

Botschaft des Agglomerationsvorstands  
an den Agglomerationsrat

**Botschaft hinsichtlich der Richtlinie zur  
Subventionierung der Massnahmen des Richtplans  
der Agglomeration Freiburg**

## **Inhaltsverzeichnis**

I.	Allgemeines .....	1
II.	Entstehung der Vorlage .....	1
III.	Finanzierung der Massnahmen .....	2
IV.	Subventionsmodalitäten.....	4
V.	Finanzsimulationen .....	4
VI.	Finanzielle Kapazität der <i>Agglomeration</i> .....	6
VII.	Beteiligung der Gemeinden .....	7
VIII.	Antrag zuhanden des Agglomerationsrats .....	7

### Beilage

- Entwurf der Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg

---

## **Glossar:**

***Alle Abkürzungen sind im Dokument kursiv gedruckt.***

Agglomeration	Agglomeration Freiburg
AP1	Agglomerationsprogramm der ersten Generation
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation
AP3	Agglomerationsprogramm der dritten Generation
ARUM	Aufgabenbereich für die Raumplanung, den Umweltschutz und die Mobilität
Kanton	Staat Freiburg
LV	Langsamverkehr
NAF	Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds
neue Richtlinie	Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg
öV	öffentlicher Verkehr
Rat-s	Agglomerationsrat(s)
RPA	Regionaler Richtplan der Agglomeration Freiburg
RPBR	Ausführungsreglement zum Raumplanungs- und Baugesetz
Statuten	Statuten der Agglomeration Freiburg
Vorstand-s	Agglomerationsvorstand(s)

## **06 - 2016-2021: Botschaft hinsichtlich der Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg**

---

Im Hinblick auf die Einreichung des *Agglomerationsprogramms der dritten Generation (nachfolgend AP3)* beim Bund im Dezember 2016 hat der *Agglomerationsvorstand (nachfolgend Vorstand)* beschlossen, eine neue Richtlinie zu verfassen, welche die Modalitäten für die Finanzierung der in den verschiedenen Agglomerationsprogrammen vorgesehenen Massnahmen von regionalem Interesse regeln soll. Die in diesem Dokument festgelegten Regeln erlauben einen Überblick über die finanziellen Verpflichtungen der *Agglomeration Freiburg (nachfolgend Agglomeration)* bis 2022.

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

### **I. Allgemeines**

Der *Agglomerationsrat (nachfolgend Rat)* hat die öffentliche Vernehmlassung des *AP3* an seiner Sitzung vom 23. März 2016 genehmigt. Die Ergebnisse der durchgeführten Vernehmlassung sowie der vorgängigen Prüfung durch die kantonalen Behörden haben zu einer überarbeiteten Fassung der Vorlage geführt, die nun der Legislative zur Annahme unterbreitet wird. Unter Vorbehalt der Kompetenzen dieses Organs wird das *AP3* im Dezember 2016 beim Bund eingereicht werden.

Im Kanton Freiburg gelten die Agglomerationsprogramme als regionale Richtpläne (Artikel 27 des *Raumplanungs- und Baugesetzes (nachfolgend RPBG)*). Die *Statuten der Agglomeration Freiburg (nachfolgend Statuten)* legen den Grundsatz fest, dass Projekte, die dem *Richtplan der Agglomeration Freiburg (nachfolgend RPA)* entsprechen, von der Agglomeration subventioniert werden. In diesem Zusammenhang obliegt es dem Vorstand, eine Direktive zu erarbeiten, welche die Modalitäten dieser Finanzierung regelt, insbesondere die Höhe der Subventionen für Investitionen im Bereich der Raumplanung, der Mobilität und des Umweltschutzes. Diese Direktive wird anschliessend vom *Rat* gutgeheissen (Artikel 37 Absatz 2 der *Statuten*).

### **II. Entstehung der Vorlage**

Die Phase der öffentlichen Vernehmlassung wurde genutzt, um in Abstimmung mit den Gemeinden die Massnahmen festzulegen, die für die Konkretisierung der verschiedenen im *AP3* vorgesehenen Raumkonzepte zu treffen sind und um ihre Kosten und ihre Umsetzungspriorität zu bestimmen. Dabei war insbesondere den beschränkten Investitionskapazitäten der öffentlichen Körperschaften Rechnung zu tragen. Da die Massnahmen nun in Zahlen ausgedrückt und priorisiert sind, können Prognosen zu den finanziellen Auswirkungen ihrer Umsetzung erstellt werden.

