



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Anfrage 2024-GC-40

### Wie sieht die CO<sub>2</sub>-Bilanz der geplanten Strassenverbindung Marly–Matran aus?

---

Urheberinnen:	<b>Berset Christel / Lepori Sandra</b>
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	<b>0</b>
Einreichung:	<b>20.02.2024</b>
Begründung:	---
Überweisung an den Staatsrat:	<b>21.02.2024</b>
Antwort des Staatsrats:	<b>20.08.2024</b>

---

#### I. Anfrage

Das kantonale Klimagesetz (KlimG) ist am 1. Oktober 2023 in Kraft getreten. Seither muss der Staat die klimatischen Herausforderungen bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben und Aktivitäten, bei den Investitionen und bei der Gewährung von Subventionen berücksichtigen, und zwar bereits bei der Planung und Entwicklung von Projekten. Artikel 5 Abs. 2 KlimG sieht zudem vor, dass Projekte, die dem Staatsrat vorgelegt und in den Ausführungsbestimmungen definiert werden, auf ihre Verträglichkeit mit den klimatischen Herausforderungen zu prüfen sind. Die vom Projekt betroffene Direktion ist für die Durchführung dieser Prüfung zuständig. Beim Strassenprojekt Marly–Matran obliegt es der Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU), diese Verträglichkeitsprüfung vorzunehmen und insbesondere die CO<sub>2</sub>-Bilanz des Baus und des Betriebs der neuen Strasse zu berücksichtigen.

Wir stellen dem Staatsrat darum folgende Fragen:

1. Hat die RIMU eine Analyse der direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Bau und dem Betrieb der Strasse Marly–Matran entstehen, durchgeführt? Wenn ja, ist der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck dieser neuen Strassenverbindung mit den Klimazielen des KlimG vereinbar?
2. Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen während der Bauphase? Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betrieb angesichts des zusätzlichen Verkehrsaufkommens?<sup>1</sup>
3. Sollte sich herausstellen, dass die Strasse die im Gesetz festgelegten Klimaziele nicht erfüllt, welche Massnahmen würden ergriffen, um dem abzuwehren?
4. Wurden bei den in den Auflagedokumenten zitierten Prognosen zur Verkehrsentwicklung die positiven Auswirkungen des Stadtboulevards beim Eingang von Marly, der Einrichtung der Buslinie 8 sowie der künftigen dritten Buslinie 9 berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?
5. Wie hoch wäre der verbleibende motorisierte Individualverkehr bei einer deutlichen Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr? Wie würde sich der Verkehr

---

<sup>1</sup> Es müssen die zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, die in den 10 bis 20 Jahren nach dem Bau zu erwarten sind, berechnet werden, wobei die graue Energie der Autos und die Tatsache, dass auch Elektrofahrzeuge bei der Herstellung und durch den Verbrauch von Strom aus nichterneuerbaren Energiequellen CO<sub>2</sub> ausstossen, berücksichtigt werden müssen.

auf der Pérolles-Brücke im Vergleich zu den letzten Jahren entwickeln? Wäre der Bau der geplanten Strasse auch unter diesen Voraussetzungen sinnvoll?

6. Wurde ein Vergleich aus finanzieller Sicht und in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen der neuen Strasse und einer alternativen Lösung im öffentlichen Verkehr (Inbetriebnahme eines Trams Marly – Bahnhof Freiburg, Erhöhung der Taktfrequenzen der Buslinien 1 und 8, Schaffung einer dritten Buslinie 9) angestellt?
7. Wurde der gleiche Vergleich zwischen der neuen Strasse und einer alternativen Lösung – die Verbreiterung der Route de l'Abbaye, die heute eine Kantonsstrasse ist – angestellt?
8. Wurde eine Analyse der direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle anderen geplanten Umfahrungsstrassen im Kanton Freiburg durchgeführt oder ist eine solche geplant?

## II. Antwort des Staatsrats

Das kantonale Klimagesetz (SGF 815.1, KlimG), das am 1. Oktober 2023 in Kraft getreten ist, definiert die Leitplanken der Klimapolitik des Kantons Freiburg, stärkt die entsprechenden Bestrebungen und bekräftigt den Willen des Kantons, sich für eine klimafreundliche Entwicklung einzusetzen. Zu diesem Zweck sieht das Gesetz vor, dass die Vereinbarkeit der Projekte mit den klimatischen Herausforderungen geprüft werden muss.

