

# Ausführungsreglement zum Strassengesetz (ARStrG)

vom 07.12.1992 (Fassung in Kraft getreten am 01.07.2012)

---

## *Der Staatsrat des Kantons Freiburg*

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967 (StrG);  
auf Antrag der Baudirektion,

*beschliesst:*

### **1 Einteilung der Strassen**

#### **1.1 Kantonsstrassen**

##### **Art. 1** Einteilungskriterien (Art. 10 StrG)

<sup>1</sup> Die Kantonsstrassen werden nach den folgenden Kriterien in die Klasse der Hauptstrassen (H) eingeteilt:

- a) Funktionelle Kriterien:
  - 1. Gewährleistung des allgemeinen Durchgangsverkehrs (Kriterium 1);
  - 2. Ergänzung des Nationalstrassennetzes (Kriterium 2);
  - 3. Gewährleistung von wichtigen Verbindungen (Kriterium 3);
- b) Kriterium der Verkehrsdichte (Kriterium 4).

##### **Art. 2** Allgemeiner Durchgangsverkehr (Kriterium 1)

<sup>1</sup> Das Kriterium 1 wird auf Kantonsstrassen angewendet, deren Funktion im wesentlichen darin besteht, den allgemeinen Durchgangsverkehr zu gewährleisten.

<sup>2</sup> Eine Kantonsstrasse erfüllt diese Funktion, wenn mehr als die Hälfte des gezählten oder nach der Strassenplanung berechneten Verkehrs seinen Ursprung und Bestimmungsort ausserhalb des Kantons hat.

**Art. 3** Ergänzung des Nationalstrassennetzes (Kriterium 2)

<sup>1</sup> Das Kriterium 2 wird auf Kantonsstrassen angewendet, deren Funktion im wesentlichen darin besteht, das Nationalstrassennetz zu ergänzen.

<sup>2</sup> Eine Kantonsstrasse erfüllt diese Funktion, wenn sie:

- a) die Linienführung einer teilweise erstellten und dem Verkehr übergebenen Nationalstrasse provisorisch verlängert,
- b) eine Nationalstrasse mit dem kantonalen Strassennetz verbindet, oder
- c) zwischen den Nationalstrassen eine wichtige Querverbindung gewährleistet.

**Art. 4** Wichtige Verbindungen (Kriterium 3)

<sup>1</sup> Das Kriterium 3 wird auf Kantonsstrassen angewendet, deren Funktion im wesentlichen darin besteht, wichtige Verbindungen zu gewährleisten.

<sup>2</sup> Eine Kantonsstrasse erfüllt diese Funktion, wenn sie:

- a) einen Bezirkshauptort mit der Hauptstadt verbindet, oder
- b) die Hauptstadt mit der Hauptstadt eines Nachbarkantons verbindet, oder
- c) die Hauptstädte benachbarter Kantone miteinander verbindet, oder
- d) einen Bezirkshauptort mit dem nächstgelegenen Autobahnanschluss verbindet.

**Art. 5** Wahl bei gleicher Funktion

<sup>1</sup> Erfüllen mehrere Strassen gleichzeitig dasselbe funktionelle Kriterium, so wird dieses nur auf die Strasse mit der günstigsten Verbindung angewendet.

**Art. 6** Verkehrsdichte (Kriterium 4)

<sup>1</sup> Das Kriterium 4 ist erfüllt, wenn die massgebliche Belastung grösser als 6000 Fahrzeuge ist.

**Art. 7** Massgebliche Belastung

<sup>1</sup> Die massgebliche Belastung ist die höchste Verkehrsbelastung, die in einer dynamischen, sich über 20 Jahre erstreckenden Strassenplanung vorgesehen ist.

<sup>2</sup> Sie wird ausserorts aufgrund der letzten Zählungen bestimmt und als durchschnittlicher täglicher Verkehr während 24 Stunden (DTV 24) ausgedrückt; nur der motorisierte Verkehr wird berücksichtigt.

<sup>3</sup> Damit die massgebliche Belastung den nachteiligen Auswirkungen des Schwerverkehrs Rechnung trägt, wird dessen Anzahl mit zwei multipliziert.

**Art. 8** Hauptstrassen (Art. 10 Abs. 2 StrG)

<sup>1</sup> Eine Kantonsstrasse ist eine Hauptstrasse (H), wenn:

- a) sie mindestens ein funktionelles Kriterium erfüllt und die massgebliche Belastung grösser als 3500 Fahrzeuge ist, oder
- b) die massgebliche Belastung grösser als 6000 Fahrzeuge ist.

**Art. 9** Nebenstrassen (Art. 11 StrG)

<sup>1</sup> Eine Kantonsstrasse wird in die Klasse der Nebenstrassen (N) eingeteilt, wenn sie weder ein funktionelles Kriterium noch das Kriterium der Verkehrsdichte der Hauptstrassen erfüllt.

**Art. 10** Bedeutender touristischer Ort (Art. 11 Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Die Anzahl der Übernachtungen und die Verkehrsdichte in einem bedeutenden touristischen Ort (Art. 11 Abs. 3 StrG) werden wie folgt festgelegt:

- a) In den letzten 5 Jahren wurden durchschnittlich mindestens 30'000 Übernachtungen pro Jahr gezählt (Camping nicht inbegriffen).
- b) Die Verkehrsdichte übersteigt die massgebliche Belastung von 600 Fahrzeugen.

**1.2 Gemeindestrassen (Art. 12 StrG)****Art. 11** Verzeichnis

<sup>1</sup> Das Verzeichnis der Gemeindestrassen und der übrigen dem Verkehr offenstehenden öffentlichen Sachen einer Gemeinde wird als Tabelle dargestellt. Sie enthält von jeder Strasse die genauen Angaben zur Identifizierung, die Länge, die Mindestbreite (Basisbreite), die Anzahl der Fahrstreifen und allfällige für bestimmte Fahrzeugkategorien geltende gesetzmässige Verkehrsbeschränkungen.

<sup>2</sup> Das Verzeichnis umfasst eine Karte im Massstab von mindestens 1:10'000, auf der die Strasse und die verschiedenen Kategorien ersichtlich sind.

<sup>3</sup> Das Tiefbauamt gibt den Gemeinden ein Muster mit Erläuterungen ab.

**1.3 Strassenkategorien (Art. 14 StrG)****Art. 12** Grundsatz

<sup>1</sup> Die Kantons- und Gemeindestrassen werden nach ihrer Zweckbestimmung und nach der Verkehrsdichte in die Kategorie 1-4 eingeteilt. Aufgrund dieser Kategorien werden die Bedingungen für eine Zu- oder Ausfahrt festgelegt.

**Art. 13** Kategorie 1

<sup>1</sup> In die Kategorie 1 wird eine Strasse eingeteilt, die dem schnellen Motorfahrzeugverkehr vorbehalten ist.

<sup>2</sup> Eine solche Strasse ist in der Regel nur an den Stellen zugänglich, die im Teilrichtplan des Strassennetzes vorgesehen sind. Sie weist keine höhengleiche Kreuzung auf.

**Art. 14** Kategorie 2

<sup>1</sup> In die Kategorie 2 wird eine Strasse eingeteilt, die allen Benützern offensteht und deren massgebliche Belastung grösser als 6000 Fahrzeuge ist.

<sup>2</sup> Eine neue Zu- oder Ausfahrt wird nur gestattet für die Verbindung zu einer Ortschaft, einem Weiler, einem Quartier, einer Industrie- und Gewerbezone oder einer Sportzone sowie zu einem wichtigen öffentlichen Gebäude, einem Einkaufszentrum oder einem öffentlichen Parkplatz.

<sup>3</sup> Bei der Projektierung einer neuen Zu- oder Ausfahrt oder bei erheblicher Änderung der Nutzungsbedingungen einer bestehenden Zu- oder Ausfahrt sind die bestehenden Zu- oder Ausfahrten, die weniger als 200 m voneinander entfernt sind, soweit möglich in einer einzigen zusammenzufassen.

<sup>4</sup> Die neuen oder geänderten Zu- oder Ausfahrten müssen den Normen für die Sichtweite und Sicherheit entsprechen. Das Linksabbiegen bei Kreuzungen und zu neuen Zu- oder Ausfahrten wird nur über Vorsortierstreifen oder Kreisell gestattet.

