



## Rapport 2021-DAEC-225

4 octobre 2021

### du Conseil d'Etat au Grand Conseil sur le postulat 2019-GC-75 Christa Mutter/Julia Senti – Mesures de protection du climat dans le domaine de la mobilité

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport faisant suite au postulat des députées Christa Mutter et Julia Senti, transmis au Conseil d'Etat le 23 mai 2019, concernant les mesures portant sur la mobilité sous l'aspect de la protection du climat.

#### 1. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 23 mai 2019, les députées Christa Mutter et Julia Senti demandent que soit dressé un inventaire détaillé de mesures de protection du climat à prendre dans le domaine de la mobilité, en particulier afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Il doit comporter, pour chaque mesure, des précisions sur le financement, les décisions légales nécessaires et sur l'agenda de mise en œuvre ainsi qu'une estimation de l'impact climatique.

Les députées susmentionnées constatent que la mobilité est l'une des principales causes d'émissions de GES et que le canton de Fribourg, avec un taux de motorisation record en comparaison intercantonale et une part modale des transports publics inférieure à la moyenne nationale, contribue à ce problème.

L'étude doit notamment aborder les thèmes suivants:

- > la promotion des transports publics et des transports non motorisés,
- > les moyens à mettre en œuvre dans le canton afin de rendre les transports publics plus attractifs pour les jeunes,
- > les moyens de réduire le niveau global de motorisation (véhicules à essence et diesel) et de rendre l'e-mobilité plus attrayante,
- > les mesures fiscales à prendre pour promouvoir des transports respectueux du climat,
- > les mesures à prendre en matière de stationnement, de circulation ainsi que d'aménagement du territoire.

#### 2. Réponse au postulat

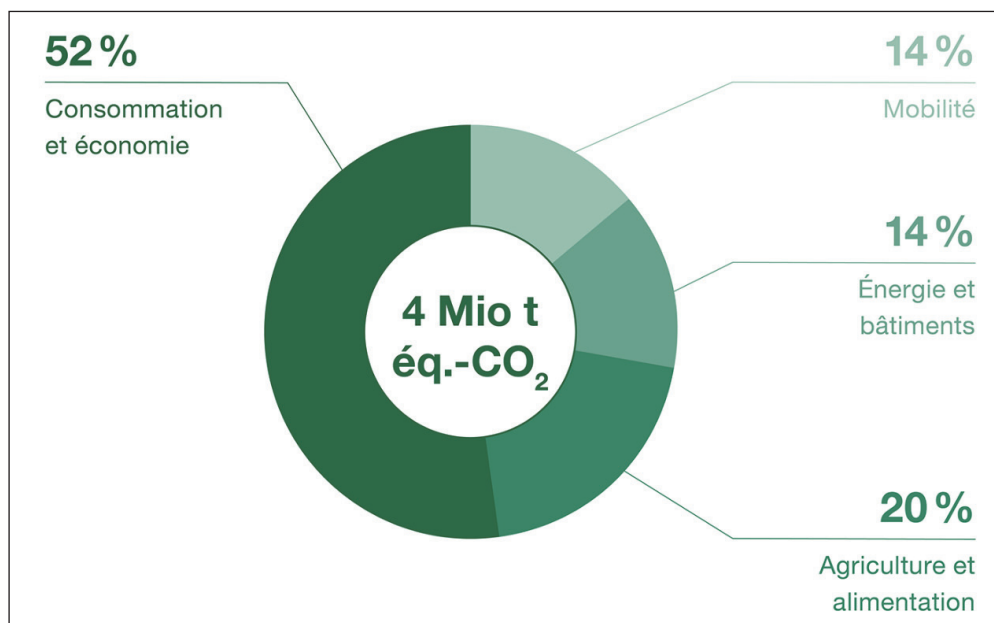
Le Conseil d'Etat a transmis le 26 novembre 2019 sa détermination au Grand Conseil en l'invitant d'accepter le postulat. Dans celle-ci, il indiquait que de nombreuses mesures ont déjà été mises en place, ou étaient en voie de l'être, en matière de mobilité durable; de plus des mesures en la matière seraient également intégrées au Plan Climat cantonal, alors en élaboration. Le Conseil d'Etat estimait donc qu'il n'y avait pas lieu d'élaborer un nouveau document de mesures. Il a toutefois proposé que les propositions et suggestions des députées Mutter et Senti soient prises en considération, notamment dans le cadre de l'élaboration de ce Plan Climat.

C'est ce dernier aspect sur lequel porte le présent rapport.

##### 2.1. Plan Climat cantonal

Le Conseil d'Etat a adopté le 14 juin 2021 le Plan Climat cantonal, révisé à l'issue de la procédure de consultation publique. Ce plan instaure la stratégie climatique qui couvre la période 2021–2026. Conformément à l'orientation donnée par le Conseil d'Etat, le Plan Climat cantonal se décline en deux volets (adaptation et atténuation), 8 axes stratégiques et 115 mesures. Un des 8 axes, l'axe «Mobilité», traite spécifiquement des mesures à prendre dans le domaine de la mobilité pour lutter contre les changements climatiques. Cet axe se compose de 14 mesures qui viennent renforcer des mesures existantes et donner de nouvelles impulsions pour le développement d'une mobilité durable.

