

Botschaft des Agglomerationsvorstandes
an den Agglomerationsrat

**Botschaft hinsichtlich der Annahme des
Agglomerationsprogramms der 3. Generation
(AP3)**

Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeines.....	1
II.	Die öffentliche Vernehmlassung.....	1
III.	Der Vernehmlassungsbericht.....	3
IV.	Änderungen im Dokument.....	4
V.	Erhebliche Meinungsverschiedenheiten.....	5
VI.	Zusätzliche Beiträge und Dokumente.....	6
VII.	Das weitere Vorgehen.....	10
VIII.	Antrag zuhanden des Agglomerationsrates.....	10

Beilage

- Beschlussentwurf

Glossar:

Alle Abkürzungen im Dokument sind in Schrägschrift dargestellt.

Agglomeration	Agglomeration Freiburg
AP1	Agglomerationsprogramm der ersten Generation
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation
ARE	Amt für Raumentwicklung
EB	<i>Erläuterungsbericht</i>
GemRP	Gemeinde Richtplan
Kanton	Staat Freiburg
KRMU	Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt (CAME)
LV	Langsamverkehr
MIC	Marly Innovation Center
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOCA	Monitoring und controlling der Agglomerationsprogramme
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
ÖV	öffentlicher Verkehr
Rat-s	Agglomerationsrat(s)
Richtlinie	Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg
RPG	Raumplanungsgesetz
RPBG	Raumplanungs- und Baugesetz
RPBR	Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz
RUBD	Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion
Statuten	Statuten der Agglomeration Freiburg
SB	Strategiebericht
Vorstand-s	Agglomerationsvorstand(s)

03 - 2016-2021 : Botschaft hinsichtlich der Annahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation (AP3)

Das anlässlich der öffentlichen Vernehmlassung vom 23. März bis 23. Mai 2016 angepasste *Agglomerationsprogramm der 3. Generation (nachstehend AP3)* muss dem *Bundesamt für Raumentwicklung (nachstehend ARE)* vor dem 31. Dezember 2016 zur Prüfung eingereicht werden. Entsprechend der *Statuten der Agglomeration Freiburg (nachstehend Statuten)* hat dieses Programm ebenfalls zuvor vom *Agglomerationsrat (nachstehend Rat)* genehmigt zu werden.

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Damen Agglomerationsrätinnen
Sehr geehrte Herren Agglomerationsräte

I. Allgemeines

Die Ihnen unterbreitete Version des AP3 weist dieselbe Struktur und juristische Tragweite auf, wie die zur öffentlichen Vernehmlassung verschickte Version. *Der strategische Bericht (nachstehend SB)* enthält die aufgrund der definierten Ziele und des Territorialkonzepts gewählten Optionen für die Bereiche Mobilität, Siedlung und Landschaft anhand von Text und Karten auf. Dieses Dokument ist als Komponente der regionalen Richtplanung für die mit der Projektdurchführung betrauten Behörden bindend. *Der Erläuterungsbericht (nachstehend EB)* enthält seinerseits ein Argumentarium bezüglich der Wahl der getroffenen Massnahmen. Die Massnahmenblätter hingegen dienen operativeren Zwecken und beschreiben in Einzelheiten die zur Umsetzung der sektorbezogenen Strategien notwendigen Realisierungen. Sowohl das Ziel der Massnahmen als auch die Zuständigkeiten zu deren Umsetzung sind ebenfalls behördenverbindlich.

Drei Kategorien von obig genannten Dokumenten sind als Folge der im Rahmen der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Vernehmlassung (siehe Kapitel II bis IV) geäusserten Bemerkungen angepasst worden. Weitere Änderungen haben sich ebenfalls aus der Beilegungsprozedur der erheblichen Meinungsverschiedenheiten durch die kompetente Kommission ergeben (siehe Kapitel V). Ausserdem sind mehrere Kapitel auf Verlangen der Bundesbehörden zwecks technischer Projektüberprüfung hinzugefügt worden. Dadurch sollen die im Rahmen der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation (Kapitel VI) durch die Bundesbehörden aufgestellten Bedingungen erfüllt werden.

II. Die öffentliche Vernehmlassung

1. Der gesetzliche Rahmen

Der *Rat* hat am 23. März 2016 der öffentlichen Vernehmlassung des AP3 statutengemäss zugestimmt. Im Sinne von Artikel 27 Absatz 1 des *Raumplanungsgesetzes für Bauten und Anlagen (nachstehend RPBG)* wird das AP3 als regionaler Richtplan betrachtet. Als solcher wurde das AP3 Gegenstand einer öffentlichen Vernehmlassung, deren gesetzlich festgelegte Dauer für die betroffenen Organe und Einzelpersonen zwei Monate und für die Gemeinden drei Monate beträgt. Die öffentliche Vernehmlassung erstreckte sich vom 24. März bis zum 23. Mai 2016, respektive bis zum 23. Juni 2016 für die Gemeinden. Parallel dazu wurde das Projekt vom 24. März bis 23. Juni 2016 einer Vorprüfung durch die kantonalen Ämter unterzogen. Dies entspricht einer gesetzlichen Forderung aus dem regionalen Richtplancharakter des Agglomerationsprogramms.