**Art. 15** Kategorie 3

<sup>1</sup> In die Kategorie 3 wird eine Strasse eingeteilt, die allen Benützern offensteht und deren massgebliche Belastung 4700-6000 Fahrzeuge beträgt.

<sup>2</sup> Die neuen oder geänderten Zu- oder Ausfahrten müssen den Normen für die Sichtweite und Sicherheit entsprechen. Bei dieser Strasse müssen die Zu- und Ausfahrten in der Regel einander gegenüberliegen oder mindestens 200 m voneinander entfernt sein.

**Art. 16** Kategorie 4

<sup>1</sup> In die Kategorie 4 wird eine Strasse eingeteilt, die allen Benützern offensteht und deren massgebliche Belastung kleiner als 4700 Fahrzeuge ist.

<sup>2</sup> Die Zu- und Ausfahrten sind nicht beschränkt, müssen jedoch den Normen für die Sichtweite und Sicherheit entsprechen.

## 1.4 Besondere Bestimmungen für Kantonsstrassen

### Art. 17 Änderung der Klasse oder Kategorie

<sup>1</sup> Eine Kantonsstrasse kann in der Regel nur von einer bestehenden oder projektierten Kreuzung oder Abzweigung an in eine andere Klasse oder Kategorie eingeteilt werden.

### Art. 18 Innerortsstrecken

<sup>1</sup> Eine Kantonsstrasse, die in eine Ortschaft führt, behält innerorts ihre Klasse und Kategorie. Die Einteilung der Strasse wird nicht vom Innerortsverkehr beeinflusst.

<sup>2</sup> Innerorts müssen die Anzahl und der Ausbau der Zu- und Ausfahrten und der Kreuzungen durch eine Studie gerechtfertigt werden, die die Sicherheit, die Leistungsfähigkeit und die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt.

### Art. 19 Vorgeschriebene Änderungen an Zu- und Ausfahrten

<sup>1</sup> Zeigt eine Verkehrsstudie auf, dass eine Zu- oder Ausfahrt den Anforderungen an die Sicherheit, Belastung und Flüssigkeit des Verkehrs nicht genügt, so können die notwendigen Änderungen an dieser Zu- oder Ausfahrt, gegebenenfalls zusätzliche Ausbauarbeiten an der Strasse, dem Eigentümer der Zu- oder Ausfahrt auf dessen Kosten vorgeschrieben werden.

### Art. 20 Aufgeschobener Ausbau von Ein- und Ausfahrten

<sup>1</sup> Liegt die tatsächliche Verkehrsbelastung deutlich unter der massgeblichen Belastung, so kann die Ausführung des verlangten Ausbaus aufgeschoben werden.

<sup>2</sup> Wird die Ausführung aufgeschoben, so wird mit der Gemeinde oder dem Nutzniesser der Ein- und Ausfahrt eine Vereinbarung getroffen, damit die vollständige Ausführung und der künftige Unterhalt dieses Ausbaus sichergestellt werden können. Der Ausbau wird ausgeführt, sobald die Verkehrsbedingungen dies rechtfertigen.

<sup>3</sup> Diese Vereinbarung wird im Grundbuch angemerkt.

### Art. 21 Zuständige Behörde

<sup>1</sup> Die Einteilung der Kantonsstrassen in die Klassen der Haupt- und Nebenstrassen und in Kategorien sowie deren periodische Nachführung sind der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion zur Genehmigung zu unterbreiten.

## **2 Bau und Ausbau der Strassen (Art. 20 Abs. 2, 21, 24 Abs. 3, 36 Abs. 2 und 54a StrG)**

### **2.1 Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 22 Anwendbare Normen**

<sup>1</sup> Die technischen Merkmale der Strassen und der Nebenanlagen, die in den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute festgelegt sind (VSS-Normen), sind grundsätzlich anwendbar. Die abweichenden Bestimmungen dieses Reglements bleiben vorbehalten. Die Normen gelten ebenfalls für die Darstellung und den Inhalt der Ausführungspläne.

<sup>2</sup> Die für die Berechnung des Tragwerks massgebliche Belastung richtet sich nach den Normen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (SIA-Normen).

<sup>3</sup> Auf den Strecken für Sondertransporte muss das Tragwerk für die entsprechenden Belastungen und Lichtraumprofile nach den SIA-Normen überprüft werden.

<sup>4</sup> Die Grundlagen können geändert werden, und es können andere als in den Normen vorgesehene technische Merkmale festgelegt werden, wenn dies bei Schutzzonen aus topographischen, geotechnischen, historischen oder ästhetischen Gründen oder bei Bergstrassen und Innerortsstrecken aufgrund besonderer Bedingungen erforderlich ist. Jede ausserordentliche Abweichung ist im technischen Bericht zum Projekt zu erläutern.

#### **Art. 23 Bauliche Hindernisse**

<sup>1</sup> Die Trottoirs und die übrigen Anlagen sind so zu bauen, dass sie von den behinderten Personen benützt werden können; die einschlägigen Empfehlungen, namentlich des Leitfadens von Procap (Schweizerischer Invaliden-Verband), sind bei einem Ausbau zu beachten.

### **2.2 Besondere technische Merkmale**

#### **Art. 24 Mindestbreite der Kantonsstrassen**

<sup>1</sup> Die Einteilung des kantonalen Strassennetzes bestimmt die Grundlagen für die Wahl der genormten technischen Merkmale. Bei Kantonsstrassen beträgt die Mindestbreite eines Fahrstreifens 3,50 m für die Hauptstrassen und 3,00 m für die Nebenstrassen; die Hauptstrassen werden mit Banketten von 1,50 m Breite und die Nebenstrassen mit Banketten von 1,00 m Breite ausgestattet.

<sup>2</sup> In der Mindestbreite der Fahrstreifen sind die Randlinien nicht inbegriffen.

<sup>3</sup> Sind am Fahrbahnrand Radstreifen vorgesehen, so können die Fahrstreifen auf je 3,00 m herabgesetzt werden.

<sup>4</sup> Der bestehende Ausbau von aneinandergrenzenden Strassenabschnitten ist zu berücksichtigen, damit die Einheitlichkeit der Strecke gewahrt bleibt.

**Art. 25**      Breite der Trottoirs, erhöhten Schutzstreifen und Schutzinseln  
(Art. 24 Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Die normale Breite der Trottoirs beträgt mit dem Randabschluss 1,65 m; die Breite der Schutzinseln für Fussgänger beträgt 2,00 m.

<sup>2</sup> Je nach Verkehrsdichte der Fussgänger oder aufgrund des örtlichen Ausbaus sind grössere Breiten zulässig. In der Regel wird dann ein Mehrfaches von 75 cm gewählt.

<sup>3</sup> Die Mindestbreite der erhöhten Schutzstreifen beträgt mit dem Randabschluss 75 cm.

<sup>4</sup> Bestehende Gebäude, Bauwerke oder andere Anlagen können Abweichungen von diesen Breiten rechtfertigen.

**Art. 26**      Bankette auf und unter Brücken (Art. 24 Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Die Strassenbrücken müssen beim Bau oder bei einer Erneuerung mit Banketten ausgestattet werden, auch wenn die Zufahrtsstrassen keine haben.

<sup>2</sup> Auf Brücken der Gemeindehauptstrassen und der Kantonsstrassen muss das Bankett auf jeder Seite, zwischen dem Fahrbahnrand und dem Brückengeländer gemessen, mindestens 1,65 m breit sein.

<sup>3</sup> Wird eine Strasse, die ausschliesslich dem Motorfahrzeugverkehr dient, mit Pannestreifen ausgestattet, so müssen die Bankette auf den Brücken gleich breit sein wie diese Streifen.

<sup>4</sup> Die Bankette können zu Trottoirs oder zu Radstreifen ausgebaut werden. Ist ein solcher Ausbau im Ausführungsprojekt der Brücke vorgesehen, so kann die Breite entsprechend den vorgesehenen oder bestehenden Banketten vor und nach der Brücke erhöht werden.

<sup>5</sup> Brücken der Gemeindestrassen von geringer Bedeutung sind mit erhöhten Schutzstreifen von mindestens 75 cm Breite auszustatten.

<sup>6</sup> Die Brücken müssen so gebaut werden, dass die in den Absätzen 2-5 vorgesehenen Bankette entlang der Fahrstreifen, die unter der Brücke hindurchführen, erstellt werden können.