Die klimatischen Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Bau von Strassen betreffen zahlreiche Themenbereiche wie Luft, Verschmutzung, Böden, Wasser usw. Bisher erfolgte die eingehende Prüfung der meisten dieser Themen im Rahmen des Berichts über die Umweltverträglichkeit (UVB), der Teil des Auflagedossiers für Grossprojekte ist. Nun verlangt das Gesetz, dass parallel dazu und in Ergänzung zum UVB eine Prüfung der Klimakompatibilität durchgeführt wird.

Die Verbindungsstrasse Marly–Matran ist eines der ersten Strassenprojekte, die dieser neuen Gesetzgebung unterliegen.

Der Staatsrat kann die einzelnen Fragen wie folgt beantworten:

1. *Hat die RIMU eine Analyse der direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen, die beim Bau und dem Betrieb der Strasse Marly–Matran entstehen, durchgeführt? Wenn ja, ist der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck dieser neuen Strassenverbindung mit den Klimazielen des KlimG vereinbar?*

Das Tiefbauamt (TBA) führt derzeit eine Prüfung der Klimakompatibilität des Projekts Marly–Matran durch, die insbesondere quantitative Analysen der Treibhausgasemissionen während der Bau- und Betriebsphase umfasst. Die Prüfung wird die direkten wie auch die indirekten Emissionen erfassen und der ergänzenden öffentlichen Auflage des Projekts, die noch in diesem Jahr stattfinden wird, beigelegt werden.

2. *Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen während der Bauphase? Wie hoch sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Betrieb angesichts des zusätzlichen Verkehrsaufkommens?*

Diese beiden Aspekte werden in der weiter oben erwähnten Prüfung behandelt.

3. *Sollte sich herausstellen, dass die Strasse die im Gesetz festgelegten Klimaziele nicht erfüllt, welche Massnahmen würden ergriffen, um dem abzuhelpfen?*

Im Rahmen der oben genannten Studie werden namentlich Lösungen im Zusammenhang mit möglichen Massnahmen bewertet und vorgeschlagen werden. Zu den denkbaren Massnahmen gehören Kompensationen.

4. *Wurden bei den in den Aufledgedokumenten zitierten Prognosen zur Verkehrsentwicklung die positiven Auswirkungen des Stadtboulevards beim Eingang von Marly, der Einrichtung der Buslinie 8 sowie der künftigen dritten Buslinie 9 berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht?*

Etwas nach der öffentlichen Auflage des Projekts hat der Bund den Bericht «Verkehrsperspektiven 2050» veröffentlicht. Dieser Bericht geht unter Berücksichtigung neuer Mobilitäts- und Arbeitsgewohnheiten, aber auch der Entwicklung und des Ausbaus des öffentlichen Verkehrsangebots mit entsprechenden Änderungen beim Modalsplit von einer neuen Tendenz der Verkehrsentwicklung aus. Auf dieser Grundlage gab das TBA eine Studie zur Überprüfung der Verkehrsbelastung in Auftrag. Diese berücksichtigt den öffentlichen Verkehr und dessen zukünftige Entwicklung (Buslinie 8 und zukünftige Buslinie 9) entsprechend dem vom Bund gewählten Referenzszenario «Basis».

Weiter wurde im August 2021 eine Zweckmässigkeitsstudie über die Möglichkeit der Inbetriebnahme eines Transportmittels mit hoher Kapazität in der Agglomeration Freiburg durch den Kanton, die Agglomeration Freiburg und die TPF durchgeführt. Diese Studie identifizierte mehrere mögliche Varianten, die alle auf der Annahme gründen, dass die Verbindungsstrasse Marly–Matran realisiert und in Betrieb genommen wird.

Der von den Verfasserinnen der Motion erwähnte Stadtboulevard entspricht der Achse 1200 vom Ende der Pérolles-Brücke (Eingang Marly) bis zur Ärgera (Ausgang Marly). Die erste Etappe der Aufwertung dieses Boulevards wurde auf dem Abschnitt zwischen der Pérolles-Brücke und dem Kreisel Marly/Grangettes durchgeführt. Sie umfasst die Einrichtung von Busspuren und Velolanlagen. Gestützt auf die verschiedenen Studien wird die künftige Verbindungsstrasse und die erhebliche Verkehrsverlagerung, die sie zur Folge haben wird, einen direkten Einfluss auf die Funktionsweise und das Realisierungspotenzial des Stadtboulevards von Marly haben. Umgekehrt ist der Einfluss des Stadtboulevards auf die allgemeine Verteilung der Verkehrslasten gering.