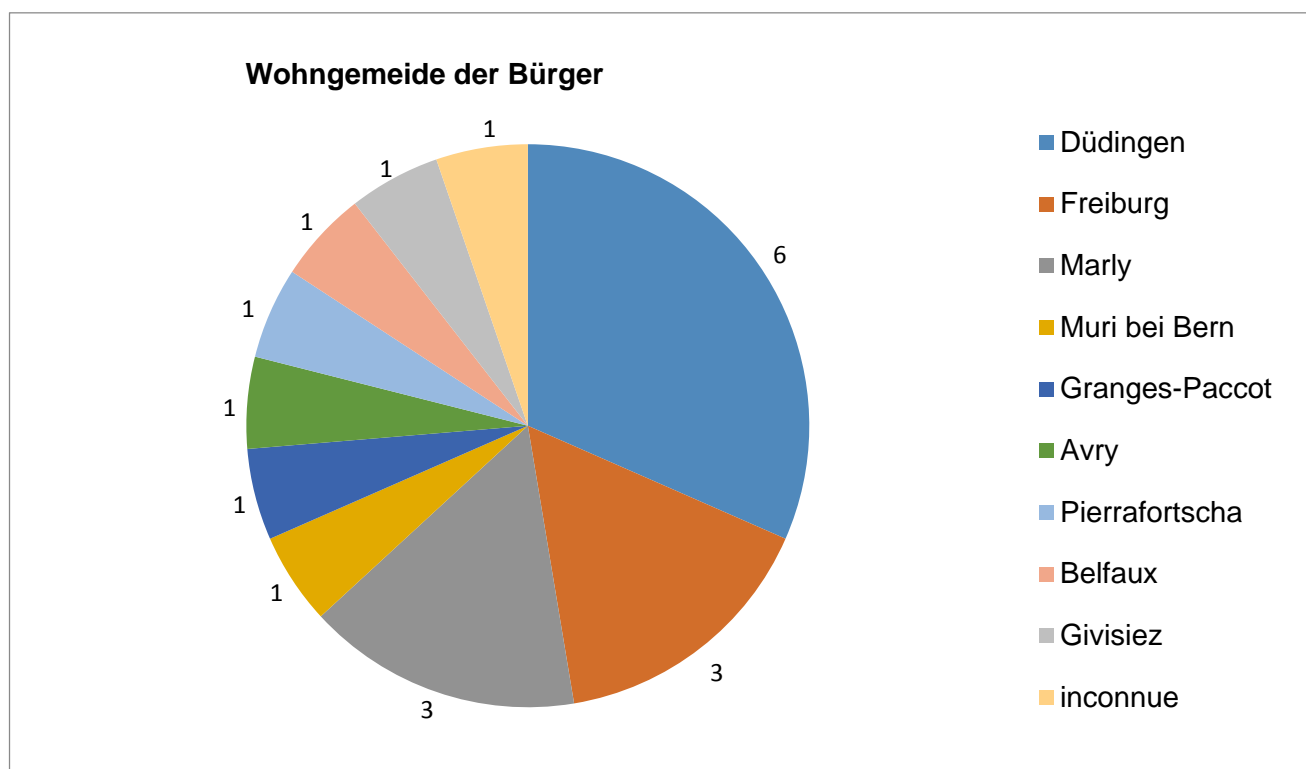
2. Information zum Projekt

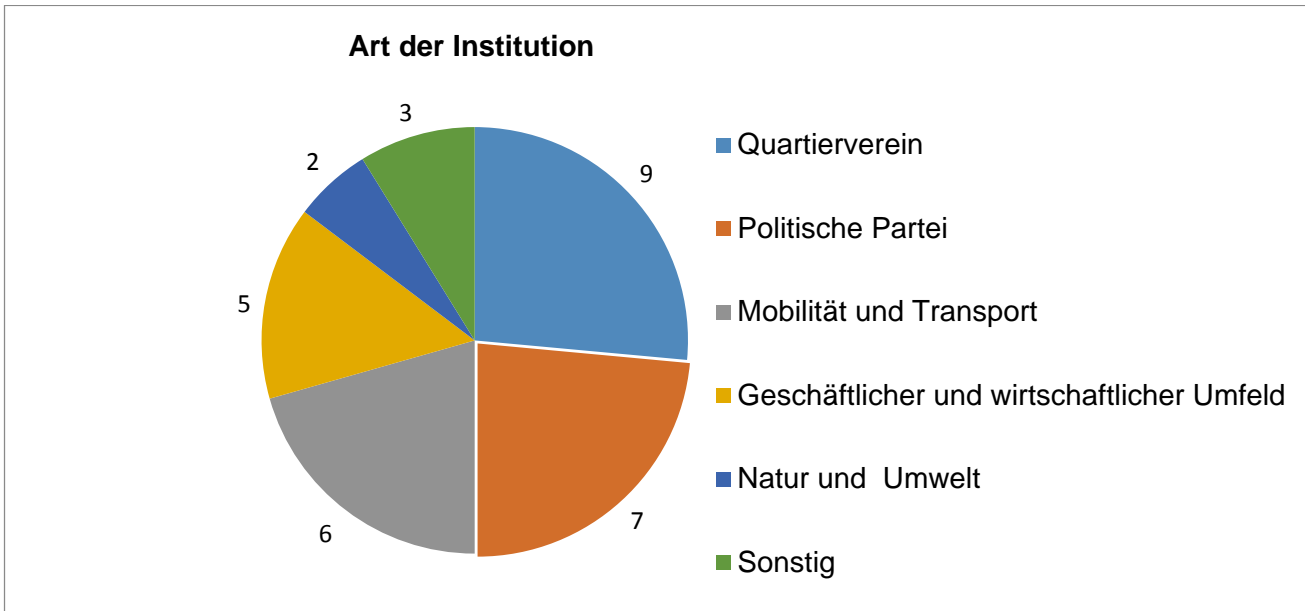
Gleichzeitig mit der Vernehmlassung organisierte der *Agglomerationsvorstand (nachstehend Vorstand)* zwei öffentliche Informationsveranstaltungen. Die erste, in deutscher Sprache, fand am 14. April 2016 im Kultur- und Konferenzsaal Podium, Düdingen statt. Die zweite Veranstaltung in französischer Sprache wurde am 28. April 2016 im Forum Fribourg in Granges-Paccot abgehalten. Daran teilgenommen haben etwa 150 Personen. Zu diesen Anlässen wurde den Teilnehmern eine zweisprachige Informationsbroschüre verteilt. Letztere kann, wie übrigens auch der Projektbeschrieb, auf Webseite der *Agglomeration Freiburg (nachstehend Agglomeration)* (<http://www.agglo-fr.ch/>) sowie den Webseiten der verschiedenen Mitgliedsgemeinden heruntergeladen werden. Diese Broschüre beschreibt die Hauptanliegen des AP3 und stellt die zur Annahme und Verabschiedung des Programms erforderliche Prozedur zusammenfassend dar.

