



AGGLOMERATION DE FRIBOURG
AGGLOMERATION FREIBURG

Nr. 14

Botschaft des Agglomerationsvorstands
zuhanden des Agglomerationsrats

**Botschaft hinsichtlich der Annahme der
Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt –
Teil Mobilität**

Sitzung des Agglomerationsrats vom 20. Mai 2010

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeines	1
II. Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt	3
III. Verfahren zum Subventionsgesuch	4
IV. Liste der von der Agglomeration übernommenen Verpflichtungen der CUTAF	4
V. Vorschlag.....	5

Beilage:

- Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt – Teil Mobilität
- Beschlussentwurf

(vom 15. April 2010)

14 - 2008-2011 : Botschaft hinsichtlich der Annahme der Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt – Teil Mobilität

Der Agglomerationsvorstand (nachstehend Vorstand) erinnert daran, dass die Agglomeration Freiburg am 1. Juli 2009 die Rechte und Pflichten des städtischen Verkehrsverbunds der Agglomeration Freiburg (nachstehend CUTAF) übernommen hat, der mit Wirkung am 30. Juni 2009 aufgelöst worden war. Seither beschäftigt sich die Agglomeration auf ihrem Gebiet nicht nur mit Fragen der Mobilität, sondern auch mit allen Fragen in Bezug auf die Raumplanung und des Umweltschutzes.

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren Mitglieder des Agglomerationsrats

I. Allgemeines

1) Situation der CUTAF

Am 18. September 2003 verabschiedete der Direktionsvorstand der CUTAF eine Richtlinie bezüglich der Qualitätskriterien für die gemäss den Massnahmen des Generellen Projekts zu realisierenden Bauwerke. Die Gemeinden richteten in diesem Zusammenhang ein konkretes Subventionsgesuch an die CUTAF und waren damit schon bei der Planung der Finanzierung einer subventionsberechtigten Massnahme in der Lage zu beurteilen, welchen finanziellen Anteil ihnen die CUTAF gewähren konnte.

Diese Richtlinie wurde auch als Entscheidungshilfe für die Stellungnahmen berücksichtigt, die die Technische Kommission der CUTAF¹ zuhanden des Direktionsvorstands erstellte. Sie hatte weiter zum Ziel, die Gleichbehandlung der Mitgliedergemeinden bei der Zuteilung von Subventionsgeldern sowie die Kohärenz der Zielsetzungen, der im Regionalen Verkehrsplan beschlossenen Grundlagen und der im Generellen Projekt als Umsetzungsinstrumente enthaltenen Massnahmen zu garantieren.

¹ Die Technische Kommission der CUTAF wurde vom Geschäftsleiter des Gemeindeverbandes geleitet und vereinigte neben gewissen technischen Vertretern der Mitgliedergemeinden auch verschiedene Verantwortliche der kantonalen Behörden. Das Ingenieur- und Beratungsbüro Transitec erstellte die Dokumente zuhanden der Kommission.

2) Situation der Agglomeration

Bei der Ausarbeitung der Agglomerationsstatuten haben die Delegierten der Konstituierenden Versammlung mehrmals auf die Nützlichkeit dieser Richtlinie hingewiesen und plädierten dafür, die zukünftige Agglomeration ebenfalls mit einem derartigen und für alle Aufgaben in Verbindung mit der Mobilität und der Raumplanung geeigneten Instrument auszustatten.

So sehen die Statuten vor:

Artikel 37 Subventionen

¹ Die Agglomeration subventioniert Projekte, die dem Richtplan der Agglomeration entsprechen.

² Der Agglomerationsvorstand erlässt Richtlinien, die unter anderem die Höhe der Subventionen für Investitionen im Bereich der Raumplanung, der Mobilität und des Umweltschutzes regeln; diese Richtlinien bedürfen der Genehmigung des Agglomerationsrats.

³ Die Mitgliedsgemeinden verpflichten sich, die von der Agglomeration subventionierten Projekte spätestens vier Jahre nach der Gewährung der Subvention zu realisieren.

Der Vorstand will auch aufzeigen, worin sich die neuen Richtlinien der Agglomeration von denjenigen der CUTAF unterscheiden.