**Art. 27** Trottoirs, erhöhte Schutzstreifen und Nischen in Galerien und Strassentunnels (Art. 24 Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Galerien und Tunnels, die von Fussgängern benützt werden dürfen, müssen mindestens auf einer Fahrbahnseite mit einem Trottoir und auf der andern Seite mit einem erhöhten Schutzstreifen ausgerüstet werden. Die Breiten müssen dem Artikel 25 entsprechen.

<sup>2</sup> Entlang der Anlagen, die nur dem Motorfahrzeugverkehr dienen, sind beidseits der Fahrbahn erhöhte Schutzstreifen mit einer genügenden Breite für das Unterhaltspersonal anzubringen.

**Art. 28** Signalisation auf Trottoirs

<sup>1</sup> Auf Trottoirs mit einer Breite von 1,65 m und erhöhten Schutzstreifen dürfen keine Strassensignale aufgestellt werden, damit die Nutzbreite nicht eingeschränkt wird.

<sup>2</sup> Die im rechten Winkel zur Gehrichtung angebrachten Signale sind auf der Aussenseite der Trottoirs aufzustellen. Gegebenenfalls sind sie auf Ständern oder Masten anzubringen, wobei eine freie Durchgangshöhe von mindestens 2,50 m auf der gesamten Trottoirbreite einzuhalten ist.

**Art. 29** Merkmale der Radwege und Radstreifen (Art. 54a Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Radwege sind die den leichten Zweirädern vorbehaltenen Fahrstreifen. Grenzen sie an eine Strasse, so sind sie von der Fahrbahn durch einen Grünstreifen (mindestens 80 cm) oder durch einen Randstein zu trennen. Ausnahmsweise können sie mit einem Trottoir verbunden werden; in diesem Falle werden sie vom Fussgängerverkehr mit einer Markierung getrennt. Sie können für Verkehr in einer oder in zwei Richtungen eingerichtet werden. Die Mindestbreite eines Radweges beträgt mit der Markierung:

- a) 1,50 m für Radwege mit Verkehr in einer Richtung;
- b) 2,50 m für Radwege mit Verkehr in beiden Richtungen.

<sup>2</sup> Die Radstreifen sind die vorrangig den leichten Zweirädern vorbehaltenen Fahrstreifen auf einer Strasse. Sie werden auf der Fahrbahn signalisiert und vom allgemeinen Verkehr durch eine Längsmarkierung abgegrenzt. Die Mindestbreite eines Radstreifens beträgt mit der Markierung 1,20 m.

<sup>3</sup> Wann und unter welchen Bedingungen Radwege und Radstreifen gebaut werden, wird in der kantonalen Planung der Radwege und Radstreifen festgelegt. Diese bestimmt ferner die Strassenabschnitte und die Prioritäten für die Verwirklichung.



**Art. 30** Bushaltebuchten (Art. 88 StrG)

<sup>1</sup> Auf Kantonsstrassen der Kategorien H 2, H 3, N 2 und N 3 müssen ausserorts für den öffentlichen Verkehr Bushaltebuchten erstellt werden. Auf Gemeindestrassen ist die Ausführung obligatorisch, wenn die massgebliche Belastung grösser als 4700 Fahrzeuge ist.

<sup>2</sup> Innerorts können für den Entscheid über den Bau von Bushaltebuchten neben der Sicherheit und der Leistungsfähigkeit auch die ortsplanerischen Kriterien einbezogen werden. Der Entscheid muss von Fall zu Fall durch einen erläuternden Bericht begründet werden.

**2.3 Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs (Art. 21a StrG)****Art. 31**

<sup>1</sup> Die Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs müssen grundsätzlich den VSS-Normen entsprechen.

<sup>2</sup> Sie müssen in der Regel im Strassenrichtplan der Gemeinde vorgesehen sein (Art. 43 Abs. 2 Bst. b und 44 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 9. Mai 1983).

<sup>3</sup> Die Ausführung von Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs untersteht dem Baubewilligungsverfahren, wenn diese Massnahmen einen öffentlichen Flurweg oder eine Privatstrasse betreffen oder wenn sie dem summarischen Ausbau einer Gemeindestrasse gleichgestellt werden können. In allen andern Fällen unterstehen diese Massnahmen dem Bewilligungsverfahren nach den Artikeln 37 und 39 des Gesetzes.

<sup>4</sup> Die Signalisation für bauliche Massnahmen zur Beruhigung des Verkehrs untersteht dem Verfahren nach der Gesetzgebung über den Strassenverkehr.

**2.4 Inhalt der Verkehrsstudie und der Strassenpläne****Art. 32** Verkehrsstudie

<sup>1</sup> Die Verkehrsstudie umfasst namentlich:

- a) die gegenwärtige Lage der betreffenden Anlage: Standort, Funktion im Strassennetz, Verkehrsmenge und Verkehrsart, Leistungsvermögen und Sicherheit;
- b) die künftige Lage: Funktion im geplanten Strassennetz, künftige Verkehrsmenge und Verkehrsart;
- c) die Abklärung von Varianten, jeweils mit: Leistungsreserven, Leistungsgrad, Möglichkeiten zum etappenweisen Bau, Erweiterungsmöglichkeiten;

- d) den optimalen Ausbau: Bewertung der Varianten in technischer und wirtschaftlicher Sicht sowie im Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit.

**Art. 33** Strassenpläne (Art. 32 StrG)

<sup>1</sup> Die Einzelheiten der Strassenpläne werden in den Richtlinien der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion festgelegt.

## 2.5 Öffentliche Sachen

**Art. 34** Benützung der öffentlichen Sachen; Vermarkung (Art. 3 und 70 StrG)

<sup>1</sup> Die Trottoirs, die Radwege und die Radstreifen sowie die weitem Nebenanlagen einer Strasse gehören zur selben öffentlichen Sache wie die Strasse.

<sup>2</sup> Werden solche Anlagen nach dem Ausbau der Fahrbahn erstellt, so werden nach Weisung der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion die Vermarkung nachgeführt und ein definitiver Kataster-Situationsplan erstellt.

<sup>3</sup> Längs der Kantonsstrassen kann das zu den öffentlichen Sachen des Kantons gehörende Land den Gemeinden für Trottoirs, Radwege und Radstreifen sowie für weitere Nebenanlagen vorübergehend zur Verfügung gestellt werden. Es wird in einem Plan dargestellt und ist Gegenstand einer Vereinbarung; es bleibt Eigentum des Staates.

<sup>4</sup> Der erforderliche Landerwerb für die Strasse, die Trottoirs, die Radwege und Radstreifen sowie für die weitem Nebenanlagen wird vom Geometer, der mit der Erstellung des Mutationsverbals beauftragt ist, getrennt bestimmt, damit die Kosten den betreffenden öffentlichen Körperschaften übertragen werden können.

## 2.6 Bau- und Ausbaukosten der Kantonsstrassen und Nebenanlagen (Art. 46 Abs. 2, 50 Abs. 1, 51 Abs. 3, 54, 54a Abs. 4 und 55 Abs. 2 StrG)

**Art. 35** Kostenverteilung (Art. 46 Abs. 2 StrG)

<sup>1</sup> Die Beteiligung sämtlicher Gemeinden an den Kosten wird nach Abzug der Bundesbeiträge für die Hauptstrassen und für die Sanierung von Niveauübergängen berechnet.

<sup>2</sup> Die zusätzliche Beteiligung der Gemeinden mit Kantonsstrassen wird nach Abzug der Bundesbeiträge für die Sanierung von Niveauübergängen berechnet.

<sup>3</sup> Die Beiträge der Gemeinden werden aufgrund der finanziellen Ergebnisse der Staatsrechnung festgelegt. Sie werden aufgrund der Strassenausgaben des Rechnungsjahres ermittelt, das dem Jahr der Fakturierung vorausgeht.

<sup>4</sup> Die Beiträge werden dem Kontokorrent Staat-Gemeinde jeweils auf den 30. Juni eines Jahres belastet. Die Rechnungen müssen spätestens bis zum 15. Mai zugestellt werden.

#### **Art. 36**      Rückerstattung des Kostenvorschusses (Art. 51 Abs. 3 StrG)

<sup>1</sup> Hat der Staat für städtebauliche Arbeiten einer Gemeinde im Sinne von Artikel 50a StrG, die gleichzeitig mit dem Ausbau einer Kantonsstrasse ausgeführt wurden, einen Kostenvorschuss geleistet, so zahlt die Gemeinde den Vorschuss innert 2 Monaten nach Erhalt einer Zwischen- oder Schlussabrechnung zurück.