Weitere Informationssitzungen an Zielgruppen wurden auf Anfrage organisiert: am 24. Mai 2016 wurde das Programm inklusive Inhalt im Rahmen der Versammlung der Freiburger Sektion des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, am 10. Mai 2016 den Mitgliedern der *Association des entreprises de Givisiez* vorgestellt.

3. Beteiligung der Bevölkerung und der Behörden

Zahlreiche Privatpersonen und Vereinigungen haben sich an der öffentlichen Vernehmlassung beteiligt. Mehr als 60 Stellungnahmen gingen dabei ein. Der *Vorstand* bedankt sich an dieser Stelle bei allen, welche sich an der Vernehmlassung beteiligten. Neben den politischen Parteien, dem *Staat Freiburg (nachstehend Kanton)* oder den Gemeinden haben hauptsächlich Verbände, die in den AP3-Themenbereichen aktiv sind, sowie Wirtschaftskreise an der Vernehmlassung teilgenommen. Die folgenden Grafiken stellen die Verteilung der Stellungnahmen in Abhängigkeit ihrer Autoren und Herkunft dar.





Die Gemeinderäte der zehn Mitgliedsgemeinden haben an der öffentlichen Vernehmlassung teilgenommen und zwischen dem 23. März und 23. Juli 2016 ihre Stellungen dem *Vorstand* zukommen lassen. Die verschiedenen kantonalen Ämter haben eine Vorprüfung des AP3 durchgeführt und ihre Bemerkungen schriftlich weitergeleitet. Die Stellungnahme der *Raumplanungs- und Baudirektion (nachstehend RUBD)* wurde am 20. Juni 2016 dem *Vorstand* zugeschickt. Dieses Dokument diente als roter Faden bei den Programmanpassungen, welche im Verlauf des Sommers mit den verschiedenen kantonalen Ämtern besprochen worden sind.

III. Der Vernehmlassungsbericht

1. Allgemeines

Der *Vorstand* hat anlässlich seiner Sitzungen vom 6. und 7. Juli 2016 die Stellungnahmen von den Personen oder Instanzen, die an der öffentlichen Vernehmlassung teilgenommen haben, zur Kenntnis genommen. Auf der Grundlage des Vernehmlassungsberichts hat er die Antworten zu den verschiedenen Bemerkungen und zu den nötigen Anpassungen zur Optimierung des Projektes festgelegt. Der *Vorstand* hat dieses Dokument anlässlich seiner Sitzungen vom 25. August 2016 formell genehmigt.

Der Vernehmlassungsbericht ist auf der Webseite der Agglomeration abrufbar und wurde den Agglomerationsräten und den Agglomerationsrätinnen im Hinblick auf die Sitzung betreffend die Annahme des AP3 übermittelt.

2. Inhalt

Der Vernehmlassungsbericht erwähnt ausführlich und anhand von Tabellen alle Stellungnahmen und Bemerkungen, die von den Teilnehmenden anlässlich der öffentlichen Vernehmlassung des AP3 geäußert wurden. Er ist thematisch strukturiert und gibt eine detaillierte Antwort zu den formulierten Bemerkungen. Diese jeweiligen Antworten sind in vier verschiedene Kategorien eingeteilt je nachdem, ob die Bemerkung eine Änderung des Projektes mit sich bringt oder nicht, ob eine andere Instanz für ihre Bearbeitung zuständig ist oder ob sie eine andere Planung betrifft.

Die im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung geäußerten Bemerkungen sind grundsätzlich positiv und loben das von Beginn weg abgestimmte Vorgehen des Projektes. Viele Rückmeldungen haben darüber hinaus die allgemeine Qualität des Dossiers gewürdigt und die Verbesserungen hinsichtlich der Struktur und der Lesbarkeit des Dokuments im Vergleich zum vorangehenden Projekt unterstrichen. Viele Teilnehmer haben allerdings bedauert, dass die Version des Projekts für die öffentliche Vernehmlassung keine Kosten oder Priorisierung der Massnahmen enthielt. Diese Lücke wurde jetzt geschlossen, denn die öffentliche Vernehmlassung diente dazu, diese Elemente mit den betroffenen

Gemeinden abzustimmen. Das vorliegende Dokument umfasst nunmehr eine konsolidierte Vision betreffend die finanziellen Auswirkungen des Projektes im Hinblick auf die bevorstehende Genehmigung durch die Legislative (Kapitel VI, Punkt 3).

