilt als Zweckbestimmung zur öffentlichen Nutzung.

[2] Die Zweckbestimmung kann nur durch Beschluss der Eigentümerschaft der Infrastruktur nach einer öffentlichen Auflage von dreissig Tagen widerrufen werden.

4.6 Benutzung

Art. 53 Parkplätze von erheblicher Grösse (Art. 120 Abs. 2 MobG)

[1] Als Parkplatz von erheblicher Grösse gilt ein Parkplatz oder Sektor, in dem 40 oder mehr Personenwagen abgestellt werden können und der sich im kantonalen Zentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss kantonalem Richtplan befindet.

[2] Das MobA legt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Energie die Mindestzahl der Elektroladestationen pro Parkplatz und die erforderliche Mindestladeleistung fest.

[3] Verfügt die Gemeinde über ein vom MobA genehmigtes Parkierungskonzept, das die Anzeige der Parkplätze und die Aufstellung der Elektroladestationen für das gesamte Gemeindegebiet umfasst, ist Absatz 1 nicht anwendbar.

Art. 54 Leitungen unter der Fahrbahn (Art. 121 Abs. 2 MobG)

[1] Die gesuchstellende Person ist dafür verantwortlich, die Notwendigkeit der Verlegung einer Werkleitung unter der Fahrbahn zu belegen.

[2] Gegebenenfalls bestimmt die Eigentümerschaft der Infrastruktur den Ort der Verlegung.

Art. 55 Elektroladestationen (Art. 126 MobG)

[1] Die an den ausgewiesenen Standorten installierten Ladestellen und -stationen müssen öffentlich zugänglich sein.

Art. 56 Verlassene Fahrzeuge – Verfahren (Art. 130 MobG)

[1] Die Eigentümerschaft der öffentlichen Strasse fordert die Halterin oder den Halter des betreffenden Fahrzeugs auf, dieses innerhalb von 30 Tagen zu entfernen. Wenn die Halterin oder der Halter nicht bekannt ist, wird die Aufforderung im Amtsblatt veröffentlicht.

[2] Die Unterstützung der Kantonspolizei kann über den Oberamtmann oder die RIMU angefordert werden. Gegebenenfalls ist die Polizei berechtigt, ein Fahrzeug ohne Kontrollschild aufzubrechen, wenn keine anderen verhältnismässigen Mittel zur Verfügung stehen, um die Halterin oder den Halter zu identifizieren.

[3] Wenn das Fahrzeug nicht innerhalb der gesetzten Frist entfernt wird und die Halterin oder der Halter des Fahrzeugs bekannt ist, erlässt die Eigentümerschaft der öffentlichen Strasse eine Verfügung.

[4] Sobald die Verfügung rechtskräftig ist oder die im Amtsblatt veröffentlichte Frist abgelaufen ist, wird das Fahrzeug zu einem zugelassenen Lagerort gebracht, wo es entsorgt werden kann.

[5] Die Kosten, die durch diese Massnahmen entstehen, gehen zulasten der Halterin oder des Halters.

Art. 57 Verlassene Fahrzeuge – Drohende Gefahr (Art. 130 MobG)

[1] Bei drohender Gefahr kann die Eigentümerschaft der öffentlichen Strasse eine sofortige Räumung des Fahrzeugs vornehmen.

[2] In einem solchen Fall bestätigt sie die Räumung durch eine Verfügung nach Artikel 56 Abs. 3, die an die Halterin oder den Halter gerichtet ist. Ist die Halterin oder der Halter des Fahrzeuges unbekannt, wird die Verfügung im Amtsblatt veröffentlicht.

4.7 Angrenzende Grundstücke

Art. 58 Genehmigung der Eigentümerschaft der Infrastruktur (Art. 131 MobG)

[1] Vom laufenden Unterhalt abgesehen sind Arbeiten innerhalb der Bauabständen von Mobilitätsinfrastrukturen nur mit Genehmigung der Eigentümerschaft der Infrastruktur zulässig.

Art. 59 Wasserabfluss – von benachbarten Grundstücken (Art. 133 Abs. 2 MobG)

[1] Das TBA ist die zuständige Behörde für die Bewilligung zur Abwasserbeseitigung über die Kanalisation kantonaler Infrastrukturen.

[2] Die Bewilligung wird nur erteilt, wenn keine alternative Lösung möglich ist oder diese unverhältnismässig ist.

[3] Die gesuchstellende Person muss dem TBA gegebenenfalls eine hydraulische Berechnung vorlegen, die belegt, dass die Kanalisation der Infrastruktur und ihr Ableitungskanal auch langfristig ein ausreichendes Abflussvermögen aufweisen.

[4] Der Anschluss von verschmutztem Abwasser ist ausgeschlossen.

Art. 60 Wasserabfluss – Benutzungsgebühren (Art. 133 Abs. 2 MobG)

[1] Für die Bewilligung zur Abwasserbeseitigung wird eine Abgabe und eine Verwaltungsgebühr erhoben, die nach dem einschlägigen Tarif festgesetzt werden.

Art. 61 Lichtraumprofil (Art. 135 MobG)

[1] Der freie Raum über Trottoirs und Fusswegen darf bei Baustellen oder kurzfristigen Veranstaltungen oder durch die Anordnung von Unterständen für Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Verkehrs eingeschränkt werden.

Art. 62 Begriff des getrennten Velowegs (Art. 136 MobG)

[1] Als getrennter Veloweg gilt ein Veloweg, der nicht an eine Strasse angrenzt.

Art. 63 Bauabstand zu Strassen (Art. 137 MobG)

[1] Der Rand der öffentlichen Strasse, von dem aus der Abstand gemessen wird, umfasst die öffentlichen Verkehrswege und die Radwege. Nicht eingeschlossen sind bestehende Fussgängeranlagen einschliesslich der Trennungsanlagen.

[2] Die Abstände für die Fahrbahnbreiten, die zwischen den im Gesetz erwähnten Breiten liegen, werden mittels linearer Interpolation bestimmt. Das Schema in Anhang 1 veranschaulicht die einzuhaltenden Abstände.

Art. 64 Begriff der leichten Einfriedungen (Art. 139 MobG)

[1] Als leichte Einfriedungen gelten insbesondere Einfriedungen, die leicht und mit wenig Kosten verlegt werden können, wie elektrische Zäune für das Vieh und Zäune mit Pfosten, die durch Drähte oder Holzlatten miteinander verbunden sind.

Art. 65 Ausnahmen (Art. 145 MobG)

[1] Das TBA ist dafür zuständig, im Namen der RIMU Entscheide in Anwendung von Artikel 145 MobG zu treffen.

[2] Als Erwerb von Grund und Boden im Sinne von Artikel 145 Abs. 5 MobG gilt eine definitive oder provisorische Landabtretung, die eine Anpassung oder Aufhebung von Bauten, Anlagen oder Leitungen erfordert.

Art. 66 Private Zufahrten (Art. 147 MobG)

[1] Private Zufahrten von der öffentlichen Strasse dürfen auf dieser keine Behinderung verursachen.

[2] Eine private Zufahrt zu einer öffentlichen Strasse muss die Sicherheit aller Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsinfrastruktur sowie die Sichtbarkeit gewährleisten.

[3] Grösse und Lage einer privaten Zufahrt müssen dem Verkehrsaufkommen Rechnung tragen, das durch die zu erschliessenden Gebäude, Anlagen oder Aktivitäten erzeugt wird.

