

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
1.	2013-GC-4	Divers <i>Verschiedenes</i>	Communications <i>Mitteilungen</i>				
2.	2024-DIME- 272	Loi <i>Gesetz</i>	Loi modifiant la loi sur la mobilité (art. 98 al. 3) - Mise en oeuvre de la motion 2022-GC-202 « Pour une limitation de vitesse de 50 km/h minimum garantie sur les routes cantonales » <i>Gesetz zur Änderung des Mobilitätsgesetzes (Art. 98 Abs. 3) - Umsetzung von Motion 2022-GC-202 «Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Minimum auf 50 km/h auf den Kantonsstrassen»</i>		Savio Michellod Rapporteur-e / <i>Berichterstatter/-in</i>  Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		I
3.	2025-GC-134	Motion <i>Motion</i>	Amnistie en matière de constructions non conformes à la zone selon l'article 24 c <i>Amnestie für zonenwidrige Bauten nach Artikel 24c RPG</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Daniel Savary Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Sébastien Dorthe Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		

N°	Signature Signatur	Genre Typ	Affaire Geschäft	Traitement Behandlung	Personnes Personen	Remarques Bemerkungen	Cat. Kat.
4.	2024-GC-280	Postulat Postulat	Optimisation des achats de l'Etat <i>Optimierung der staatlichen Beschaffungen</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Pierre-Alain Bapst Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Claude Brodard Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
5.	2025-GC-101	Postulat Postulat	Stratégie pour une réduction des plastiques à usage unique <i>Strategie zur Reduzierung von Einwegprodukten aus Kunststoff</i>	Prise en considération <i>Erheblicherklärung</i>	Bruno Clément Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Catherine Esseiva Auteur-e / <i>Urheber/-in</i>  Jean-François Steiert Représentant-e du Gouvernement / <i>Regierungsvertreter/-in</i>		
6.	2013-GC-41	Divers <i>Verschiedenes</i>	Clôture de la session <i>Schluss der Session</i>				

## Loi modifiant la loi sur la mobilité

du ...

---

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –

Modifié(s): **780.1**

Abrogé(s): –

---

### *Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu le message 2024-DIME-272 du Conseil d'Etat du 4 novembre 2025;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décète:*

#### **I.**

L'acte RSF [780.1](#) (Loi sur la mobilité (LMob), du 05.11.2021) est modifié comme il suit:

**Art. 98 al. 3** (nouveau)

<sup>3</sup> En raison de leur fonction dans le réseau, la vitesse maximale est, en principe, maintenue à minimum 50 km/h sur les routes cantonales. Une dérogation à ce régime ne peut se faire que dans des cas particuliers prévus par la législation fédérale.

#### **II.**

*Aucune modification d'actes dans cette partie.*

### **III.**

*Aucune abrogation d'actes dans cette partie.*

### **IV.**

La présente loi est soumise au referendum législatif. Elle n'est pas soumise au referendum financier.

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

## Gesetz zur Änderung des Mobilitätsgesetzes

vom ...

---

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –

Geändert: **780.1**

Aufgehoben: –

---

### *Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

nach Einsicht in die Botschaft 2024-DIME-272 des Staatsrats vom 4. November 2025;

auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

### **I.**

Der Erlass SGF [780.1](#) (Mobilitätsgesetz (MobG), vom 05.11.2021) wird wie folgt geändert:

#### **Art. 98 Abs. 3** *(neu)*

<sup>3</sup> Auf Kantonsstrassen gilt aufgrund ihrer Funktion im Strassennetz grundsätzlich eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Abweichungen davon sind nur in den besonderen Fällen gemäss Bundesgesetzgebung möglich.

### **II.**

*Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

### **III.**

*Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.*

### **IV.**

Dieses Gesetz untersteht dem Gesetzesreferendum. Es untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Der Staatsrat legt das Inkrafttreten dieses Gesetzes fest.



## Message 2024-DIME-272

4 novembre 2025

### — Modification de l'art. 98 al. 3 LMob – mise en œuvre de la motion 2022-GC-202 « Pour une limitation de vitesse de 50 km/h minimum garantie sur les routes cantonales »

*Nous avons l'honneur de vous soumettre le message accompagnant le projet de loi modifiant l'art. 98 al. 3 de la loi du 23 novembre 2022 sur la mobilité.*

*Ce document donne suite à la motion :*

---

Motion 2022-GC-202	Pour une limitation de vitesse de 50 km/h minimum garantie sur les routes cantonales
Auteurs :	Chardonnens Jean-Daniel / Genoud François

---

## Table des matières

---

<b>1</b>	<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>Cadre fédéral en matière d'abaissement des vitesses</b>	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>Protection contre le bruit</b>	<b>3</b>
<b>1.3</b>	<b>Débats au niveau fédéral</b>	<b>3</b>
<b>1.4</b>	<b>Etat de situation</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Résultats de la consultation</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Modification de l'art. 98 LMob</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Incidences</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Conclusion</b>	<b>6</b>

---

---

# 1 Introduction

---

La motion 2022-GC-202, déposée par les députés Jean-Daniel Chardonnens et François Genoud, demande que la législation fribourgeoise garantisse une vitesse minimale de 50 km/h sur les routes cantonales servant de liaison entre les régions. Les auteurs de la motion estiment que l'introduction croissante de zones à 30 km/h, sous prétexte de lutte contre le bruit, entrave la fluidité du trafic et porte atteinte à la cohésion cantonale, notamment dans un territoire rural où de nombreux pendulaires dépendent de leur véhicule. Ils soulignent que 50 km/h constitue la norme nationale en agglomération et que d'autres mesures, comme les revêtements phonoabsorbants ou les murs antibruit, devraient être privilégiées pour réduire les nuisances sonores. Enfin, ils considèrent que le risque d'une généralisation des limitations à 30 ou 40 km/h sur les routes principales est réel et nécessitent une clarification législative afin de maintenir un réseau routier performant.

Le Grand Conseil a accepté cette motion le 27 novembre 2023 et a chargé le Conseil d'Etat d'élaborer un projet de disposition légale.

## 1.1 Cadre fédéral en matière d'abaissement des vitesses

Dans le cadre du droit fédéral, la réglementation des limitations de vitesse est définie par la législation en vigueur. Conformément à l'article 4a de l'Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR, RS 741.11), la vitesse maximale en localité est fixée à 50 km/h à titre général. Hors localité, elle est fixée à 80 km/h. Ces règles de base s'inscrivent dans une approche qui vise à harmoniser la réglementation à l'échelle nationale afin d'assurer une certaine cohérence dans la gestion des infrastructures routières. Cependant, la Loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR, RS 741.01) prévoit, à son article 3 al. 2, que les cantons et les communes disposent d'une compétence pour instaurer des limitations de vitesse plus basses sur leur territoire, à l'exception des routes nationales. Cette latitude, toutefois, est encadrée par l'article 108 de l'Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21), qui fixe les conditions strictes dans lesquelles une réduction de vitesse peut être envisagée.

En vertu de cet article 108, une vitesse inférieure à 50 km/h ne peut être imposée que dans des circonstances particulières et uniquement si elle répond à l'un des quatre motifs suivants :

- > en premier lieu, si une situation de danger ne peut être maîtrisée autrement, la limitation de vitesse peut être utilisée comme mesure de sécurité pour éviter des accidents (let. a) ;
- > en second lieu, lorsqu'une catégorie d'usagers nécessite une protection spécifique qui ne peut être garantie par d'autres aménagements (let. b) ;
- > en troisième lieu, si une réduction de la vitesse permet d'améliorer le flux de circulation sur des tronçons particulièrement saturés (let. c) ;
- > enfin, la limitation peut être décidée si elle permet de diminuer une pollution excessive, notamment en matière de bruit routier ou d'émissions atmosphériques (let. d).

L'application de l'une de ces exceptions ne peut être décidée arbitrairement et doit être justifiée par une expertise démontrant son opportunité et sa proportionnalité. L'article 108 al. 4, OSR impose en effet qu'une étude préalable établisse que la mesure envisagée est nécessaire, adaptée et raisonnable au regard des autres options disponibles. La jurisprudence fédérale a en outre précisé que les réductions de vitesse ne peuvent être généralisées sur l'ensemble d'un territoire mais doivent être limitées à des tronçons spécifiques où leur justification est avérée. Toute dérogation aux règles générales doit reposer sur une évaluation détaillée et documentée, empêchant ainsi les autorités de décider de telles mesures sur une base purement politique ou par simple convenance administrative (ATF 1C\_117/2018 du 20 mars 2018).

L'autorité cantonale compétente pour limiter la vitesse maximale dispose d'une marge d'appréciation dans le cadre de l'article 108 OSR lors de la pesée des intérêts. En principe, les autorités compétentes bénéficient d'une large marge de manœuvre, sauf dans les cas où cette marge est réduite à presque zéro et où il existe pratiquement une

---

obligation d'abaissement. Cela peut être le cas, par exemple, lorsqu'un danger grave ou un besoin de protection particulièrement important est démontré, conformément à l'article 108 al. 2 let. a et b OSR.

Lorsque les autorités disposent d'un pouvoir d'appréciation, elles doivent l'exercer conformément aux devoirs légaux. D'une part, l'usage de ce pouvoir doit respecter les principes constitutionnels et la conformité au droit supérieur (notamment la Constitution et les lois fédérales). D'autre part, cet exercice doit être opportun et adapté aux circonstances du cas concret. Cela signifie que l'autorité doit examiner tous les éléments pertinents pour la décision et effectuer une analyse approfondie et minutieuse des faits. Elle ne peut pas prendre une décision de manière schématique, sans tenir compte des circonstances spécifiques de chaque cas.

La réglementation demandée par la motion a donc pour effet de réduire dans la mesure du possible la marge d'appréciation dans l'application de l'article 108 OSR. Toutefois, en tant que base légale cantonale, elle ne peut pas prévaloir sur le droit fédéral ni sur la jurisprudence du Tribunal fédéral.

## **1.2 Protection contre le bruit**

La protection contre le bruit constitue l'un des domaines le plus discutés. L'article 16 al. 1, de la Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE, RS 814.01) impose que les infrastructures bruyantes, y compris les routes, soient assainies si elles ne respectent pas les valeurs limites définies par l'Ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41). Cette obligation incombe aux propriétaires des infrastructures routières, soit la Confédérations, les cantons et les communes. La législation fédérale préconise en premier lieu des mesures prises directement à la source, comme la pose de revêtements phonoabsorbants ou une limitation de vitesse, qui permettent d'atténuer le bruit généré par le roulement des véhicules. Lorsque ces solutions ne suffisent pas, des mesures complémentaires doivent être envisagées, notamment l'installation de parois antibruit ou d'autres aménagements visant à réduire la propagation des nuisances sonores.

Ces dernières années, la jurisprudence fédérale a fortement évolué, en introduisant, dans certains contextes, le fait que qu'une limitation de la vitesse pouvait constituer une alternative efficace et économiquement viable aux aménagements matériels et devait dans certains cas être décidée. Le Tribunal fédéral a ainsi rappelé à plusieurs reprises qu'en diminuant la vitesse maximale de 50 km/h à 30 km/h, il est possible de réduire significativement les nuisances sonores, non seulement en raison de la baisse des émissions sonores liées à la vitesse, mais aussi grâce à une conduite plus fluide, marquée par moins d'accélération et de freinages brutaux. La réduction ciblée de la vitesse peut ainsi constituer dans certains cas une méthode plus efficace et plus pragmatique pour lutter contre le bruit routier que l'installation systématique de revêtements phonoabsorbants, dont l'efficacité peut être variable (par exemple en fonction de l'altitude ou encore de la sinuosité des routes) et dont le coût est élevé<sup>1</sup>.

Toutefois, l'article 108 OSR impose que cette mesure soit envisagée uniquement si elle respecte le principe de proportionnalité et si elle est démontrée comme étant la meilleure option parmi celles disponibles.

## **1.3 Débats au niveau fédéral**

À l'échelle nationale, les débats récents ont relancé la question des limitations de vitesse, principalement en localité. Le 6 mars 2024, le Parlement suisse a adopté une motion (21.4516 de Peter Schilliger) visant à freiner la généralisation du 30 km/h en ville, confirmée par un vote du Conseil des Etats.