Auf der Grundlage des Vernehmlassungsberichts hat der *Vorstand* mehrere Ergänzungen und Änderungen vorgenommen zwischen der Version des Projekts, die im März in die Vernehmlassung geschickt wurde, und der Version, die der Legislative im Oktober unterbreitet wird. Die Elemente, die im Rahmen der Vernehmlassung ins Projekt integriert wurden, sind im angehängten Vernehmlassungsbericht ausführlich dargestellt. Die wesentlichen Änderungen im Dokument sind zudem im nachfolgenden Kapitel synthetisch zusammengefasst (Kapitel IV). Im Rahmen des Vernehmlassungsberichts hat der *Vorstand* auch festgelegt, ob gewisse von den Gemeinden formulierte Stellungnahmen als erhebliche Meinungsverschiedenheiten im Sinne der kantonalen Gesetzgebung betrachtet und gehandhabt werden sollten (analog dazu Art. 12 des Ausführungsreglements vom 1. Dezember 2009 zum *Raumplanungs- und Baugesetz [nachstehend RPBR]*). Diese erheblichen Meinungsverschiedenheiten sind einem besonderen Verfahren unterbreitet, dessen Gegenstand in einem separaten Kapitel dieser Botschaft näher erläutert wird (Kapitel V).

IV. Änderungen im Dokument

Mehrere Änderungen und Ergänzungen wurden im Anschluss an das öffentliche Vernehmlassungsverfahren und an die Vorprüfung des Projekts bei den kantonalen Behörden vorgenommen. Gemäss den ausgestellten Empfehlungen wurde der Aufgabenverteilung zwischen den zuständigen Behörden im ganzen Dokument eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Die wesentlichen Änderungen betreffend die sektoriellen Strategien werden nachfolgend zusammengefasst.

- Thema Öffentlicher Verkehr (*nachstehend ÖV*) (S. 33-37 SB; S. 51 ff EB)

Der *Vorstand* hat die Bemerkungen der kantonalen Behörden zur Kenntnis genommen und hat eine Arbeitsgruppe auf die Beinen gestellt, mit dem Ziel, die nötigen Anpassungen vorzunehmen. Das AP3 enthält nunmehr ein auf lange Frist gerichtetes Leitbild des Busnetzes (2030) und ein detailliertes Busnetz mit Horizont 2022. Der letztgenannte berücksichtigt die Finanzkapazität der verschiedenen Gemeinwesen und die laufenden Planungen, die zu einer Siedlungsausdehnung führen. Zusätzliche Erklärungen betreffend die ÖV-Haltestellen und Parkieranlagen wurden ebenfalls angefügt. Die Karte des SB betreffend den ÖV wurde entsprechend den Zielsetzungen im Bereich der Siedlung und des Verkehrs (namentlich die Priorisierung der Busse auf den Hauptverkehrsachsen) präzisiert.

- Thema *Langsamverkehr* (*nachfolgend LV*) (S. 38-40 SB; S. 59 ff EB)

Der *Vorstand* hat die Hierarchie des Langsamverkehrsnetzes nach Massgabe der Empfehlungen der Kantonsbehörden präzisiert. Es ging vor allem darum, das Langsamverkehrsnetz, das im Zusammenhang mit der „Transagglö“ und das Langsamverkehrsnetz, das im Zusammenhang mit dem bestehenden Strassennetz steht, zu unterscheiden. Der letztgenannte untersteht spezifischen technischen Normen, die stärker berücksichtigt werden mussten. Die Karte der SB betreffend den Langsamverkehr wurde im Hinblick auf die erwähnten Elemente ergänzt.

- Thema *Motorisierter Individualverkehr* (*nachfolgend MIV*) (S. 41-45 SB; S. 61 ff EB)

Der *Vorstand* hat im EB genauere Angaben betreffend die verfolgten Ziele im Bereich des MIV formuliert. Diese Erklärungen sollen den engen Zusammenhang zwischen den Kammerungsmassnahmen und der Strategie der Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum sowie der Verstärkung des Verkehrsverteilungsgürtels nachweisen. Das Projekt wurde ebenfalls hinsichtlich der Zugangskontrollen und der Priorisierung des ÖV im Zentrum der *Agglomeration* ergänzt.

- Thema Siedlungsentwicklung (S. 49 EB)

Auf Wunsch der kantonalen Behörden hat der *Vorstand* den EB ergänzt mit dem Ziel, die Konformität des Agglomerationsprojekts zum revidierten *Bundesraumplanungsgesetz (nachfolgend RPG)* explizit nachzuweisen.

- Thema strategische Agglomerationsstandorte (S. 27-30 SB ; S. 46 ff EB)

Der *Vorstand* hat das Projekt ebenfalls in Bezug auf die strategischen Standorte ergänzt. Diese Standorte wurden vom *Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (nachstehend AP2)* übernommen, ohne eine tiefgründige Evaluation hinsichtlich ihrer Ziele, ihrer Bestimmung oder ihrem Perimeter durchzuführen. Es scheint in diesem Kontext wünschenswert, die betroffene Strategie anlässlich einer Studie auf Agglomerationsstufe zu ergänzen. Gleichzeitig gilt es allenfalls auch, die laufenden Bemühungen, Siedlung und Verkehr innerhalb der bestehenden Standorte zu koordinieren, fortzusetzen.

V. Erhebliche Meinungsverschiedenheiten

1. Begriff

Der Begriff „erhebliche Meinungsverschiedenheiten“ stammt aus der kantonalen Gesetzgebung (Art. 12 *RPBR* in Analogie). Es handelt sich dabei um eine Meinungsverschiedenheit zwischen der *Agglomeration* und einer Gemeinde zu einem wesentlichen strategischen Element der regionalen Richtplanung. Vorschläge der Gemeinden, die gegen eine höhere Gesetzgebung verstossen, können nicht als erhebliche Meinungsverschiedenheit betrachtet werden. In diesem Zusammenhang ist vor allem an das Bundes- oder Kantonalrecht oder an die Richtplanung oder die sektorielle Planung dieser Gemeinwesen zu denken.