[4] Das MobA ist zuständig für die Prüfung der Schaffung neuer und der Änderung bestehender Zufahrten, der Ausweitung ihrer Nutzung, aber auch gegebenenfalls der Einschränkung ihrer Nutzung, vorbehaltlich der Kompetenzübertragungen an die Gemeinden.

5 Öffentlicher Verkehr

5.1 Arbeitsgruppen

Art. 67 Fahrplangruppe (Art. 148 MobG)

[1] Die RIMU setzt für die jährliche Prüfung der von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in die Vernehmlassung gegebenen Fahrpläne sowie der in diesem Rahmen eingereichten Stellungnahmen eine Fahrplangruppe ein.

[2] Die Fahrplangruppe ist beratendes Organ der RIMU in Bezug auf den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs. Sie nimmt Stellung zum Fahrplan, der in die Vernehmlassung gegeben wird, und gibt Empfehlungen ab.

[3] Sie setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern jeder Region und Agglomeration zusammen, die von ihrem jeweiligen Gemeindeverband, der für den regionalen Richtplan zuständig ist, ernannt werden. Sie kann Vertreterinnen und Vertreter der RIMU, der Bildung, der Kultur sowie der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu seinen Sitzungen einladen.

[4] Ihr Vorsitz und Sekretariat werden vom MobA geführt.

Art. 68 Regionalgruppen für die Vorbereitung des Angebots des öffentlichen Verkehrs (Art. 152 Abs. 4 und 5 MobG)

[1] Die RIMU setzt zur Vorbereitung des Angebots des öffentlichen Verkehrs Regionalgruppen ein.

[2] Sie beraten die RIMU, wenn es um die Bestellung von öffentlichen Verkehrsangeboten geht, und geben Empfehlungen ab.

[3] Jede Regionalgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern, die von den für die Ausarbeitung der regionalen Richtpläne und die Agglomerationen zuständigen Gemeindeverbänden ernannt werden. Sie kann Vertreterinnen und Vertreter von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und der Orientierungsschulen zu ihren Sitzungen einladen.

[4] Ihr Vorsitz und Sekretariat werden vom MobA geführt.

5.2 Bestellung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs

Art. 69 Zuständigkeit (Art. 150 ff. MobG)

[1] Der Staatsrat legt den finanziellen Rahmen für die Bestellung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs fest.

[2] Das MobA ist die zuständige Behörde für die Durchführung des Verfahrens für die Angebotsbestellung.

[3] Das MobA verhandelt innerhalb des gesetzten finanziellen Rahmens die Angebote und Zielvereinbarungen mit den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

[4] Der Staatsrat nimmt das bestellte endgültige Angebot zur Kenntnis, sobald alle erforderlichen Daten beschafft wurden.

Art. 70 Ausschreibung (Art. 150 Abs. 3 MobG)

[1] Die Leistungen auf den Linien des öffentlichen Personenverkehrs, die von den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu erbringen sind, werden ausgeschrieben:

a) wenn die bestehenden Kosten einer Linie oder die Qualität der erbrachten Leistungen dies erfordern; oder

b) wenn es andere wichtige Gründe gibt.

[2] In den anderen Fällen kann auf eine Ausschreibung verzichtet werden.

[3] Sofern das Bundesrecht nicht anders vorsieht, gilt das kantonale Beschaffungsrecht sinngemäss für das Vergabeverfahren.

[4] Nach Möglichkeit werden die Ausschreibung sowie die Verleihung, Erneuerung, Änderung oder Übertragung einer Konzession oder Bewilligung für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung zeitlich und inhaltlich aufeinander abgestimmt.

Art. 71 Schülertransport (Art. 152 MobG)

[1] Der durch die öffentlichen Schulen erzeugte Verkehr wird, soweit möglich, in die bestellten Angebote des öffentlichen Verkehrs integriert.

[2] Um die Transportkosten zu vermindern, passen die Schulen ihre Stundenpläne so weit wie möglich den Fahrplänen des öffentlichen Verkehrs an.

Art. 72 Mitbestellung des öffentlichen Ortsverkehrs – Anforderungen (Art. 153 Abs. 2 Bst. b MobG)

[1] Die mitbestellten Leistungen des öffentlichen Ortsverkehrs müssen im Kantonszentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss kantonalem Richtplan liegen und wenigstens den Mindestkostendeckungsgrad oder die minimale Auslastung einhalten.

Art. 73 Mitbestellung des öffentlichen Ortsverkehrs – Mindestkostendeckungsgrad (Art. 153 Abs. 2 Bst. b MobG)

[1] Es gilt folgender Mindestkostendeckungsgrad:

Fahrplantakt	Anzahl Kurse während der Tageskategorie mit dem dichtesten Takt	Mindestdeckungsgrad	Angestrebter Deckungsgrad
> 30'	0–35	10 %	20 %
16–30'	36–71	20 %	30 %
11–15'	72–107	30 %	40 %
7,5–10'	108–143	40 %	50 %
< 7,5'	144 oder mehr	50 %	50 %

[2] Für Linien, die nachhaltig dekarbonisiert sind und die Kriterien der Energieoptimierung erfüllen, werden die geforderten Mindestdeckungsgrade um 5% reduziert, wenn der Takt 15 Minuten und mehr beträgt, um 10%, wenn der Takt weniger als 15 Minuten beträgt.

Art. 74 Mitbestellung des öffentlichen Ortsverkehrs – Auslastung (Art. 153 Abs. 2 Bst. b MobG)

[1] Die Mindestauslastung liegt bei 6 %, das Auslastungsziel bei 10 %.

[2] Die Auslastung wird berechnet, indem die Personenkilometer durch das Produkt geteilt werden das sich aus der Multiplikation der Anzahl der produktiven Kilometer mit der Anzahl der Sitzplätze (Sitz- und Stehplätze) im Fahrzeug ergibt:

$$\text{Auslastung} = \frac{\text{Personenkilometer}}{\text{Produktive Kilometer x Fahrzeugkapazität}}$$

[3] Die Personenkilometer entsprechen den von allen Passagieren gesamthaft gefahrenen Kilometern, die in Anwendung der Vorschriften des Bundesamts für Verkehr berechnet wurden.

[4] Die produktiven Kilometer entsprechen der Kilometerleistung des für Fahrgäste nutzbaren Angebots (von der Anfangs- bis zur Endstation). Sie werden ebenfalls in Anwendung der Vorschriften des Bundesamts für Verkehr berechnet.

Art. 75 Mitbestellung des öffentlichen Ortsverkehrs – Nichterfüllung der Anforderungen (Art. 153 Abs. 2 Bst. b MobG)

[1] Erfüllt eine Linie die Anforderungen gemäss Artikel 73 und 74 nicht mehr für die entsprechende Fahrplanperiode, muss die Angebotsvereinbarung für die nächste Fahrplanperiode mit einem Vorbehalt bezüglich der weiteren staatlichen Beteiligung an der Bestellung versehen werden.

[2] Wenn die betreffende Linie trotz des Vorbehalts die Bedingungen immer noch nicht erfüllt, verzichtet der Staat auf eine Beteiligung an der Bestellung dieser Linie.

[3] Die Fahrplanperiode wird vom Bund festgelegt. Sie beträgt in der Regel zwei Jahre.

Art. 76 Mitbestellung des öffentlichen Ortsverkehrs – Modalitäten (Art. 153 Abs. 2 Bst. b MobG)

[1] Das MobA prüft die Einhaltung der Vorgaben durch die Linien, für die im Rahmen des Bestellverfahrens ein Angebot abgegeben wurde. Gegebenenfalls legt es die Zahl der sicherzustellenden Fahrten fest.

