

Antwort des Agglomerationsvorstandes

Postulat, das die Einrichtung einer bepflanzten Brücke (Ökodukt) über die Autobahn fordert, die den Tieren und Pflanzen den Übergang ermöglicht und so die bewohnbare Zone vergrößert

Post_Leg 2021-2026_2023_016

Autoren: Gérald Collaud, Simon Jordan, Leo Sapia et Jérémie Stöckli (Freiburg)

1. Beschrieb des Postulats

Das vorliegende Postulat beantragt, dass die *Agglomeration Freiburg (Agglomeration)* die Möglichkeit einer Grünbrücke über die Autobahn innerhalb der Freiburger Agglomeration prüft, um den durch die Infrastrukturen verursachten Trenneffekt für die Passage von Tieren (und Pflanzen) zu begrenzen. Das Ziel dieser Art von Massnahmen besteht im Allgemeinen darin, der Tierwelt (und der Pflanzenwelt) zu ermöglichen, zwischen zwei durch menschliche Infrastrukturen getrennten Naturgebieten zu wechseln und so ihren Lebensraum zu vergrössern.

2. Antwort zum Postulat

2.1. Allgemeiner Handlungsrahmen

Die *Agglomeration* koordiniert verschiedene territoriale Politiken (Siedlungsentwicklung, Mobilität, *Natur & Landschaft [NL]*, Energie & Umwelt) auf regionaler Ebene. In dieser Funktion schafft sie insbesondere die Rahmenbedingungen, die es ermöglichen, die Verdichtung mit der Wahrung der Lebensqualität und der Umwelt in Einklang zu bringen. Im *NL*-Bereich setzt sie sich insbesondere für den Erhalt, die Aufwertung, die Vernetzung und die Zugänglichkeit von Landschafts- und Naturstrukturen ein. Die Schaffung von ökologischen Kontinuen, wie sie in der Strategie *NL1* grüne und blaue Kontinuen des *regionalen Agglomerationsrichtplans der Agglomeration Freiburg (RRP)* vorgesehen ist, entspricht diesem Ziel. Die Einrichtung einer Grünbrücke über die Autobahn fügt sich somit in den Rahmen der von der *Agglomeration* geförderten allgemeineren Überlegungen ein und lohnt analysiert zu werden.

2.2. Rechtliche Verpflichtung, Verbindungen zwischen natürlichen Lebensräumen herzustellen und zu schützen

Die gesetzliche Pflicht, Verbindungen zwischen den natürlichen Lebensräumen der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt herzustellen und zu schützen, ist in Artikel 18 des *Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG)* verankert. De facto werden diese Verbindungen in Form von Wildtierkorridoren umgesetzt. Je nach ihrer Bedeutung für die Fortbewegung von Wildtieren werden diese Korridore in drei Kategorien eingeteilt: überregional (national), regional und lokal¹.

Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung umfassen die permanenten Strecken, auf denen sich Wildtiere über grosse Entfernungen bewegen. Nach einem Urteil des Bundesgerichts aus dem Jahr 2001², sie gelten darüber hinaus als Biotope von nationaler Bedeutung. Dabei sollte diese Kategorie von Korridoren vorrangig erhalten und gefestigt werden. Wildtierpassagen (z. B. Grünbrücken) können in diesem Zusammenhang dazu beitragen, diese Verbindungen herzustellen und zu schützen.

¹ ECONAT (1999). Réseau des corridors à faune 1:1000'000, zones d'échanges pour la faune 1:25'000, continuums pour la faune: note descriptive des données numériques. Service de la chasse et de la faune, Protection de la nature du canton de Fribourg

Holzgang, O., Pfister, H.P., Heynen, D., Blant, M., Righetti, A., Berthoud, G., Marchesi, P., Maddalena, T., Müri, H., Wendelspiess, M., Dändliker, G., Mollet, P. & Bornhauser-Sieber, U. (2001). Les corridors faunistiques de Suisse. Cahier de l'environnement No 326, Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP), Société suisse de Biologie de la Faune (SSBF) & Station ornithologique suisse de Sempach, Berne, 120 p.