3) Neue Richtlinien

Es ist eingangs darauf hinzuweisen, dass die neuen Richtlinien in einen breiteren Rahmen zu stellen sind, als dies für diejenigen der CUTAF zutrifft, die sich nur auf den Verkehr bezogen. Denn von nun an können die zugesprochenen Subventionen sowohl Objekte in Verbindung mit der Mobilität als auch in Verbindung mit der Raumplanung und des Umweltschutzes umfassen. Diese Objekte müssen allerdings mit dem geltenden Richtplan der Agglomeration (nachstehend RPA) in Übereinstimmung stehen². Der Vorstand ist sich dabei bewusst, dass die laufende Revision des Richtplans auch Auswirkungen auf die vorliegende Richtlinie haben kann, insbesondere infolge der Grundoptionen, die im Bereich des Langsamverkehrs oder auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu treffen sind. Deshalb engagiert sich der Vorstand bis spätestens mit der Vorlage zur Annahme des neuen Richtplans, dem Agglomerationsrat alle Änderungen der Richtlinie Mobilität, Raumplanung- und Umwelt vorzulegen. Der Vorstand hebt weiter hervor, dass die vorliegende Richtlinie demnächst bezüglich der Aspekte Raumplanung und Umweltschutz zu ergänzen sein wird³. Die Ergänzungen werden anschliessend dem Agglomerationsrat zur Genehmigung unterbreitet. Ein anderer Unterschied zwischen der CUTAF und der Agglomeration besteht in der Tatsache, dass die Richtlinie von der Legislative genehmigt werden muss. Diese neue Kompetenz wird durch Befugnisse der Raumplanungs-, Mobilitäts- und Umweltkommission noch verstärkt, die Raumplanungs-, Mobilitäts- und Umweltschutzprojekte der Agglomeration unter dem technischen Blickwinkel zu prüfen hat, ungeachtet ob sie nun im Rahmen einer Botschaft, eines Investitionsbudgets⁴ oder der Finanzkommission präsentiert werden⁵.

² Gegenwärtig handelt es sich um den Richtplan, der am 27. November 2009 vom Agglomerationsrat angenommen und vom Staatsrat am 30. Juni 2009 genehmigt worden ist.

³ Es sei daran erinnert, dass diese Subventionen, ungeachtet des Umstands, ob sie die Mobilität, die Raumplanung oder den Umweltschutz betreffen, nach dem gleichen Verteilungsschlüssel durch die Mitgliedergemeinden finanziert werden: Artikel 36 Absatz 1 der Statuten.

⁴ Artikel 4 Absatz 3 des Reglements der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt vom 4. Juni 2009. Siehe auch unten.

⁵ Artikel 7 Absatz 2 des Reglements der Finanzkommission vom 8. Oktober 2009: Die Kommission tagt regelmässig, insbesondere für die Prüfung des Budgets, der Jahresrechnung und des Tätigkeitsberichts, die vom

Der letzte wichtige Unterschied zwischen der CUTAF und der Agglomeration betrifft die Verfahrensdauer für die Subventionszusprache. Unter der Geschäftsordnung der CUTAF bestand kein Mechanismus, der die Gemeinden für eine rasche Verwirklichung der Massnahmen des Generellen Projekts anzuspornen konnte. Die nun bestehenden Verbindungen zwischen dem Agglomerationsprogramm einerseits, das den Bundesbehörden⁶ zuzustellen ist, und dem Regionalen Richtplan andererseits, haben den Anreizcharakter der von der Agglomeration zugesprochenen Subventionen neu definiert. Denn inskünftig erwarten die Bundesbehörden von den Agglomerationen, die ein Agglomerationsprogramm hinterlegt haben, dass sie regelmässig darüber Bericht abgeben, was im Bereich der Verkehrsinfrastrukturen auf ihrem Gebiet tatsächlich verwirklicht worden ist. Die Dauer des auf vier Jahre festgelegten Subventionsverfahrens bietet der Agglomeration die Möglichkeit, den Bundesbehörden gegenüber alle verwirklichten Projekte geltend zu machen und ihre Chancen zu erhöhen, Subventionen aus dem Infrastrukturfonds beziehen zu können. In dem Rahmen, wo die Investitionsprojekte dem Richtplan der Agglomeration entsprechen, soll der Anreiz gewährleistet, dass die Gemeinden ihre Projekte rasch verwirklichen und die im Richtplan festgelegten Ziele im Bereich Mobilität, Raumplanung und Umweltschutz innerhalb der bestmöglichen Frist zu erreichen.

II. Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt

1) Richtlinie – Teil Mobilität: eine erste Grundlage

Der Aufgabenbereich Raumplanung, Mobilität und Umwelt (nachstehend ARUM) hat die Bildung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die sich aus technischen Vertretern der Mitgliedergemeinden⁷ zusammensetzt und beauftragt ist, Vorschläge zum Inhalt der neuen Richtlinie auszuarbeiten. Verschiedene Sitzungen haben schon stattgefunden⁸ und die Arbeitsgruppe hat dem ARUM beziehungsweise dem Vorstand letztendlich vorgeschlagen, die technische Richtlinie der CUTAF⁹ in Bezug auf die Mobilität zu übernehmen und den neuen Bestimmungen der Agglomeration anzupassen.

Der Vorstand hat diesen Vorschlag gutgeheissen und unterbreitet hiermit dem Agglomerationsrat die angepasste Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt, Teil Mobilität.

2) Richtlinie - Teil Raumplanung und Umwelt

Der Vorstand engagiert sich aufgrund des Stands der Arbeiten bezüglich der Revision des Richtplans, demnächst auch den Teil Raumplanung und Umwelt dieser Richtlinie vorzulegen¹⁰. Er unterstreicht schon jetzt, dass er bei der Ausarbeitung dieses Teils der Richtlinie die Koordination der Aspekte Raumplanung, Umweltschutz und Mobilität sehr aufmerksam verfolgen wird. Denn diese Richtlinie soll am Ende ein dynamisches Instrument darstellen, das die Mitgliedergemeinden dazu ermutigen soll, die im RPA eingetragenen Ziele zu verwirklichen.

Agglomerationsvorstand erstellt werden, sowie die Prüfung jeder anderen Botschaft mit finanziellen Auswirkungen. Siehe auch unten.

⁶ Das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg ist dem Bundesamt für Raumentwicklung bis spätestens am 31. Dezember 2011 zuzustellen.

⁷ Alle Mitgliedergemeinden wurden eingeladen (mindestens) einen technischen Vertreter in die Arbeitsgruppe zu entsenden.

⁸ Diese Sitzungen haben am 20. November 2009, 11. Dezember 2009 und 22. Januar 2010 stattgefunden.

⁹ Der Inhalt der technischen Richtlinie der CUTAF aufrechterhalten. Siehe Beilage: Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt – Teil Mobilität.

¹⁰ Wegen der laufenden RPA-Revision konnte die Arbeitsgruppe die Subventionierungskriterien bezüglich Raumplanung und Umwelt nicht definieren.

III. Verfahren zum Subventionsgesuch

1) Inhalt des Subventionsgesuchs

Jede Mitgliedergemeinde, die von der Agglomeration eine Subvention für Investitionen im Bereich Mobilität, Raumplanung und Umwelt beanspruchen will, hat der Agglomerationsverwaltung mit der Gesuchstellung ein Dossier in gedruckter oder elektronischer Form zuzustellen. Das Dossier muss einen Erläuterungsbericht zum Projekt enthalten, der die Konformität der Massnahmen mit dem Richtplan aufzeigt und einen detaillierten Plan beinhaltet. Ausserdem müssen in Form einer Zusammenfassung auch folgende Punkte erläutert werden:

- das Datum der Gesuchstellung;
- der Name der Gemeinde;
- die Referenznummer, die auf die Aktionsmodule und/oder Projektblätter des RPA hinweist;
- der Gesamtkostenbetrag der Massnahme;
- der Subventionsbetrag;
- der von der Gemeinde vorgesehene Realisierungskalender.