<sup>2</sup> Nach dieser Frist wird der für die Beziehungen zwischen dem Staat und den Gemeinden geltende Zinssatz berechnet.

<sup>3</sup> Übersteigt der Vorschuss 100'000 Franken, so verlangt der Staat periodisch, dass die betroffene Gemeinde Anzahlungen leistet.

#### **Art. 37**      Allgemeine Beitragsbedingungen

<sup>1</sup> Sind die Masse einer Anlage grösser als die in diesem Reglement festgelegten Masse, so trägt der Gesuchsteller die zusätzlichen Kosten.

<sup>2</sup> Beiträge werden nur für die ortsfesten und endgültigen Anlagen, Ausbauten und Bauwerke geleistet.

#### **Art. 38**      Strassenbelag mit Pflastersteinen

<sup>1</sup> Wird aus Gründen des Ortsbildschutzes der Belag einer Kantonsstrasse mit Pflastersteinen ausgeführt, so fallen die entsprechenden Kosten zu Lasten der Strasse, sofern sie bereits mit einer sichtbaren Pflasterung ausgestattet war und diese Belagsart nur im Ortskern verwendet wird.

#### **Art. 39**      Beiträge an Trottoirs, Über- und Unterführungen für Fussgänger und Schutzanlagen (Art. 54 StrG)

<sup>1</sup> Damit für ein Trottoir längs einer Kantonsstrasse ein Beitrag geleistet wird, muss es folgende Merkmale aufweisen:

- a) Die Breite entspricht den Bestimmungen von Artikel 25, beträgt jedoch höchstens 3 Meter.
- b) Die Überhöhung beträgt grundsätzlich 13-15 Zentimeter über der fertigen Fahrbahn.

- c) Es hat einen Aufbau mit 40 Zentimeter Kies und mit einem Belag aus einer Tragschicht von 40 bis 50 Millimeter und einer Verschleiss-schicht von höchstens 25 Millimeter.
- d) Die Randabschlüsse sind in der Regel aus Beton, 15 Zentimeter breit; ausnahmsweise sind sie aus Naturstein, wenn dies aufgrund eines alten Ortsbildes empfehlenswert ist.

<sup>2</sup> Damit für eine Über- oder Unterführung ein Beitrag geleistet wird, beträgt deren Breite mindestens 2,25 m und höchstens 3 Meter; die lichte Höhe beträgt mindestens 2,50 m. Eine Über- oder Unterführung muss mindestens 300 Meter von der nächsten entfernt sein; andernfalls wird nur für ein Bauwerk ein Beitrag gewährt.

<sup>3</sup> Die Kosten, die durch grössere Dimensionen verursacht werden, werden nicht subventioniert.

<sup>4</sup> Der Mindestbeitragssatz von 30 % wird entsprechend der Klassifikation der Gemeinde um 2 % pro Klasse ab der zweiten Klasse erhöht.

<sup>5</sup> Für Bauten, die einem Verkehrsberuhigungs- oder Siedlungskonzept entsprechen, kann ebenfalls ein Beitrag gewährt werden. Es gelangt der für die Trottoirs geltende Satz zur Anwendung.

#### **Art. 40** Beiträge an Radwege und Radstreifen (Art. 54a Abs. 4 StrG)

<sup>1</sup> An den Bau von Radwegen oder Radstreifen wird nur dann ein Beitrag geleistet, wenn der Bau nach Artikel 29 begründet ist.

<sup>2</sup> Der Mindestbeitragssatz von 17 % wird entsprechend der Klassifikation der Gemeinde um 2 % pro Klasse ab der zweiten Klasse erhöht.

<sup>3</sup> Folgender zusätzlicher Betrag wird dem Basisbeitrag hinzugefügt:

- a) wenn der Radweg in einer Kreuzung gebaut wird, 13 %
  - 1. für zwei getrennte Radwege mit Verkehr in einer Richtung, die gleichzeitig verwirklicht werden,
  - 2. für einen Radweg mit Verkehr in beiden Richtungen,
  - 3. für einen zweiten Radweg mit Verkehr in einer Richtung;
- b) 8 %:
  - 1. für Radwege nach Buchstabe a, wenn diese nicht in einer Kreuzung gebaut werden,
  - 2. für einen Radweg mit Verkehr in einer Richtung, der in einer Kreuzung gebaut wird,
  - 3. für zwei gleichzeitig gebaute Radstreifen,
  - 4. für einen zweiten Radstreifen;

- c) 6 % für einen Radweg mit Verkehr in einer Richtung, der nicht in einer Kreuzung gebaut wird;
- d) 4 % für einen einzigen Radstreifen.

<sup>4</sup> Werden das Trottoir und der Radweg gleichzeitig gebaut, so wird der durchschnittliche Satz aus dem Satz für ein Trottoir und dem Satz für einen Radweg angewendet.

#### **Art. 41** Verfahren für ein Beitragsgesuch

<sup>1</sup> Das Beitragsgesuch für Nebenanlagen entlang einer Kantonsstrasse, für die die Gemeinden aufzukommen haben, ist nach Artikel 52 einzureichen.

#### **Art. 42** Beteiligung an den Kosten für Bushaldebuchten (Art. 55 Abs. 2 StrG)

<sup>1</sup> Der nach Artikel 55 StrG vorgesehene Beitrag der öffentlichen Verkehrsunternehmen beträgt 20 % der Gesamtkosten, die nach Artikel 49 StrG, ohne Abzug eines allfälligen Anteils Dritter, zu berücksichtigen sind.

<sup>2</sup> Die Eigentümer von Postbüros, vor denen die Fahrzeuge der öffentlichen Verkehrsunternehmen anhalten, gelten als beteiligte Dritte. Sie haben einen Beitrag zu leisten, der dem Wert des Geländes entspricht, das für die Haltestelle auf ihrer Strassenseite notwendig ist.

<sup>3</sup> Die Verschiebung einer bestehenden Bushaldebucht in das Innere einer Ortschaft hat grundsätzlich der Gesuchsteller zu bezahlen.

<sup>4</sup> Die vor dem Inkrafttreten dieses Reglements getroffenen Vereinbarungen bleiben gültig.

<sup>5</sup> Verlangt ein Privatunternehmen eine Haltestelle für seine Angestellten, so trägt es die Kosten.

### **2.7 Bau- und Ausbaukosten der Gemeindestrassen und Nebenanlagen (Art. 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 65a Abs. 2, 65c und 68 StrG)**

#### **Art. 43** Städtische Siedlungen (Art. 58 StrG)

<sup>1</sup> Als städtische Siedlungen gelten die Stadt Freiburg und die Bezirkshauptorte sowie die Ortschaften mit über 3000 Einwohnern.

<sup>2</sup> Einer städtischen Siedlung werden die benachbarten Ortschaften und Quartiere mit weniger als 3000 Einwohnern zugeteilt, wenn ihre Innerortsstrecken im Sinne von Artikel 50 StrG aneinandergrenzen; sie müssen nicht zur gleichen Gemeinde gehören.

<sup>3</sup> Mehrere Ortschaften mit weniger als 3000 Einwohnern können zusammen eine städtische Siedlung bilden, sofern ihre Innerortsstrecken aneinandergrenzen und diese Ortschaften zusammen mehr als 3000 Einwohner zählen.

<sup>4</sup> Die Kunstbauwerke, namentlich die Brücken und Tunnels, werden nicht der städtischen Siedlung zugeteilt.

**Art. 44** Innerortsstrecken von städtischen Siedlungen (Art. 50 StrG)

<sup>1</sup> Die Innerortsstrecken von städtischen Siedlungen nach Artikel 43 werden vom Staatsrat aufgrund des Gutachtens der Kommission nach Artikel 50 StrG festgelegt.

<sup>2</sup> Die Kommission schlägt dem Staatsrat ebenfalls die Innerortsstrecken von Gemeindestrassen vor, für deren Ausbau ausserhalb der Ortschaft Kantonsbeiträge geleistet werden können. Diese Gemeindestrassen werden ihr vom Tiefbauamt für jede städtische Siedlung angegeben.

<sup>3</sup> Es werden jene Kriterien angewendet, nach denen die Innerortsstrecken von Kantonsstrassen festgelegt werden.