Ces mesures sont le résultat d'une démarche participative avec le groupe de travail du volet stratégique «atténuation» du Plan Climat cantonal, constitué d'expert-e-s des services de l'Etat, mais également d'expert-e-s et partenaires externes, de représentant-e-s de la société civile, d'organisations non-gouvernementales et de scientifiques. Elles ciblent concrètement les secteurs identifiés par le bilan carbone du canton de Fribourg, dans lequel la mobilité (catégorie «Transport») représente 14% des émissions totales (émissions directes et émissions indirectes) de GES du canton. La mobilité représente environ 14% des émissions totales.



Durant le processus de rédaction du Plan Climat, l'implication du Service de la mobilité (SMo) a permis de proposer des mesures pragmatiques et pouvant accélérer les actions existantes, sans faire doublon.

L'objectif de l'axe «Mobilité» tel que formulé dans le PCC est de réduire l'impact carbone lié au secteur des transports en tenant compte de la situation régionale (urbaine et rurale). Les objectifs spécifiques de cet axe sont:

- > d'améliorer et promouvoir la mobilité douce et le réseau de transports publics dans le canton de Fribourg;
- > de réduire les émissions de GES de la mobilité individuelle liée aux loisirs;
- > de réduire les émissions de GES liées à la mobilité professionnelle;
- > de réduire les besoins en déplacement.

Ces objectifs et sous-objectifs cadrent les 14 mesures qui s'inscrivent dans l'axe «Mobilité» du PCC 2021–2026. Ces mesures sont présentées ci-dessous.

Numéro – titre Description	Coût estimé (CHF) pour l'entier de la mise en œuvre
<b>M.1.1 Sensibilisation au transfert modal</b> Soutien à des projets de sensibilisation sur l'impact des moyens de transport carbonés (dont l'aviation) ou de promotion de la mobilité douce et à l'utilisation des transports publics.	150 000
<b>M.1.2 Réflexions autour d'une stratégie pour l'électromobilité dans le canton</b> Mise en place d'un groupe de réflexion ou lancement d'une étude portant sur l'avenir de l'électromobilité dans le canton. La réflexion porte également sur une éventuelle électrification complète de la flotte de véhicules de l'Etat et sur l'usage des outils numériques pour améliorer l'efficacité de l'électromobilité.	80 000
<b>M.2.1 Soutien aux parc-relais et à leur développement</b> Soutien au Plan sectoriel Parc-relais et au développement des projets de parc-relais permettant la plus petite distance en voiture jusqu'à une gare ou un arrêt de bus ou de s'y rendre à vélo.	450 000
<b>M.2.2 Soutien aux plans de mobilité</b> Encourager les communes à inciter ou obliger les entreprises présentes sur leur territoire à élaborer des plans de mobilité, notamment en soutenant le SMO dans la mise en place d'un site internet visant à promouvoir les plans de mobilité auprès des entreprises et des communes. Si nécessaire, la mesure prévoit également un soutien au plan de mobilité de l'Etat.	200 000
<b>M.2.3 Encouragement au développement de moyens de transport bas carbone</b> Soutien à la recherche portant sur des modèles alternatifs de transport (de personnes et/ou de marchandises) à faibles émissions de gaz à effet de serre ou fonctionnant aux énergies renouvelables.	240 000
<b>M.2.4 Soutien au développement du vélo dans le canton</b> Soutien à l'amélioration des conditions des cyclistes, notamment lors de la révision de la loi sur la mobilité (révision de la loi sur les routes et de la loi sur les transports) et à la mise en œuvre du Plan sectoriel.	700 000
<b>M.2.5 Soutien au développement des transports publics</b> Des soutiens financiers sont apportés au développement du réseau de transports publics dans le canton. La mesure prévoit notamment le soutien du projet visant le développement de lignes existantes, y c. intercantonale, et la création de nouvelles lignes, notamment de lignes urbaines à Estavayer, Morat et Romont.	1 300 000