2) Behandlung des Subventionsgesuchs

Aufgabe des Vorstands :

Bei der Erstellung des Budgets der Agglomeration richtet der Vorstand jedes Jahr ein Schreiben an die verschiedenen Mitgliedergemeinden und ersucht diese, ihm die von der Gemeinde für die kommenden Jahre im Bereich Raumplanung, Mobilität und Umweltschutzes¹¹ vorgesehenen Investitionen mitzuteilen.

Technische Analyse

Der Vorstand sieht insbesondere vor, die Arbeitsgruppe mit den technischen Vertretern der Gemeinden¹² für die technische Evaluation der Projekte einzusetzen, die anschliessend dem ARUM zugestellt wird. Das ARUM seinerseits unterbreitet diese Vorschläge anschliessend dem Vorstand, der sie für gültig erklärt.

Finanz- und Budgetanalyse

Die Liste der von den Gemeinden vorgesehenen Investitionen wird vom Vorstand beim Erstellen des Agglomerationsbudgets ebenfalls genehmigt. Jedes vom Vorstand gutgeheissene Subventionsgesuch wird im Verlaufe des Jahres Gegenstand einer besonderen Botschaft zuhanden des Agglomerationsrats sein.

Aufgabe des Agglomerationsrats

Die Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt sowie die Finanzkommission, nehmen anschliessend zur Botschaft in Bezug auf das konkrete Subventionsgesuch Stellung. Der Agglomerationsrat beschliesst dann aufgrund des Investitionsbudgets, das er zuvor verabschiedet hat, die von der Agglomeration zugebilligte Subvention für die entsprechende Ausgabe.

IV. Liste der von der Agglomeration übernommenen Verpflichtungen der CUTAF

Der Vorstand erinnert den Agglomerationsrat daran, dass die vorliegende Richtlinie nicht auf die Verpflichtungen der CUTAF anwendbar ist, die nach der Auflösung der Letzteren von der Agglomeration übernommen worden sind. Die Liste der mit dem Generellen Projekt

¹¹ Ein Schreiben in diesem Sinne wurde den verschiedenen Mitgliedergemeinden am 19. April 2010 zugestellt.

¹² Diese Arbeitsgruppe wird in ähnlicher Form tagen wie die frühere Technische Kommission der CUTAF.

verbundenen Investitionsmassnahmen, die damals Gegenstand eines Beschlusses der Delegiertenversammlung der CUTAF gewesen sind, wurde bis zum 30. Juni 2009 nachgeführt. Diese Liste präsentierte sich wie folgt¹³:

A06 Villars-sur-Glâne, Cormanon, Radweg	CHF 129'000.-
A12 Freiburg, P+R, Schlachthaus/Silo	CHF 1'020'437.-
A15 Villars-sur-Glâne, Les Martinets, Bussteg	CHF 9'400.-
J16 Givisiez, Realisierung eines Buskorridors entlang der Jurastrasse	CHF 2'280.-
P22 Marly, Errichtung der P+R-Anlage Corbaroche	CHF 243'000.-
V03 Avry, Errichtung einer Bahnhofschnittstelle, einer Bushaltestelle und einer P+R-Anlage	CHF 301'880.-
V19 Villars-sur-Glâne, Zugangskontrolle Bellevue-Kantonsspital, Schlussetappe	CHF 73'687.-
V21 Freiburg, Zugangskontrolle Kreuzung Kantonsspital, Schlussetappe	CHF 195'574.-
Z29 Freiburg, Schaffen einer verkehrsberuhigten Zone Unterstadt / Grand-Fontaine	CHF 87'500.-

Der Vorstand wünscht den Agglomerationsrat weiter zu informieren, dass die Gemeinde Villars-sur-Glâne beim Einreichen des Subventionsgesuchs vom 3. November 2009 beschlossen hat, die Massnahme A06 zugunsten des Stadtparkprojekts Cormanon aufzuheben, das der Massnahme G08 des Generellen Projekts entspricht. Der Vorstand hat dazu ausnahmsweise beschlossen, diese Anfrage nicht als neues Subventionsgesuch aufzufassen und zu erlauben, den für die Massnahme A06 zugesagten Betrag von CHF 129'000.- auf das Projekt des Stadtparks Cormanon zu übertragen.