En parallèle, la révision de la LPE, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, a donné lieu à une discussion parlementaire sur l'opportunité d'interdire l'abaissement de la vitesse à des fins d'assainissement du bruit sur les routes fortement fréquentées. Cette question a fait l'objet d'une conciliation entre les deux Chambres fédérales et a fini par être écartée. La Confédération mène par ailleurs actuellement des réflexions sur la nomenclature des réseaux routiers, en lien avec les vitesses considérées comme adéquates selon les fonctionnalités des différents types de réseaux.

---

<sup>1</sup> A ce jour et depuis 2008, environ 62 millions (dont environ 17 millions en subventions fédérales) ont été investis dans la pose de revêtements phono-absorbants sur les routes cantonales fribourgeoises, ce qui place le canton de Fribourg parmi les cantons les plus actifs en la matière et permet de protéger environ un tiers des personnes exposées.

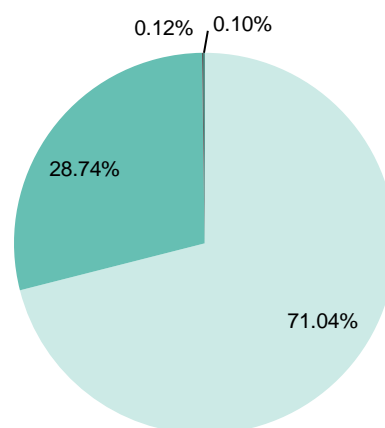
Dans ce contexte, et dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 21.4516, le Conseil fédéral prévoit d'adapter l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR) ainsi que l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB). La consultation fédérale sur ces modifications a été ouverte le 3 septembre 2025.

## 1.4 Etat de situation

De par leur nature de route de transit et leur situation, en majorité hors localité, une limitation à 30 km/h sur les routes cantonales est l'exception. Une telle mesure n'est envisagée qu'après une analyse approfondie au cas par cas, sur des tronçons aussi courts que possible, et uniquement si elle est nécessaire en vertu de l'art. 108 OSR.

Ainsi, le 30 km/h n'est instauré qu'exceptionnellement, comme le démontrent les chiffres suivants concernant les 623 km du réseau routier cantonal (situation en avril 2024) :

- > Tronçons limités à 50 km/h (en principe en localité) : 194,0 km (28,74 % du réseau total)
- > Tronçons à 30 km/h jour et nuit : 0,8 km (0,12 % du réseau total)
- > Tronçons à 30 km/h la nuit seulement : 0,7 km (0,10 % du réseau total)
- > Tronçons restants, à > 50 km/h : 479,5 km (71,04 % du réseau total)



Le réseau routier cantonal de Fribourg est principalement structuré pour assurer la fluidité du trafic et le transit interurbain. Cela se reflète dans le fait que seuls ~29 % des routes cantonales sont limitées à 50 km/h, tandis que la grande majorité du réseau est située hors localité et soumise aux limitations plus élevées.

- Tronçons à > 50 km/h (total de 479,5 km)
- Tronçons à 50 km/h (total de 194,0 km)
- Tronçons à 30 km/h (total de 0,8 km)
- Tronçons à 30 km/h la nuit (total de 0,7 km)

L'instauration du 30 km/h sur les routes cantonales demeure une mesure exceptionnelle, appliquée uniquement après une analyse détaillée au cas par cas, conformément à l'article 108 OSR. En effet, seuls 1,5 km du réseau cantonal (~0,2 %) sont actuellement soumis à une limitation de 30 km/h, soit de jour et de nuit, soit uniquement la nuit. Ces chiffres démontrent que cette mesure est très rarement adoptée et ne peut en aucun cas être généralisée. Pour comparaison, un total de 180 km (~27 % du réseau total) est revêtu d'un revêtement phonoabsorbant. Il reste 33 km à poser.

Ainsi, l'analyse des chiffres permet de conclure que l'Etat applique déjà une politique proportionnée en matière de limitations de vitesse sur les routes cantonales. Cette politique, qui s'appuie sur les exigences légales et une évaluation systématique des besoins spécifiques de chaque tronçon, garantit que le 30 km/h ne sera instauré que dans des cas justifiés et limités, dans le sens de la législation et de la jurisprudence fédérales, empêchant ainsi toute généralisation de cette mesure sur le réseau cantonal.

## 2 Résultats de la consultation

Le Conseil d'Etat a mis en consultation publique l'avant-projet de loi le 26 mars 2025 pour une durée de trois mois, soit jusqu'au 26 juin 2025. Un total de 34 prises de position ont été remises, dont les réactions se sont révélées partagées.

---

Une partie importante des milieux économiques et professionnels, tels que l'Union patronale, la Chambre de commerce et d'industrie, l'Automobile Club de Suisse ou encore l'Union démocratique du centre, se sont prononcés en faveur du projet. Ils estiment qu'il apporte une clarification bienvenue, qu'il contribue à préserver la fluidité du trafic sur les axes structurants et qu'il permet d'éviter une multiplication des zones 30 km/h décidées pour des motifs jugés essentiellement politiques. Le Centre et plusieurs communes, dont Düdingen, Bas-Intyamont, La Roche ou encore Pont-en-Ogoz, ont également exprimé leur soutien, considérant que la proposition traduit fidèlement la motion adoptée par le Grand Conseil et qu'elle constitue un signal politique en faveur de la cohérence du réseau routier cantonal.

À l'inverse, de nombreux acteurs, en particulier issus des milieux de la mobilité douce, tels que Pro Vélo, Mobilité piétonne Suisse ou l'Association transports et environnement, mais aussi le Centre Gauche et l'Association des communes fribourgeoises, se sont opposés à la modification. Ils mettent en avant que le droit fédéral fixe déjà les vitesses maximales et qu'une norme cantonale introduisant une « vitesse minimale » serait juridiquement redondante, voire contraire à la hiérarchie des normes. Selon eux, la disposition projetée introduirait une rigidité incompatible avec les réalités locales, notamment dans les traversées de localité, à proximité des écoles ou des zones piétonnes, et risquerait d'entraver les politiques de mobilité douce et de lutte contre le bruit. Certaines communes, telles que Prez, Romont, Granges-Paccot ou Lully, ont soutenu cette ligne, insistant sur le respect de l'autonomie communale et de la subsidiarité.

Le Service de législation et la Direction de l'économie, de l'emploi et de la formation professionnelle ont relevé l'ambiguïté de la formulation proposée et suggéré des ajustements afin d'éviter de laisser croire qu'il serait interdit de rouler en dessous de 50 km/h. En effet, le texte de l'avant-projet prévoyait que « la vitesse minimale de 50 km/h est, en principe, maintenue sur les routes cantonales », ce qui pouvait prêter à confusion avec la notion de vitesse maximale de 50 km/h fixée par la législation fédérale en matière de circulation routière.

### 3 Modification de l'art. 98 LMob

---

Pour donner suite à la motion, il est proposé de modifier l'art. 98 LMob qui traite des mesures de modération du trafic ou de la vitesse. L'article est complété par un troisième alinéa qui aura la teneur suivante :

*<sup>3</sup> En raison de leur fonction dans le réseau, la vitesse maximale est, en principe, maintenue à minimum 50 km/h sur les routes cantonales. Une dérogation à ce régime ne peut se faire que dans des cas particuliers prévus par la législation fédérale.*

Cette disposition inscrit explicitement dans la loi l'obligation de préserver, au moins, la limitation générale de 50 km/h.

La deuxième phrase permet de garantir la conformité au droit fédéral, plus particulièrement l'art. 108 OSR.

Contrairement à l'avant-projet, il n'est plus question d'une « vitesse *minimale* de 50 km/h » mais bien d'une « vitesse *maximale* » à maintenir « à *minimum* ». Comme relevé par plusieurs entités consultées, le terme « vitesse minimale » risquait en effet de créer une confusion avec la législation fédérale en matière de circulation routière, qui repose sur le principe des vitesses maximales (par exemple l'art. 4a al. 1 let. a OCR, qui fixe à 50 km/h la vitesse maximale générale en localité lorsque les conditions de la route, de la circulation et de la visibilité sont favorables).

---

## 4 Incidences

---

La modification légale n'a pas d'incidence sur la réparation des tâches Etat-communes.

Par ailleurs, elle n'a pas d'incidences financières ou en personnel.

## 5 Conclusion

---

En résumé, La modification de l'article 98 LMob répond à la volonté du Grand Conseil d'assurer que la vitesse générale de 50 km/h soit maintenue sur les routes cantonales. Cette disposition inscrit dans la législation cantonale le principe selon lequel toute dérogation à cette règle ne peut être envisagée que dans les cas strictement définis par le droit fédéral.

L'analyse de la situation actuelle montre que l'Etat applique déjà une politique proportionnée et conforme aux exigences légales, limitant l'introduction du 30 km/h à des situations justifiées et ciblées. Ainsi, la révision proposée vise à clarifier le cadre juridique sans remettre en cause les compétences ni la législation fédérale.



## Botschaft 2024-DIME-272

4. November 2025

### Änderung des MobG (Art. 98 Abs. 3) – Umsetzung der Motion 2022-GC-202 «Für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h auf den Kantonsstrassen»

*Wir legen Ihnen hiermit die Botschaft zum Gesetzesentwurf zur Änderung von Artikel 98 des Mobilitätsgesetzes vom 23. November 2022 vor.*

*Dieses Dokument ist eine Folge der:*

---

Motion 2022-GC-202	Für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 50 km/h auf den Kantonsstrassen
Urheber:	Chardonners Jean-Daniel / Genoud François

---

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>2</b>
1.1	Bundesrechtliche Rahmenbedingungen zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen	2
1.2	Lärmschutz	3
1.3	Debatten auf Bundesebene	3
1.4	Sachlage	4
<b>2</b>	<b>Ergebnis der Vernehmlassung</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Änderung von Artikel 98 MobG</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Auswirkungen</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Schlussfolgerung</b>	<b>6</b>

---

---

# 1 Einleitung

---

Mit ihrer Motion 2022-GC-202 forderten die Grossräte Jean-Daniel Chardonnens und François Genoud eine Änderung der Freiburger Gesetzgebung, um auf den überregionalen Kantonsstrassen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu garantieren. Die Motionäre sind nämlich der Ansicht, dass die zunehmende Einrichtung von Tempo-30-Zonen zur Lärmbekämpfung den Verkehrsfluss behindere und den kantonalen Zusammenhalt beeinträchtige, insbesondere in ländlichen Gebieten, wo viele Pendlerinnen und Pendler auf ihr Fahrzeug angewiesen seien. Sie hielten fest, dass Tempo 50 in den Agglomerationen schweizweit die Norm sei und argumentierten, dass andere Massnahmen wie lärmarme Beläge oder Lärmschutzwände zur Reduktion der Lärmbelastung vorgezogen werden müssten. Nicht zuletzt sei die Gefahr einer generellen Einführung von Tempo 30 oder 40 auf Hauptverkehrsstrassen real und bedürfe einer gesetzlichen Klarstellung, um ein leistungsfähiges Strassennetz zu erhalten.

Der Grosse Rat erklärte die Motion am 27. November 2023 erheblich und beauftragte damit den Staatsrat, einen Entwurf für eine gesetzliche Regelung auszuarbeiten.

## 1.1 Bundesrechtliche Rahmenbedingungen zu Verkehrsberuhigungsmassnahmen

Das geltende Bundesrecht legt die allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten und die möglichen Abweichungen fest: Gemäss Artikel 4a der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV, SR 741.11), beträgt die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in Ortschaften 50 km/h und 80 km/h ausserhalb von Ortschaften. Mit diesen Grundregeln soll eine Harmonisierung der Vorschriften auf nationaler Ebene erreicht werden, um eine gewisse Kohärenz beim Management der Strasseninfrastruktur zu gewährleisten. Zwar gibt das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) in Artikel 3 Abs. 2 den Kantonen und Gemeinden die Befugnis, auf ihrem Gebiet, mit Ausnahme der Nationalstrassen, tiefere Höchstgeschwindigkeiten anzuordnen. Dieser Spielraum wird jedoch durch Artikel 108 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) eingeschränkt, der strenge Bedingungen für eine allfällige Geschwindigkeitsreduktion festlegt.