**Art. 45** Erforderliche technische Merkmale für Beiträge (Art. 59, 60 und 64 StrG)

<sup>1</sup> Damit für ein Projekt zum Ausbau einer Gemeindestrasse ein ordentlicher Beitrag geleistet werden kann, muss es folgende Merkmale aufweisen:

- a) Bei Strassen mit einem Fahrstreifen: Die Fahrbahn muss mindestens 3 Meter breit sein und zwei stabilisierte Bankette von je 50 Zentimeter Breite aufweisen; sie muss mit zweckmässig verteilten Ausweichstellen versehen werden, wobei die Gesamtbreite der Fahrbahn mindestens 5 Meter beträgt.
- b) Bei Strassen mit zwei Fahrstreifen: Die Fahrbahn ist mindestens 5 Meter und höchstens 7 Meter breit und hat zwei stabilisierte Bankette von je höchstens 1 Meter Breite.
- c) Das Gefälle darf grundsätzlich 12 % nicht übersteigen.
- d) Die Fahrbahn muss mit einer Kanalisation zur Entwässerung des Untergrundes und zur Ableitung des Oberflächenwassers ausgestattet sein.
- e) Der Oberbau muss eine neue Foundationsschicht sowie eine Tragschicht und eine Deckschicht umfassen, deren Stärken nach den Geologie, Klima- und Verkehrserfordernissen gerechtfertigt und angepasst werden müssen.
- f) Für einen Pflastersteinbelag wird ein Betrag bis zur Höhe des Preises für einen bituminösen Mischgutbelag ausgerichtet.

<sup>2</sup> Ist es für eine Gemeinde aus finanziellen Gründen nicht möglich, eine Kiesstrasse zu unterhalten, die einem ständig wachsenden motorisierten Verkehr und ungünstigen Witterungseinflüssen ausgesetzt ist, so kann für einen summarischen Ausbau ein Beitrag geleistet werden. Dieser Ausbau beschränkt sich auf den Einbau einer Tragschicht und eines bituminösen Mischgutbelages auf einer bestehenden Strasse mit leichtem und schwachem Verkehr, ohne dass die Geometrie geändert wird oder Land von Dritten erforderlich ist. Aufgrund von Sondierungen des bestehenden strukturellen Aufbaus sind folgende Ergänzungen zulässig:

- a) eine mittlere Schotterung von höchstens 150 Millimeter oder eine Stabilisierung mit Kalk oder Zement;
- b) ein örtlich begrenzter Aushub des Unterbaus auf höchstens 20 % der Oberfläche;
- c) die erforderlichen Entwässerungen des Fundaments mit Sickerleitungen;
- d) eine Tragschicht aus bituminösem Mischgut von mindestens 50 Millimeter und höchstens 70 Millimeter.

**Art. 46** Tabelle des veränderlichen Beitrages (Art. 61 StrG)

<sup>1</sup>

- a) Klasse der Gemeinde:
  - 1. Klasse 1: 5 Punkte
  - 2. Klasse 2: 10 Punkte
  - 3. Klasse 3: 15 Punkte
  - 4. Klasse 4: 20 Punkte
  - 5. Klasse 5: 25 Punkte
  - 6. Klasse 6: 30 Punkte
- b) Bevölkerung:
  - 1. Einwohnerzahl bis 100: 24 Punkte
  - 2. Einwohnerzahl 101 – 200: 20 Punkte
  - 3. Einwohnerzahl 201 – 300: 16 Punkte
  - 4. Einwohnerzahl 301 – 500: 12 Punkte
  - 5. Einwohnerzahl 501 – 1500: 8 Punkte
  - 6. Einwohnerzahl 1501 – 3000: 4 Punkte
  - 7. Einwohnerzahl über 3000: 0 Punkte

## c) Geografische Lage:

1. Stufe 1 – Gemeinde, deren Ortschaft an mehreren Kantonsstrassen liegt oder Gemeinde, deren Ortschaft an einer einzigen Kantonsstrasse liegt, durch deren Gebiet jedoch eine oder mehrere andere Kantonsstrassen führen: 4 Punkte
2. Stufe 2 – Gemeinde, deren Ortschaft an einer einzigen Kantonsstrasse liegt und durch deren Gebiet keine andere Kantonsstrasse führt: 8 Punkte
3. Stufe 3 – Gemeinde, deren Ortschaft in der Nähe einer Kantonsstrasse liegt und leicht zugänglich ist: 12 Punkte
4. Stufe 4 – Gemeinde mit einer Kantonsstrasse auf ihrem Gebiet, jedoch mit einer langen, schwierigen oder indirekten Verbindung zur Ortschaft: 16 Punkte
5. Stufe 5 – Gemeinde mit einer Kantonsstrasse auf ihrem Gebiet, jedoch ohne Verbindung auf ihrem Gebiet zur Ortschaft: 20 Punkte
6. Stufe 6 – Gemeinde ohne Kantonsstrasse: 24 Punkte

## d) Ausbauinteresse:

1. Stufe 1 – Ausbau in der Ortschaft: 2 Punkte
2. Stufe 2 – Ausbau der Verbindung zur Kantonsstrasse: 4 Punkte
3. Stufe 3 – Interkommunale Verbindung von bedeutendem Interesse für die Gemeinde: 6 Punkte
4. Stufe 4 – Interkommunale Verbindung von untergeordnetem Interesse für die Gemeinde, jedoch von grösstem Interesse für eine Nachbargemeinde: 8 Punkte

<sup>2</sup> Bei der Anwendung der Kriterien nach Absatz 1 Buchstaben c und d kann die Punktezahl für ein Projekt durch eine Interpolation zwischen zwei Stufen aufgrund einer genaueren Bewertung des Falles ermittelt werden.

<sup>3</sup> Der veränderliche Beitragssatz entspricht der mit 0,2674 multiplizierten Punktezahl. Dezimalzahlen von über 0,50 % werden auf das nächst höhere Prozent aufgerundet.

<sup>4</sup> Die Erhöhung für eine Strasse von wichtiger regionaler Bedeutung beträgt 3–10 %. Sie wird nur gewährt, wenn der Ausbau in mindestens drei Gemeinden gleichzeitig erfolgt.

<sup>5</sup> Der Beitragssatz kann bei interkommunaler Zusammenarbeit, die Einsparungen von Kosten für Projektierung und Ausführung ermöglicht, um 1 oder 2 % erhöht werden.



**Art. 47** Gewichteter mittlerer Prozentsatz (Art. 62 StrG)

<sup>1</sup> Den gewichteten mittleren Prozentsatz erhält man, indem man die Summe der Beiträge, auf welche die Anlagen theoretisch Anspruch geben, durch die für sämtliche gleichzeitig subventionierten Anlagen veranschlagten Gesamtkosten dividiert. Prozentzahlen von über 0,50 werden auf das nächst höhere Prozent aufgerundet.

**Art. 48** Beiträge an Trottoirs (Art. 65 StrG)

<sup>1</sup> Für Trottoirs entlang einer beitragsberechtigten Gemeindestrasse wird ein Beitrag geleistet, wenn sie die Merkmale nach Artikel 39 Abs. 1 aufweisen; die beitragsberechtigte Breite wird jedoch auf höchstens 2,25 m beschränkt.

<sup>2</sup> Übersteigen die Masse eines Trottoirs die genannten Masse, so werden für die daraus entstehenden Kosten keine Beiträge bezahlt.

<sup>3</sup> Der Mindestbeitragssatz von 20 % wird entsprechend der Klassifikation der Gemeinde um 2 % pro Klasse ab der zweiten Klasse erhöht.

**Art. 49** Teilausführung eines Trottoirs

<sup>1</sup> Für die Teilausführung eines Trottoirs (vorheriger Einbau von Randsteinen, allgemeine Erdarbeiten usw.) wird kein Beitrag gewährt.

<sup>2</sup> Das Tiefbauamt kann jedoch die Bewilligung erteilen, dass die entsprechenden Kosten in ein späteres Beitragsgesuch aufgenommen werden, wenn:

- a) die Gemeinde vor Arbeitsbeginn ein entsprechendes Gesuch mit einem Kostenvoranschlag und einem Situationsplan einreicht;
- b) es darum geht, sich die Ausbauarbeiten an einer Kantonsstrasse oder einer beitragsberechtigten Gemeindestrasse, deren Pläne genehmigt worden sind, zunutze zu machen.