Numéro – titre Description	Coût estimé (CHF) pour l'entier de la mise en œuvre
<b>M.3.1 Mesures pour réduire les déplacements professionnels en avion pour le personnel de l'Etat</b> Encourager le personnel de l'Etat à utiliser le train lors de leurs déplacements professionnels à l'étranger, avec une interdiction de prendre l'avion pour des trajets d'une longueur inférieure à 1500 km ou d'une durée de voyage en train ou en bus inférieure à 7 heures. En outre, tous les voyages en avion devront être «compensés». Par ailleurs, un outil online aidant à évaluer les différentes options de transport est mis à disposition des employé-e-s.	30 000
<b>M.3.2 Suppression de l'avantage donné à la voiture lors des déplacements du personnel de l'Etat</b> Lors de la révision de l'arrêté sur les places de stationnement pour le personnel de l'Etat, la possibilité de mettre en place une tarification unique basée sur les kilomètres des déplacements professionnels, et non le mode de transport utilisé, est étudiée. D'autres moyens d'inciter le personnel de l'Etat à utiliser la mobilité douce ou les transports publics sont étudiés par la création d'une éventuelle nouvelle ordonnance ou de directives (par ex.: subvention de l'AG, demi-tarif offert, mise à disposition de vélos ou vélos électriques).	50 000
<b>M.3.3 Limitation des déplacements pendulaires du personnel de l'Etat et incitation à l'utilisation des transports publics</b> Limiter les déplacements pendulaires en augmentant la part de télétravail, en promouvant les espaces de co-working, en adaptant les horaires de travail des employé-e-s de l'Etat et en travaillant sur les tarifs des places de parc. La mesure vise également à inciter les entreprises à faire de même.	50 000
<b>M.4.1 Taxation des véhicules légers fortement émetteurs</b> Suite à la révision de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques, des discussions sont menées concernant la taxation des véhicules légers (< de 3,5 tonnes) fortement émetteurs de gaz à effet de serre pour des révisions ultérieures.	50 000
<b>M.4.2 Encouragement à la mise en place de bornes de recharge pour voitures électriques</b> Intégrer un mécanisme d'encouragement et assurer un approvisionnement pour des soutiens financiers à la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans les communes, chez les particuliers et sur les terrains de l'Etat.	120 000
<b>M.4.3 Encouragement à l'immatriculation de véhicules mus exclusivement par l'énergie électrique ou l'hydrogène ou dotés d'une motorisation hybride</b> Suite à la révision de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques et pour des révisions ultérieures, des discussions sont menées concernant des allègements fiscaux pour les propriétaires de véhicules électriques, hybrides et à hydrogène.	40 000
<b>M.5.1 Définition d'objectifs de réduction des émissions dans le secteur des transports</b> Définir des objectifs chiffrés (avec indicateurs de mesure) avec des échéances pour la réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Ces objectifs pourraient être repris dans une planification directrice.	60 000

## 2.2. Autres développements en faveur d'une mobilité durable

### 2.2.1. Développement des transports publics

La réponse du Conseil d'Etat du 26 novembre 2019 au postulat 2019-GC-75 présentait une vue d'ensemble des mesures prises afin de promouvoir une mobilité durable en incitant au report modal en faveur de la mobilité douce et des transports publics. Cet objectif est inscrit dans le programme gouvernemental de la législature 2017–2021, dans le nouveau plan directeur cantonal ainsi que dans le plan cantonal des transports de 2011. Sa concrétisation passe principalement par la mise en place d'une offre dense de trains et de bus et par le développement du réseau cyclable cantonal.

La réponse au postulat recensait les nombreux développements de l'offre ferroviaire et les importants travaux à l'infrastructure ferroviaires réalisés ces dix dernières années afin de mettre en place le RER Fribourg | Freiburg. Elle énumérait également les régions ayant bénéficiées d'une augmentation et d'une optimisation de leur desserte par des bus du trafic régional de voyageurs (TRV). Ainsi, durant la période législative 2017–2021, le nombre de kilomètres productifs de l'ensemble des lignes du TRV commandées par le canton de

Fribourg a augmenté d'un peu plus de 20%, passant d'environ 17 à plus de 20 millions. D'autres développements sont d'ores et déjà prévus; ils ont aussi été listés dans cette réponse. Un sous-chapitre était par ailleurs consacré aux investissements financiers du canton pour les transports publics:

- > En moyenne, les montants investis pour les indemnités du TRV (bus et trains) par le canton (Etat et communes) ces dernières années se montent entre 42 et 44 millions de francs annuellement (55% Etat – 45% communes).
- > Le canton participe depuis 2016 au financement de l'infrastructure ferroviaire par l'intermédiaire du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) auquel il verse chaque année entre 15 et 16 millions de francs (Etat 86,22% – communes 13,78%).
- > Le canton participe à l'indemnisation du trafic d'agglomération; il verse chaque année entre 13 et 14 millions de francs (Etat 57,5% – communes concernées 42,5%); ce trafic est toutefois commandé par les communautés régionales de transport (l'Agglomération de Fribourg et Mobil).

Le Conseil d'Etat envisage par ailleurs de présenter au Grand Conseil, d'ici la fin de l'année, une demande de crédit d'investissement pour permettre à l'entreprise de transport TPF de répondre aux demandes d'augmentation de l'offre en

transports publics dans le canton ainsi qu'à l'aménagement de gares routières et de parcs-relais. Pour rappel un plan sectoriel des parcs-relais a été adopté par le Conseil d'Etat en décembre 2018. Il prévoit la réalisation ou le développement d'interfaces de mobilité à proximité immédiate des haltes ferroviaires du canton où les pendulaires pourront garer leur voiture ou leur vélo et continuer leur trajet en train ou en bus.

### 2.2.2. Développement de la mobilité douce

Côté vélo, le Conseil d'Etat a adopté en décembre 2018 le Plan sectoriel vélo qui planifie le réseau cyclable cantonal utilitaire (plus de 700 km) et de loisirs. Le réseau cyclable utilitaire a été hiérarchisé en trois niveaux en fonction du potentiel d'utilisatrices et d'utilisateurs et les mesures d'aménagement cyclable préconisées (piste unidirectionnelle, piste bidirectionnelle, bandes, bande à la montée, etc.) y sont précisées. Les mesures constructives prévues dans le plan sectoriel sont estimées très grossièrement à 157 millions de francs; elles seront réalisées sur plusieurs années (une première estimation table sur 20 ans). Une priorisation et une planification des mesures qui doivent encore être réalisées afin de poursuivre la mise en place progressive du réseau cyclable cantonal a été faite en 2019 à la Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC). Au 31 juillet 2021 près de 100 km d'aménagement cyclables ont été réalisés par le canton.