Konkret kann die allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nach Artikel 108 Abs. 2 SSV nur dann herabgesetzt werden, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:

- > Erstens und vor allem kann eine Geschwindigkeitsreduktion als Sicherheitsmassnahme (Unfallverhütung) angeordnet werden, wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist (Bst. a).
- > Zweitens ist eine solche Massnahme zulässig, wenn bestimmte Strassenbenützerinnen und -benützer eines besonderen, nicht anders zu erreichenden Schutzes bedürfen (Bst. b).
- > Ein dritter zulässiger Grund ist die Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung (Bst. c).
- > Viertens schliesslich ist eine Abweichung statthaft, wenn dadurch eine im Sinne der Umweltschutzgesetzgebung übermässige Umweltbelastung (namentlich Lärm oder Schadstoffe) vermindert werden kann (Bst. d).

Die Anwendung einer dieser Ausnahmen kann nicht willkürlich entschieden werden und muss durch ein Gutachten begründet sein, das die Angemessenheit und Verhältnismässigkeit nachweist. Tatsächlich schreibt Artikel 108 Abs. 4 SSV vor, dass durch ein Gutachten abgeklärt werden muss, ob die Massnahme unter Berücksichtigung der anderen verfügbaren Optionen nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Die bundesgerichtliche Rechtsprechung stellt zudem klar, dass Geschwindigkeitsreduktionen nicht flächendeckend, sondern nur auf bestimmte, nachweislich notwendige Streckenabschnitte angeordnet werden dürfen. Jede Abweichung von den allgemeinen Regeln muss auf einer detaillierten und dokumentierten Abwägung beruhen. Damit soll verhindert werden, dass die Behörden solche Massnahmen rein politisch oder aus rein administrativem Opportunismus beschliessen (BGE 1C\_117/2018 vom 20. März 2018).

---

Die kantonale Behörde, die für die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit zuständig ist, hat gemäss Artikel 108 SSV einen gewissen Ermessensspielraum bei der Interessenabwägung. Dieser Ermessensspielraum ist grundsätzlich gross, es sei denn, der Ermessensspielraum sei auf null reduziert und es bestehe praktisch eine Reduktionspflicht. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn eine erhebliche Gefahr oder ein besonders hohes Schutzbedürfnis nach Artikel 108 Abs. 2 Bst. a und b SSV besteht.

Wenn die Behörden über einen Ermessensspielraum verfügen, müssen sie diesen im Einklang mit den gesetzlichen Pflichten ausüben: Die Ermessensausübung muss zum einen die verfassungsmässigen Grundsätze und das übergeordnete Recht (insbesondere die Bundesverfassung und die Bundesgesetze) beachten. Zum anderen muss die Ermessensausübung verhältnismässig und den Umständen des Einzelfalls angemessen sein. Das bedeutet, dass die Behörde alle für die Entscheidung relevanten Elemente prüfen und eine gründliche Analyse der Fakten durchführen muss. Sie darf keine schematische Entscheidung treffen, sondern muss die spezifischen Umstände des Einzelfalls berücksichtigen.

Die in der Motion geforderte Regelung hat zur Folge, dass der Ermessensspielraum bei der Anwendung von Artikel 108 SSV maximal eingeschränkt wird. Als kantonale Rechtsgrundlage kann sie jedoch weder dem Bundesrecht noch der Rechtsprechung des Bundesgerichts vorgehen.

## **1.2 Lärmschutz**

Der Lärmschutz ist einer der am meisten diskutierten Themen. Artikel 16 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) schreibt vor, dass lärm erzeugende Anlagen, einschliesslich Strassen, saniert werden müssen, wenn sie die in der Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41) festgelegten Grenzwerte nicht einhalten. Diese Pflicht obliegt der Eigentümerschaft der Anlage, bei Strasseninfrastrukturen also dem Bund, dem Kanton oder der Gemeinde. Laut Bundesgesetzgebung müssen vorrangig Massnahmen an der Quelle getroffen werden (z. B. Einbau von lärmarmen Strassenbelägen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Reduktion des Rollgeräusches). Wenn dies nicht ausreicht, müssen zusätzliche Massnahmen in Betracht gezogen werden, insbesondere die Errichtung von Lärmschutzwänden oder andere Massnahmen, welche die Lärmausbreitung verhindern.

In den letzten Jahren hat sich in der bundesgerichtlichen Rechtsprechung die Erkenntnis durchgesetzt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen eine wirksame und wirtschaftliche Alternative zu baulichen Massnahmen sein können und in bestimmten Fällen angeordnet werden müssen. So hat das Bundesgericht mehrfach darauf hingewiesen, dass eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h die Lärmbelastung nicht nur wegen der geringeren geschwindigkeitsbedingten Lärmemissionen, sondern auch wegen der flüssigeren Fahrweise mit weniger abrupten Beschleunigungs- und Bremsmanövern deutlich reduzieren könne. Mit anderen Worten: Gezielte Temporeduktionen können in bestimmten Fällen eine wirksamere und pragmatischere Methode zur Bekämpfung des Strassenlärms darstellen als der systematische Einbau von lärmarmen Strassenbelägen, deren Wirksamkeit variieren kann (z. B. in Abhängigkeit von der Höhenlage oder der Kurvenführung der Strassen) und die hohe Kosten verursachen.<sup>1</sup>

Artikel 108 SSV legt allerdings fest, dass diese Geschwindigkeitsreduktion nur dann in Betracht gezogen werden darf, wenn sie verhältnismässig und nachweislich die beste der verfügbaren Optionen ist.

## **1.3 Debatten auf Bundesebene**

Die jüngsten Debatten auf nationaler Ebene haben die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzungen, insbesondere in Ortschaften, wieder auf die Tagesordnung gesetzt. Am 6. März 2024 hat der Ständerat als Zweitrat die Motion 21.4516 von Nationalrat Peter Schilliger zur Verlangsamung der flächendeckenden Einführung von Tempo 30 innerorts angenommen, nachdem die Motion bereits vom Nationalrat angenommen worden war.

---

<sup>1</sup> Seit 2008 wurden auf den Freiburger Kantonsstrassen rund 62 Millionen Franken (wovon der Bund rund 17 Millionen Franken übernommen hat) in lärmarme Beläge investiert, was den Kanton Freiburg zu den aktivsten Kantonen in diesem Bereich gehören lässt, und kann rund ein Drittel der betroffenen Personen schützen.

Parallel zur Revision des USG, die am 1. Januar 2025 in Kraft getreten ist, wurde im Parlament die Frage diskutiert, ob es sinnvoll wäre, auf stark befahrenen Strassen Geschwindigkeitsreduktionen zur Lärmsanierung zu verbieten. Diese Frage war Gegenstand eines Differenzbereinigungsverfahrens zwischen den beiden Kammern des Bundesparlaments und wurde schliesslich verneint. Der Bund denkt derzeit auch über die Klassifizierung der Strassennetze nach, in Verbindung mit den Geschwindigkeiten, die für die verschiedenen Netzarten angesichts ihrer Funktion als angemessen erachtet werden.

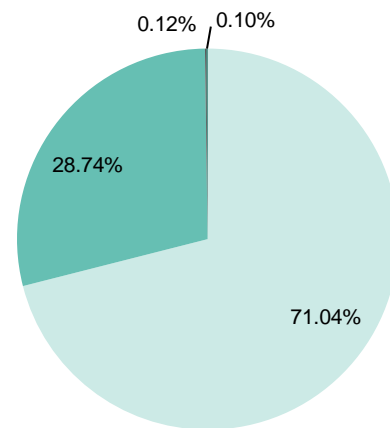
Vor diesem Hintergrund und im Rahmen der Umsetzung der Motion 21.4516 plant der Bundesrat, die Signalisationsverordnung (SSV) sowie die Lärmschutz-Verordnung (LSV) anzupassen. Die Vernehmlassung zu diesen Änderungen begann am 3. September 2025.

## 1.4 Sachlage

Kantonsstrassen haben die Funktion, den allgemeinen Durchgangsverkehr zu gewährleisten und befinden sich meist ausserhalb von Ortschaften. Deshalb ist Tempo 30 auf Kantonsstrassen die Ausnahme. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit wird nur nach eingehender Prüfung des Einzelfalls auf möglichst kurzen Abschnitten und nur dann in Betracht gezogen, wenn sie gemäss Artikel 108 SSV erforderlich ist.

Tempo 30 wird nur in Ausnahmefällen eingeführt, wie auch die folgenden Zahlen für das 623 km lange Kantonsstrassennetz zeigen (Stand April 2024):

- > Abschnitte mit Tempo 50 (in der Regel innerorts): 194,0 km (28,74 % des gesamten Netzes);
- > Abschnitte mit Tempo 30 tags und nachts: 0,8 km (0,12 % des gesamten Netzes);
- > Abschnitte mit Tempo 30 nachts: 0,7 km (0,10 % des gesamten Netzes);
- > die verbleibenden Abschnitte mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h: 479,5 km (71,04 % des gesamten Netzes).



Das Freiburger Kantonsstrassennetz ist in erster Linie darauf ausgelegt, den Verkehrsfluss und den Durchgangsverkehr zwischen den Städten zu gewährleisten. Dies zeigt sich daran, dass lediglich rund 29 % der Kantonsstrassen auf 50 km/h beschränkt sind, während der grösste Teil des Netzes ausserorts liegt, mit einer höheren Höchstgeschwindigkeit.

- Strecken > 50 km/h (insgesamt 479,5 km)
- Strecken mit Tempo 50 (insgesamt 194,0 km)
- Strecken mit Tempo 30 (insgesamt 0,8 km)
- Strecken mit Tempo 30 nachts (insgesamt 0,7 km)

Die Einführung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen bleibt eine ausserordentliche Massnahme, die nur nach einer detaillierten Einzelfallanalyse gemäss Artikel 108 SSV zur Anwendung kommt. Derzeit sind denn auch nur 1,5 km des kantonalen Strassennetzes (ca. 0,2 %) entweder tags und nachts oder nur nachts auf 30 km/h beschränkt. Diese Zahlen verdeutlichen, dass diese Massnahme nur sehr selten ergriffen wird und keinesfalls die Norm darstellt. Zum Vergleich: Insgesamt sind 180 km (rund 27 % des gesamten Strassennetzes) mit einem lärmarmen Belag versehen. 33 km müssen noch eingebaut werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Staat heute schon nur dann eine Geschwindigkeitsreduktion beschliesst, wenn sie dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht. Diese Politik, die sich auf die rechtlichen Anforderungen und eine systematische Beurteilung der spezifischen Bedürfnisse jedes einzelnen Streckenabschnitts stützt, stellt sicher, dass Tempo 30 nur in begründeten und begrenzten Fällen im Sinne der Bundesgesetzgebung und der Rechtsprechung eingeführt wird. Eine Verallgemeinerung dieser Massnahme auf dem kantonalen Strassennetz ist damit ausgeschlossen.

---

## 2 Ergebnis der Vernehmlassung

---

Der Staatsrat hat den Vorentwurf des Gesetzes vom 26. März 2025 bis zum 26. Juni 2025 in die öffentliche Vernehmlassung gegeben. Insgesamt gingen 34 Stellungnahmen ein, wobei die Reaktionen geteilt waren.

Ein grosser Teil der Wirtschafts- und Berufskreise, darunter der Freiburger Arbeitgeberverband, die Handels- und Industriekammer Freiburg, der Automobilclub der Schweiz und die Schweizerische Volkspartei, haben sich für die vorgeschlagene Gesetzesänderung ausgesprochen: Sie sind der Ansicht, dass sie eine willkommene Klarstellung bringt, zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses auf den strukturierenden Verkehrsachsen beiträgt und die Zunahme von Tempo-30-Zonen verhindert, die aus vorwiegend politischen Gründen beschlossen werden. Die Mitte und mehrere Gemeinden – darunter Düdingen, Bas-Intyamon, La Roche und Pont-en-Ogoz – haben ebenfalls ihre Unterstützung bekundet, da sie der Ansicht sind, dass der Vorschlag die vom Grossen Rat verabschiedete Motion getreu wiedergibt und ein politisches Signal für die Kohärenz des kantonalen Strassennetzes setzt.