[2] Es benachrichtigt die betroffenen Gemeinden und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs über das Ergebnis der Prüfung und informiert sie vor einem Verzicht der Mitbestellung des Staates.

[3] Wenn Synergien möglich sind mit bestehenden Linien des Ortsverkehrs, die von einer anderen Gemeinde oder Regionsgemeinschaft bestellt werden, kann das MobA von der Gemeinde verlangen, dass sie sich bei der Bestellung mit der Gemeinde oder Regionsgemeinschaft zusammenschliesst.

[4] Die betreffenden Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erstellen in regelmässigen Abständen einen Effizienzbericht zuhanden der Mitbesteller.

5.3 Kantonale Bewilligungen

Art. 77 Allgemeines (Art. 157 MobG)

[1] Das Bundesrecht legt fest, in welchen Fällen eine kantonale Bewilligung für die Personenbeförderung erforderlich ist und unter welchen Bedingungen sie erteilt werden muss.

[2] Bei der Erteilung wird auch auf die Koordination mit bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs geachtet.

Art. 78 Zuständigkeit (Art. 157 MobG)

[1] Das MobA ist zuständig für die Erteilung der Bewilligung.

[2] Es übermittelt dem Bundesamt für Verkehr eine Kopie der erteilten Bewilligung.

[3] Die Bewilligung kann mit Auflagen und Bedingungen verknüpft werden.

Art. 79 Wirkungen (Art. 157 MobG)

[1] Der Betrieb darf erst nach Erteilung der Bewilligung aufgenommen werden.

[2] Die Bewilligung gilt für fünf Jahre, mit Ausnahme der Bewilligung für Kleinskilifte, die für drei Jahre gilt.

Art. 80 Widerruf der Bewilligung (Art. 157 MobG)

[1] Die Bewilligung kann der Inhaberin oder dem Inhaber der Bewilligung jederzeit teilweise oder ganz entzogen werden, wenn:

a) die Voraussetzungen nicht mehr erfüllt sind;

b) Vorschriften oder Auflagen schwer oder wiederholt verletzt werden; oder

c) das öffentliche Interesse dies rechtfertigt.

Art. 81 Seilbahnen und Skilifte (Art. 157 Abs. 1 MobG)

[1] Für eine Seilbahn oder einen Skilift, muss das Betriebsbewilligungsgesuch mit den erforderlichen Unterlagen einschliesslich einer Kopie der Versicherungspolice an das MobA gerichtet werden. Dieses prüft die Unterlagen auf ihre Vollständigkeit und lässt sie gegebenenfalls ergänzen.

[2] Das MobA hört die technische Kontrollinstanz an, die durch das Konkordat über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte bezeichnet wird.

[3] Die Betriebsbewilligung wird nur erteilt, wenn die Anlage die Voraussetzungen nach Artikel 5 des Konkordats vom 15. Oktober 1951 über die nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und Skilifte.

[4] Das MobA ist auch für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens des Mobilitätsinfrastrukturplanes zuständig.

Art. 82 Verkehrsangebote von geringer Bedeutung (Art. 157 Abs. 2 MobG)

[1] Für die anderen Bewilligungen, ist das Gesuch um Erteilung, Erneuerung, Übertragung oder Änderung einer Bewilligung spätestens drei Monate vor Beginn der Fahrten an das MobA zu richten.

[2] Jedes Gesuch muss folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

a) Name und Adresse der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers;

b) Linien, vorgesehene Routen und Haltestellen mit Angabe der Distanzen zwischen den Haltestellen;

c) eine topografische Karte im Massstab 1:25'000 mit Strecke und Haltestellen;

d) Datum der Betriebsaufnahme sowie Betriebsperiode;

e) Fahrpläne und Tarife;

f) Aufschlüsselung der jährlichen Kosten mit Angabe der Person oder des Unternehmens, die oder das allfällige Defizite übernimmt;

g) technische Merkmale der für die Fahrten eingesetzten Fahrzeuge oder Schiffe;

h) Adresse der Eigentümerschaft der Fahrzeuge oder Schiffe sowie des Unternehmens, welches das Fahr- oder Schiffspersonal stellt;

i) eine Bestätigung der Gemeindebehörde, die die Nutzung von Haltestellen auf öffentlichem Grund erlaubt, oder, wenn Haltestellen auf Privatgrundstücken liegen, eine Bestätigung der betroffenen Eigentümerschaft.

[3] Das MobA kann bei Bedarf zusätzliche Angaben von der Gesuchstellerin oder dem Gesuchsteller verlangen oder bei einer Verlängerung auf bestimmte Angaben nach Absatz 2 verzichten.

[4] Vor der Erteilung der Bewilligung hört das MobA bei Bedarf die betroffenen kantonalen Stellen, Gemeindebehörden und Unternehmen des öffentlichen Verkehrs an.

[5] Fahrzeuge, Schiffe sowie deren Führerinnen und Führer müssen die Anforderungen der Gesetzgebung über den Strassenverkehr und die Binnenschifffahrt erfüllen.

6 Finanzierung

6.1 Im Allgemeinen

Art. 83 Beitragsgesuch (Art. 159 MobG)

[1] Die gesuchstellende Person muss das Gesuch vor Beginn der Arbeiten einreichen.

Art. 84 Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes (Art. 162 MobG)

[1] Die Kommission für die Sicherheit des Mobilitätsnetzes besteht aus:

a) der Sicherheitsbeauftragten oder dem Sicherheitsbeauftragtem gemäss der Gesetzgebung über den Strassenverkehr;

b) dem für die Verkehrspolizei zuständigen Offizier der Kantonspolizei;

c) einer Vertreterin oder einem Vertreter des MobA;

d) einer Vertreterin oder einem Vertreter des TBA;

e) vier Personen, die die Verkehrsverbände (Langsamverkehr, motorisierter Verkehr, Verkehrsopfer und Personen mit eingeschränkter Mobilität) vertreten.

[2] Ihr Vorsitz und Sekretariat werden von der Kantonspolizei geführt.

[3] Die Mitglieder der Kommission werden vom Staatsrat für eine Amtsperiode gemäss der Gesetzgebung über die Dauer der öffentlichen Nebenämter ernannt.

[4] Die Präventionsbeauftragten der Kantonspolizei und des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes nehmen an den Sitzungen der Kommission mit beratender Stimme teil.

[5] Die Kommission kann Vertreterinnen und Vertreter von Organisationen oder betroffenen Kreisen als Sachverständige zu den Sitzungen einladen.

[6] Sie legt die Häufigkeit ihrer Sitzungen fest und regelt ihre interne Arbeitsweise.

Art. 85 Förderung der nachhaltigen Mobilität (Art. 163 und 164 MobG)

[1] Beitragsgesuche müssen beim MobA eingereicht werden. Dieses ist für die Prüfung der Gesuche zuständig.

[2] Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Subvention.

[3] Die Subvention wird im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel und subsidiär gewährt; vorab müssen andere Formen der Unterstützung gesucht werden.

Art. 86 Transport von Menschen mit Beeinträchtigungen (Art. 186 MobG)

[1] Die Liste der Institutionen, die im Dienst des Behindertentransports stehen, wird vom Staatsrat durch Beschluss festgelegt.

[2] Die antragstellenden Institutionen müssen ihren Antrag beim MobA einreichen. Der Antrag muss einen Finanzierungsplan für fünf Jahre als Grundlage haben, der insbesondere den zur Verfügung stehenden Wagenpark, die Art seiner Erneuerung und die jährlich benötigten Beträge enthält.