<sup>3</sup> Die Gemeinde, der eine solche Bewilligung erteilt worden ist, muss dem Tiefbauamt innert zweier Monate ab Zahlung ein Doppel der quittierten Rechnung für diese Arbeiten zustellen. Kommt sie dieser Pflicht nicht nach, so werden die Kosten nicht berücksichtigt.

**Art. 50** Beiträge an Radwege und Radstreifen (Art. 65a Abs. 2 StrG)

<sup>1</sup> Für den Bau eines Radweges oder Radstreifens entlang einer beitragsberechtigten Gemeindestrasse wird ein Beitrag geleistet, wenn die Anforderungen nach Artikel 29 erfüllt sind.

<sup>2</sup> Für Radwege und Radstreifen werden nach demselben Satz Beiträge geleistet wie für die Strasse, entlang der sie projiziert sind.

**Art. 51** Zusätzliche Beiträge für Sicherheitsmassnahmen an Niveauübergängen (Art. 65c StrG)

<sup>1</sup> Für Sicherheitsmassnahmen an Niveauübergängen von Gemeindestrassen wird zusätzlich zum Beitrag des Bundes ein Mindestbeitrag von 20 % bezahlt, der entsprechend der Klassifikation der Gemeinde um 4 % pro Klasse ab der zweiten Klasse erhöht wird.

**Art. 52** Beitragsgesuch, Verfahren (Art. 68 StrG)

<sup>1</sup> Jedes Beitragsgesuch ist Gegenstand eines Dossiers, das in drei Exemplaren an den Staatsrat zu richten ist.

<sup>2</sup> Das Dossier umfasst ausser dem Beitragsgesuch:

- a) einen Auszug aus dem Protokoll der Gemeindeversammlung oder des Generalrates über die Genehmigung des betreffenden Vorhabens, der betreffenden Ausgaben und ihrer Finanzierung;
- b) einen Ausschnitt aus der Karte 1:25'000 mit dem Standort des Objektes;
- c) die für die Beschreibung und Realisierung notwendigen Ausführungspläne;
- d) einen technischen Bericht über das Projekt und die gewählten Lösungen und ihre Begründung;
- e) den nach Positionen detaillierten Kostenvoranschlag.

<sup>3</sup> Ist für ein Beitragsgesuch der Grosse Rat zuständig, so muss es in der Regel mindestens zwölf Wochen vor Beginn einer Session vorgelegt werden.

<sup>4</sup> Die Richtlinien der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion legen je nach der Art der Anlage den Inhalt der im Absatz 2 Buchstabe c vorgesehenen Pläne fest.

**Art. 53** Anrechenbare Ausgaben (Art. 67 StrG)

<sup>1</sup> Die Projektierungskosten umfassen die Kosten, die für die Verwirklichung notwendig sind, namentlich die Kosten für Basispläne, für die eigentliche Projektierung, für Sondierungen, für geotechnische Studien, für allfällige Versuche, für die Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit sie gesetzlich vorgeschrieben ist.

<sup>2</sup> Die Kosten für den Grundstückserwerb umfassen die Kosten für die Schätzung, die Kosten für Gebäude und Rechte, die Zinsen, die Kosten für den Notar, den Geometer, für die Vermarkung und das Verbal sowie die allfälligen Kosten für Flurbereinigungen oder Enteignungen.

<sup>3</sup> Die Bau- und Ausbaurkosten umfassen ferner die erforderlichen Anpassungen, den allfälligen Ersatz von Pflanzen, die Entschädigungen für Kulturschäden sowie die Ingenieurhonorare für Aufsicht und Kontrolle.

**Art. 54** Nicht anrechenbare Ausgaben (Art. 67 StrG)

<sup>1</sup> Es werden nicht berücksichtigt:

- a) die öffentliche Beleuchtung, ausgenommen in den Fussgängerunterführungen bei Kantonsstrassen;
- b) das Verlegen von Leitungen, die nicht zur Strasse oder zu ihren Nebenanlagen gehören und auf öffentlichem Grund liegen;
- c) die Zinsen für das Kapital, das zur Gewährleistung der Arbeitsausführung nötig ist;
- d) die internen Kosten der Gemeinden für ihre Tätigkeit als Bauherrin;
- e) die Gebühren für die Genehmigung der Pläne und verschiedene Bewilligungen;
- f) die kapitalisierten Unterhaltskosten der Eisenbahnanlagen zur Sicherheit der Niveauübergänge.

**Art. 55** Bundeshilfe für Trottoirs und Gemeindeanlagen

<sup>1</sup> Erhält der Kanton für den Ausbau von Trottoirs oder Gemeindeanlagen im Rahmen des Ausbaus von Hauptstrassen, der Sanierung von Niveauübergängen oder aus andern Gründen einen Bundesbeitrag, so wird dieser der betreffenden Gemeinde überwiesen.

<sup>2</sup> Diese Hilfe gilt als Beitrag Dritter im Sinne von Artikel 67 Abs. 3 des Gesetzes.

**Art. 56** Ausführung der Arbeiten (Art. 69 StrG)

<sup>1</sup> Die Ausschreibung und die Vergabe der Arbeiten werden in der Spezialgesetzgebung geregelt.

<sup>2</sup> Bei Arbeiten, die Gegenstand eines Dekretes des Grossen Rates waren, ist die Vergabe der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion zur Genehmigung zu unterbreiten; bei Arbeiten, die durch einen Staatsratsbeschluss subventioniert wurden, ist die Vergabe dem Tiefbauamt zu unterbreiten.

**Art. 57** Auszahlung des Beitrages (Art. 69 StrG)

<sup>1</sup> Der Beitrag wird in der Regel in Jahresraten ausbezahlt, die bei der Beitragsgewährung festgelegt werden. Die letzte Rate wird nur dann überwiesen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die Abrechnung der Arbeit ist mit den Belegen (Rechnungen und Quittungen) innert fünf Jahren ab Beitragsgewährung einzureichen; wird sie nicht eingereicht, so fällt der Anspruch auf den Beitrag dahin.
- b) Die Ausführungspläne müssen abgeliefert werden.
- c) Das Mutationsverbal muss dem Grundbuchamt abgegeben werden.
- d) Dem Tiefbauamt ist die neue Katastersituation (Pause oder elektronischer Datenträger) vorzulegen.

<sup>2</sup> Die ordentlichen Jahresraten des Beitrages werden mit Ausnahme der restlichen Raten, in den Grenzen der gewährten Voranschlagskredite, den Kontokorrenten Staat-Gemeinde am 30. Juni eines jeden Jahres entsprechend den Beitragsdekreten oder Beitragsbeschlüssen gutgeschrieben.

<sup>3</sup> Die restliche Rate wird den Kontokorrenten Staat-Gemeinde je nach den verfügbaren Geldern des Staatsvoranschlages gutgeschrieben.

**2.8 Sanierung von Strassenkreuzungen und Kostenverteilung (Art. 25 Abs. 1 und 3, Art. 49 Abs. 3 und Art. 50a StrG)****Art. 58** Strassenkreuzungen, Begriffe <sup>1)</sup>

<sup>1</sup> Die Strassenkreuzungen umfassen:

- a) die einseitigen Abzweigungen;
- b) die höhengleichen Kreuzungen: Kreuzen von zwei oder mehr Strassen auf derselben Ebene;
- c) die höhenungleichen Kreuzungen: Kreuzen von zwei Strassen auf verschiedenen Ebenen;
- d) die Anschlüsse: Höhenungleiches Kreuzen, mit Verbindungen.

<sup>2</sup> Die Abzweigungen und Kreuzungen können:

- a) einfach ausgestaltet sein: minimaler geometrischer Ausbau (z.B. Gabelung);
- b) mit Vorsortier-, Verzögerungs- und Beschleunigungstreifen ausgestattet sein;
- c) mit Lichtsignalen ausgerüstet sein;

---

<sup>1)</sup> Grafische Darstellung: siehe Anhang 1.

- d) als Kreisel ausgebaut sein: Der Verkehr innerhalb des Kreisels hat den Vortritt;
- e) eine Kombination dieser Fälle und deren Elemente sein.

**Art. 59** Kriterien für die Sanierung von Kreuzungen

<sup>1</sup> Eine Kreuzung wird saniert, indem die Geometrie oder die Signalisation geändert wird. Eine Sanierung kann nötig sein, wenn die Leistungsfähigkeit, die Sicherheit oder die Verkehrsflüssigkeit ungenügend ist.