Im Gegensatz dazu haben sich mehrere Vernehmlassungsteilnehmende, insbesondere aus dem Bereich der sanften Mobilität (Pro Velo, Fussverkehr Schweiz oder die Verkehrs-Club der Schweiz), aber auch Mittel Links und der Freiburger Gemeindeverband, gegen die Änderung ausgesprochen. Sie weisen darauf hin, dass das Bundesrecht bereits Höchstgeschwindigkeiten festlegt und eine kantonale Norm, die eine «Mindestgeschwindigkeit» einführt, rechtlich redundant und sogar widersprüchlich zur Normenhierarchie wäre. Ihrer Meinung nach würde die vorgeschlagene Bestimmung eine flexible Berücksichtigung der Gegebenheiten vor Ort erschweren – insbesondere bei Ortsdurchfahrten oder in der Nähe von Schulen und Fussgängerzonen – und könnte die Politik der sanften Mobilität und der Lärmbekämpfung behindern. Einige Gemeinden wie Prez, Romont, Granges-Paccot oder Lully argumentieren ähnlich und betonen die Achtung der Gemeindeautonomie und der Subsidiarität.

Das Amt für Gesetzgebung und die Volkswirtschafts- und Berufsbildungsdirektion haben auf die Mehrdeutigkeit des vorgeschlagenen Wortlauts hingewiesen und Anpassungen vorgeschlagen, um den Eindruck zu vermeiden, dass es verboten wäre, langsamer als 50 km/h zu fahren. Der Vorentwurf sah nämlich vor, dass auf Kantonsstrassen «grundsätzlich eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h» gelten solle, was zu Verwirrung hinsichtlich der in der Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes festgelegten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h führen könnte.

## 3 Änderung von Artikel 98 MobG

---

Um der Motion Folge zu leisten, wird vorgeschlagen, Artikel 98 MobG, der sich mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsbeschränkung befasst, zu ändern. So soll der Artikel um einen dritten Absatz mit folgendem Wortlaut ergänzt werden:

*<sup>3</sup> Auf Kantonsstrassen gilt aufgrund ihrer Funktion im Strassennetz grundsätzlich eine minimale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Abweichungen davon sind nur in den besonderen Fällen gemäss Bundesgesetzgebung möglich.*

Mit dieser Bestimmung wird die Verpflichtung, mindestens die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einzuhalten, explizit verankert.

Der zweite Satz stellt die Übereinstimmung mit dem Bundesrecht, insbesondere mit Artikel 108 SSV, sicher.

Im Vergleich zum Vorentwurf wurde «Mindestgeschwindigkeit» durch «*minimale Höchstgeschwindigkeit*» ersetzt; denn wie mehrere Vernehmlassungsadressaten feststellten, bestand beim Begriff «Mindestgeschwindigkeit» die Gefahr einer Mehrdeutigkeit gegenüber der Strassenverkehrsgesetzgebung des Bundes, die auf dem Grundsatz der Höchstgeschwindigkeiten basiert (z. B. Art. 4a Abs. 1 Bst. a VRV, der die allgemeine Höchstgeschwindigkeit unter günstigen Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen auf 50 km/h festlegt).

---

## 4 Auswirkungen

—

Die vorgeschlagene Gesetzesänderung hat keine Auswirkungen auf die Aufgabenverteilung zwischen Staat und Gemeinden.

Sie hat keine finanziellen oder personellen Auswirkungen.

## 5 Schlussfolgerung

—

Die Änderung von Artikel 98 MobG entspricht dem Willen des Grossen Rats, die allgemeine Geschwindigkeit von 50 km/h auf den Kantonsstrassen sicherzustellen. Die Bestimmung verankert in der kantonalen Gesetzgebung den Grundsatz, dass eine Abweichung von dieser Regel nur in den vom Bundesrecht definierten Fällen in Betracht gezogen werden kann.

Die Analyse der aktuellen Situation zeigt, dass der Kanton bereits eine verhältnismässige und den gesetzlichen Anforderungen entsprechende Politik verfolgt, indem er die Einführung von Tempo 30 auf gerechtfertigte und spezifische Situationen beschränkt. Ziel der vorgeschlagenen Revision ist es, den rechtlichen Rahmen zu präzisieren, ohne die Zuständigkeiten oder die Bundesgesetzgebung in Frage zu stellen.

## Annexe

GRAND CONSEIL

2024-DIME-272

### Projet de loi :

Loi modifiant la loi sur la mobilité (art. 98 al. 3) - Mise en œuvre de la motion 2022-GC-202 « Pour une limitation de vitesse de 50 km/h minimum garantie sur les routes cantonales »

*Propositions de la commission ad hoc CAH-2025-020*

---

*Présidence* : Savio Michellod

*Membres* : Jean-Daniel Chardonnens, Catherine Esseiva, Nicolas Galley, François Genoud, Pierre-André Grandgirard, Roland Kehl, Vincent Pfister, Alexander Schroeter, Dominic Tschümperlin, Pierre Vial

### Entrée en matière

Par décision tacite, la commission propose au Grand Conseil d'entrer en matière sur ce projet de loi.

### Vote final

Par 9 voix contre 2 et 0 abstention, la commission propose au Grand Conseil d'accepter ce projet de loi selon la version initiale du Conseil d'Etat.

### Catégorisation du débat

La Commission propose au Bureau que l'objet soit traité par le Grand Conseil selon la catégorie I (débat libre).

## Anhang

GROSSER RAT

2024-DIME-272

### Gesetzesentwurf:

Gesetz zur Änderung des Mobilitätsgesetzes (Art. 98 Abs. 3) - Umsetzung von Motion 2022-GC-202 «Für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Minimum auf 50 km/h auf den Kantonsstrassen»

*Antrag der Ad hoc Kommission AHK 2025-020*

---

*Präsidium*: Savio Michellod

*Mitglieder* : Jean-Daniel Chardonnens, Catherine Esseiva, Nicolas Galley, François Genoud, Pierre-André Grandgirard, Roland Kehl, Vincent Pfister, Alexander Schroeter, Dominic Tschümperlin, Pierre Vial

### Eintreten

Die Kommission beantragt dem Grossen Rat stillschweigend, auf diesen Gesetzesentwurf einzutreten.

### Schlussabstimmung

Mit 9 zu 2 Stimmen bei 0 Enthaltungen beantragt die Kommission dem Grossen Rat einstimmig, diesen Gesetzesentwurf in der ursprünglichen Fassung des Staatsrats anzunehmen.

### Kategorie der Behandlung

Die Kommission beantragt dem Büro, dass dieser Gegenstand vom Grossen Rat nach der Kategorie I (freie Debatte) behandelt wird.

## Propositions refusées

Les propositions suivantes ont été rejetées par la commission :

### Demande de renvoi

#### **Renvoi au Conseil d'Etat.**

*Renvoyer le projet au Conseil d'Etat afin que celui-ci diffère la mise en œuvre de la motion jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au niveau fédéral concernant la réglementation des vitesses maximales.*

### Amendements

#### **Art. 98 al. 3**

<sup>3</sup> En raison de leur fonction dans le réseau, la vitesse maximale est, en principe, maintenue à minimum 50 km/h sur les routes cantonales. Une dérogation à ce régime ne peut se faire que dans des cas particuliers prévus par la législation fédérale.

a) Lorsque le canton engage des crédits importants pour la construction ou la rénovation des routes cantonales, les dérogations admises par la législation fédérale doivent être corrigées par tout autre moyen technique, tel que construction de murs antibruit, pose de tapis phonoabsorbant et changement de vitrages.

#### **Art. 98 al. 3**

<sup>3</sup> En raison de leur fonction dans le réseau, la vitesse maximale est, en principe, maintenue à minimum 50 km/h sur les routes cantonales. ~~Une dérogation à ce régime ne peut se faire que dans des cas particuliers prévus par la législation fédérale.~~

## Résultats des votes

Les propositions suivantes ont été mises aux voix :

### Renvoi

La proposition A1 est refusée par 7 voix contre 4 et 0 abstention.

## Abgelehnte Anträge

Folgende Anträge wurden von der Kommission verworfen :

### Rückweisungsantrag

#### **Rückweisung an den Staatsrat**

**A1** *Antrag in französischer Sprache eingereicht.*

### Änderungsanträge

#### **Art. 98 Abs. 3**

**A2** *Antrag in französischer Sprache eingereicht.*

#### **Art. 98 Abs. 3**

**A3** *Antrag in französischer Sprache eingereicht.*

## Abstimmungsergebnisse

Die Kommission hat über folgende Anträge abgestimmt:

### Rückweisung

**A1** Antrag A1 wird mit 7 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt.

Première lecture

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A2, est acceptée par 7 voix contre 4 et 0 abstention.

La proposition initiale du Conseil d'Etat, opposée à la proposition A3, est acceptée par 7 voix contre 4 et 0 abstention.

*Le 28 novembre 2025*

Erste Lesung

**CE  
A2** Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A2 mit 7 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

**CE  
A3** Der ursprüngliche Antrag des Staatsrats obsiegt gegen Antrag A3 mit 7 zu 4 Stimmen bei 0 Enthaltungen.

*Den 28. November 2025*



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Motion 2025-GC-134

### Amnistie en matière de constructions non conformes à la zone selon l'article 24 c

---

Auteurs :	<b>Dorthe Sébastien / Savary Daniel</b>
Nombre de cosignataires :	<b>34</b>
Dépôt :	<b>20.05.2025</b>
Développement :	<b>20.05.2025</b>
Transmission au Conseil d'Etat :	<b>21.05.2025</b>
Réponse du Conseil d'Etat :	<b>04.11.2025</b>

---

#### I. Résumé de la motion

Par motion déposée et développée le 20 mai 2025, les députés Sébastien Dorthe et Daniel Savary, soutenus par 34 cosignataires, demandent de modifier la loi du 2 décembre 2008 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATeC, RSF 700.1) afin de préciser le champ d'application de l'article 24c al. 2 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700), régissant la garantie de la situation acquise des constructions qui sont devenues non conformes à l'affectation de la zone agricole. Constatant que la DIME, en tant qu'autorité cantonale compétente pour l'octroi des autorisations spéciales hors zone à bâtir au sens de l'article 136 LATeC, exige des requérants qu'ils apportent la preuve de la légalité des constructions pour lesquelles une autorisation au sens de l'article 24c LAT pourrait être délivrée, ceci sans limite de temps, les motionnaires sont d'avis qu'une telle preuve est extrêmement difficile à apporter pour des constructions qui ont été érigés avant la date de référence pour le droit fédéral, à savoir le 1<sup>er</sup> juillet 1972 et que ces difficultés mettent les propriétaires face à des situations frisant l'absurde, conduisant parfois la DIME à refuser les autorisations spéciales pour des projets en relation avec des bâtiments qui n'ont jamais soulevés d'autres interrogations avant cela. Pour alléger le traitement de ce type de dossiers, les motionnaires demandent d'exempter les constructions et installations érigées hors de la zone à bâtir et devenues non conformes à la zone agricole de la preuve de leur légalité dans le cadre de demandes de permis au sens de l'art. 24c LAT en définissant une date avant laquelle celle-ci est présumée.

#### II. Réponse du Conseil d'Etat

Les possibilités de transformation des bâtiments érigés avant le 1<sup>er</sup> juillet 1972, date de l'entrée en vigueur de l'ancienne loi fédérale sur la protection des eaux, sont régies exclusivement par le droit fédéral, en l'occurrence l'article 24c LAT, complété par les articles 41, 42 et 43a de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT, RS 700.1). Il n'existe pas de disposition dans le droit cantonal qui préciserait le champ d'application de l'art. 24c LAT, lequel est applicable aux constructions et installations qui ont été érigées ou transformées avant l'attribution du bien-fonds à un territoire non constructible au sens du droit fédéral (constructions et installations érigées selon l'ancien droit), à moins que ces constructions et installations ne soit isolées et inhabitées (art. 41 OAT).