[3] Die Beträge werden aufgrund der effektiven Anschaffungen und unter Berücksichtigung des verfügbaren Wagenparks freigegeben.

[4] Die Beteiligung des Kantons beträgt höchstens 50 % der Anschaffungskosten.

6.2 Mobilitätsinfrastruktur

6.2.1 Versetzung von Anlagen auf oder entlang der Fahrbahn

Art. 87 Kostenaufteilung (Art. 165 MobG)

[1] Falls die Eigentümerschaft der Strasse die Fahrbahn verbreitern muss, muss sie alle Anlagen auf oder entlang der Fahrbahn versetzen.

[2] Wenn die zu versetzende Anlage nicht in ihren Zuständigkeitsbereich fällt, werden die Kosten für die Versetzung wie folgt aufgeteilt:

a) Der Abschreibungswert der zu versetzenden Anlage und die Kosten für den Landerwerb für die Anlage werden vom Gemeinwesen getragen, das nach den Artikeln 167 bis 174 MobG für die Finanzierung der betreffenden Anlage verantwortlich ist.

b) Der Restwert der zu versetzenden Anlage wird der Eigentümerschaft der Strasse angelastet.

6.2.2 Städtebauliche Objekte

Art. 88 Geforderte Objekte (Art. 167 Abs. 2 und 3 MobG)

[1] Querungen für den Fussgänger- und leichten Zweiradverkehr wie Fussgängerunterführungen oder Fussgängerbrücken sowie Lichtsignalanlagen bei einem Fussgängerstreifen sind zwingend einzurichten, wenn das Verkehrsaufkommen in der massgebenden Spitzenstunde mindestens 1'000 Motorfahrzeuge und 50 Fussgängerinnen und Fussgänger oder leichte Zweiräder pro Stunde beträgt.

[2] Andere Objekte wie Viehtriebwege, Vorsortierstreifen oder Änderungen von Knoten sind vorgeschrieben, wenn der nach den Normen berechnete durchschnittliche tägliche Verkehr mehr als 6'500 Motorfahrzeuge beträgt, Sicherheitsrisiken nachgewiesen wurden und die Dauerhaftigkeit der Anlage gewährleistet ist.

[3] Diese Bestimmungen gelten nur für Projekte, die nach dem Inkrafttreten dieses Reglements öffentlich aufgelegt wurden.

6.2.3 Verkehrs- oder geschwindigkeitsberuhigende Massnahmen

Art. 89 Anteil des Durchgangsverkehrs (Art. 167 Abs. 4 MobG)

[1] Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Ortsdurchfahrt entspricht dem durchschnittlichen täglichen Verkehr, von dem der durch die Ortschaft erzeugte Quell- und Zielverkehr abgezogen wird.

[2] Die Gemeinde ist dafür verantwortlich, die Studie zum Durchgangsverkehr in Anwendung der geltenden Normen zu erstellen.

[3] Der Anteil des Durchgangsverkehrs wird vom TBA nach Rücksprache mit dem MobA bestimmt.

Art. 90 Bedingungen für eine Beteiligung des Staates (Art. 167 Abs. 4 MobG)

[1] Eine Beteiligung des Staates an Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Geschwindigkeitsbeschränkung in einer Ortschaft erfolgt nur, wenn die folgenden Voraussetzungen kumulativ erfüllt sind:

a) Für die nächsten 20 Jahre ist kein Umfahrungsstrassenprojekt geplant oder die Gemeinde hat ausdrücklich auf die Realisierung einer Umfahrungsstrasse in den nächsten 20 Jahren verzichtet.

b) Der gemäss einschlägigen Normen berechnete durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Ortsdurchfahrt beträgt mehr als 6'500 Motorfahrzeuge.

c) Die Massnahmen sind Teil eines Gesamtkonzepts.

Art. 91 Modalitäten (Art. 167 Abs. 4 MobG)

[1] Die Vergütung wird frühestens nach der Abnahme der Arbeiten auf der Grundlage einer von der Gemeinde erstellten Schlussabrechnung ausgezahlt. Wenn die Arbeit in Etappen durchgeführt wird, kann am Ende jeder Etappe eine Teilvergütung anteilig zur geleisteten Arbeit gezahlt werden. Die Summe der Teilvergütungen kann 80 % der zugesicherten Vergütung nicht übersteigen.

Art. 92 Begriff der Ortschaft (Art. 167 Abs. 4 und Art. 172 MobG)

[1] Beginn und Ende einer Ortsdurchfahrt werden auf der Grundlage der eidgenössischen Signalisationsgesetzgebung festgelegt.

6.2.4 Strassenkreuzungen

Art. 93 Begriffe (Art. 169 MobG)

[1] Als Strassenkreuzung gelten namentlich:

a) eine Abzweigung einer Strasse in eine andere Strasse in Form eines «T»;

b) ein Knoten in Form einer höhengleichen Kreuzung von zwei oder mehr Strassen;

c) ein Knoten in Form einer höhenungleichen Kreuzung von zwei oder mehr Strassen;

d) ein Kreisel;

e) jede Kombination der oben genannten Varianten.

[2] Der Ausbau einer Strassenkreuzung bezeichnet die Änderung der Geometrie oder der Signalisierung. Ein solcher Ausbau kann aus Sicherheitsgründen, wegen mangelnder Kapazität oder aus Gründen des Verkehrsflusses erforderlich sein.

[3] Die Mindestbreite einer Strasse bezeichnet die Breite der Strasse, die ohne Strassenkreuzung für den Betrieb der Strasse erforderlich ist.

Art. 94 Modalitäten (Art. 169 Abs. 2 MobG)

[1] Jedes Projekt zum Ausbau oder zur Umgestaltung einer Strassenkreuzung muss vorab Gegenstand einer Verkehrsstudie sein, in der die Mängel der Kreuzung und die Bedürfnisse des Verkehrs aufgezeigt werden.

[2] Bei Kreuzungen von Strassen, die verschiedenen Eigentümerschaften gehören, wird die Verkehrsstudie, sofern nichts anderes vereinbart ist, von der Eigentümerschaft der höherrangigen Strasse auf Kosten der gesuchstellenden Person durchgeführt.

[3] Die für die Studie verantwortliche Eigentümerschaft hört die Eigentümerschaften der anderen Strassen der Kreuzung an und informiert sie. Sie schlägt ihnen ein Arbeitsprogramm und eine Kostenaufteilung vor.

[4] Vor Arbeitsbeginn einigen sich die Eigentümerschaften der vom Projekt betroffenen Strassen über die Kostenaufteilung für die Vermarkung, über das Eigentumsrecht an den Bauwerken sowie über die Art ihres Erhalts.

Art. 95 Kostenaufteilung (Art. 169 Abs. 2 MobG)

[1] Die Kosten umfassen die Kosten für die Projektierung, die Ausführung, die Überwachung, den Landerwerb und die Vermarkung.

[2] Bei Kreuzungen ohne Kreisverkehr trägt jede Strasseneigentümerin und jeder Strasseneigentümer die Kosten innerhalb der Mindestbreite der Strasse, wie in Anhang 2 dargestellt. Sind Lichtsignalanlagen vorgesehen, so werden die damit verbundenen Kosten zu gleichen Teilen zwischen den Eigentümerschaften aufgeteilt.