V. Vorschlag

Der Agglomerationsvorstand unterbreitet dem Agglomerationsrat den Vorschlag, die Richtlinie Mobilität-, Raumplanung und Umwelt – Teil Mobilität gemäss den vorangehenden Erläuterungen anzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES AGGLOMERATIONSVORSTANDS
DER AGGLOMERATION FREIBURG

Der Präsident :



René Schneuwly

Die administrative Geschäftsleiterin :



Corinne Margalhan-Ferrat

¹³ Siehe Botschaft Nr 7 des Vorstands, S. 13, zum Investitionsbudget 2010 und den betreffenden Beschluss des Agglomerationsrats vom 8. Oktober 2009.



Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt – Teil Mobilität

Allgemeines

Die Richtlinie Mobilität, Raumplanung und Umwelt wird durch Artikel 37 der Statuten der Agglomeration wie folgt geregelt:

Art. 37 Subventionen

¹ Die Agglomeration subventioniert Projekte, die dem Richtplan der Agglomeration entsprechen.

² Der Agglomerationsvorstand erlässt Richtlinien, die unter anderem die Höhe der Subventionen für Investitionen im Bereich der Raumplanung, der Mobilität und des Umweltschutzes regeln; diese Richtlinien bedürfen der Genehmigung des Agglomerationsrats.

³ Die Mitgliedsgemeinden verpflichten sich, die von der Agglomeration subventionierten Projekte spätestens vier Jahre nach der Gewährung der Subvention zu realisieren.

Die vorliegende Richtlinie ist ein Anreizinstrument für die Koordination im Bereich Mobilität, Raumplanung und Umwelt. Sie will besonders die Gemeinden dazu anspornen, neue Projekte in diesem Bereich zu unterbreiten, die mit den im RPA eingetragenen Zielsetzungen übereinstimmen. Ihr Zweck soll nicht nur dazu dienen, die Kohärenz und die Gleichbehandlung im Bereich der Subventionszusprache zu garantieren, sondern auch einen Qualitätsstandard festzulegen.

Weiter stellt die vorliegende Richtlinie auch eine Entscheidungshilfe für die verschiedenen Agglomerationsorgane dar, die für die Evaluation eines Gesuchs zuständig sind¹⁴.

Die nachfolgend angeführten Kriterien sind nicht vollständig; es handelt sich um die geläufigsten Massnahmen. Jeder besondere Fall wird Gegenstand einer Analyse der ARUM bzw. des Agglomerationsvorstands sein. Bei der Beschlussfassung wird der Agglomerationsvorstand den Auswirkungen und der gegenseitigen Abhängigkeit des Projekts mit den übrigen im Richtplan der Agglomeration eingetragenen Massnahmen besonders Rechnung tragen. Ausserdem wird die Zusammenarbeit bei einem gemeinsamen Projekt sehr stark gefördert.

Die Richtlinie besteht aus zwei Teilen:

1. die Qualitätskriterien im Bereich Mobilität;
2. die Qualitätskriterien im Bereich Raumplanung und Umweltschutz

¹⁴ Das Verfahren des Subventionsgesuchs, wird im Kapitel III der Botschaft 14 erläutert und in die vorliegende Richtlinie integriert, sobald die Botschaft vom Agglomerationsrat am 20. Mai 2010 als gültig erklärt worden ist.

Mobilität

ZUGANGSKONTROLLE, BYPÄSSE, PARK & RIDE-Anlagen

Glossar: gl = global, Gesamtrechnungsbetrag / St. = Stück / m¹ = Laufmeter / m² = Flächenmass / Pl. = Platz