Consulté dans le cadre du traitement de la présente motion, l'Office fédéral du développement territorial (ODT) a rappelé que le droit fédéral doit s'interpréter de manière uniforme, tout en considérant que les cantons disposent d'une certaine marge de manœuvre pour préciser si nécessaire le champ d'application de l'art. 24c LAT en fixant une date antérieure au 1<sup>er</sup> juillet 1972 avant laquelle il serait considéré que les constructions et installations érigées hors zone à bâtir et devenues non conformes à l'affectation de la zone sont présumées légales, ceci afin d'alléger la charge résultant des recherches nécessaires tant pour les requérants que pour l'administration. L'ODT donne quelques pistes sur les éléments qu'il faudrait prendre en considération si le canton souhaitait légiférer dans ce sens, en relevant notamment qu'il faudrait veiller à ne pas amnistier par cette voie les constructions et installations qui ont été érigées ou transformées hors de la zone à bâtir de manière manifestement illégale. L'ODT fait aussi remarquer que le canton qui souhaiterait légiférer dans ce sens risquerait éventuellement de restreindre sa marge de manœuvre dans la mise en œuvre du principe de stabilisation des bâtiments hors de la zone à bâtir en application des nouvelles dispositions du droit fédéral modifiant la LAT (LAT 2), dont l'entrée en vigueur est prévue le 1<sup>er</sup> juillet 2026, dans la mesure où les bâtiments érigés de manière illégale avant le 29 septembre 2023 (date d'adoption de la LAT 2 par le Parlement fédéral) et qui seraient démolis par la suite pourraient être pris en compte en tant que compensation des nouveaux bâtiments autorisés après cette date.

Le problème soulevé par les motionnaires se pose effectivement dans le cas de projets de permis de construire déposés en vue de la transformation de bâtiments érigés avant le 1<sup>er</sup> juillet 1972, soit après le 15 mai 1962, date de l'entrée en vigueur de l'ancienne loi fribourgeoise sur les constructions, soit, dans de nombreux cas, bien avant cette date. Dans ce deuxième cas de figure, il n'est pas rare que les propriétaires ne retrouvent pas la trace d'autorisations – cantonales ou communales – qui auraient été valablement délivrées et n'arrivent ainsi pas à apporter la preuve de la légalité du bâtiment.

Le Tribunal cantonal (TC) a examiné à plusieurs reprises la question de la preuve de légalité d'un bâtiment érigé avant le 1<sup>er</sup> juillet 1972, en faisant à chaque fois une analyse du droit cantonal qui était applicable avant cette date. Dans un arrêt de 2015<sup>1</sup>, repris par la suite dans d'autres décisions, le TC était arrivé à la conclusion qu'il était patent qu'un changement d'affectation aurait été autorisé si les formalités administratives avaient été suivies à l'époque (en l'occurrence, 1960), de sorte que le requérant pouvait tout à fait dans le cas d'espèce se prévaloir de l'application de l'art. 24c LAT. Le TC admet ainsi qu'en fonction des circonstances du cas d'espèce, la légalité d'un bâtiment devenu non conforme à l'affectation de la zone agricole doit être présumée.

La DIME applique cette jurisprudence de manière constante, tant dans le cadre des demandes de permis au sens de l'art. 24c LAT que dans ses décisions de constatation de la légalité des bâtiments rendues en relation avec des demandes de désassujettissement au droit foncier rural auprès de l'Autorité foncière cantonale (obligation de coordination au sens de l'art. 4a de l'ordonnance fédérale du 4 octobre 1993 sur le droit foncier rural, ODFR, RS 211.412.110) ou dans ses décisions portant sur le rétablissement de l'état conforme au droit des constructions et installations illégales hors de la zone à bâtir (art. 167 al. 3 et 4 LATeC). Consciente de la difficulté pour les requérants d'apporter une preuve formelle de la légalité de bâtiments anciens qu'ils souhaitent transformer, elle constate très souvent que cette légalité doit être présumée.

---

<sup>1</sup> 602 2015 18.

S'il est vrai que l'application de l'art. 24c LAT en relation avec des bâtiments anciens nécessite parfois que des recherches un peu ardues soient menées, le SeCA parvient dans une majorité des cas à établir clairement les faits, que ce soit sur la base des documents produits directement par les mandataires dans les délais impartis ou au moyen de la consultation des archives cantonales. Dans le doute, la DIME fait une interprétation favorable au requérant dans le cadre des demandes de permis.

Il faut relever toutefois que dans bien des cas, les constructions érigées avant le 1<sup>er</sup> juillet 1972 ont fait l'objet au fil des années des travaux et/ou de changements d'affectation réalisés sans permis ou en violation des conditions des autorisations délivrées et qui ne peuvent plus être légalisés par la suite, de sorte que, pour aller dans le sens de la remarque formulée par l'ODT, on ne saurait fixer dans le droit cantonal, de manière générale, une date avant laquelle toute construction doit être considérée comme légale sans contourner l'application restrictive du droit fédéral concernant le sort de telles constructions. Il n'est en effet pas possible d'autoriser un projet de transformation sur la base de l'article 24c LAT en cas de travaux illicites constatés sur une parcelle, même si le bâtiment lui-même a été à l'origine érigés de manière légale ou même si, dans les cas évoqués ci-dessous, sa légalité doit être présumée. Même si la disposition légale souhaitée par les motionnaires pourrait réserver expressément de tels cas de figure, il est possible que son application soit réservée à un nombre de cas limités.

Etant donné que la modification légale souhaitée par les motionnaires n'allègerait que faiblement la charge administrative, le droit hors zone nécessitant de toute manière des recherches conséquentes par rapport aux utilisations et travaux illégaux réalisés au fil des ans, et qu'en cas de doute ou de trop grande difficulté à établir clairement les faits, la DIME opte pour l'interprétation la plus favorable aux requérants, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il ne se justifie pas de modifier le droit cantonal dans le sens demandé.

A cela s'ajoute le fait que, comme l'a relevée l'ODT dans son avis sur la motion, le droit fédéral applicable aux constructions sises hors de la zone à bâtir est sur le point de connaître un changement de paradigme avec l'entrée en vigueur prochaine des dispositions de la LAT 2, tout particulièrement sous l'angle de la nécessité de mettre en œuvre le principe de stabilisation des bâtiments. Le canton devra procéder rapidement à une adaptation le droit cantonal pour tenir compte des nouvelles exigences légales, en examinant soigneusement leurs conséquences pratiques et juridiques, notamment pour le traitement des constructions et installations illicites hors zone à bâtir. Dans ce contexte, il est à prévoir que la problématique soulevée par les motionnaires devra être réexaminée à la lumière du nouveau droit fédéral.

Au vu des éléments évoqués dans sa réponse, le Conseil d'Etat propose le rejet de la motion.



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Motion 2025-GC-134

### Amnestie für zonenwidrige Bauten nach Artikel 24c RPG

---

Urheber:	Dorthe Sébastien / Savary Daniel
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	34
Einreichung:	20.05.2025
Begründung:	20.05.2025
Überweisung an den Staatsrat:	21.05.2025
Antwort des Staatsrats:	04.11.2025

---

#### I. Zusammenfassung der Motion

Mit der am 20. Mai 2025 eingereichten und begründeten Motion beantragen die Grossräte Sébastien Dorthe und Daniel Savary zusammen mit 34 Mitunterzeichnenden eine Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 2. Dezember 2008 (RPBG, SGF 700.1), um den Anwendungsbereich von Artikel 24c Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (RPG, SR 700) zu präzisieren, der den Bestandsschutz von Bauten in der Landwirtschaftszone regelt, die nicht mehr zonenkonform sind. Die RIMU – die für die Erteilung von Sonderbewilligungen nach Artikel 136 RPBG zuständige kantonale Behörde – verlangt nämlich derzeit den Nachweis der Rechtmässigkeit von Bauten und Anlagen, für die eine Bewilligung nach Artikel 24c RPG beantragt wird, und zwar unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Errichtung. Für Bauten, die vor dem bundesrechtlichen Stichtag vom 1. Juli 1972 errichtet wurden, sei ein solcher Nachweis, so die Motionäre, jedoch kaum zu erbringen. Diese Schwierigkeit führe mitunter zu nahezu absurden Situationen für die Eigentümerschaft und könne dazu führen, dass die RIMU Sonderbewilligungen für Projekte verweigert, obwohl die betreffenden Gebäude bislang nie Anlass zu Beanstandungen gegeben haben. Um die Bearbeitung dieser Art von Dossiers zu vereinfachen, beantragen die Motionäre eine Gesetzesänderung, damit Bauten und Anlagen, die vor einem festzulegenden Stichtag ausserhalb der Bauzone rechtmässig errichtet wurden, aber nicht mehr mit der Landwirtschaftszone vereinbar sind, im Rahmen von Bewilligungsgesuchen nach Artikel 24c RPG von der Pflicht, den Nachweis der Rechtmässigkeit zu erbringen, befreit werden und deren Rechtmässigkeit stattdessen vermutet wird.

#### II. Antwort des Staatsrats

Die Umbaumöglichkeiten von Gebäuden, die vor dem 1. Juli 1972, dem Datum des Inkrafttretens des ersten Gewässerschutzgesetzes, errichtet wurden, richten sich ausschliesslich nach dem Bundesrecht. Massgeblich sind dabei Artikel 24c RPG sowie die ausführenden Bestimmungen in den Artikeln 41, 42 und 43a der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1). Im kantonalen Recht existieren keine Vorschriften, die den Anwendungsbereich von Artikel 24c RPG näher definieren. Dieser Artikel gilt laut Artikel 41 RPV für Bauten und Anlagen, die rechtmässig erstellt oder geändert worden sind, bevor das betreffende Grundstück Bestandteil des Nichtbaugebiets im Sinn des Bundesrechts wurde (altrechtliche Bauten und Anlagen).

Das im Rahmen der Behandlung dieser Motion konsultierte Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) hat darauf hingewiesen, dass das Bundesrecht einheitlich auszulegen ist. Den Kantonen bleibt jedoch ein gewisser Spielraum, um den Anwendungsbereich von Artikel 24c RPG zu präzisieren, indem sie ein Datum vor dem 1. Juli 1972 als Stichtag festlegen: Bauwerke und Anlagen, die vor diesem Stichtag ausserhalb der Bauzone errichtet wurden und nicht mehr der Zonenbestimmung entsprechen, gelten dann als rechtmässig. Damit soll der Aufwand für die erforderlichen Nachforschungen sowohl für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller als auch für die Verwaltung verringert werden. Das ARE nennt aber auch verschiedene Punkte, die ein Kanton berücksichtigen muss, wenn er in diesem Bereich gesetzgeberisch tätig werden will. So muss er im Besonderen darauf achten, dass durch kantonale Regelungen keine Bauten und Anlagen amnestiert werden, die ausserhalb der Bauzone offensichtlich illegal errichtet oder umgebaut wurden. Das ARE weist des Weiteren darauf hin, dass ein Kanton, der in diesem Sinne Gesetze erlässt, möglicherweise seinen Handlungsspielraum bei der Umsetzung des Grundsatzes der Stabilisierung der Zahl der Gebäude im Nichtbauggebiet in Anwendung der neuen Bestimmungen des Bundesrechts zur Änderung des RPG (RPG 2), deren Inkrafttreten für den 1. Juli 2026 vorgesehen ist, einschränkt, da Gebäude, die vor dem 29. September 2023 (Datum der Verabschiedung des RPG 2 durch das Bundesparlament) illegal errichtet wurden und später abgerissen werden, als Kompensation für neue, nach diesem Datum genehmigte Gebäude berücksichtigt werden könnten.

Das in der Motion angesprochene Problem stellt sich tatsächlich bei Baubewilligungsgesuchen für den Umbau von Gebäuden, die vor dem 1. Juli 1972 errichtet wurden. Bei diesen Gebäuden kann unterschieden werden zwischen denen, die nach dem 15. Mai 1962 – dem Datum des Inkrafttretens des alten Freiburger Baugesetzes – gebaut wurden, und denen, die älter sind. Im letzten Fall ist es nicht ungewöhnlich, dass die Eigentümerschaft keine Spuren von gültig erteilten kantonalen oder kommunalen Baubewilligungen mehr findet und somit den Nachweis der Rechtmässigkeit des Gebäudes nicht erbringen kann.