[3] Bei Kreuzungen mit Kreisverkehr werden die Kosten nach folgenden Grundsätzen aufgeteilt:

a) Die Kosten für Arbeiten innerhalb der Mindestbreite des Kreiselarms gehen zulasten der Eigentümerschaft der betreffenden Strasse.

b) Die übrigen Kosten werden zu gleichen Teilen zwischen den Eigentümerschaften der einzelnen Kreiselarme aufgeteilt.

[4] Bei höhenungleichen Kreuzungen werden die Kosten nach Absatz 2 aufgeteilt, wobei die Kunstbauten sowie die Aufschüttungen und die Aushubarbeiten für die Ein- und Ausfahrten einbezogen werden.

[5] Die Kostentragung nach Artikel 167 Abs. 1 MobG für städtebauliche Objekte bleibt vorbehalten.

6.2.5 Für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturen

Art. 96 Finanzierung von Bushaltestellen auf Gemeindestrassen oder auf Privatstrassen in öffentlicher Nutzung (Art. 174 Abs. 1 MobG)

[1] Auf Vorlage eines detaillierten Kostenvoranschlags wird den Gemeinden ein Pauschalbetrag für den Bau, die Umgestaltung oder die Anpassung an die rechtlichen und technischen Vorschriften einer Bushaltestelle gewährt.

[2] Der Betrag deckt die Studie, den Bau und die Standardausstattung der Haltestelle, einschliesslich der Kosten für den Landerwerb für die Haltestelle und die Haltekante, der Arbeiten im Zusammenhang mit der Fahrbahn, der Markierung der Haltestelle und der Mehrwertsteuer.

[3] Vorbehaltlich der Finanzkompetenzen des Staatsrates entscheidet die RIMU gestützt auf das Gutachten des TBA und innerhalb des Budgetrahmens über die Gewährung der Entschädigung bei der Genehmigung des Mobilitätsinfrastrukturplans.

[4] Der Betrag wird bei der Abnahme der Arbeiten auf der Grundlage einer von der Gemeinde erstellten Bestätigung der Fertigstellung der Arbeiten ausbezahlt.

Art. 97 Infrastrukturen für die konzessionierte Schifffahrt (art. 174 LMob)

[1] Stellt ein Hafen oder ein Anlegeplatz für andere Gemeinden oder Dritte einen besonderen Vorteil dar, so wird deren finanzielle Beteiligung nach dem Grad des Interesses berechnet.

[2] Von der Infrastruktur aus werden vier Einflussbereiche nach der Entfernung festgelegt: Entfernung unter 1 km, unter 2 km, unter 3 km und unter 4 km. Die finanzielle Beteiligung jeder Gemeinde wird nach dem Verhältnis zwischen der Fläche ihres Gebietes, die in den Einflussperimetern liegt, und der Gesamtfläche dieser Perimeter bestimmt.

[3] Vorbehalten bleibt eine Vereinbarung, die eine andere Kostenverteilung festlegt.

Art. 98 Andere für den öffentlichen Verkehr bestimmte Infrastrukturanlagen (Art. 174 Abs. 2 MobG)

[1] Die Parteien müssen sich spätestens vor Beginn der Arbeiten über die Finanzierung geeinigt haben.

Art. 99 Bahninfrastrukturfonds (Art. 175 Abs. 3 MobG)

[1] Die zivilrechtliche Bevölkerungszahl der Gemeinde wird auf der Grundlage der letzten verfügbaren Daten bestimmt.

[2] Das MobA legt für jedes Kalenderjahr die Aufteilung auf die Gemeinden fest. Es teilt ihnen jeweils vor dem 30. September mit, welche Beträge sie in ihrem Voranschlag dafür einsetzen müssen.

[3] Die Gemeindeanteile werden auf Anweisung des MobA mit Mitteilung an die Gemeinde dem Kontokorrent der Gemeinde bei der Staatsbuchhaltung vierteljährlich belastet.

6.2.6 Agglomerationsprogramme

Art. 100 Unterstützung für Studien zur Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen (Art. 177 MobG)

[1] Die Unterstützung wird nur für Studien gewährt, die sich auf ein Agglomerationsprogramm im Sinne der Bundesgesetzgebung beziehen.

[2] Der schriftliche Antrag auf Unterstützung muss vor Beginn der Studien bei der RIMU eingereicht werden. In der Studien-Begleitgruppe ist der Staat mit einer Person vertreten.

[3] Gewährt der Staat eine finanzielle Unterstützung für die Studien zur Ausarbeitung von Agglomerationsprogrammen, so wird diese im Jahr nach der Einreichung des Agglomerationsprogramms beim Bund ausbezahlt.

[4] Nach Gewährung dieser Unterstützung ist für die betreffende Studie eine Finanzierung im Sinne der Raumplanungs- und Baugesetzgebung ausgeschlossen.

Art. 101 Unterstützung von Massnahmen der Mobilitätsinfrastrukturen und zur Neugestaltung des öffentlichen Raums (Art. 177 MobG)

[1] Die finanzielle Unterstützung für die in den Massnahmen eines Agglomerationsprogramms vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und Massnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raums beträgt höchstens 50 % des Saldos der Gesamtausgaben nach Abzug der Bundesbeiträge und gegebenenfalls der Kantonsbeiträge aufgrund von anderen Gesetzen.

[2] Die finanzielle Unterstützung ist Gegenstand eines Rahmenkredits, der sich auf eine Projektgeneration der Trägerschaft bezieht.

[3] Die RIMU verfasst zuhanden des Staatsrats die Dekrets- und Botschaftsentwürfe zu den Rahmenkrediten.

[4] Die Beträge werden erst ausbezahlt, wenn die Massnahme in einen Rahmenkredit und in eine eidgenössische oder kantonale Finanzierungsvereinbarung aufgenommen worden ist. Die Beträge werden in den Staatsvoranschlag und den Voranschlag der Trägerschaft, die für die Ausarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zuständig ist, eingetragen.

[5] Die Trägerschaft unterbreitet der RIMU einen jährlichen Bericht über den Stand der Massnahmen, die Gegenstand der Agglomerationsprogramme sind.

Art. 102 Multimodale Plattform – Begriff (Art. 179 MobG)

[1] Eine multimodale Plattform ist ein Ort, an dem Verkehrsteilnehmende zwischen zwei verschiedenen Verkehrsmitteln, wovon mindestens eines ein öffentliches Verkehrsmittel ist, umsteigen können.

Art. 103 Multimodale Plattform – Subvention (Art. 179 MobG)

[1] Im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel beteiligt sich der Staat zu höchstens 50 % an den Kosten für den Bau oder die notwendige Umgestaltung einer multimodalen Plattform nach Abzug aller anderen Bundes- und Kantonsbeiträge sowie der Investitionsfolgekosten für das Angebot des kantonalen oder lokalen Personenverkehrs.

[2] Die multimodale Plattform muss Gegenstand eines Gesamtkonzepts sein, das die Bauherrschaft definiert und zuvor vom MobA validiert wurde. Sie kann etappenweise verwirklicht werden.

[3] Die Vergütung wird frühestens nach der Abnahme der Arbeiten auf der Grundlage einer Schlussabrechnung ausgezahlt. Wenn die Arbeit in Etappen durchgeführt wird, kann am Ende jeder Etappe eine Teilvergütung anteilig zur geleisteten Arbeit gezahlt werden. Die Summe der Teilvergütungen kann 80 % der zugesicherten Vergütung nicht übersteigen.

[4] Das MobA ist für die Erarbeitung entsprechender Richtlinien zuständig.

[5] Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Subvention.