RPA = Richtplan der Agglomeration Freiburg

Nr	Art des Bauwerks	Beschreibung	Mindestanforderungen	Berechnungsmodus	Einheit	Referenzbetrag der Subvention	Subventionsrate
3.1	Optische Signalisierung	Vollständige Ausrüstung für die Lichtsignalisierung (Programmierung, Material, Bauingenieurwesen)	<ul style="list-style-type: none">Gemäss Pflichtenheft	Effektive Kosten	gl.	Gemäss Rechnung	90 %
3.2	Umklappbare Pfosten / bewegliche Absperrgitter	Zwingendes Element, das nicht zulässigen Fahrzeugen den Zugang verbietet	<ul style="list-style-type: none">Aufgrund der Zielsetzungen des RPA	Betrifft nur die obligatorische Mindestausrüstung	gl.	Gemäss Rechnung	90 %
3.3	Park & Ride-Anlage	Oberflächenbeschaffung, die das Parkieren leichter Fahrzeuge gestattet	<ul style="list-style-type: none">Harte Parkplatzoberfläche von 5 x 2.5 m	Berechnungsmasse = Anzahl Parkplätze	Pl.	Von Fr. 0.- bis Fr. 5'000.- mit / ohne Zusatznutzung	90 %

ÜBRIGE STRUKTURIERENDE GESTALTUNGEN

Nr	Art des Bauwerks	Beschreibung	Mindestanforderungen	Berechnungsmodus	Einheit	Referenzbetrag der Subvention	Subventionsrate
4.1	Busfahrbahn (Neubau)	Bau einer Busfahrbahn (eigenständige Fahrbahn)	<ul style="list-style-type: none"> Beständigkeitsklasse T3 	<ul style="list-style-type: none"> 4 cm AB 11 N Polymerbelag 11 cm HMT 22 N 60 cm Kieskoffer Kl.1 Abschlüsse H 12/12 Der Preis pro m² beinhaltet die Kanalisation für die Evakuierung des Oberflächenwassers sowie ein Schacht für 200 m² Fläche Breite 3.5 m 	m ²	235.--	50 %
4.2	Verlegung der Stromleitungen ÖV	Nur für die von der Agglomeration verlangten Verlegungen. Neue Linien oder Erweiterungen gehen zu Lasten des Unternehmens (= Verbuchung als Aktiven in der Bilanz)	<ul style="list-style-type: none"> Befugnis und Verantwortung der öffentlichen Verkehrsbetriebe 	<ul style="list-style-type: none"> Reisekosten und Kosten für Materialerneuerung 	gl.	Gemäss Buchungswert des Objekts	50 %
4.3	Radweg	Erweiterung einer Strasse für die Verwirklichung eines Radwegs für den Zweiradverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Beständigkeitsklasse des Belags identisch mit demjenigen der bestehenden Fahrbahn Breite 1.20 m 	<ul style="list-style-type: none"> 4 cm AB 11 N 11 cm HMT 22 N 60 cm Kieskoffer Kl.I Abschlüsse H 12/12 Der Preis pro m² enthält die 	m ²	235.--	50 %

				Kanalisation für die Evakuierung des Oberflächenwassers sowie ein Schacht alle 40 m			
4.4	Busfahrbahn, Bushaltestelle und Radweg auf der Fahrbahn	Gestaltung einer Busfahrbahn, einer Haltestelle und eines Radwegs direkt auf der bestehenden Fahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> In Übereinstimmung mit den geltenden Normen und Bestimmungen 	<ul style="list-style-type: none"> Berücksichtigt sind die Fräsarbeiten für die Entfernung der alten Markierung, das Anbringen der neuen Markierung 	gl.	Gemäss Rechnung	50 %
4.5	Bodenmarkierung	Strassenmarkierung	<ul style="list-style-type: none"> Signalisierungsplan gemäss der SSV 	<ul style="list-style-type: none"> Betrifft nur die obligatorische Mindestsignalisierung in Verbindung mit dem RPA 	gl.	Gemäss Rechnung	50 %
4.6	Bushaltestelle	Bau einer Fläche für die Bushaltestelle	<ul style="list-style-type: none"> Belag der Beständigkeitsklasse T4 Breite 2.50 m 	<ul style="list-style-type: none"> Betonplatte, Stärke 22 cm, mit Beton vom Typ B40/30 50 cm Kieskoffer Kl.I 	m ²	255.--	50 %
4.7	Bussteg-Laderampe	Bau einer Bussteg-Laderampe für die Reisenden	<ul style="list-style-type: none"> Breite 1.65 m 	<ul style="list-style-type: none"> 3 cm AB 6 L 5 cm HMT 16 N 50 cm Kieskoffer Kl.I Abschlüsse V 12/15/25 Abschlüsse H 12/12 Breite 2.00 m Stauraumlänge = Max. 20 m pro Bus 	m ²	235.--	50 %
4.8	Radweg	Bau eines Radwegs ausserhalb der Strasse	<ul style="list-style-type: none"> Breite 1.20 m 	<ul style="list-style-type: none"> 3 cm AB 6 L 5 cm HMT 16 N 	m ²	295.--	50 %