2. Identifizierte Meinungsverschiedenheiten

Auf der Grundlage des Vernehmlassungsberichts hat der Vorstand fünf erhebliche Meinungsverschiedenheiten unter den von den Gemeinden angegebenen Stellungnahmen im Rahmen des öffentlichen Vernehmlassungsverfahrens identifiziert. Die vom Vorstand erkannten Meinungsverschiedenheiten anlässlich seiner Sitzung vom 7. Juli 2016 waren die Folgenden:

- Festlegung der strategischen Standorte der Agglomeration, *Marly Innovation Centre (nachfolgend MIC)* und Avry-Centre (Avry und Matran),
- ÖV-Anschluss, Linienführung Linie 1 (Marly)
- Festlegung des Siedlungsperimeters (Düdingen)
- Siedlungsprioritäten hinsichtlich gewisser Parzellen, die im Gemeinderichtplan aufgeführt sind (Granges-Paccot)

Gemäss dem vorgesehenen Verfahren hat der Vorstand die Bearbeitung dieser Meinungsverschiedenheiten der *Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt (nachstehend KRMU)* delegiert. Anlässlich mehrerer Sitzungen, namentlich bilaterale Sitzungen mit den betroffenen Gemeinden, hat die Kommission die angekündigten Anliegen kritisch überprüft und diskutiert. Für jede Meinungsverschiedenheit wurde eine Aktennotiz erstellt. Dieses Dokument widerspiegelt die Stellung der Kommission und skizziert die während der Sitzung vorgesehenen Lösungen zur Beilegung der Meinungsverschiedenheiten.

3. Entscheid des Vorstandes

Anlässlich der Schlussprüfung des *AP3* am 1. September 2016 hat der Vorstand die von der *KRMU* bearbeiteten Vorschläge zu den Meinungsverschiedenheiten, die er zuvor identifiziert hatte, zur Kenntnis genommen. Er hat festgestellt, dass ein zufriedenstellender Kompromiss mit allen Gemeinden gefunden werden konnte und hat entschieden, sich diesen Vorschlägen anzuschliessen. Auf der Grundlage der erstellten Aktennotiz hat er die entsprechenden Änderungen direkt ins Projekt, das der Legislative unterbreitet wird, aufgenommen. Der Vorstand bedankt sich bei den Mitgliedern der *KRMU* für ihr Engagement zugunsten des Agglomerationsprogrammes.

VI. Zusätzliche Beiträge und Dokumente

1. Allgemeines

Neue Kapitel, die von den Bundesbehörden im Hinblick auf die technische Evaluation des Projekts gefordert werden, sind in den *EB* und dessen Anhänge integriert worden. Es handelt sich im Einzelnen um die Darlegung der Konformität betreffend Grundanforderungen der Agglomerationsprogramme, um die Indikatoren hinsichtlich der Effizienzkontrolle der vorgesehenen Massnahmen sowie um das Umsetzungsreporting der Massnahmen des *AP2*. Diese Kapitel haben keinen Einfluss auf das im *AP3* vorgeschlagene Territorialkonzept. Demzufolge sind sie nicht Gegenstand der öffentlichen Vernehmlassung gewesen.

2. Kosten und Priorisierung der Massnahmen

Kontext

Als das Projekt in die öffentliche Vernehmlassung geschickt wurde, musste die Beschreibung der Massnahmen, deren Priorisierung sowie deren Kosten noch mit den jeweiligen Gemeinden überprüft und koordiniert werden. Die finanziellen Auswirkungen des Projekts und dessen Umsetzungsprogramm wurden in der Zwischenzeit geklärt. Die Finanzkapazität der öffentlichen Gemeinwesen und die Verschuldungsgrenze der *Agglomeration* wurden dabei mitberücksichtigt. Diese Überprüfung hat ebenfalls Anlass zu einer neuen Selektion der Massnahmen hinsichtlich ihres regionalen Interesses gegeben. Punktuell wurden nicht prioritäre Massnahmen gestrichen, um die Umsetzungskosten des Projektes in einem tragbaren Rahmen halten zu können.

Priorisierung

Die Massnahmen des Agglomerationsprogrammes müssen priorisiert werden. Der Bund erwartet, dass die Massnahmen in drei Listen (A,B und C) aufgeteilt werden. Beim *AP3* sollen die Massnahmen der A-Liste für die Periode 2019 - 2022 zur Freigabe beantragt werden, die Massnahmen der B-Liste wahrscheinlich für die Periode 2023 - 2026 und die Massnahmen der C-Liste erst danach. Diese Priorisierung ist zwingend für Massnahmen, für welche eine Mitfinanzierung durch den Bund beantragt wird. Für die anderen Massnahmen (Bereich Siedlung und Natur und Landschaft) ist die Priorisierung fakultativ.

Im Gegensatz zum *AP2* wurde beschlossen, alle Massnahmen, die den Agglomerationsverkehr betreffen, zu priorisieren. Dies zur Planung der Investitionskosten und zur Wahrung der Kohärenz bei der Realisierung der Massnahmen. Da im Bereich der Siedlungsentwicklung ein grosser Rückstand festgelegt werden konnte, wurden die beiden Massnahmen, die die Siedlungsverdichtung betreffen, sowie die Massnahme betreffend strategische Sektoren ebenfalls nach diesem System priorisiert, obwohl sie keine Bundessubventionen erhalten werden. Die Massnahmen des Bereiches Natur & Landschaft wurden hingegen nicht priorisiert, dies gibt den Gemeinden mehr Flexibilität bei der Realisierung. Die Priorität jeder Massnahme ist auf dem entsprechenden Massnahmenblatt zu finden.