### 2.2.3. Développement de la mobilité sous l'angle environnemental

Depuis que la réponse au postulat 2019-GC-75 a été publiée, d'autres mesures et projets favorables au développement d'une mobilité plus durable ont vu le jour. C'est notamment le cas de la loi sur l'imposition des véhicules automobiles et des remorques (LIVAR) adoptée par le Grand Conseil le 11 février 2021. Cette loi, permettant d'appréhender la mobilité et ses enjeux de manière globale, entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022. L'impôt des voitures de tourisme est désormais calculé selon la puissance, élément commun à tous les types de motorisation. Le nouveau système prévoit notamment des réductions d'impôts pouvant aller jusqu'à 60% pour les voitures de tourisme les plus favorables à l'environnement. Les véhicules électriques ou à hydrogène bénéficient d'une réduction de 30% et ceux hybrides ou à gaz de 15%. La réduction énergie/carburant est applicable durant toute la durée de vie du véhicule. Elle est cumulable avec la réduction de 30% accordée aux voitures avec étiquette-énergie A. Les réductions s'appliquent aux véhicules d'un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes. En outre, l'avant-projet de la loi climat cantonale (LClim) a été mis en consultation le 8 septembre 2021. Cette base légale sera un outil supplémentaire permettant de favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de la mobilité.

### 2.2.4. Mobilité et aménagement du territoire

La réponse au postulat rappelait également que le Plan directeur cantonal lie fortement densification et mises en zone à une mobilité durable. Le territoire d'urbanisation y a été en effet défini «en tenant compte de la qualité de la desserte en transport public» mais aussi en mobilité douce. Des niveaux de qualité de desserte des transports y ont été défini.

### 2.2.5. Loi sur la mobilité

Il convient de mentionner également le projet de loi sur la mobilité qui est en cours d'examen en commission parlementaire. Issue de la motion 2017-GC-50, cette loi constituera pour le canton une base moderne et durable pour la mobilité considérée dans sa globalité. Le projet vise en particulier à promouvoir la mobilité durable ainsi qu'à tenir compte des objectifs climatiques de la Confédération et du canton et des nouveaux scénarios climatiques.

## 3. Conclusion

Il ressort de ce qui précède, ainsi que des mesures déjà décrites dans la réponse du 26 novembre 2019 au présent postulat, que de nombreuses actions sont prises, et le seront encore, afin de diminuer l'impact négatif de la mobilité sur le climat. Le Conseil d'Etat considère que, bien que ne reprenant pas strictement les propositions énoncées dans le postulat, les mesures du Plan Climat portant sur la mobilité répondent toutefois globalement la volonté des députées de promouvoir et soutenir les transports publics et réduire les transports motorisés. Il a toute confiance que l'ensemble des mesures engagées permettront d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé le 19 novembre 2019 lors de sa journée de travail entièrement dédiée à la thématique du climat, à savoir d'assurer les capacités d'adaptation du territoire aux changements climatiques ainsi que de sortir de la dépendance aux énergies fossiles et réduire les émissions de GES de 50% d'ici à 2030.

Le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à prendre acte de ce rapport.



## Bericht 2021-DAEC-225

4. Oktober 2021

### des Staatsrates an den Grossen Rat zum Postulat 2019-GC-75 Christa Mutter/Julia Senti – Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Bericht zum Postulat der Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti, das am 23. Mai 2019 an den Staatsrat überwiesen wurde und Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität zum Gegenstand hat.

#### 1. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 23. Mai 2019 eingereichten und begründeten Postulat verlangten die Grossrätinnen Christa Mutter und Julia Senti die Erhebung von Klimaschutzmassnahmen im Bereich der Mobilität auf kantonaler Ebene. Dabei sollte auch abgeklärt werden, wie konkrete Massnahmen zur Verminderung der Treibhausgasemissionen eingeführt werden können. Weiter sollten die Massnahmen mindestens die Finanzierungsmöglichkeiten, die nötigen gesetzlichen Entscheidungen, nach Möglichkeit die geschätzte Klimawirkung der Massnahmen sowie eine Agenda zu ihrer Umsetzung umfassen.

Als Begründung führten die Verfasserinnen des Postulats an, dass die Mobilität eine der Hauptverursacherinnen von Treibhausgasemissionen sei und dass der Kanton Freiburg mit seinem im interkantonalen Vergleich rekordhohen Motorisierungsgrad und einem unterdurchschnittlichen Anteil des öffentlichen Verkehrs zu diesem Problem beitrage.

Von der Studie wurden Vorschläge zu den nachfolgenden Fragestellungen erwartet:

- > Förderung des öffentlichen Verkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs;
- > Mittel, um den öffentlichen Verkehr in unserem Kanton für Jugendliche attraktiver zu machen;
- > Mittel zur Senkung des Gesamtmotorisierungsgrads (Benzin- und Dieselfahrzeuge) und zur Erhöhung der Attraktivität der E-Mobilität;
- > steuerliche Massnahmen zur Förderung des klimafreundlichen Verkehrs;
- > Massnahmen in Bezug auf Parkierung, Verkehr und Raumplanung.