² BGUrteil 1A. 173/2000 vom 5. November 2001

2.3. Bauherrenschaft in Bundeshand

Das Postulat bezieht sich explizit auf die Realisierung einer Wildtierpassage über die Autobahn A12, die durch die Freiburger Agglomeration führt. Dabei handelt es sich um eine nationale Infrastruktur, deren Bauherrenschaft beim *Bundesamt für Strassen (ASTRA)* liegt. Für diesen Infrastrukturtyp fallen die Definition, Planung und Finanzierung der Wildtierpassagen in die Zuständigkeit eines Teilprogramms des *ASTRA*, das gemeinsam mit dem *Bundesamt für Umwelt (BAFU)* eingerichtet wurde. Seit 2003 arbeiten das *ASTRA* und das *BAFU* an der Sanierung von unterbrochenen Wildtierkorridoren von überregionaler Bedeutung durch den Bau von Wildtierpassagen über das Autobahnnetz.

Das Teilprogramm identifiziert die Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung, die saniert werden müssen. Im Kanton Freiburg ist nur der Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung FR-23 für eine Sanierung vorgesehen, die zur Schaffung einer Wildtierpassage führen soll³. Dieses Projekt befindet sich im Sektor Joux-des-Ponts in den Gemeinden Semsales und La Verrerie, d.h. ausserhalb des Perimeters der Freiburger Agglomeration.

2.4. Regionale Restkompetenz

Obwohl die Definition, Planung und Finanzierung von Wildtierpassagen gemäss Artikel 9 des *kantonales Gesetzes über die Jagd und den Schutz wildlebender Säugetiere und Vögel und ihrer Lebensräume (JSG; SGF 922.1)* in die Bundeskompetenz fällt, bleibt auf regionaler Ebene eine Restkompetenz bestehen. Der genannte Artikel postuliert nämlich eine allgemeine Schutzpflicht, die sowohl dem Staat als auch den anderen öffentlich-rechtlichen Einrichtungen sowie den Privatpersonen obliegt. So hindert nichts die regionalen und lokalen Behörden daran, ein Bauwerk zu planen und zu finanzieren, wenn die Umstände dies erfordern, um beispielsweise Wildtierkorridore von regionaler und lokaler Bedeutung zu erhalten.

2.5. Verbindliche Richtlinie und hohe Erstellungskosten

Die Planung und der Bau von Wildtierpassagen werden durch eine Richtlinie des *Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)*⁴ geregelt. Diese Richtlinie legt die Kriterien fest, die die Art des Bauwerks sowie seine Dimension bestimmen. Sie ist für das schweizerische National- und Hauptstrassennetz verbindlich.

Laut dem *Kantonales Amt für Wald und Natur (WNA)*⁵ betragen die anrechenbaren Kosten für ein Projekt, das der verbindlichen Richtlinie des *UVEK* entspricht, zwischen 9 und 11 Millionen Franken. Die Realisierung einer Grünbrücke erfordert also eine beträchtliche finanzielle Investition der Bauherren. Eine solche Infrastruktur weist für die Mitgliedgemeinden der *Agglomeration* einen Kosten-Nutzen-Faktor auf, der in Ermangelung eines gefährdeten Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung, der die Autobahn A12 überquert, kaum zu rechtfertigen ist. Der Bund finanziert nämlich nur Projekte, die in sein Unterprogramm eingeschrieben sind.

2.6. Ein gesicherter Wildtierkorridor innerhalb der Freiburger Agglomeration

Auf Schweizer Ebene sind die meisten Wildtierkorridore von überregionaler Bedeutung gestört oder unterbrochen. Eine Bewertung dieser Wildtierkorridore führte zum Schluss, dass 16 % der Korridore unterbrochen sind, 56 % deutlich bis stark beeinträchtigt sind und 28 % als intakt betrachtet werden können⁶.