Das Kantonsgericht (KG) hat sich wiederholt mit der Frage des Nachweises der Rechtmässigkeit von Gebäuden befasst, die vor dem 1. Juli 1972 errichtet wurden. Dabei wurde jeweils eine Analyse des damals geltenden kantonalen Rechts vorgenommen. In einem Urteil aus dem Jahr 2015<sup>1</sup>, das später in weiteren Entscheiden aufgegriffen wurde, gelangte das Gericht zum Schluss, dass die Nutzungsänderung offensichtlich genehmigt worden wäre, wenn die Verwaltungsformalitäten damals (in diesem Fall 1960) eingehalten worden wären, sodass sich der Gesuchsteller auf die Anwendung von Artikel 24c RPG berufen könne. Das KG anerkannte mit anderen Worten, dass unter den spezifischen Umständen des Falles von der Rechtmässigkeit eines Gebäudes in der Landwirtschaftszone auszugehen ist, selbst wenn dieses nicht mehr zonenkonform ist.

Die RIMU wendet diese Rechtsprechung konsequent an, sowohl bei Bewilligungsgesuchen nach Artikel 24c RPG als auch bei ihren Feststellungsverfügungen zur Rechtmässigkeit von Gebäuden im Zusammenhang mit Gesuchen um Befreiung vom bäuerlichen Bodenrecht bei der kantonalen Behörde für Grundstückverkehr (Koordinationspflicht laut Art. 4a der Bundesverordnung vom 4. Oktober 1993 über das bäuerliche Bodenrecht, VBB, SR 211.412.110) und bei ihren Entscheiden über die Wiederherstellung des rechtmässigen Zustands bei illegalen Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone (Art. 167 Abs. 3 und 4 RPBG). Sie ist sich der Schwierigkeit für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller bewusst, einen formellen Nachweis für die Rechtmässigkeit

---

<sup>1</sup> 602 2015 18.

alter Gebäude, die sie umbauen möchten, zu erbringen, und stellt sehr oft fest, dass diese Rechtmässigkeit vermutet werden muss.

Zwar kann die Anwendung von Art. 24c RPG in Bezug auf Altbauten aufwendige Recherchen erfordern, doch gelingt es dem BRPA in den meisten Fällen, den Sachverhalt eindeutig zu klären, sei es anhand der von den Beauftragten fristgerecht vorgelegten Unterlagen oder durch Einsichtnahme in die kantonalen Archive. Im Zweifelsfall legt die RIMU das Baubewilligungsgesuch zugunsten der Gesuchstellerin oder des Gesuchstellers aus.

Es ist jedoch zu beachten, dass zahlreiche vor dem 1. Juli 1972 errichtete Bauten im Laufe der Zeit ohne Bewilligung oder unter Missachtung der Auflagen bestehender Bewilligungen umgebaut oder einer anderen Nutzung zugeführt wurden und dass solche Änderungen nachträglich nicht mehr der Rechtmässigkeit zugeführt werden können. Daher lässt sich entsprechend der Bemerkung des ARE im kantonalen Recht kein genereller Grundsatz festlegen, wonach sämtliche vor einem bestimmten Stichtag errichteten Bauten als legal gelten, ohne dabei die restriktiven Vorgaben des Bundesrechts hinsichtlich des Umgangs mit solchen Bauten zu unterlaufen. Entsprechend ist es nicht zulässig, ein Umbauvorhaben gestützt auf Artikel 24c RPG zu bewilligen, wenn auf der betreffenden Parzelle unzulässige Arbeiten festgestellt werden – auch dann nicht, wenn das ursprüngliche Gebäude rechtmässig erstellt wurde oder von seiner Rechtmässigkeit auszugehen ist. Auch wenn die von den Motionären gewünschte gesetzliche Bestimmung solche Konstellationen ausdrücklich vorbehalten könnte, ist davon auszugehen, dass ihre Anwendung auf eine begrenzte Zahl von Fällen beschränkt bliebe.

Die von den Motionären gewünschte Gesetzesänderung würde den Verwaltungsaufwand nur geringfügig verringern, weil das Recht für Bauten ausserhalb der Bauzone ohnehin umfangreiche Recherchen hinsichtlich eventuell im Laufe der Jahre vorgenommener illegaler Nutzungen und Arbeiten erfordert und weil die RIMU jeweils die Auslegung wählt, die für die Gesuchstellerinnen und Gesuchsteller am günstigsten ist, wenn Zweifel bestehen oder die eindeutige Feststellung des Sachverhalts zu schwierig ist. Entsprechend ist der Staatsrat der Auffassung, dass eine Änderung des kantonalen Rechts in der von den Motionären angestrebten Richtung nicht angezeigt ist.

Hinzu kommt, dass, wie das ARE in seiner Stellungnahme zur Motion feststellt, das Bundesrecht für Bauten ausserhalb der Bauzone mit dem bevorstehenden Inkrafttreten der Bestimmungen des RPG 2 einen Paradigmenwechsel erfahren wird, hauptsächlich im Hinblick auf die Pflicht, den Grundsatz der Stabilisierung des Bestands ausserhalb der Bauzone umzusetzen. Der Kanton wird das kantonale Recht rasch anpassen müssen, um den neuen gesetzlichen Anforderungen Rechnung zu tragen. Dabei wird er die praktischen und rechtlichen Auswirkungen sorgfältig prüfen müssen – insbesondere im Hinblick auf den Umgang mit illegalen Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone. In diesem Zusammenhang ist davon auszugehen, dass die von den Motionären aufgeworfene Problematik im Licht des neuen Bundesrechts einer erneuten Prüfung unterzogen werden muss.

Angesichts der in seiner Antwort erwähnten Elemente beantragt der Staatsrat die Ablehnung der Motion.



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat 2024-GC-280

### Optimisation des achats de l'Etat

---

Auteurs :	<b>Bapst Pierre-Alain / Brodard Claude</b>
Nombre de cosignataires :	<b>12</b>
Dépôt :	<b>19.11.2024</b>
Développement :	<b>19.11.2024</b>
Transmission au Conseil d'Etat :	<b>20.11.2024</b>
Réponse du Conseil d'Etat :	<b>10.11.2025</b>

---

#### I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 19 novembre 2024, les députés Pierre-Alain Bapst et Claude Brodard demandent au Conseil d'Etat d'effectuer une étude sur l'organisation et la situation des achats de l'Etat assortie de recommandations. De telles recommandations doivent porter sur la façon d'optimiser les achats, de réaliser des économies, notamment à travers une meilleure coordination et collaboration entre service, la formation du personnel, l'intégration d'approches basées sur le développement durable et l'innovation.

#### II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat rappelle que l'administration cantonale dispose d'un centre de compétence en matière de marchés publics, qui répond aux questions tant métier que juridiques des Directions et Services de l'administration, des communes ainsi que des mandataires. Sur demande également, ce centre les conseille et assiste dans l'élaboration des appels d'offres. En outre, chaque Direction, ainsi que la Chancellerie, disposent d'un ou d'une répondant-e en matière de marchés publics.

Cela étant, le Conseil d'Etat estime que l'introduction d'approches innovantes et orientées sur la durabilité, ainsi que la formation du personnel en matière de développement durable et d'économie circulaire dans les marchés publics permettraient dans de nombreux cas de réaliser des économies. Le Conseil d'Etat a déjà amorcé des réflexions et démarches allant en faveur d'une utilisation plus économe et raisonnée des ressources lors des achats, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie cantonale de développement durable.

Plus particulièrement, la possibilité de centraliser des achats par types de biens et de prestations a été introduite lors de la révision du droit cantonal sur les marchés publics, en particulier dans le règlement cantonal sur les marchés publics, entré en vigueur en 2023. Ces cellules d'achats seront chargées d'acquérir de manière mutualisée les biens et services normalisés qui représentent un volume important et qui sont utilisés dans plusieurs services de l'administration cantonale. Leurs tâches seront notamment les suivantes : analyse du besoin, définition d'une stratégie d'achat, ainsi que de sa famille de biens et services, étude des marchés, gestion des appels d'offres, sélection des

fournisseurs, négociations, implémentation des contrats et contrôle des engagements. L'opportunité de regrouper les achats pour les véhicules de l'Etat est déjà à l'étude.

Une évaluation du besoin peut également être un levier important en faveur d'une gestion économe des ressources – que celles-ci soient financières ou naturelles. La manière d'effectuer une évaluation du besoin correcte est au programme de la formation sur les marchés publics durables que l'Etat offre à son personnel et à celui des communes, formation lancée sous forme pilote en 2023 dans le cadre du plan d'action 2021–2026 de la Stratégie cantonale de développement durable et désormais inscrite dans le programme de formation continue du personnel de l'Etat. D'autres projets en vue d'optimiser les achats du point de vue de la durabilité, qu'elle soit écologique, économique ou sociale, sont en cours.

En sus de ces efforts, et au vu de la pluralité des catégories de biens et services concernés et des montants importants engagés dans les marchés publics, une étude visant à mieux identifier les potentiels restants s'avère appropriée. Une telle étude exposera les pratiques actuelles en matière d'achats publics au sein des Directions de l'Etat et évaluera les potentiels économiques d'une optimisation des achats, soit, notamment, la centralisation, une meilleure coordination entre Directions, une évaluation raisonnée du besoin, l'intégration d'approches innovantes et durables, ou encore la formation du personnel. L'étude sera assortie de recommandations concrètes en matière de durabilité et d'économie circulaire, y c. les conséquences en termes de ressources en vue d'assurer une meilleure efficacité des processus, d'éviter le gaspillage, de réaliser des économies financières et d'encourager des approches innovantes et durables. Une telle étude est inscrite dans le projet de futur plan d'action 2027–2031 de la Stratégie cantonale de développement durable.

### **III. Conclusion**

Par conséquent, compte tenu des éléments mentionnés ci-dessus, le Conseil d'Etat propose au Grand Conseil d'accepter le postulat.



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat 2024-GC-280

### Optimierung der staatlichen Beschaffungen

---

Urheber:	<b>Bapst Pierre-Alain / Brodard Claude</b>
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	<b>12</b>
Einreichung:	<b>19.11.2024</b>
Begründung:	<b>19.11.2024</b>
Überweisung an den Staatsrat:	<b>20.11.2024</b>
Antwort des Staatsrats:	<b>10.11.2025</b>

---

#### I. Zusammenfassung des Postulats

In dem am 19. November 2024 eingereichten und begründeten Postulat fordern die Grossräte Pierre-Alain Bapst und Claude Brodard den Staatsrat auf, eine Studie über die Organisation und den Stand der staatlichen Beschaffungen durchzuführen. Die Studie soll zudem Empfehlungen enthalten, wie die Beschaffungen optimiert und Einsparungen erzielt werden können – insbesondere durch eine bessere Koordination und Zusammenarbeit zwischen den Dienststellen, die Schulung des Personals sowie die Integration von Ansätzen, die auf nachhaltiger Entwicklung und Innovation basieren.

#### II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat weist darauf hin, dass die Kantonsverwaltung über ein Kompetenzzentrum für das öffentliche Beschaffungswesen verfügt, das sowohl fachliche als auch rechtliche Fragen der staatlichen Direktionen und Ämter, der Gemeinden sowie der Auftragnehmer beantwortet. Auf Anfrage berät und unterstützt das Kompetenzzentrum sie auch bei der Ausarbeitung von Ausschreibungen. Darüber hinaus verfügt jede Direktion sowie die Staatskanzlei über eine Ansprechperson für öffentliche Beschaffungen.

Der Staatsrat ist gleichzeitig der Ansicht, dass die Einführung innovativer, auf Nachhaltigkeit ausgerichteter Ansätze sowie die Schulung des Personals in den Bereichen nachhaltige Entwicklung und Kreislaufwirtschaft im öffentlichen Beschaffungswesen in vielen Fällen zu Einsparungen führen kann. In diesem Sinne hat er namentlich im Rahmen der kantonalen Strategie Nachhaltige Entwicklung erste Schritte zur effizienteren und verantwortungsvolleren Nutzung von Ressourcen beim Einkauf eingeleitet.