5. *Wie hoch wäre der verbleibende motorisierte Individualverkehr bei einer deutlichen Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr? Wie würde sich der Verkehr auf der Pérolles-Brücke im Vergleich zu den letzten Jahren entwickeln? Wäre der Bau der geplanten Strasse auch unter diesen Voraussetzungen sinnvoll?*

Die Gleichung «mehr öffentlicher Verkehr gleich weniger motorisierter Individualverkehr» muss hier differenziert betrachtet werden, weil die Realität vor Ort komplex ist. Dies ist insbesondere auf das starke Bevölkerungswachstum im Kanton Freiburg im Allgemeinen und in dem vom Strassenprojekt betroffenen Einzugsgebiet im Speziellen zurückzuführen. Wie bereits erwähnt, wird eine zunehmende Verkehrsverlagerung im Bericht «Verkehrsperspektiven 2050» angenommen und entspricht den vom Bund festgelegten Zielen.

In diesem Zusammenhang muss daran erinnert werden, dass die neue Strassenverbindung Marly–Matran mehrere Ziele verfolgt. Das wichtigste davon ist, die Achse Marly – Route de la Fonderie – Autobahnanschluss Freiburg-Süd/Zentrum vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Derzeit müssen nämlich zahlreiche private oder berufliche Nutzerinnen und Nutzer nicht nur Marly, sondern auch einen Grossteil der Stadt Freiburg und Villars-sur-Glâne durchqueren, um zur Autobahn zu gelangen. Dieser Durchgangsverkehr führt zu einer Überlastung der Agglomeration Freiburg und ihrer Einfallsachsen. So wird die neue Verbindung dem motorisierten Individualverkehr und dem Gütertransport eine direkte Durchfahrt unter Umgehung von Dörfern und Weilern ermöglichen.

6. *Wurde ein Vergleich aus finanzieller Sicht und in Bezug auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen zwischen der neuen Strasse und einer alternativen Lösung im öffentlichen Verkehr (Inbetriebnahme eines Trams Marly – Bahnhof Freiburg, Erhöhung der Taktfrequenzen der Buslinien 1 und 8, Schaffung einer dritten Buslinie 9) angestellt?*

Die neue Strassenverbindung Marly–Matran, die der Grosse Rat beschlossen und anschliessend bestätigt hat, ist Teil der Vision der Komplementarität der verschiedenen Verkehrsträgern, die über die Achse Marly–Freiburg hinausgeht. Aus diesem Grund geht der Untersuchungs- und Wirkungssperimeter des Projekts über den von den Einwohnerinnen und Einwohner von Marly erzeugte Verkehr hinaus. Die Einführung eines neuen öffentlichen Verkehrsangebots auf der Achse Marly–Freiburg ohne die Realisierung der Verbindungsstrasse wäre technisch komplexer und damit auch teurer, wobei die Projektierungsarbeiten noch nicht weit genug fortgeschritten sind, um einen seriösen Kostenvergleich, wie ihn die Motionärinnen fordern, durchführen zu können.

7. *Wurde der gleiche Vergleich zwischen der neuen Strasse und einer alternativen Lösung – die Verbreiterung der Route de l'Abbaye, die heute eine Kantonsstrasse ist – angestellt?*

Mit dieser Variante würde der gesamte Durchgangsverkehr vor die Tore der Abtei Hauterive geleitet. Dieser Ort ist mit der höchsten Schutzstufe im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) eingetragen. Unter den verschiedenen geschützten Merkmalen des Orts ist die abgelegene, ruhige Lage von entscheidender Bedeutung. Daher ist es nicht möglich, dort ein derart hohes Verkehrsaufkommen durchzuleiten; diese Variante wurde denn auch nicht in Betracht gezogen.

Das geplante Projekt sieht den Bau einer Brücke unterhalb des Kraftwerks Hauterive vor, wodurch die Abtei von einem Grossteil des heutigen Verkehrsaufkommens entlastet wird.

8. *Wurde eine Analyse der direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen für alle anderen geplanten Umfahrungsstrassen im Kanton Freiburg durchgeführt oder ist eine solche geplant?*

Ja.