#### 2. Antwort auf das Postulat

Am 26. November 2019 übermittelte der Staatsrat dem Grossen Rat seine Stellungnahme und ersuchte ihn, das Postulat anzunehmen. Darin wies er darauf hin, dass der Staat schon

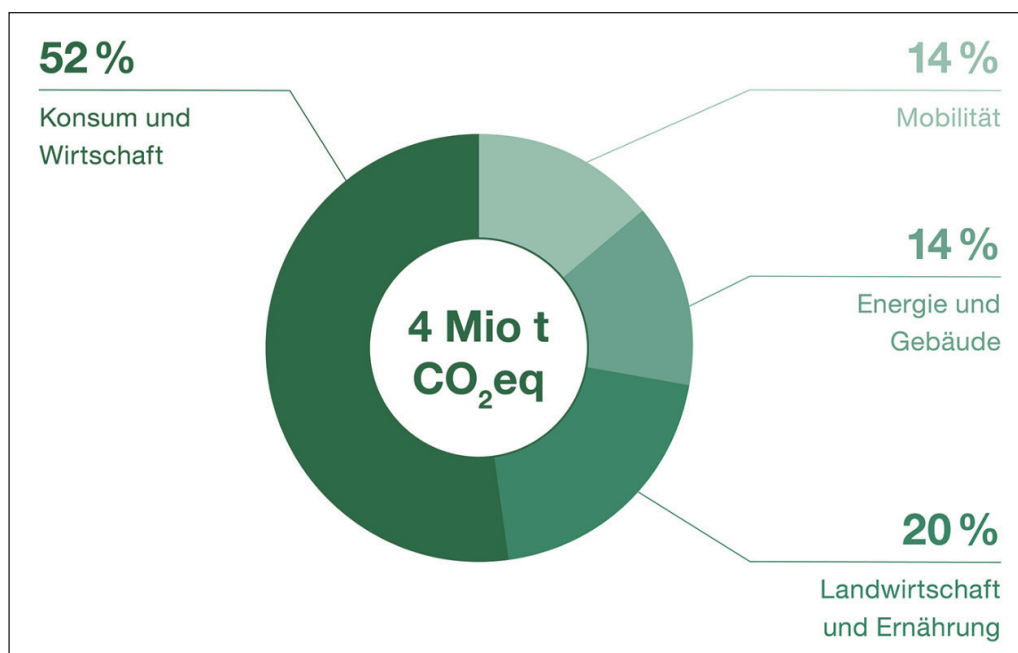
zahlreiche Massnahmen für eine nachhaltige Mobilität getroffen habe oder demnächst treffen werde; zudem würden Massnahmen, die auf die Reduktion der Treibhausgasemissionen abzielen, in den Klimaplan aufgenommen werden. Der Staatsrat war daher der Ansicht, dass ein neues Dokument mit Klimaschutzmassnahmen nicht erforderlich sei. Der Staatsrat schlug hingegen vor, den Vorschlägen und Anregungen der Grossrätinnen Mutter und Senti namentlich bei der Ausarbeitung des Klimaplans Rechnung zu tragen.

Der letztgenannte Aspekt steht im Mittelpunkt des vorliegenden Berichts.

#### 2.1. Kantonaler Klimaplan

Am 14. Juni 2021 verabschiedete der Staatsrat den nach der öffentlichen Vernehmlassung überarbeiteten kantonalen Klimaplan (KKP). Dieser Plan legt die Klimastrategie für den Zeitraum 2021–2026 fest. Der kantonale Klimaplan gliedert sich gemäss den Vorgaben des Staatsrats in zwei Teile (Anpassung und Verminderung) und umfasst 8 strategische Achsen und 115 Massnahmen. Eine der 8 Achsen, die Achse «Mobilität», befasst sich gezielt mit Massnahmen, die im Bereich der Mobilität zur Bekämpfung des Klimawandels ergriffen werden sollen. Sie umfasst 14 Massnahmen, die bestehende Massnahmen verstärken und neue Impulse für die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität geben.

Diese Massnahmen sind das Ergebnis eines partizipativen Prozesses mit der Arbeitsgruppe, die sich mit dem Pfeiler «Verminderung» des kantonalen Klimaplans befasste und sich aus Fachleuten der staatlichen Dienststellen, aber auch aus externen Fachleuten und Partnern, Vertreterinnen und Vertretern der Zivilgesellschaft, Nichtregierungsorganisationen sowie Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern zusammensetzte. Sie zielen speziell auf die Sektoren ab, die in der Kohlenstoffbilanz des Kantons Freiburg identifiziert wurden, wobei die Mobilität (Kategorie «Transport») 14% der gesamten Treibhausgasemissionen des Kantons ausmacht (direkte und indirekte Emissionen). Auf die Mobilität entfallen etwa 14% der Gesamtemissionen.