Der einzige Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung, der im Perimeter der Freiburger Agglomeration verzeichnet ist, befindet sich östlich der Gemeinde Düdingen (FR-06). Er unterquert jedoch die Autobahn A12 östlich des Rastplatzes Fillistorf am «Fuchsloch», d.h. auf der Höhe der Gemeinde Bösing. Dieser ist nicht Teil des *ASTRA*-Teilprogramms, da er als intakt beurteilt wird.

³ Teilprogramm – Sanierung der Wildtierkorridore (2023): <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/programmes-de-construction/teilprogramme.html>

⁴ Planification et construction de passages à faune à travers des voies de communication (2001) : <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/info-specialistes/infrastructure-ecologique/passages-a-faune.html>

⁵ Gespräch mit Herrn Pesenti, Leiter des Bereichs terrestrische Fauna und Jagdinspektor beim *WNA*

⁶ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/fr/home/themes/biodiversite/info-specialistes/infrastructure-ecologique/passages-a-faune.html>

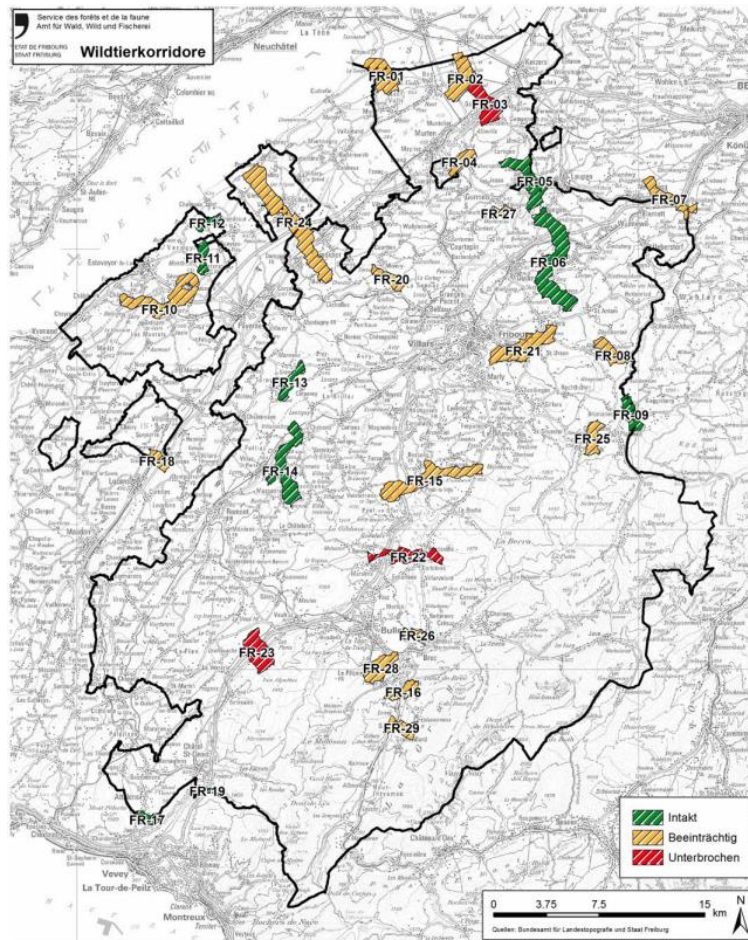


Abbildung 1: Zustand der eingetragenen Wildtierkorridore von überregionaler und regionaler Bedeutung im Kanton Freiburg (ILFD, 2016⁷)

Die Deponenten des vorliegenden Postulats schlagen die Schaffung einer Wildtierpassage über die Autobahn A12 auf der Höhe des Bois de Moncor vor. Da das Gebiet nicht als Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung identifiziert wurde, wäre die Finanzierung eines solchen Bauwerks ausschliesslich von den lokalen Körperschaften zu tragen. Hinzu kommt, dass das praktische Interesse an seiner Realisierung als gering eingestuft werden kann, da es bereits eine Wildtierpassage von sekundärer Bedeutung unter der Autobahn A12 am Standort "Maison Neuve" in der Gemeinde Matran gibt. Eine Wildtierpassage bei Moncor würde die Fauna in bebautes Gebiet leiten, was kontraproduktiv wäre mit Hinsicht auf das Ziel der Vernetzung der natürlichen Lebensräume.