<sup>2</sup> Die Sanierungsmassnahmen werden durch eine Verkehrsstudie ermittelt, die die Mängel der Kreuzung und die Erfordernisse des Verkehrs unter Berücksichtigung einer dynamischen Verkehrsplanung darlegt.

**Art. 60** Verteilung der Aufgaben

<sup>1</sup> Kreuzen sich Strassen unterschiedlicher Kategorien, so wird die Verkehrsstudie vom Eigentümer der ranghöheren öffentlichen Strasse nach der in Artikel 7 StrG festgelegten Rangordnung durchgeführt, sofern nicht etwas anderes vereinbart worden ist.

<sup>2</sup> Der für die Studie verantwortliche Eigentümer hört die Eigentümer der andern Strassen der Kreuzung an und informiert sie. Er schlägt ein Arbeitsprogramm vor und berechnet die Kostenverteilung.

<sup>3</sup> Vor Arbeitsbeginn einigen sich die Eigentümer der von der Sanierung betroffenen Strassen über die Vermarkung, das Eigentumsrecht an den Anlagen sowie über die Art des Unterhalts und des Betriebs.

**Art. 61** Verteilung der Sanierungskosten

<sup>1</sup> Die Kosten für die Sanierung einer Kreuzung umfassen die Kosten für die Projektierung, die Ausführung, die Aufsicht, den Landerwerb, die Vermarkung, den Betrieb, den Unterhalt und die Erneuerung.

<sup>2</sup> Für die Kreuzungen ohne Kreisel und ohne Lichtsignale werden die Sanierungskosten wie folgt aufgeteilt:

- a) Die Kosten für die Arbeiten innerhalb der Mindestbreite gehen zu Lasten der betreffenden Strasse.
- b) Die übrigen Sanierungskosten der Kreuzung, ausgenommen die Kosten für die rein städtebaulichen Arbeiten im Sinne von Artikel 50a StrG, werden wie folgt verteilt: <sup>2)</sup>
  - 1. 50 % zu gleichen Teilen auf die Arme der Kreuzung;
  - 2. 50 % im Verhältnis zum geplanten Verkehr jedes Arms der Kreuzung.

<sup>2)</sup> Grafische Darstellung: siehe Anhang 2.

<sup>3</sup> Bei Kreiseln werden die Sanierungskosten wie folgt aufgeteilt:

- a) Die Kosten für Arbeiten innerhalb der Mindestbreite gehen zu Lasten der betreffenden Strasse.
- b) Die übrigen Sanierungskosten des Kreisels werden zu gleichen Teilen auf jeden Arm des Kreisels verteilt; ausgenommen sind die Kosten für die rein städtebaulichen Arbeiten im Sinne von Artikel 50a StrG. <sup>3)</sup>

<sup>4</sup> Die 4 Kosten für die Lichtsignale werden nach Artikel 83b StrG aufgeteilt.

<sup>5</sup> Die Kosten für die Sanierung einer höhenungleichen Kreuzung werden nach Absatz 2 aufgeteilt, wobei die Kunstbauten sowie die Aufschüttungen und die Aushubarbeiten für die Ein- und Ausfahrten einbezogen werden.

<sup>6</sup> Die Kosten für dringliche oder provisorische Massnahmen hat der Gesuchsteller zu tragen.

#### **Art. 62**      Besondere Fälle

<sup>1</sup> Liegt die wichtigste Ortschaft einer Gemeinde nicht an einer Kantonsstrasse, so gehen die Kosten für die Sanierung der Einmündung zu Lasten der kantonalen Strassenrechnung, auch wenn die Einmündung auf dem Gebiet einer andern Gemeinde liegt. Es wird jedoch nur eine einzige Einmündung pro Kantonsstrasse berücksichtigt.

<sup>2</sup> Verlangt ein Eigentümer einer Strasse dieser Kreuzung einen zusätzlichen Ausbau, so hat er die entsprechenden Kosten zu tragen.

#### **Art. 63**      Ablösung einer Unterhalts- und Erneuerungspflicht

<sup>1</sup> Ist einer der Partner einverstanden, den Unterhalt und die Erneuerung einer sanierten Kreuzung zu gewährleisten, so können ihm die andern die Pflicht gegen Zahlung eines einmaligen Kapitals übertragen.

<sup>2</sup> Das Kapital wird so berechnet, dass während 30 Jahren der Unterhalt und die Erneuerung des fraglichen Objektes gewährleistet und die mittleren Jahreskosten dieser 30 Jahre während 20 zusätzlichen Jahren gedeckt sind. Das Tiefbauamt erstellt eine Tabelle über die Erneuerungshäufigkeit der Bestandteile der Kreuzung im Verhältnis zum Verkehr.

---

<sup>3)</sup> Grafische Darstellung: siehe Anhang 2.

## 2.9 Radwege und Radstreifen (Art. 54a und 72b Abs. 2 und 3 StrG)

### Art. 64 Planung und Zusammenarbeit

<sup>1</sup> Der Staatsrat setzt eine Koordinationskommission ein, die von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion geleitet wird. Diese Kommission besteht aus Vertretern des Tiefbauamtes, der Fachstellen des Staates, der interessierten Organisationen und Kreise sowie des Gemeindeverbandes. Diese Kommission befasst sich mit der kantonalen Planung der Radwege und Radstreifen.

### Art. 65 Finanzielle Beteiligung des Staates

<sup>1</sup> Der Staat übernimmt die Kosten für die kantonale Planung der Radwege und Radstreifen.

## 3 Unterhalt der Strassen

### Art. 66 Durch die Gemeinde ausgeführte Arbeiten (Art. 76 und 78 StrG)

<sup>1</sup> Der Unterhalt der Trottoirs und der Radwege entlang einer Kantonsstrasse geht zu Lasten der Gemeinde. Dazu gehört ebenfalls die Reinigung inner- und ausserorts.

<sup>2</sup> Die Reinigung innerorts nach Artikel 78 Abs. 1 StrG bezieht sich auf die Fläche der Kantonsstrasse, einschliesslich der Radstreifen. Sie umfasst namentlich das Freimachen der Gitter und Einlaufschächte der Kantonsstrassen in jeder Jahreszeit.

<sup>3</sup> Unter Vorbehalt besonderer Vereinbarungen ist der Unterhalt der städtebaulichen Anlagen nach Artikel 50a StrG, namentlich die Verschönerungselemente, die Anpflanzungen, die Dekorationen und die Beleuchtung, von der Gemeinde zu tragen.

## 4 Touristische Signalisation

### Art. 67 Touristische Signalisation (Art. 83c Abs. 2 StrG)

<sup>1</sup> Die Kosten für Symboltafeln (nach den VSS-Normen) gehen zu Lasten der betroffenen Gemeinde.

<sup>2</sup> Die Tafeln mit Hinweisen auf kulturelle Einrichtungen und Anlässe und die Wegweiser für touristische Regionen im Sinne der eidgenössischen Richtlinien werden der Rechnung der betreffenden Strasse belastet.

## 5 An öffentliche Strassen grenzende Grundstücke

### **Art. 68** Ausnahmen (Art. 93-114 StrG)

<sup>1</sup> Für Bauten, Anlagen, Lager oder Pflanzungen innerorts können Ausnahmen gemacht werden, wenn sie einem Siedlungs- oder Verkehrsberuhigungskonzept entsprechen; die Sicherheit der Benützer ist dabei zu berücksichtigen.

### **Art. 69** Einfriedungen (Art. 93a Abs. 5 StrG)

<sup>1</sup> Als leichte Einfriedungen gelten die Einfriedungen, die leicht und mit wenig Kosten verlegt werden können, wie elektrische Zäune für das Vieh und Zäune mit Pfosten, die durch Drähte oder Holzplatten miteinander verbunden sind.

### **Art. 70** Tankstellen (Art. 102 Abs. 1 StrG)

<sup>1</sup> Die Tankstellen sind nach den VSS-Normen zu bauen und anzulegen.

### **Art. 71** Benützung der Kanalisationen der Kantonsstrassen (Art. 110 StrG)

<sup>1</sup> Wer Kanalisationen und Sammelkanäle der Kantonsstrassen zur Ableitung des Abwassers aus privatem oder öffentlichem Grund benützen will, braucht eine Bewilligung.