Während der Redaktion des Klimaplanes war es durch die Einbeziehung des Amtes für Mobilität (MobA) möglich, pragmatische Massnahmen vorzuschlagen, die bestehende Massnahmen beschleunigen können, ohne zu Doppelspurigkeiten zu führen.

Das Ziel der Achse «Mobilität» gemäss KKP besteht darin, den CO<sub>2</sub>-Fussabdruck des Verkehrssektors unter Berücksichtigung der regionalen Situation (städtisch, ländlich) zu vermindern. Die spezifischen Ziele der Achse sind:

- > den Langsamverkehr und das öffentliche Verkehrsnetz im Kanton Freiburg verbessern und fördern;
- > die durch den individuellen Freizeitverkehr verursachten Treibhausgasemissionen vermindern;
- > die mit der beruflichen Mobilität verbundenen Treibhausgasemissionen reduzieren;
- > den Mobilitätsbedarf verringern.

Diese Ziele und Unterziele bilden den Rahmen für die 14 Massnahmen, die Teil der Achse «Mobilität» des KKP 2021–2026 sind. Diese Massnahmen werden nachfolgend vorgestellt.

Nummer – Titel Beschreibung	Geschätzte Kosten (CHF) für die vollständige Umsetzung
<b>M.1.1 Sensibilisierung für die Verkehrsverlagerung</b> Unterstützung von Projekten zur Sensibilisierung für die Auswirkungen des fossil angetriebenen Verkehrs (unter anderem dem Flugverkehr) oder die Förderung des Langsamverkehrs und der Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel.	150 000
<b>M.1.2 Überlegungen zu einer Strategie für die Elektromobilität im Kanton</b> Einsetzen einer Arbeitsgruppe oder Durchführung einer Studie über die Zukunft der Elektromobilität im Kanton. Die Überlegungen betreffen auch eine allfällige vollständige Elektrifizierung des Fahrzeugparks des Staats und den Einsatz von digitalen Werkzeugen zur Verbesserung der Effizienz der Elektromobilität.	80 000
<b>M.2.1 Unterstützung der Anlagen der kombinierten Mobilität und deren Entwicklung</b> Unterstützung des Sachplans Anlagen der kombinierten Mobilität und der Entwicklung von Projekten für solche Anlagen, welche die kleinstmögliche Fahrdistanz mit dem Auto zu einem Bahnhof oder einer Bushaltestelle oder die Zurücklegung dieser Strecke mit dem Fahrrad ermöglichen.	450 000
<b>M.2.2 Unterstützung der Mobilitätspläne</b> Die Gemeinden dazu ermutigen, die auf ihrem Gemeindegebiet ansässigen Unternehmen dazu anzuregen oder zu verpflichten, Mobilitätspläne zu erarbeiten, insbesondere durch eine Unterstützung des MobA bei der Einrichtung einer Webseite zur Förderung der Mobilitätspläne bei den Unternehmen und Gemeinden. Falls notwendig, sieht die Massnahme ebenfalls eine Unterstützung des Mobilitätsplans des Staates vor.	200 000
<b>M.2.3 Förderung der Entwicklung von Verkehrsmitteln mit niedrigem Kohlenstoffverbrauch</b> Unterstützung der Forschung nach alternativen Transportmodellen (Personen- und/oder Güterverkehr) mit niedrigen Treibhausgasemissionen oder die mit erneuerbaren Energien betrieben werden.	240 000
<b>M.2.4 Unterstützung der Förderung des Fahrrads im Kanton</b> Förderung der Verbesserung der Verhältnisse für Radfahrer, insbesondere anlässlich der Revision des Mobilitätsgesetzes (Revision des Strassengesetzes und des Transportgesetzes) und der Umsetzung des Sachplans Velo.	700 000