Kosten

Die Massnahmenkosten wurden in Absprache mit den betroffenen Gemeinden bestimmt. Um in der *Agglomeration* eine einheitliche Berechnung der Kosten zu gewährleisten, wurde eine Berechnungsmethodologie, welche auf generellen und abstrakten Kriterien basierte, etabliert. Diese stützte sich einerseits auf die Anforderungen des Bundes zu bestimmten Bauarbeiten sowie auf Erfahrungswerte, die im Rahmen der Umsetzung des *AP2* gesammelt werden konnten. Die von den Gemeinden festgelegten Kosten wurden von der Agglomeration überprüft und nivelliert, damit gleiche Objekte in unterschiedlichen Gemeinden gleich berechnet wurden. Hierbei gilt anzufügen, dass es für die meisten Massnahmen noch keine Vorprojekte mit genauer Kostenberechnung gibt, und die Kosten daher eine grobe Schätzung sind. Diese Schätzung ist aber nicht ganz bedeutungslos, denn bei der Subventionierung der Massnahme durch den Bund sind die Ausgaben nur bis zu diesem Betrag, der im *AP3* steht, berücksichtigt. Kostenüberschreitungen gehen zu Lasten der betreffenden Gemeinde¹.

¹ S. dazu die Richtlinien (Artikel 7, Absatz 3) der das Prinzip der früheren Richtlinie übernimmt

Die Kosten in den Massnahmenblättern entsprechen den Gesamtkosten ohne Steuern, inklusive eventuelle Beteiligungen des Kantons, der Gemeinden oder Dritter. Eine Mitfinanzierung durch den Bund kommt für diejenigen infrastrukturellen Massnahmen hoher Priorität im Bereich des Agglomerationsverkehrs in Frage, welche vom Bund eine positive Bewertung erhalten haben. Dasselbe gilt auf kantonaler Ebene, wo hauptsächlich Massnahmen mitfinanziert werden, die Strasseneinrichtungen auf dem Hauptnetz betreffen. Eine Mitfinanzierung durch die Grundbesitzer ist dort vorgesehen, wo diese durch die Massnahme einen direkten Vorteil erlangen. Nach Abzug der Drittbeteiligungen hängt die effektive Kostenlast für die *Agglomeration* vom Beitragssatz für die verschiedenen Massnahmen ab. Dieser Beitragssatz ist in den *Richtlinien zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplanes (nachfolgend Richtlinien)* erläutert, welche dem Agglomerationsrat ebenfalls zur Genehmigung unterbreitet wird².

Die Massnahmenkosten sind für jede Massnahme definiert und auf dem Massnahmenblatt zu finden, unabhängig von der betroffenen sektoriellen Strategie. Zum ersten Mal wurden auch die Massnahmen Natur und Landschaft beziffert. Dies schafft gegenüber dem Vorgängerprojekt mehr Transparenz zur finanziellen Auswirkung des Projektes für die *Agglomeration* und die betroffenen Gemeinden.

3. Finanzielle Auswirkungen des Projektes

Ein Hauptziel der Agglomerationsprogramme ist es, eine Mitfinanzierung durch den Bund für prioritäre infrastrukturelle Massnahmen im Bereich des Agglomerationsverkehrs zu erhalten. Die allgemeine Qualität des Projektes bestimmt den Beitragssatz des Bundes. Dieser variiert zwischen 0 und 50%. Der genaue Betrag dieser Mitfinanzierung wird aufgrund der Projektkohärenz und dem Ziel, die Siedlungsentwicklung und den Verkehr zu koordinieren, bestimmt. Der Bund evaluiert dazu die Massnahmen der Prioritätenlisten A und B. Die berechneten finanziellen Auswirkungen des AP3 basieren auf vorsichtig gewählten Annahmen und gehen von einer Partizipation des Bundes von 35% aus, was gegenüber dem AP2 (40%) einer Abnahme entspricht. Hier sei daran erinnert, dass es heute noch grosse Unsicherheiten gibt, was die genauen *Umsetzungsmodalitäten des Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (nachfolgend NAF)* betrifft.

Einzig Massnahmen der Priorität A, deren Kosten/Nutzen Verhältnis vom Bund als genügend eingestuft wird, können von einer Mitfinanzierung des Bundes profitieren. Die Massnahmen der Bereiche Siedlung und Natur und Landschaft fliessen zwar in die Gesamtbeurteilung des Projektes ein, können aber nicht vom Bund mitfinanziert werden. Untenstehende Tabelle führt die Kosten der Kategorien 1 (Massnahmen, die von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) subventioniert werden können) und der Kategorie 2 (Kategorie 2: Massnahmen, die nicht von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) subventioniert werden können) sowie die Gesamtkosten und die Verteilung auf die verschiedenen Bereiche auf. Es handelt sich dabei um Bruttokosten, welche ebenfalls eine mögliche Beteiligung Dritter beinhalten.

Kosten AP3 (CHF)					
	Kategorie 1*			Kategorie 2**	TOTAL
	A	B	C	Nicht vom Infrastrukturfonds finanziert	
Urbanisierung				2'090'000	2'090'000
Mobilität	171'380'000	65'930'000	177'370'000	700'000	415'380'000
Landschaft				33'760'000	33'760'000
Kategorie 1					414'680'000
Kategorie 2					36'550'000
Massnahmen A+B					237'310'000
Gesamtkosten AP3					451'230'000

² S. diesbezüglich die *Richtlinien*, Artikel 4, 5 und 6

* Massnahmen, die von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. NAF subventioniert werden können

** Massnahmen, die nicht von Geldern des Infrastrukturfonds, resp. NAF subventioniert werden können. Die Kosten wurden ohne die Abdeckung der Autobahn A12, die derzeit auf CHF 88 Millionen geschätzt wird, berechnet. Die Massnahme ist aber in den Massnahmenblättern zur Sicherstellung der Kohärenz des AP3 aufgeführt. Sie hat aber nur informativen Charakter.