6.3 Abgeltungen für den Betrieb

6.3.1 Beteiligung Dritter

Art. 104 Grundsatz (Art. 181 MobG)

[1] Die Betreiberin oder der Betreiber einer verkehrserzeugenden Anlage übernimmt einen Teil oder die Gesamtheit der Betriebskosten eines Angebots des öffentlichen Verkehrs, wenn die Anlage:

a) allein oder zusammen mit benachbarten verkehrserzeugenden Anlagen die Hauptursache für die neue oder erweiterte Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr ist;

b) einen erheblichen Einfluss auf die Notwendigkeit hat, eine bestehende Erschliessung des Standorts durch den öffentlichen Verkehr aufrechtzuerhalten; oder

c) in der Nähe einer Anlage liegt, die unter Absatz 1 Bst. a oder b dieses Artikels fällt, und einen Vorteil aus der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zieht.

[2] Eine Beteiligung wird nur dann verlangt, wenn die Anlage ganzjährig oder saisonal betrieben wird, während der Betriebszeit an mindestens drei Tagen pro Woche geöffnet ist und über mindestens 50 öffentlich zugängliche Abstellplätze für Personenwagen verfügt.

[3] Wenn eine verkehrserzeugende Anlage nicht einem bestimmten Betreiber zugeordnet werden kann, muss die Eigentümerschaft die Beteiligung übernehmen.

Art. 105 Ausnahme (Art. 181 MobG)

[1] Für verkehrserzeugende Anlagen, die von Gemeinwesen betrieben werden, besteht keine Pflicht zur Kostenbeteiligung.

Art. 106 Beteiligung (Art. 181 MobG)

[1] Die Höhe der Beteiligung richtet sich nach den ungedeckten Kosten eines Angebots des öffentlichen Verkehrs, das der Erschliessung der Anlage dient, und nach dem Nutzen dieses Angebots für den Betrieb der Anlage.

[2] Die Beteiligung beträgt höchstens den Gesamtbetrag der nicht gedeckten Kosten für das Angebot.

[3] Wenn eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs gebaut wird, können die Kosten für den Bau und die Standardausstattung der Haltestelle ebenfalls der Verkehrserzeugerin auferlegt werden.

[4] Sind mehrere Verkehrserzeugerinnen verpflichtet, sich an einem Angebot des öffentlichen Verkehrs zu beteiligen, so kann die Summe ihrer Beiträge den Höchstsatz nach Absatz 2 nicht übersteigen.

6.3.2 Rechnungsprüfung

Art. 107 Zuständigkeit (Art. 182 MobG)

[1] Die Rechnungsprüfung von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs, die Abgeltungen für den Betrieb erhalten haben, wird vom MobA in Zusammenarbeit mit dem Mitbesteller durchgeführt.

6.3.3 Aufteilung auf die Gemeinden der Betriebsabgeltungen im regionalen Personenverkehr

Art. 108 Bevölkerungszahl (Art. 183 Abs. 3 MobG)

[1] Die zivilrechtliche Bevölkerungszahl der Gemeinde wird auf der Grundlage der letzten verfügbaren Daten bestimmt.

Art. 109 Durchschnittliche Zahl der Abfahrten pro Tag in der Gemeinde (Art. 183 Abs. 3 MobG)

[1] Der Gewichtungsfaktor für das massgebende Verkehrsangebot wird anhand der durchschnittlichen Zahl der Abfahrten pro Tag in der Gemeinde (A/T) ermittelt.

[2] Die A/T wird auf der Grundlage der Anzahl Gebäude in der Nähe einer Haltestelle bzw. der Einwohnerzahl der Gebäude berechnet. Dabei wird wie folgt vorgegangen:

a) Für jeden Kurs wird die dem entsprechenden Gebäude am nächsten gelegene Haltestelle des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt.

b) Die Abfahrten werden gemäss offiziellem Fahrplan ermittelt.

c) Die Abfahrten werden zu 100 % berücksichtigt, wenn sich die Haltestelle höchstens 1000 Meter vom Gebäude entfernt befindet; dieser Prozentsatz sinkt für Distanzen zwischen 1000 und 1500 Metern linear bis auf 0.

d) Abfahrten von Linien des Ortsverkehrs und von neuen Linien werden nicht berücksichtigt.

e) Die durchschnittlichen Abfahrten pro Tag pro Haltestelle werden für die tatsächliche Fahrplanperiode berechnet.

f) Die Einwohnerzahl pro Gebäude wird auf der Grundlage der letzten verfügbaren Statistiken des Bundes zum Zeitpunkt der Festlegung der Aufteilung berechnet.

g) Die A/T wird auf die nächste ganze Zahl gerundet.

Art. 110 Gewichtungsfaktor (Art. 183 Abs. 3 MobG)

[1] Der Gewichtungsfaktor für das massgebende Verkehrsangebot wird wie folgt berechnet:

Durchschnittliche Zahl der Abfahrten pro Tag in der Gemeinde (A/T)	**Gewichtungsfaktor (G)**
0 bis 40	G = A/T
41 bis 80	G = 40 + (A/T - 40) x 0,8
81 bis 120	G = 72 + (A/T - 80) x 0,6
Mehr als 121	G = 96 + (A/T - 120) x 0,4

Art. 111 Abrechnung und Auszahlung (Art. 183 Abs. 3 MobG)

[1] Das MobA legt für jedes Kalenderjahr die Aufteilung auf die Gemeinden fest. Es teilt ihnen jeweils vor dem 30. September mit, welche Beträge sie in ihrem Voranschlag dafür einsetzen müssen.

[2] Die Gemeindeanteile werden auf Anweisung des MobA mit Mitteilung an die Gemeinde dem Kontokorrent der Gemeinde bei der Staatsbuchhaltung vierteljährlich belastet.

Art. 112 Neue Linien und Leistungen (Art. 185 MobG)

[1] Neue Linien und Leistungen können subventioniert werden, wenn:

a) sie zweckmässig oder innovativ sind;

b) keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren;

c) aller Voraussicht nach mittelfristig die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung erreichen.

[2] Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Subvention.

[3] Die Subvention wird im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel gewährt.

6.3.4 Tarifverbunde und Tarifmassnahmen

Art. 113 Finanzieller Beitrag (Art. 187 MobG)

[1] Der Staat kann insbesondere finanzielle Beiträge für Einnahmeverluste gewähren, die durch die Harmonisierung der Tarife in den Tarifverbünden entstehen und nicht durch Tariferhöhungen ausgeglichen werden können.

[2] Der Staat und die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bemühen sich, Tarife anzubieten, die den sozialen Realitäten Rechnung tragen und marktkonform sind.

[3] Die Subvention wird im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel gewährt.

[4] Es besteht kein Rechtsanspruch auf eine Subvention.

7 Personentransport mit Taxis und Limousinen

Art. 114 Begriff des berufsmässigen Transports (Art. 189 MobG)

[1] Als berufsmässig gelten Fahrten, die regelmässig von einer Führerin bzw. einem Führer oder mit einem Taxi oder einer Limousine durchgeführt werden und mit denen ein wirtschaftlicher Erfolg erzielt werden soll. Regelmässig sind Fahrten, wenn sie in Zeitabständen von weniger als 16 Tagen mindestens zweimal durchgeführt werden. Der wirtschaftliche Erfolg gilt als gegeben, wenn für die Fahrt ein Fahrpreis zu entrichten ist, der die Fahrzeugkosten und den Auslagenersatz der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers übersteigt.