Nummer – Titel Beschreibung	Geschätzte Kosten (CHF) für die vollständige Umsetzung
<b>M.2.5 Unterstützung der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs</b> Finanzielle Unterstützung zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrsnetzes im Kanton. Die Massnahme sieht insbesondere die Unterstützung des Projekts zur Entwicklung der bestehenden Linien, interkantonale Linien inbegriffen, und zur Schaffung neuer Linien vor, insbesondere städtischer Linien in Estavayer, Murten und Romont.	1 300 000
<b>M.3.1 Förderung der Reduktion der Flugreisen des Staatspersonals</b> Änderung des Gesetzes über das Staatspersonal, um die Staatsangestellten zu ermuntern, bei Dienstreisen den Zug zu nehmen, mit einem Flugverbot für Strecken unterhalb von 1500 km oder bei einer Zug- oder Busreise von weniger als 7 Stunden. Ferner müssen alle Flugreisen «kompensiert» werden. Auch wird den Mitarbeitern/-innen ein Online-Tool zur Verfügung gestellt, um sie bei der Abklärung der verschiedenen Verkehrsoptionen zu unterstützen.	30 000
<b>M.3.2 Behebung des Vorteils des Autos bei Reisen des Staatspersonals</b> Anlässlich der Revision des Beschlusses über die Parkplätze für das Staatspersonal wird die Möglichkeit geprüft, eine auf die Kilometer der Dienstreisen und nicht auf das benutzte Verkehrsmittel basierende einheitliche Tarifierung einzuführen. Weitere Mittel, um das Staatspersonal dazu zu ermutigen, den Langsamverkehr oder öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, werden bei der Revision des Gesetzes über das Staatspersonal geprüft (z. B. Subventionierung des GA, offeriertes Halbtax, Bereitstellung von Fahrrädern oder E-Bikes).	50 000
<b>M.3.3 Begrenzung der Pendelreisen des Staatspersonals und Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel</b> Begrenzung der Pendelreisen durch die Erhöhung des Anteils an Homeoffice, die Förderung von Coworking-Räumen, die Anpassung der Arbeitszeiten der Staatsangestellten und der Anpassung der Parkgebühren. Die Massnahme zielt auch darauf ab, die Unternehmen zu ermutigen, dies ebenfalls zu tun.	50 000
<b>M.4.1 Besteuerung der stark emittierenden Fahrzeuge</b> Anlässlich der Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger wird die Besteuerung der leichten Fahrzeuge (< 3,5 t) mit hohen Treibhausgasemissionen erhöht.	50 000
<b>M.4.2 Förderung der Einrichtung von Ladestationen für Elektroautos</b> Integration eines Fördermechanismus und Sicherstellung der Speisung einer finanziellen Hilfe für die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in den Gemeinden, bei Privatpersonen und auf den Grundstücken des Staates.	120 000
<b>M.4.3 Förderung der Immatrikulation von Fahrzeugen, die ausschliesslich mit elektrischer Energie oder Wasserstoff angetrieben werden oder mit einem Hybridmotor ausgestattet sind</b> Anlässlich der Revision des Gesetzes über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger profitieren elektrische, hybride und Wasserstoff-Fahrzeuge von Steuererleichterungen.	40 000
<b>M.5.1 Festlegung von Zielen zur Reduktion der Emissionen im Verkehrssektor</b> Festlegung von bezifferten Zielen (mit Beurteilungsindikatoren) mit Fristen zur Reduzierung der Treibhausgase im Verkehrssektor. Diese Ziele könnten in einer Richtplanung übernommen werden.	60 000

## 2.2. Weitere Entwicklungen zugunsten einer nachhaltigen Mobilität

### 2.2.1. Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Die Antwort des Staatsrats vom 26. November 2019 auf das Postulat 2019-GC-75 gibt einen Überblick über die Massnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität durch eine Verlagerung auf die sanfte Mobilität und den öffentlichen Verkehr. Dieses Ziel ist im Regierungsprogramm für die Legislaturperiode 2017–2021, im neuen kantonalen Richtplan und im kantonalen Verkehrsplan von 2011 enthalten. Es soll vor allem durch ein dichtes Bahn- und Busangebot und den Ausbau des kantonalen Velonetzes erreicht werden.

In seiner Antwort auf das Postulat führte der Staatsrat die zahlreichen Entwicklungen im Bahnverkehr und die umfangreichen Arbeiten an der Bahninfrastruktur in den letzten zehn Jahren zur Einführung der RER Fribourg | Freiburg auf. Darüber hinaus wurden die Regionen aufgelistet, die vom Ausbau und der Optimierung ihrer Erschliessung durch Buslinien des regionalen Personenverkehrs (RPV) profitiert haben. So stiegen die produktiven Kilometer, die im Kanton Freiburg

mit den Bahnen und Bussen des RPV zurückgelegt wurden, in der Periode 2017–2021 um etwas mehr als 20%, von rund 17 auf über 20 Millionen Kilometer. Weitere Entwicklungen sind bereits geplant und wurden ebenfalls in dieser Antwort aufgeführt. Ein Unterkapitel war den finanziellen Investitionen des Kantons in den öffentlichen Verkehr gewidmet:

- > Die Investitionen der öffentlichen Hand des Kantons Freiburg (Staat und Gemeinden) für die Abgeltungen im RPV (Bus und Eisenbahn) betragen in den letzten Jahren durchschnittlich zwischen 42 und 44 Millionen Franken jährlich (55% zulasten des Staats und 45% zulasten der Gemeinden).
- > Seit 2016 zahlt Freiburg jährlich zwischen 15 und 16 Millionen Franken in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein (Staat 86,22% – Gemeinden 13,78%) und beteiligt sich so an der Finanzierung der Bahninfrastruktur.
- > Freiburg beteiligt sich zudem an der Abgeltung im Agglomerationsverkehr und zahlt zwischen 13 und 14 Millionen Franken pro Jahr (Staat 57,5% – betroffene Gemeinden 42,5%). Die entsprechenden Leistungen werden jedoch von den regionalen Verkehrsverbänden (Agglomeration Freiburg und Mobul) bestellt.

Der Staatsrat beabsichtigt zudem, dem Grossen Rat bis Ende Jahr einen Investitionskredit zu beantragen, damit die TPF den Forderungen nach einem Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots im Kanton sowie nach dem Bau von Bushöfen und Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen nachkommen können. Zur Erinnerung: Der Staatsrat hat im Dezember 2018 einen Sachplan Anlagen der kombinierten Mobilität verabschiedet. Dieser sieht die Schaffung oder den Ausbau von Mobilitätsschnittstellen in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe des Kantons vor, wo Pendlerinnen und Pendler ihr Auto oder ihr Velo abstellen können, um ihre Reise mit dem Zug oder Bus fortzusetzen.