				<ul style="list-style-type: none"> • 40 cm Kieskoffer Kl.I • Abschlüsse V/H 12/12 • Berechnungsmasse = Länge des Radwegs multipliziert mit der Breite • Breite 2.00 m 			
4.9	Insel	Einengung der Fahrbahn, kombiniert oder nicht mit der Erhöhung des Fahrbahnniveaus, integriert in einem Zonenkonzept	<ul style="list-style-type: none"> • Länge 5.00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • 3 cm AB 6 L • 5 cm HMT 16 N • 20 cm Kieskoffer Kl.I • Abschlüsse V 12/15/25 	m ²	320.--	50 %
4.10	Erhöhung der Fahrbahn	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Höhe 3 cm 	<ul style="list-style-type: none"> • AB 11 N • 1 Schacht für das Sammeln des Oberflächenwassers 	m ²	280.--	50 %
4.11	Veloverträgliche Anrampung aus Pflasterstein oder Beton	Idem	<ul style="list-style-type: none"> • Länge 1.00 m 	<ul style="list-style-type: none"> • Pflasterung aus Naturstein auf Betonbett oder Betonplatte, Stärke 22 cm, mit Beton vom Typ B40/30 	m ²	350.--	50 %

ÜBRIGE OBJEKTE (STÄDTISCHE EINRICHTUNG, USW.)

Nr	Art des Bauwerks	Beschreibung	Mindestanforderungen	Berechnungsmodus	Einheit	Referenzbetrag der Subvention	Subventionsrate
5.1	Zweiradabstellplatz	Einrichtung, die das Abstellen und den Diebstahlschutz gewährleistet	<ul style="list-style-type: none"> • Diebstahlschutzvorrichtung mit zwei Verankerungspunkten • Standort auf öffentlichem Boden 	<ul style="list-style-type: none"> • Berechnungsmasse = Anzahl der Veloabstellplätze 	Pl.	200.--	50 %
5.2	Überdachung Zweiradabstellplatz	Unterstand gegen schlechte Witterung für die Zweiräder	<ul style="list-style-type: none"> • Mit Überdachung der Diebstahlschutzvorrichtung • Standort auf öffentlichem Boden 	<ul style="list-style-type: none"> • Berechnungsmasse = Anzahl der Veloabstellplätze 	Pl.	350.--	50 %
5.3	Strassensignalisierung gemäss der SSV	Signalisierungstafel	<ul style="list-style-type: none"> • In Übereinstimmung mit der SSV 	<ul style="list-style-type: none"> • Betrifft nur die obligatorische Mindestsignalisierung in Verbindung mit dem RPA 	Pl.	Gemäss Rechnung	30 %
5.4	Geländer	Festangebrachte Elemente, um den Verkehr zu kanalisieren oder das Parkieren zu verhindern	<ul style="list-style-type: none"> • In Übereinstimmung mit den geltenden Normen und Bestimmungen • 2 horizontale Längseisen • Galvanisiertes Material 	<ul style="list-style-type: none"> • Berechnungsmasse = Länge des Geländers 	m ^l	150.--	30 %
5.5	Abgrenzungspfosten	Festangebrachte Elemente, um den Verkehr zu kanalisieren oder das Parkieren zu verhindern	<ul style="list-style-type: none"> • In Übereinstimmung mit den geltenden Normen und Bestimmungen • Pfosten aus Gusseisen • DN 120 mm • Höhe 55 cm 	<ul style="list-style-type: none"> • Berechnungsmasse = Stückzahl 	St.	300.--	30 %