Art. 115 Zuständigkeiten (Art. 192 MobG)

[1] Das Amt für Gewerbepolizei (GePoA) ist für den Vollzug von Abschnitt 7 des MobG und der einschlägigen Ausführungsbestimmungen zuständig.

[2] Die Kontrolle der Einhaltung der Ausführungsbestimmungen obliegt den zuständigen Polizeiorganen im Sinne der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs vom 28. März 2007.

Art. 116 Kantonales Register (Art. 189 MobG)

[1] Das GePoA führt ein Informationssystem in Form eines Registers, das zur Erfassung der in Anwendung von Abschnitt 7 MobG erteilten Bewilligungen und der diesbezüglichen Stammdaten dient.

[2] Die Gemeinden haben Zugang zu diesem Register und geben dort die Daten über die von ihnen erteilten Bewilligungen ein.

[3] Die Kantonspolizei und das Amt für Verkehr und Schifffahrt haben Zugang zu diesem Register.

[4] Das GePoA trifft die erforderlichen Sicherheits- und Organisationsmassnahmen für das Informationssystem.

Art. 117 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Antrag (Art. 193 und 196 MobG)

[1] Der Antrag auf Erhalt oder Erneuerung des Ausweises wird beim GePoA mit dem dafür vorgesehenen Formular gestellt, das vollständig ausgefüllt und zusammenmit den erforderlichen Dokumenten eingereicht wird.

[2] Wenn der Antrag Fehler aufweist oder unvollständig ist, sendet das GePoA ihn an die Antragstellerin oder den Antragsteller zurück.

[3] Der Antrag auf Erneuerung muss rechtzeitig vor Ablauf der Gültigkeitsdauer des Ausweises eingereicht werden.

Art. 118 Taxi- und/oder Limousinenausweis – Mit der Ausübung des Berufs unvereinbare Verurteilungen (Art. 193 Abs. 1 Bst. b und c und 196 Abs. 1 MobG)

[1] Verwaltungsentscheide und Verurteilungen sind mit der Ausübung des Taxifahrerberufs unvereinbar, wenn sie ausgesprochen wurden wegen:

a) Verstössen gegen das allgemeine, schweizerische oder ausländische Strafrecht, insbesondere wegen Verstössen gegen das Leben, die körperliche Unversehrtheit, die sexuelle Unversehrtheit oder das Vermögen;

b) Verstössen gegen die Strassenverkehrsregeln oder wegen fehlender Fahreignung, die zu einem Entzug des Führerscheins nach Artikel 15d, 16b, 16c, 16cbis oder 16d des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 geführt haben;

c) Verstössen gegen die Vorschriften des Bundes- oder Kantonsrechts, welche die Tätigkeit von Berufschauffeusen und Berufschauffeuren sowie die Anforderungen an Fahrzeuge regeln.

[2] Das GePoA berücksichtigt insbesondere die Schwere der Tat oder deren Wiederholung, die Zeit, die seit der Ausfällung des Entscheides bzw. der Verurteilung vergangen ist, sowie die Rückfallgefahr.

[3] Es kann die Prüfung des Antrags aussetzen, wenn es davon unterrichtet wird, dass die antragstellende Person Gegenstand eines anhängigen Verfahrens ist, das zu einem Entscheid oder einer Verurteilung im Sinne dieses Artikels führen kann.

Art. 119 Taxilampe (Art. 194 Abs. 2 MobG)

[1] Jedes Taxi muss, wenn es in Betrieb ist, ständig mit einer Ausrüstung versehen sein, die insbesondere aus einer auf dem Dach des Fahrzeugs angebrachten Taxilampe besteht.

[2] Die Taxilampe muss den Anforderungen nach Artikel 110 Abs. 2 Bst. b der Bundesverordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und Anhang 8 Ziffer 2, 23 VTS entsprechen.

[3] Wenn das Taxi für den privaten Gebrauch genutzt wird, muss die Taxilampe verdeckt oder abmontiert werden.

Art. 120 Taxameter (Art. 194 Abs. 2 MobG)

[1] Nur vom kantonalen Amt für Strassenverkehr und Schifffahrt zugelassene Unternehmen dürfen Taxameter montieren und/oder reparieren. Die Liste dieser Unternehmen ist auf Anfrage erhältlich.

Art. 121 Vignette (Art. 196 Abs. 3 MobG)

[1] Die Vignette enthält insbesondere folgende Angaben:

a) die Identität des Vignetteninhabers (Name, Vorname, Geburtsdatum);

b) das Kennzeichen des Fahrzeuges;

c) das Anfangs- und Enddatum der Gültigkeitsdauer der Genehmigung;

d) ihr Ausstellungsdatum.

[2] Die Vignette darf nicht auf einem Fenster angebracht werden, das für die Sicht der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers erforderlich ist.

Art. 122 Vermittlungsbewilligung für Fahrten (Art. 197 MobG)

[1] Der Antrag für den Ausweis muss mit dem offiziellen, vom GePoA zur Verfügung gestellten Formular gestellt werden, das vollständig ausgefüllt, mit den erforderlichen Dokumenten versehen und von der antragstellenden Person unterzeichnet sein muss.

[2] Wenn es sich bei der antragstellenden Person um eine natürliche Person handelt, muss das Formular von dieser Person unterschrieben und mit den folgenden Unterlagen versehen werden:

a) Kopie eines gültigen Identitätsnachweises;

b) Nachweis des Wohnsitzes in der Schweiz, der nicht älter als 3 Monate ist (Originalbescheinigung der zuständigen kantonalen Behörde).

[3] Wenn es sich bei der antragstellenden Person um eine juristische Person handelt, muss das Formular von der Person oder den Personen mit Bevollmächtigung unterschrieben und mit den folgenden Unterlagen versehen werden:

a) Kopie eines gültigen Identitätsnachweises der Person oder Personen mit Bevollmächtigung;

b) Nachweis des Sitzes in der Schweiz, der nicht älter als 3 Monate ist (Handelsregisterauszug).

Art. 123 Strafrechtliche Massnahme (Art. 202 MobG)

[1] Die Busse wird von der Oberamtsperson nach dem Justizgesetz verfügt.

Art. 124 Gebühren (Art. 203 MobG)

[1] Die Gebühr für die Ausstellung und Verlängerung wird pauschal erhoben. Sie wird nach Art der Bewilligung festgelegt:

a) Taxi- und/oder Limousinenausweis: CHF 200.- je Ausweis

b) Fahrzeuge:

   aa) für Fahrzeuge, die ausschliesslich mit elektrischer Energie oder Wasserstoff betrieben werden: CHF 150.- pro Fahrzeug

   bb) für Fahrzeuge, die mit einem Gas-Hybridantrieb oder einem vergleichbaren Antrieb betrieben werden: CHF 300.- pro Fahrzeug

   cc) für die anderen Fahrzeuge: CHF 400.- pro Fahrzeug

c) Berufsmässige Vermittlung: CHF 500.- je Vermittler

d) Gleichzeitiges Gesuch für Ausweis und Fahrzeug: Es wird ein Rabatt von CHF 150.- gewährt.