Unabhängig einer eventuellen Mitfinanzierung durch den Bund verpflichtet sich die Agglomeration, alle Massnahmen des Agglomerationsprogrammes zu subventionieren, wenn diese von regionalem Interesse sind. Der Beitragssatz entspricht 50% der Massnahmenkosten, wie sie im AP3 aufgeführt sind, nach Abzug einer möglichen Drittförderung. Dieser Ansatz entspricht grundsätzlich den Prinzipien des AP2. Eine Subventionierung von 100% ist für gewisse strategisch wichtige Massnahmen vorgesehen. Diese Massnahmen sind in der *Richtlinie* explizit erwähnt. Es handelt sich dabei hauptsächlich um regionale Studien im Bereich der Siedlungsentwicklung und im Bereich der Parkierung, sowie um Massnahmen im Rahmen der Umsetzung der Transagallo sowie der Zugangskontrollen auf den einfallenden Hauptachsen. Die finanziellen Auswirkungen der vorgeschlagenen Subventionierung befinden sich ausführlich in der Botschaft betreffend Richtlinien, welche dem Agglomerationsrat ebenfalls zur Genehmigung unterbreitet wird (s. Botschaft Nr. 6)³. Wir begnügen uns, hier die Tabelle mit den Gesamtkosten der Massnahmen des AP3 zulasten der Gemeinden in der Zeit von 2019-2022 aufzuführen.

Massnahmenkosten (Massnahmen A Kategorien 1 und 2) aufgeteilt nach Instanzen, inklusiv Beteiligung der Gemeinden am gemeinsamen Topf der Agglomerationskosten (CHF)	
Avry	6'774'539
Belfaux	2'943'808
Corminboeuf	2'329'761
Düdingen	8'808'082
Freiburg	61'116'251
Givisiez	3'305'676
Granges-Paccot	3'330'377
Marly	15'339'191
Matran	2'040'859
Villars-sur-Glâne	29'195'705
Total zu Lasten der Gemeinden	135'184'250
Beteiligung des Kantons an den Zugangskontrollen sowie Beteiligung des Bundes von 35%	72'745'750
Total (Massnahmen A Kategorie 1 [CHF 171'380'000] und Kategorie 2 [CHF 36'550'000])	207'930'000

Die Massnahmen, die vom Bund mitfinanziert werden, werden in einer Leistungsvereinbarung, die die Finanzierung des Bundes garantiert, aufgeführt. Gemäss der zur Verfügung stehenden Informationen wird der Leistungsvertrag betreffend Massnahmen des AP3 mit dem Bund 2019 unterschrieben. Die genauen Details zum Beitragssatz des Bundes sind aber noch nicht bekannt. Der neue Finanzierungsmechanismus des NAF, der den Infrastrukturfonds, der 2027 endet, ersetzt, ist noch nicht bekannt und wird noch im Parlament diskutiert.

4. Umsetzung des AP2

Der Bund erwartet, dass die Berichte über die Umsetzung der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der Agglomerationsprogramme erster und zweiter Generation als integraler Bestandteil des Programms dritter Generation betrachtet werden. Mit der zunehmenden Anzahl Generationen von Agglomerationsprogrammen wird die Überprüfung der Kohärenz der

³ Die Kostenkompilierung der AP2 und AP3 wird in der Botschaft über die *Richtlinie* (Botschaft Nr. 6), sowie über die vollumfängliche Übernahme durch die Agglomeration der aus dem AP2 herrührenden Beträge der Transagallo (CHF 6'580'000) nachgewiesen

Massnahmeninhalte immer wichtiger, da die Zusammenhänge der einzelnen Massnahmen über die Programmgenerationen klar ersichtlich bleiben müssen.

Was die *Agglomeration* betrifft, erstreckt sich die Prüfung hauptsächlich auf die Umsetzung der Massnahmen des AP2. Da der für die Umsetzung der Massnahmen vorgesehene zeitliche Rahmen zwischen 2015 und 2018 festgelegt worden ist, sollte der in Frage stehende Bericht die durch die Bundesstellen auszuführende Prüfung betreffend dem AP3 nicht beeinflussen. In diesem Stadium handelt es sich einzig um einen Bericht über den derzeitigen Stand der Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen⁴. Die Berichterstattung der Umsetzung hält fest, dass davon ausgegangen werden kann, dass mehr als die Hälfte der mit einem A bezeichneten Massnahmen des AP2 in der ursprünglich vorgesehenen Zeit umgesetzt werden. Verlängert man diesen Termin um vier Jahre könnten sogar quasi alle Massnahmen umgesetzt werden. Der Bund schreibt den Einsatz von Tabellen zur Überwachung der Umsetzung jeder einzelnen Massnahme vor. Diese Tabellen halten den Stand am 30. September 2016 fest und sind im Programmanhang zu finden.

Der Umsetzungsbericht zieht ebenfalls Bilanz über den Stand der Realisierungen der Verkehrsinfrastrukturen im AP2, aufgeteilt in Kategorien „vor 2015“. Dabei handelt es sich mehrheitlich um damals vom Bund zurückgewiesene Massnahmen des *Agglomerationsprogramms der 1. Generation (nachstehend AP1)*. Daher sind sie nicht in die Tabellen derjenigen Massnahmen integriert worden, welche Gegenstand eines ordnungsgemässen Leistungsvertrages waren, wurden dennoch informationshalber im *EB* erwähnt. Unter Berücksichtigung aller während der vergangenen Vierjahresperiode umgesetzten Massnahmen soll ein globales Bild der vorgesehenen Entwicklung in Sachen Verkehr und Siedlung vorgestellt werden. Dabei denkt man insbesondere an die Poya-Brücke und an deren flankierenden Massnahmen oder an die Bahnhaltstellen Fribourg/Freiburg Poya und Belfaux.