Abbildung 2: Lokalisierung der Wildtierpassage von sekundärer Bedeutung unter der Autobahn A12 (Kartografisches Portal des Kantons Freiburg, 2024)

⁷ Wildtierkorridore im Kanton Freiburg, *Direktion der Institutionen und der Land- und Forstwirtschaft (ILFD)* (2015): https://www.fr.ch/sites/default/files/contens/sff/www/files/pdf84/corridors_faune_20160225_sff_d_small.pdf

2.7. Strategie und Massnahmen, mit den gleichen Ziele wie das Postulat

Die *NL*-Strategie der *Agglomeration* zielt insbesondere auf die Stärkung der ökologischen Kontinuen und die Vernetzung der offenen Räume ab. Aufgrund ihrer strukturellen Bedeutung und ihrer Verbindungsfunktion bilden die ökologischen Kontinuen die natürliche und landschaftliche Infrastruktur der Freiburger Agglomeration. Sie müssen erhalten und gefördert werden. Zu diesem Zweck unterstützt die *Agglomeration* im Rahmen ihrer Agglomerationsprogramme finanziell Massnahmen wie die Renaturierung von Wasserläufen und ihren Ufern, die Schaffung von Biotopen oder auch die Vernetzung von Restflächen. Die Renaturierung des Heitiwilbachs in Düdingen, die Realisierung von Landschaftsgestaltungen im Rahmen des VALTRALOC-Projekts in Marly, die Erneuerung der Anlagen des Besucherzentrums "Im Wald meines Herzens" in Villars-sur-Glâne oder auch die Einrichtung einer neuen Grünfläche in der Allée Le Corbusier in Givisiez sind markante Beispiele dafür. Darüber hinaus will die *Agglomeration* mit der Ausarbeitung des *Agglomerationsprogramms der fünften Generation der Agglomeration Freiburg (AP5)* ihre Aktionen in diesem Bereich noch verstärken, indem sie ihre Strategie ausweitet und insbesondere die mit der Lichtverschmutzung verbundenen Trennwirkungen berücksichtigt. Damit trägt die Gesamtheit der Strategie und der von der *Agglomeration* umgesetzten Massnahmen zur Erhaltung der ökologischen Kontinuen bereits zur Erreichung der dem Postulat zugrunde liegenden Ziele bei.

3. Schlussfolgerung

Die Notwendigkeit, die Urbanisierung mit dem Schutz der Natur in Einklang zu bringen, indem insbesondere die ökologische Vernetzung gefördert wird, ist unbestritten. Dies kann aber auch durch andere Massnahmen als den Bau einer Grünbrücke geschehen. Die erheblichen finanziellen Zwänge, die mit dem föderalen Regulierungsrahmen für den Bau solcher Bauwerke über der Autobahn verbunden sind, lassen das Projekt als unverhältnismässig erscheinen, zumal gemäss den durchgeführten Analysen kein Wildtierkorridor von überregionaler Bedeutung in diesem Sektor Eingriffe erfordert.

Im Übrigen sind die Bemühungen der *Agglomeration* zur Erhaltung und Stärkung der ökologischen Kontinuen bereits greifbar durch die verschiedenen Strategien und Massnahmen, die sich aus dem *regionalen Richtplan für die Agglomeration der Agglomeration Freiburg ergeben (RRP)*.

Der Agglomerationsvorstand der *Agglomeration* beabsichtigt daher, sich nicht für die Einrichtung einer Grünbrücke ("Ökodukt") über die Autobahn im Raum der Freiburger Agglomeration einzusetzen, um den durch die Infrastrukturen verursachten Trenneffekt für die Passage der Fauna (und Flora) zu begrenzen.

Das Postulat ist somit abgehandelt.

Freiburg, den 1. Februar 2024