8 Übergangsbestimmungen

8.1 Übergangsrecht bezüglich der Modalitäten der Übertragung von Strassen

Art. 125 Übergabe von Dokumenten und Informationen (Art. 204 MobG)

[1] Nach der Eigentumsübertragung übergeben die Gemeinden dem Staat die folgenden Dokumente und Informationen, die dem Stand der Ausführung entsprechen:

a) die Pläne der Kanalisationen;

b) die Pläne der Kunstbauten;

c) die Markierungspläne;

d) die Pläne aller Infrastrukturen der öffentlichen Sachen;

e) allfällige Vereinbarungen und Bewilligungen;

f) alle Computerdaten;

g) die Arbeitsplanung des Strassenunterhalts;

h) die Informationen über geplante oder laufende Projekte;

i) etwaige Informationen über Probleme im Zusammenhang mit der Vermarkung oder der Parzellierung der Strasse;

j) etwaige Informationen über wiederkehrende Mängel auf der Strasse (Erdrutsche, Überschwemmungen, Überflutungen usw.).

Art. 126 Grundbuch (Art. 204 MobG)

[1] Vor der Eigentumsübertragung stellt die Gemeinde sicher, dass die Vermarkung der zu übertragenden Grundstücke erstellt wurde und vollständig ist.

[2] Die Gemeinde sorgt dafür, dass die Informationen über die Bodenbedeckung im Grundbuch auf dem neuesten Stand sind.

[3] Die allfälligen Kosten für die Eigentumsübertragung gehen zulasten des Staates.

Art. 127 Übertragungsvorgang (Art. 204 MobG)

[1] Alle Grundstücke im Besitz der Gemeinde und die für den Betrieb der Strasse erforderlichen Bauwerke werden an den Staat übertragen.

[2] Die Übertragung wird mit Staatsratsbeschluss bestätigt.

Art. 128 Wirkungen (Art. 204 MobG)

[1] Ab Inkrafttreten dieses Reglements ist kein Kauf oder Verkauf von Grundstücken der Gemeindestrasse ohne die Zustimmung des TBA erlaubt.

[2] Für ausstehende Plangenehmigungsgesuche im Rahmen von Bau- oder Ausbauprojekten bleibt bis zum Abschluss der Verfahren die Gemeinde zuständig.

8.2 Übergangsrecht bezüglich Personentransport mit Taxis und Limousinen

Art. 129 Einführung des kantonalen Registers (Art. 191 Abs. 2 MobG)

[1] Das in Art. 114 vorgesehene kantonale Register wird innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieser Verordnung eingerichtet.

Art. 130 Vorherige gültige Genehmigung (Art. 193 - 197 MobG)

[1] Jede von einer Gemeinde im Jahr 2022 ausgestellte Bewilligung für den Taxidienst bleibt 12 Monate nach Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes gültig und berechtigt den Inhaber, seine Tätigkeit fortzusetzen.

[2] Nach Ablauf der Frist muss eine Bewilligung nach den Artikeln 193 bis 197 LMob beim GePoA eingeholt werden.

Art. 131 Provisorische Bewilligung (Art. 193 - 197 MobG)

[1] Jede Person, die eine Bewilligung für die Aufnahme einer Tätigkeit im Bereich des berufsmässigen Personentransports benötigt, muss ein Gesuch für eine provisorische Bewilligung beim GePoA einreichen.

[2] Das Gesuch enthält:

a) Adresse und Telefonnummer;

b) Kopie der Identitätskarte oder des Passes;

c) Kopie des Fahrzeugausweises.

[3] Das GePoA stellt eine provisorische Bewilligung aus, die zur Ausübung der Tätigkeit bis zum 30. Juni 2023 berechtigt.

[4] Es erhebt eine Gebühr von 50 Franken.

8.3 Andere Übergangsbestimmungen

Art. 132 Geobasisdaten zur Mobilität (Art. 4 MobG)

[1] Bis zum Inkrafttreten der kantonalen Verordnung über Geoinformation stellt das Amt für Vermessung und Geomatik auf Anfrage Informationen über Geobasisdaten zur Mobilität zur Verfügung.

Art. 133 Eintragung im REG (Art. 91 MobG)

[1] Es wird eine Frist von 6 Monaten ab Inkrafttreten des Gesetzes gewährt, um die nach Artikel 33 erforderliche Qualifikation zu erwerben

[2] Innerhalb dieser Frist bleibt die Praxis nach dem alten Regime gültig.

Art. 134 Subventionen für städtebauliche Objekte (Art. 167 Abs. 2 und 3 MobG)

[1] Nur Projekte, die nach dem Inkrafttreten dieses Reglements öffentlich aufgelegt wurden, können Gegenstand einer Subvention in Anwendung von Art. 167 Abs. 2 und 3 MobG sein.

ANHÄNGE IN DER FORM SEPARATER DOKUMENTE

Anhang 1: Illustration Bauabstand zu Strassen

Anhang 2: Illustration Strassenkreuzungen

Änderungstabelle – Nach Beschlussdatum

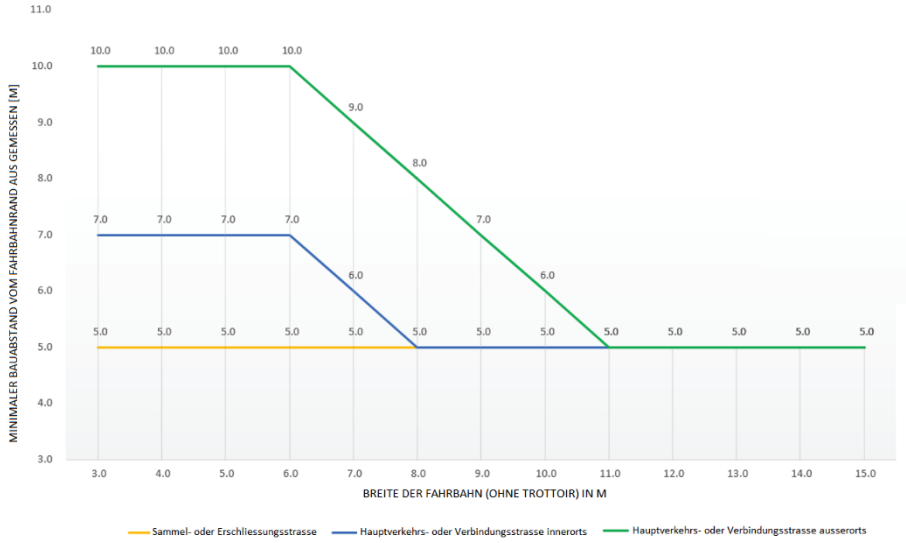
Beschluss	Berührtes Element	Änderungstyp	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
20.12.2022	Erlass	Grunderlass	01.01.2023	2022_147

Änderungstabelle – Nach Artikel

Berührtes Element	Änderungstyp	Beschluss	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
Erlass	Grunderlass	20.12.2022	01.01.2023	2022_147

ANHANG 1

Bauabstand zu Strassen (Art. 63 Abs. 1)



Fahrbahnbreite	Abstand vom Fahrbahnrand aus gemessen		
	Hauptverkehrs- oder Verbindungsstr. ausserorts	Hauptverkehrs- oder Verbindungsstr. innerorts	Sammel- oder Erschliessungsstr.
3.0	10.0	7.0	5.0
4.0	10.0	7.0	5.0
5.0	10.0	7.0	5.0
6.0	10.0	7.0	5.0
7.0	9.0	6.0	5.0
8.0	8.0	5.0	5.0
9.0	7.0	5.0	5.0
10.0	6.0	5.0	5.0
11.0	5.0	5.0	5.0
12.0	5.0	5.0	5.0
13.0	5.0	5.0	5.0
14.0	5.0	5.0	5.0
15.0	5.0	5.0	5.0

ANHANG 2

Kostenaufteilung bei Kreuzungen im Kreisverkehr (Art. 95 Abs. 2)