### 2.2.2. Entwicklung der sanften Mobilität

Was den Veloverkehr betrifft, so hat der Staatsrat im Dezember 2018 den Sachplan Velo verabschiedet, der das kantonale Alltags- und Freizeitvelonetz definiert. Das Alltagsvelonetz (über 700 km) wurde unter Berücksichtigung des Nachfragepotenzials in drei hierarchische Stufen unterteilt und es wurden die nötigen Veloinfrastrukturen (Radstreifen, Radstreifen auf der aufsteigenden Fahrspur, Radweg mit Verkehr in einer Richtung oder in beiden Richtungen usw.) genauer festgelegt. Die im Sachplan vorgesehenen baulichen Massnahmen wurden grob mit 157 Millionen Franken veranschlagt und werden über mehrere Jahre durchgeführt (eine erste Schätzung geht von 20 Jahren aus). 2019 hat die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) die Prioritätenordnung der anstehenden Massnahmen für eine schrittweise Verwirklichung des kantonalen Velonetzes und eine Planung festgelegt. Seither hat der Kanton fast 100 km Veloanlagen fertiggestellt (Stand: 31. Juli 2021).

### 2.2.3. Entwicklung der Mobilität unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes

Seit der Veröffentlichung der Antwort auf das Postulat 2019-GC-75 wurden weitere Massnahmen und Projekte lanciert, die die Entwicklung einer nachhaltigeren Mobilität fördern. Dies gilt insbesondere für das vom Grossen Rat am 11. Februar 2021 verabschiedete totalrevidierte Gesetz über die Besteuerung der Motorfahrzeuge und Anhänger (BMfzG), das ein erschöpfendes Erfassen der Mobilität und ihrer Herausforderungen ermöglicht und am 1. Januar 2022 in Kraft treten wird. Die Steuer auf Personenwagen wird neu aufgrund der Fahrzeugleistung berechnet, ein Grundsatz, der gleichermassen für alle Motorentypen gilt. Das neue System sieht Steuerermässigungen von bis zu 60% für die umweltfreundlichsten Personenwagen vor: Für Fahrzeuge mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb wird ein Abschlag von 30% gewährt; für Fahrzeuge mit Hybrid- oder Gasantrieb sind es 15%. Die reduzierte Steuer gilt für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs und ist kumulierbar mit der Reduktion von 30% für Fahrzeuge mit der Energieetikette A. Die Reduktionen gelten für Fahrzeuge von 3,5 Tonnen

oder weniger. Darüber hinaus wurde am 8. September 2021 der Vorentwurf des kantonalen Klimagesetzes (KlimG) in die Vernehmlassung geschickt. Diese Rechtsgrundlage wird ein zusätzliches Instrument sein, um die Treibhausgasemissionen im Bereich der Mobilität zu verringern.

### 2.2.4. Mobilität und Raumplanung

In der Antwort des Postulats wurde auch daran erinnert, dass der kantonale Richtplan die Verdichtung und Einzonung stark mit einer nachhaltigen Mobilität verknüpft. Darin wurde nämlich das Siedlungsgebiet unter Berücksichtigung der Erschliessungsqualität des öffentlichen Verkehrs und auch der sanften Mobilität definiert und es wurden verschiedene Stufen dieser Erschliessungsqualität festgelegt.

### 2.2.5. Mobilitätsgesetz

Zu erwähnen ist auch der Entwurf eines Gesetzes über die Mobilität, der derzeit von der parlamentarischen Kommission geprüft wird. Mit diesem Erlass, das auf die Motion 2017-GC-50 zurückgeht, erhält der Kanton eine moderne und nachhaltige gesetzliche Grundlage für die gesamte Mobilität. Der Gesetzesentwurf zielt insbesondere darauf ab, die nachhaltige Mobilität zu fördern sowie die Klimaziele des Bundes und des Kantons wie auch die neuen Klimaszenarien zu berücksichtigen.

## 3. Schlussfolgerung

Aus den obigen Ausführungen sowie aus der Antwort vom 26. November 2019 auf das Postulat geht hervor, dass viele Massnahmen bereits ergriffen wurden oder noch werden, um die negativen Auswirkungen der Mobilität auf das Klima zu verringern. Der Staatsrat ist der Ansicht, dass die Massnahmen des Klimaplanes im Bereich der Mobilität, auch wenn sie die Vorschläge des Postulats nicht auf den Punkt genau übernehmen, insgesamt der Absicht der beiden Grossrätinnen entsprechen, den öffentlichen Verkehr zu fördern und zu unterstützen sowie den motorisierten Verkehr zu reduzieren. Er ist zuversichtlich, dass die getroffenen Massnahmen in ihrer Gesamtheit es ihm ermöglichen werden, die Ziele zu erreichen, die er sich am 19. November 2019 während des Arbeitstags, der ganz der Klimafrage gewidmet war, gesetzt hat, nämlich die Kapazität des Territoriums, sich an den Klimawandel anzupassen, sicherzustellen, sich von der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu lösen und die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50% zu reduzieren.

Wir ersuchen Sie, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.