Mit der Revision der kantonalen Gesetzgebung über das öffentliche Beschaffungswesen wurde die Möglichkeit eingeführt, Beschaffungen nach Art der Güter und Leistungen zu zentralisieren (vgl. kantonales Reglement über das öffentliche Beschaffungswesen, das 2023 in Kraft trat): Die Beschaffungsstellen werden künftig standardisierte Güter und Leistungen mit hohem Volumen, die in mehreren Dienststellen der Kantonsverwaltung verwendet werden, gemeinsam beschaffen

müssen. Zu ihren Aufgaben in diesem Zusammenhang werden insbesondere die Bedarfsanalyse, die Festlegung einer Beschaffungsstrategie und der zu beschaffenden Güter- und Leistungsfamilien, die Marktanalyse, die Durchführung von Ausschreibungen, die Auswahl von Lieferanten, das Führen von Verhandlungen, die Umsetzung von Verträgen sowie die Kontrolle der Verpflichtungen gehören. Die Möglichkeit, die Beschaffung von staatlichen Fahrzeugen zu bündeln, ist bereits in Prüfung.

Eine Bedarfsabklärung kann auch ein wichtiger Hebel für einen sparsamen Umgang mit finanziellen und natürlichen Ressourcen sein. Die korrekte Bedarfsabklärung ist Teil der Schulung für nachhaltige öffentliche Beschaffungen, die der Staat seinen Angestellten und denen der Gemeinden anbietet. Diese Schulung wurde 2023 im Rahmen des Aktionsplans 2021–2026 der Strategie Nachhaltige Entwicklung als Pilotprojekt lanciert und ist nun Teil des Weiterbildungsprogramms für Staatsangestellte. Weitere Projekte zur Optimierung des Beschaffungswesens unter dem Gesichtspunkt der ökologischen, wirtschaftlichen oder sozialen Nachhaltigkeit sind in Vorbereitung.

Zusätzlich zu diesen Bemühungen und angesichts der Vielzahl der betroffenen Güter- und Leistungskategorien sowie der hohen Beträge, die im öffentlichen Beschaffungswesen aufgewendet werden, erscheint eine Studie zur besseren Ermittlung des verbleibenden Potenzials angebracht. Eine solche Studie soll eine Bestandsaufnahme der aktuellen Praktiken im Bereich der öffentlichen Beschaffungen in den Direktionen des Staatsrats erstellen und das wirtschaftliche Potenzial einer Optimierung der Beschaffungen bewerten, insbesondere durch Zentralisierung, eine bessere Koordination zwischen den Direktionen, eine fundierte Bedarfsanalyse, die Integration innovativer und nachhaltiger Ansätze sowie die Schulung des Personals. Die Studie wird konkrete Empfehlungen zur Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft enthalten und dabei auch die Auswirkungen auf die Ressourcen berücksichtigen, um eine bessere Effizienz der Prozesse zu gewährleisten, Verschwendung zu vermeiden, finanzielle Einsparungen zu erzielen sowie innovative und nachhaltige Ansätze zu fördern. Eine solche Studie ist im Entwurf des Aktionsplans 2027–2031 der Strategie Nachhaltige Entwicklung vorgesehen.

### **III. Schlussfolgerung**

Unter Berücksichtigung der oben genannten Punkte schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat vor, das Postulat anzunehmen.



## Réponse du Conseil d'Etat à un instrument parlementaire

Postulat 2025-GC-101

### Stratégie pour une réduction des plastiques à usage unique

---

Auteur-e-s :	Clément Bruno / Esseiva Catherine
Nombre de cosignataires :	0
Dépôt :	28.03.2025
Développement :	28.03.2025
Transmission au Conseil d'Etat :	31.03.2025
Réponse du Conseil d'Etat :	04.11.2025

---

#### I. Résumé du postulat

Par postulat déposé et développé le 28 mars 2025, les député-e-s Bruno Clément et Catherine Esseiva demandent que le Canton de Fribourg étudie les moyens de limiter la pollution plastique, notamment l'utilisation de plastique à usage unique.

#### II. Réponse du Conseil d'Etat

Le Conseil d'Etat peut répondre aux questions soulevées dans le postulat comme suit (numérotation conforme aux points traités dans le texte du postulat) :

*1. Evaluation de la situation du Canton de Fribourg en comparaison avec la Suisse en termes de consommation et de recyclage du plastique.*

Le canton ne dispose pas de chiffres précis sur les flux de plastique usagé autre que le PET à son échelle. Une telle étude n'est à ce jour pas envisagée compte-tenu des réformes fédérales (évoquées ci-après) qui entreront en vigueur dans un avenir proche. Concernant les plastiques issus des ménages, le canton se base sur le rapport relatif à l'analyse de la composition des sacs à ordures conduite tous les 10 ans par l'OFEV, dont la dernière campagne remonte à 2022<sup>1</sup>. La proportion de plastique dans le sac à ordures ménagères s'élevait alors à 13,4 % du poids du sac poubelle. Ce rapport conclut qu'une extension de l'offre de collecte sélective des plastiques permettrait de mieux exploiter le potentiel de valorisation matière de ces plastiques.

Depuis 2021, un essai-pilote de collecte des plastiques mixtes est en cours dans les principales filiales de Migros du canton. Les données sur la qualité du tri, le volume et les filières de valorisation sont suivies avec attention par le canton. Les données en termes de qualité et de bilan écologique sont encourageantes. Cet essai contribue concrètement au déploiement de la collecte harmonisée des plastiques qui sera prochainement mise en œuvre au niveau national à la suite de

---

<sup>1</sup> [Rapport relatif à l'analyse de la composition des sacs à ordures en 2022](#)

l'acceptation de la Motion Dobler (20.3695) et s'inscrit dans les objectifs de la modification de la Loi sur la protection de l'environnement issus de l'initiative parlementaire 20.433.

- 2. Des mesures visant à renforcer l'exemplarité du canton dans l'utilisation des plastiques, notamment la réduction du plastique à usage unique dans le fonctionnement des administrations, écoles, EMS, etc., et la promotion des matériaux biosourcés (notamment pour la construction et la rénovation énergétique des bâtiments) ;*

Les projets de Plan cantonal de gestion des déchets (PGD) et de Loi cantonale sur la gestion des déchets (LGD) – dont la consultation des versions révisées est prévue en 2026 – prévoient des mesures allant dans le sens de l'économie circulaire, notamment au niveau de la vaisselle à usage unique, des emballages dans la restauration à emporter et de la lutte contre les suremballages inutiles à la conservation des produits. En outre, l'accent est mis sur la limitation de la production de déchets par des propositions de mesures structurelles ciblées, mais aussi en renforçant l'information en vue d'un changement de comportement.

Pour renforcer l'exemplarité de l'administration, le projet de révision de la LGD prévoit d'imposer la vaisselle réutilisable dans les administrations cantonales et communales. Pour l'accompagner, des mesures de soutien à l'adhésion au réseau ReCIRCLE AG ou à l'achat/location de vaisselle réutilisable sont envisagées dans le PGD.

Au niveau de la construction, depuis 2023, l'Etat applique le Standard de Construction Durable Suisse (SNBS) à ses projets de construction, transformation et assainissement, affirmant ainsi son exemplarité, notamment en matière de construction circulaire et de réemploi. L'intention du Conseil d'Etat est de poursuivre tous les efforts dans ce sens, notamment à travers le projet de révision du PGD et de la LGD.

Au niveau fédéral, la mise en œuvre de dispositions visant un renforcement de l'économie circulaire dans le domaine de la construction (art. 35j LPE) est prévue dès l'automne 2026. Les cantons auront la responsabilité de définir les seuils maximaux d'énergie grise pour les nouvelles constructions et les rénovations importantes. Cette mesure vise à encourager l'adoption de pratiques de construction plus durables et respectueuses de l'environnement. Les valeurs limites d'énergie grises seront concrétisées par la modification de la Loi sur l'énergie.

Dans ce contexte, il convient de souligner le rôle du Swiss Polymers Cluster, un pôle de recherche appliquée réunissant diverses entreprises industrielles et instituts scientifiques. Créé en 2005 et soutenu par la Nouvelle Politique régionale (NPR), son objectif est de développer des solutions innovantes pour optimiser les procédés et les produits à base de plastiques techniques ou à hautes performances.

Parmi les multiples initiatives soutenues, le récent projet collaboratif « Recycling 4.1 », porté par l'Institut de recherche appliquée en plasturgie (iRap), a permis d'identifier un nouveau procédé de recyclage en boucle fermée pour certains plastiques industriels. Ces initiatives s'inscrivent pleinement dans la stratégie économique cantonale, axée sur la bioéconomie et l'industrie 4.0.

- 3. Une comparaison de l'empreinte carbone de l'utilisation de vaisselle jetable par rapport à la vaisselle recyclable lors des événements dans le Canton de Fribourg. Quelles conditions permettent à la vaisselle réutilisable d'avoir une empreinte écologique favorable (transports, fréquence et nombre d'utilisations, etc.) ?*

Différents rapports existent au niveau suisse et peuvent être repris pour le canton de Fribourg. La vaisselle réutilisable présente un avantage environnemental pour autant qu'elle soit réutilisée plusieurs fois (env. 20x pour les gobelets en plastique). Cela montre la grande importance de bien organiser la récupération de la vaisselle dans les manifestations (avec un système de consigne si nécessaire) et de disposer de vaisselle ainsi que d'une installation de lavage de qualité afin de retarder l'usure et d'éviter les moisissures.

- 4. La possibilité de créer une base légale interdisant l'utilisation de plastique à usage unique lors des événements publics ou financés par des fonds publics (cantonaux, régionaux ou communaux), accompagnée de mesures de soutien.*

L'obligation de recourir à de la vaisselle réutilisable pour les manifestations soumises à autorisation ou subventionnées est prévue dans le projet de révision de la LGD. Des mesures d'accompagnement, telles que le soutien à la location ou à l'achat de vaisselle réutilisable, sont prévues dans le PGD.

- 5. L'exploration de filières de recyclage des plastiques collectés dans les déchetteries du canton pour réduire l'incinération et promouvoir l'économie circulaire. Bien qu'il existe des filières en Suisse, dans certaines déchetteries, seul le PET est séparé.*

En ce qui concerne le recyclage des plastiques ménagers, celui des bouteilles en PET est de loin le plus efficace. À la suite de l'adoption par le Conseil fédéral de la motion Dobler pour doper le recyclage des plastiques (20.3695) et de l'initiative 20.433 pour développer l'économie circulaire, une solution de collecte et de valorisation des plastiques harmonisée au niveau national est en cours de déploiement. Il est donc recommandé d'attendre la mise en œuvre complète du système de collecte national des plastiques selon le modèle RecyPac (sacs de plastiques mélangés, avec les flaconnages et les briques à boissons). Ce système étant privé, le canton n'est pas un acteur majeur dans son développement. Le canton attend avec intérêt le résultat des travaux en cours sur les aspects juridiques et financiers. Ceux-ci portent sur l'assouplissement du monopole d'élimination des déchets urbains et les modalités de financement de ce modèle de collecte. Ces nouvelles dispositions devraient entrer en vigueur en 2026.

- 6. Une évaluation de la pertinence de renforcer les campagnes de sensibilisation sur la pollution liée au plastique (notamment le littering) et les alternatives possibles, tant pour le grand public que pour les scolaires.*

En matière de sensibilisation, le canton organise de nombreuses actions coup de balais en partenariat avec les communes. Il est à relever que la Coopérative romande de sensibilisation à la gestion des déchets (COSEDEC) œuvre activement sur le territoire fribourgeois, avec un champ d'action qui s'étend des écoles aux communes et même aux entreprises, avec un soutien financier de SAIDEF. Enfin, la LGD prévoit des principes de lutte contre le littering dans son article 12. Ceux-ci sont concrétisés dans l'article 15a du règlement par la possibilité d'infliger des amendes d'ordre aux contrevenants.

Enfin, la Confédération prévoit elle aussi de sanctionner le littering à l'échelle nationale. Un système d'amendes uniformisé au niveau national est en préparation.