<sup>2</sup> Die Zuleitung von unverschmutztem Wasser wird nur bewilligt, wenn eine vom Gesuchsteller vorgelegte hydraulische Berechnung darlegt, dass die Strassenkanalisation und ihr Ableitungskanal ein genügendes Abflussvermögen aufweisen. Der Anschluss kann ebenfalls durch Vereinbarung geregelt werden.

<sup>3</sup> Für den Anschluss von verschmutztem Wasser kann nur eine provisorische Bewilligung erteilt werden und nur wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- a) Die betreffende Gemeinde verfügt über ein generelles Entwässerungsprojekt, das vom Staatsrat genehmigt worden ist oder in Ausarbeitung steht.
- b) Der verlangte Anschluss wird in das vom Entwässerungsprojekt vorgesehene Abwassernetz der Gemeinde aufgenommen oder kann später aufgenommen werden.
- c) Der Gesuchsteller legt mit einer hydraulischen Berechnung dar, dass die Strassenkanalisation und ihr Ableitungskanal ein genügendes Abflussvermögen aufweisen.



- d) Das zugeleitete Abwasser wird weder die Kanalisation der Strasse beschädigen noch die Nachbarschaft belasten.

<sup>4</sup> Das Tiefbauamt erteilt die Bewilligungen.

**Art. 72 Benutzungsgebühren (Art. 110 StrG)**

<sup>1</sup> Für die Bewilligung wird eine Gebühr und eine Verwaltungsgebühr erhoben, die nach einem vom Staatsrat beschlossenen Tarif festgesetzt wird.

**Art. 73 Dauer der Bewilligung**

<sup>1</sup> Die Bewilligung wird auf Zusehen hin erteilt. Sie verliert ihre Gültigkeit, sobald der Inhaber die Möglichkeit hat, sich an eine Abwasserkanalisation anzuschliessen, die der Gewässerschutzgesetzgebung entspricht. Ausnahmen können für den Anschluss von unverschmutztem Wasser nach Artikel 71 Absatz 2 gestattet werden.

## **6 Schlussbestimmungen**

**Art. 74 Aufhebung bisherigen Rechts**

<sup>1</sup> Es werden aufgehoben:

- a) der Beschluss vom 1. Februar 1963 über die Tabelle für Beiträge an Gemeindestrassen;
- b) der Beschluss vom 23. Februar 1965 betreffend Beiträge für summarische Instandstellung von Gemeindestrassen;
- c) der Beschluss vom 1. Mai 1970 über die Anwendung der Bestimmungen des Strassengesetzes zum Bau der Trottoirs und deren Subventionierung;
- d) der Beschluss vom 17. Mai 1971 über die Abrechnung und Bezahlung der Gemeindebeiträge an die Strassenausgaben des Kantons;
- e) der Beschluss vom 17. Dezember 1971 über die Pflasterung der Kantonsstrassen innerorts;
- f) der Beschluss vom 25. April 1972 über die Finanzierung des Ausbaues von Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen;
- g) der Beschluss vom 30. Dezember 1977 über die Einteilung der Kantonsstrassen;
- h) der Beschluss vom 31. Januar 1983 betreffend die Benützung der Kanalisationen der Kantonsstrassen für die Abwässerableitung;

- i) der Beschluss vom 11. Dezember 1990 über den Einkauf eines Rechts zur Einleitung von Abwasser in eine Kanalisation des Kantons durch eine Gemeinde oder eine andere öffentlich-rechtliche Körperschaft.

**Art. 75** Inkrafttreten

<sup>1</sup> Dieses Reglement tritt am 1. Januar 1993 in Kraft.

<sup>2</sup> Es ist im Amtsblatt zu veröffentlichen, in die Amtliche Gesetzessammlung aufzunehmen und im Sonderdruck herauszugeben.

**ANHÄNGE IN DER FORM SEPARATER DOKUMENTE**

Anhang 1: Grafische Darstellung der Strassenkreuzungen (Art. 58)

Anhang 2: Schemas über die Aufteilung der Sanierungskosten von Strassenkreuzungen (Art. 61)

***Genehmigung***

*Artikel 20 Abs. 3 ist am 3. April 1978 vom Bundesrat genehmigt worden.*

**Änderungstabelle – Nach Beschlussdatum**

Beschluss	Berührtes Element	Änderungstyp	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
07.12.1992	Erlass	Grunderlass	01.01.1993	BL/AGS 1992 f 515 / d 515
14.11.2002	Art. 11	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 21	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 44	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 49	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 56	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 57	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 63	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 64	geändert	01.01.2003	2002_120
14.11.2002	Art. 71	geändert	01.01.2003	2002_120
08.04.2003	Art. 33	geändert	01.01.2003	2003_054
08.04.2003	Art. 34	geändert	01.01.2003	2003_054
08.04.2003	Art. 52	geändert	01.01.2003	2003_054
15.05.2012	Art. 61	geändert	01.07.2012	2012_044
15.05.2012	Anhang 2	Inhalt geändert	01.07.2012	2012_044

**Änderungstabelle – Nach Artikel**

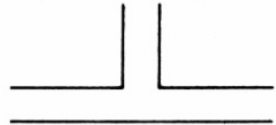
Berührtes Element	Änderungstyp	Beschluss	Inkrafttreten	Quelle (ASF seit 2002)
Erlass	Grunderlass	07.12.1992	01.01.1993	BL/AGS 1992 f 515 / d 515
Art. 11	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 21	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 33	geändert	08.04.2003	01.01.2003	2003_054
Art. 34	geändert	08.04.2003	01.01.2003	2003_054
Art. 44	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 49	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 52	geändert	08.04.2003	01.01.2003	2003_054
Art. 56	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 57	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 61	geändert	15.05.2012	01.07.2012	2012_044
Art. 63	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 64	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Art. 71	geändert	14.11.2002	01.01.2003	2002_120
Anhang 2	Inhalt geändert	15.05.2012	01.07.2012	2012_044

**ANHANG 1****Grafische Darstellung der Strassenkreuzungen (Art. 58)**

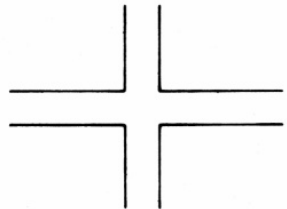
---

**Abs. 1, Strassenkreuzungen**

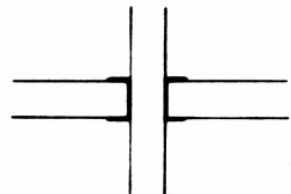
a) einseitige Abzweigungen



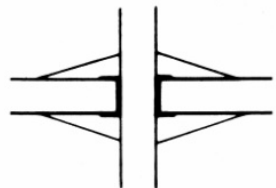
b) höhengleiche Kreuzungen: Kreuzen von zwei oder mehr Strassen auf derselben Ebene



c) höhenungleiche Kreuzungen: Kreuzen von zwei Strassen auf verschiedenen Ebenen

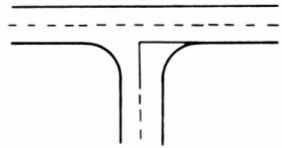


d) Anschlüsse: höhenungleiches Kreuzen, mit Verbindungen

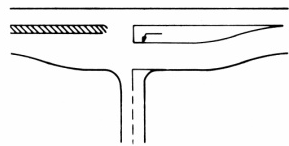


**Abs. 2, Abzweigungen und Kreuzungen**

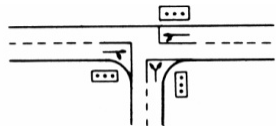
- a) einfach ausgestaltet: minimaler geometrischer Ausbau (z. B. Gabelung)



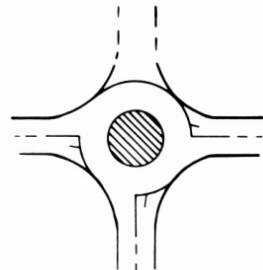
- b) mit Vorsortier-, Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen ausgestattet



- c) mit Lichtsignalen ausgerüstet



- d) als Kreisel ausgebaut: Der Verkehr innerhalb des Kreisels hat den Vortritt



**ANHANG 2****Schemas über die Aufteilung der Sanierungskosten von  
Strassenkreuzungen (Art. 61)****Abs. 2 Bst. b – Kreuzungen ohne Kreisel und ohne Lichtsignale,  
aufzuteilende Fläche****Abs. 3 Bst. b – Kreisel, aufzuteilende Fläche**