5. Controllingelemente

Dem Programm wurden ebenfalls mehrere Elemente zur Abschätzung der AP3-Effekte zuhanden der Bundesämter beigelegt. Sie enthalten insbesondere genaue Informationen über die durch die Agglomerationsprogramme zu erfüllenden Grundanforderungen sowie über die qualitative und quantitative Bewertung der konkreten vorgesehenen Programm-massnahmen.

Grundanforderungen

Die Grundanforderungen sollen die Logik des Agglomerationsprogramms verständlich machen. Der Bund kann damit die verschiedenen Agglomerationsprogramme mit vergleichbaren Kriterien bewerten und so eine Gleichbehandlung der ihm unterbreiteten Programme gewährleisten. Das Kapitel inklusive Nachtrag übernimmt im Wesentlichen die in den sektorbezogenen Strategien entwickelten Leitgedanken, kompiliert sie und erbringt so den Nachweis ihrer Adäquanz mit den Anforderungen des Bundes. Dabei werden im Speziellen der breite Konsens um das Programm hervorgehoben und insbesondere das Partizipationsverfahren in allen Einzelheiten dargelegt.

Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle stützt sich auf ein System von Indikatoren, die Auskunft über die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der *Agglomeration* geben. Die Indikatoren des „*Monitoring und der Wirkungskontrolle Agglomerationsprogramme*“ (*MOCA-Indikatoren*) sollen es den eidgenössischen Behörden ermöglichen, die in den verschiedenen sektorbezogenen Strategien definierten Ziele zu überprüfen. Folgende 4 Indikatoren dienen der Einschätzung der Programmauswirkungen: Modalsplit, Unfälle, Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen. Das Kapitel mitsamt Zusatz im *EB* formuliert für diese 4 Indikatoren auf Grund der durch das ARE zur Verfügung gestellten aufgearbeiteten Daten quantitative und qualitative Ziele zwecks Überprüfung der Programmlangzeiteffekte. Vom heutigen Stand ausgehend formuliert das AP3 somit mehrere, bis 2030 zu erreichende Ziele. Der Bund wird im Rahmen seiner Bewertungen der weiteren Agglomerationsprogramme die Einhaltung dieser Ziele überprüfen.

⁴ Richtlinien über Programme der dritten Generation, Seite 38

VII. Das weitere Vorgehen

1. Das weitere Vorgehen

Der *Vorstand* hat beschlossen, eine Informationssitzung im Stile der öffentlichen Informationssitzungen zu organisieren und die wichtigsten Herausforderungen des Programmes darzulegen. An diesem Treffen, das am 29. September stattgefunden hat, wurden den politischen Entscheidungsträgern, welche ihr Amt beim Legislaturwechsel angetreten haben, die verschiedenen gewählten Strategien erläutert. Angesprochen waren die Mitglieder des *Rats*, die am 12. und 13. Oktober 2016 über das Aggloprogramm zu befinden haben. Dabei ging es insbesondere darum, die Änderungen an dem letzten Frühling zur öffentlichen Vernehmlassung zur Verfügung gestellten Dokument aufzuzeigen und allfällige Fragen zu beantworten.

2. Kantonale Genehmigung und Weiterleitung

Der *Vorstand* erinnert daran, dass der Bund eine formelle Validierung des Agglomerationsprogramms durch die kantonalen Behörden verlangt. Das *AP3* erfordert also eine Bewilligung in der Form eines Staatsratsbeschlusses. Der Genehmigungsbeschluss und allfällige zusätzlich formulierten Bedingungen sind wichtige Elemente zur Einreichung eines formell korrekten *AP3 beim Bund*. Dieses Dokument wird den Bundesämtern zusammen mit einem durch den Staatsrat und den *Vorstand* gemeinsam unterzeichneten Brief Ende 2016 offiziell übermittelt.

Nach Genehmigung durch den Staatsrat wird das *AP3* formell das *AP2* als regionalen Richtplan ersetzen. Sowohl die Umsetzung als auch die Finanzierung der durch das *AP2* als Agglomerationsplan vorgesehenen Massnahmen bleiben jedoch entsprechend den durch die *Weisung* festgelegten Bedingungen garantiert.

VIII. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates

Der Agglomerationsvorstand empfiehlt dem Agglomerationsrat, das Agglomerationsprogramm der 3. Generation entsprechend dem Projekt im Anhang zu Annahme.

Mit freundlichen Grüssen

im Namen des Agglomerationsvorstandes
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident:



René Schneuwly

Der Generalsekretär:



Félicien Frossard



AGGLOMERATION DE FRIBOURG
AGGLOMERATION FREIBURG

DER AGGLOMERATIONS RAT DER AGGLOMERATION FREIBURG

Gestützt auf:

- das Gesetz vom 19. September 1995 über die Agglomerationen,
- die Statuten der Agglomeration Freiburg vom 1. Juni 2008,
- das Gesetz vom 25. September 1980 über die Gemeinden und sein Ausführungsreglement vom 28. Dezember 1981,
- das Raumplanungs- und Baugesetz vom 2. Dezember 2008 und sein Ausführungsreglement vom 1. Dezember 2009,

in Erwägung:

- die Botschaft Nr.6 der Agglomerationsvorstandes vom 7. Dezember 2011
- die Stellungnahme der Finanzkommission,
- die Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

Erster Artikel

Der Agglomerationsrat nimmt das Agglomerationsprogramm Freiburg 3. Generation (AP3) an.

Zweiter Artikel

¹ Das AP3 wird dem Staatsrat des Kantons Freiburg zur Genehmigung weiter geleitet.

² Es wird dem Bundesamt für Raumplanung zur Prüfung weiter geleitet.

Freiburg, den 13. Oktober 2016

im Namen des Agglomerationsrates
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident:

Der Generalsekretär:

Dominique Rhême

Félicien Frossard