En conclusion, il apparaît que le canton a défini une stratégie en matière de limitation et de gestion des déchets plastiques après avoir procédé à une évaluation sur les aspects qui le permettaient dans le cadre de la révision du PGD et de la LGD. Le canton attend désormais la direction donnée par la Confédération et la mise en œuvre des mesures ou disposition fédérales auxquelles elle s'est engagée pour ensuite veiller à sa bonne application et, finalement, envisager un monitoring et/ou des mesures cantonales plus restrictives.

Au vu de ce qui précède, le Conseil d'Etat invite le Grand Conseil à refuser le présent postulat.



## Antwort des Staatsrats auf einen parlamentarischen Vorstoss

Postulat 2025-GC-101

### Strategie zur Reduzierung von Einwegprodukten aus Kunststoff

---

Urheber/in:	Clément Bruno / Esseiva Catherine
Anzahl Mitunterzeichner/innen:	0
Einreichung:	28.03.2025
Begründung:	28.03.2025
Überweisung an den Staatsrat:	31.03.2025
Antwort des Staatsrats:	04.11.2025

---

#### I. Zusammenfassung des Postulats

Mit dem am 28. März 2025 eingereichten und begründeten Postulat fordern Grossrat Bruno Clément und Grossrätin Catherine Esseiva, dass der Kanton Freiburg Möglichkeiten zur Reduktion der Plastikverschmutzung und insbesondere zur Begrenzung der Verwendung von Einwegprodukten aus Kunststoff prüft.

#### II. Antwort des Staatsrats

Der Staatsrat kann die im Postulat aufgeworfenen Fragen wie folgt beantworten (Nummerierung entsprechend den im Text des Postulats behandelten Punkten):

*1. Bewertung der Situation des Kantons Freiburg im Vergleich zur Schweiz hinsichtlich des Verbrauchs und des Recyclings von Kunststoffen*

Abgesehen von den Zahlen zu PET verfügt der Kanton über keine genauen Zahlen zum Aufkommen an Kunststoffabfällen auf kantonaler Ebene. Eine entsprechende Studie ist angesichts der Reformen auf Bundesebene, die in naher Zukunft in Kraft treten werden (siehe weiter unten), derzeit nicht vorgesehen. Was Kunststoffe aus Haushalten betrifft, stützt sich der Kanton auf den Bericht zur Erhebung der Zusammensetzung von Kehrriechsäcken, der alle zehn Jahre vom BAFU erstellt wird. Die letzte Erhebung stammt aus dem Jahr 2022<sup>1</sup>. Der Kunststoffanteil in den Kehrriechsäcken betrug zu diesem Zeitpunkt 13,4 % des Gewichts der Säcke. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine Ausweitung des Angebots zur getrennten Sammlung von Kunststoffen eine bessere Ausschöpfung des Potenzials der stofflichen Verwertung dieser Materialien ermöglichen würde.

Seit 2021 läuft in den wichtigsten Migros-Filialen des Kantons ein Pilotversuch zur Sammlung von gemischten Kunststoffabfällen. Die Ergebnisse betreffend Sortierqualität, Volumen und Verwertungskanälen werden vom Kanton aufmerksam verfolgt. Die Daten zur Qualität und zur Ökobilanz sind ermutigend. Dieser Versuch leistet einen konkreten Beitrag zur Einführung einer

---

<sup>1</sup> [Bericht zur Erhebung der Kehrriechsackzusammensetzung 2022](#)

koordinierten Kunststoffsammlung, die nach der Annahme der Motion Dobler (20.3695) in Kürze auf nationaler Ebene umgesetzt wird, und steht im Einklang mit den Zielen der Änderung des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG), die aus der parlamentarischen Initiative 20.433 hervorgegangen ist.

2. *Massnahmen zur Stärkung der Vorbildfunktion des Kantons bei der Nutzung von Kunststoffen – namentlich Reduzierung von Einwegprodukten aus Kunststoff in Verwaltungen, Schulen, Pflegeheimen usw. und Förderung von biobasierten Materialien (insbesondere für den Bau und die energetische Sanierung von Gebäuden)*

Die Entwürfe der kantonalen Abfallplanung (KAP) und des kantonalen Gesetzes über die Abfallbewirtschaftung (ABG), deren überarbeitete Fassungen voraussichtlich 2026 in die Vernehmlassung gehen werden, sehen Massnahmen im Sinne der Kreislaufwirtschaft vor, insbesondere in Bezug auf Einweggeschirr, Verpackungen im Take-away-Bereich und die Bekämpfung von für die Konservierung der Produkte unnötigen Umverpackungen. Darüber hinaus wird der Schwerpunkt auf die Begrenzung der Abfallproduktion gelegt, indem gezielte strukturelle Massnahmen vorgeschlagen werden, aber auch indem die Information verstärkt wird, um eine Verhaltensänderung zu erreichen.

Um die Vorbildfunktion der Verwaltung zu stärken, sieht der Entwurf zur Revision des ABG vor, wiederverwendbares Geschirr in den kantonalen und kommunalen Verwaltungen vorzuschreiben. Begleitend dazu sind in der KAP Massnahmen zur Unterstützung des Beitritts zum Netzwerk reCIRCLE AG oder zum Kauf bzw. zur Miete von wiederverwendbarem Geschirr vorgesehen.

Im Bereich des Bauwesens wendet der Staat bei seinen Bau-, Umbau- und Sanierungsprojekten seit 2023 den Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) an und unterstreicht damit seine Vorbildfunktion – vor allem im Hinblick auf zirkuläres Bauen und Wiederverwendung. Der Staatsrat beabsichtigt, die bisherigen Anstrengungen in diesem Bereich fortzusetzen, insbesondere durch die geplante Revision der KAP und des ABG.

Auf Bundesebene ist die Umsetzung von Bestimmungen zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft im Bauwesen (Art. 35j USG) ab Herbst 2026 vorgesehen. Die Kantone werden dafür zuständig sein, die Grenzwerte für die graue Energie bei Neubauten und bei wesentlichen Erneuerungen bestehender Gebäude festzulegen. Diese Massnahme soll die Einführung nachhaltigerer und umweltfreundlicherer Baupraktiken fördern. Die Grenzwerte für die graue Energie werden durch eine Änderung des Energiegesetzes konkretisiert werden.

In diesem Zusammenhang ist die Rolle des Swiss Polymers Cluster hervorzuheben, einem Zentrum für angewandte Forschung, in dem verschiedene Industrieunternehmen und wissenschaftliche Institute zusammengeschlossen sind. Der Cluster wurde 2005 gegründet und wird von der Neuen Regionalpolitik (NRP) unterstützt. Sein Ziel ist es, innovative Lösungen zur Optimierung von Verfahren und Produkten auf der Basis von technischen oder Hochleistungskunststoffen zu entwickeln.

Unter den zahlreichen unterstützten Initiativen kann das jüngste Gemeinschaftsprojekt «Recycling 4.1» unter der Leitung des Instituts für angewandte Forschung in der Kunststofftechnik (iRap) genannt werden, das ein innovatives Verfahren zur Kreislaufverwertung spezifischer Industriekunststoffe entwickelt hat. Diese Projekte stehen im Einklang mit der kantonalen Wirtschaftsstrategie, die auf die Förderung der Biowirtschaft und der Industrie 4.0 abzielt.

- 3. Vergleich des CO<sub>2</sub>-Fussabdrucks von Einweggeschirr mit dem von wiederverwendbarem Geschirr bei Veranstaltungen im Kanton Freiburg: Bedingungen, unter denen wiederverwendbares Geschirr einen günstigen ökologischen Fussabdruck (Transport, Häufigkeit und Zahl der Verwendungen usw.) hat*

Auf nationaler Ebene liegen verschiedene Berichte vor, die auch für den Kanton Freiburg als Grundlage dienen können. Wiederverwendbares Geschirr gilt als umweltfreundlich – vorausgesetzt, es wird ausreichend oft genutzt (bspw. 20-mal bei Plastikbechern). Dies zeigt, wie wichtig es ist, die Rücknahme von Geschirr bei Veranstaltungen gut zu organisieren (ggf. mit einem Pfandsystem) und über hochwertiges Geschirr sowie eine hochwertige Geschirrspülmaschine zu verfügen, um den Verschleiss zu verzögern und Schimmelbildung zu vermeiden.

- 4. Möglichkeit, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, die die Verwendung von Einwegprodukten aus Kunststoff bei öffentlichen oder mit öffentlichen Mitteln (kantonal, regional oder kommunal) finanzierten Veranstaltungen verbietet, begleitet von unterstützenden Massnahmen*

Die Verpflichtung zur Verwendung von wiederverwendbarem Geschirr für genehmigungspflichtige oder subventionierte Veranstaltungen ist im Entwurf zur Revision des ABG vorgesehen. Die KAP sieht ergänzend die Unterstützung bei Miete oder Anschaffung von Mehrweggeschirr und andere Begleitmassnahmen vor.

- 5. Erforschung von Recyclingverfahren für Kunststoffe, die in den Sammelstellen des Kantons gesammelt werden, um die Verbrennung zu reduzieren und die Kreislaufwirtschaft zu fördern (obwohl es in der Schweiz Recyclingverfahren gibt, wird in einigen Sammelstellen nur PET getrennt gesammelt)*

Was das Recycling von Kunststoffen aus Haushalten angeht, ist das Recycling von PET-Flaschen bei weitem am effizientesten. Nach der Annahme auf Bundesebene der Motion Dobler zur Förderung des Kunststoffrecyclings (20.3695) und der parlamentarischen Initiative 20.433 zur Stärkung der Kreislaufwirtschaft wird derzeit eine landesweit einheitliche Lösung für die Sammlung und Verwertung von Kunststoffen eingeführt. Es wird daher empfohlen, die vollständige Umsetzung des nationalen Kunststoffsammelsystems nach dem RecyPac-Modell (Gemischt-Kunststoffsammelsäcke mit Plastik-Verpackungen und Getränkekartons) abzuwarten. Da es sich um ein privates System handelt, spielt der Kanton bei dessen Entwicklung keine wesentliche Rolle. Der Kanton verfolgt mit Interesse die laufenden Arbeiten zu den rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Diese betreffen insbesondere die geplante Lockerung des Monopols bei der Entsorgung von Siedlungsabfällen sowie die Ausgestaltung der Finanzierungsmodalitäten für das entsprechende Sammelmodell. Die neuen Bestimmungen sollen im Jahr 2026 in Kraft treten.

- 6. Bewertung der Relevanz verstärkter Sensibilisierungskampagnen zum Thema Umweltbelastung durch Kunststoffe (insbesondere Littering) und möglicher Alternativen, sowohl für die breite Öffentlichkeit als auch für Schulen*

Im Bereich der Sensibilisierung organisiert der Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden regelmässige Frühjahrsputz-Aktionen. Die COSEDEC (Coopérative romande de sensibilisation à la gestion des déchets), mit finanzieller Unterstützung der SAIDEF, ist im Kanton Freiburg aktiv und richtet sich mit ihren Aktivitäten an Schulen, Gemeinden und Unternehmen. Darüber hinaus enthält Artikel 12 ABG Grundsätze zur Bekämpfung von Littering, die in Artikel 15a seines Ausführungsreglements durch die Möglichkeit der Verhängung von Ordnungsbussen konkretisiert werden.

Schliesslich plant auch der Bund, Littering auf nationaler Ebene zu ahnden. Ein landesweit einheitliches Bussensystem ist in Vorbereitung.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Kanton nach einer Bewertung der Aspekte im Rahmen der Revision der KAP und des ABG eine Strategie zur Begrenzung und Bewirtschaftung von Kunststoffabfällen festgelegt hat. Er wartet nun auf die angekündigten bundesrechtlichen Vorgaben und die Umsetzung der entsprechenden Massnahmen. In der Folge wird er deren ordnungsgemässe Anwendung sicherstellen und gegebenenfalls ein Monitoring-System oder strengere kantonale Regelungen in Betracht ziehen.

In Anbetracht der obigen Ausführungen ersucht der Staatsrat den Grossen Rat, das Postulat abzulehnen.