Der vorgeschlagene Rechtsrahmen steht in der Kontinuität zur vorhergehenden Richtlinie, welche die Grundlagen der Modalitäten für die Subventionierung der Massnahmen gelegt hatte. Mit der neuen *Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg (nachfolgend neue Richtlinie)*, will der *Vorstand* den für jede Kategorie von Massnahmen anwendbaren Subventionssatz präzisieren, um die Kohärenz zwischen dem Inhalt der neuen regionalen Richtplanung und dem statutarischen Finanzrahmen zu gewährleisten, welcher die Verschuldungsgrenze der Agglomeration auf CHF 75 Millionen festlegt.

Der dieser Botschaft angehängte Entwurf der *neuen Richtlinie* wurde auf der Grundlage mehrerer Modelle erarbeitet, die auf unterschiedlichen Finanzierungssätzen je nach Art der geplanten Massnahmen basierten. Das Ergebnis der Überlegungen zu den verschiedenen vorgeschlagenen Subventionsmodellen wurde im *Aufgabenbereich für die Raumplanung, den Umweltschutz und die Mobilität (ARUM)* diskutiert, der anschliessend das Dossier zuhanden des *Vorstands* vorbereitet hat. Letzterer hat die *neue Richtlinie* dann in mehreren seiner ordentlichen Sitzungen behandelt. Der *Vorstand* hat den Inhalt der *neuen Richtlinie* an seiner Sitzung vom 15. September 2016 formell bestätigt. In Anbetracht der Auswirkungen dieser *neuen Richtlinie* auf die Arbeiten der Mitgliedsgemeinden in den Bereichen Mobilität und Raumplanung beabsichtigt der *Vorstand*, die Problematik der Subventionierung an der Informationssitzung zum *AP3* vom 29. September 2016 zu thematisieren.

### **III. Finanzierung der Massnahmen**

#### **a. Grundsätze und Ziele**

Mit der *neuen Richtlinie* sollen die Modalitäten für die Finanzierung der Massnahmen des *RPA* geregelt werden, die im Rahmen der *Agglomerationsprogramme der ersten (nachfolgend AP1)* und der *zweiten Generation (nachfolgend AP2)* entwickelt wurden (Artikel 1). In erster Linie geht es darum, die finanzielle Beteiligung der *Agglomeration* sowie die Nutzung der Mitfinanzierung durch den Bund, von der die Infrastrukturen für den Agglomerationsverkehr profitieren, zu bestimmen. Die Finanzierung solcher Infrastrukturen wird derzeit im Rahmen des *Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr (NAF)* auf Bundesebene diskutiert. Wie bei den vorangehenden Agglomerationsprogrammen wird der Bund eine Evaluation des von der *Agglomeration* eingereichten Projekts vornehmen. Falls das Programm der *Agglomeration* zu den ausgewählten Programmen zählt, wird der Bund einen Mitfinanzierungssatz und eine Liste von Massnahmen mit Priorität A festlegen, für die eine Mitfinanzierung des Bundes gewährt wird. Die ausgewählten Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des *AP2* profitierten von einer Mitfinanzierung in der Höhe von 40%. Da hinsichtlich des Finanzierungsmechanismus für die Massnahmen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr, der schlussendlich von den eidgenössischen Räten verabschiedet werden wird, noch einige Unsicherheiten bestehen, wurde für die Evaluation der finanziellen Auswirkungen des *AP3* eine vorsichtiger Annahme von 35% gewählt.

Die *neue Richtlinie* setzt voraus, dass alle vorgeschlagenen Massnahmen von regionalem Interesse sind. Daher erlaubt sie die Subventionierung aller Massnahmen des *RPA*. Dies betrifft sowohl die Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr, die von einer Mitfinanzierung des Bundes profitieren können, als auch die Massnahmen in den Bereichen Siedlungsentwicklung oder Natur und Landschaft, die davon ausgeschlossen sind. Die *neue Richtlinie* versteht sich somit als ein Instrument, das Anreize für die Umsetzung der verschiedenen Raumkonzepte auf regionaler Ebene schaffen soll.

Ausserdem lässt die *neue Richtlinie* die Verteilung der Aufgaben bei der Umsetzung der Massnahmen auf die verschiedenen Partner (*Kanton Freiburg (nachfolgend Kanton), Agglomeration, Gemeinden, Dritte*) unverändert. Die mit der vorangehenden Richtlinie

eingeführten Mechanismen haben sich bewährt, und es gibt keine Ursache, diese in Frage zu stellen. Dabei ist insbesondere an den Grundsatz zu denken, dass die *Agglomeration* sich auf die Rolle als Subventionierungsorgan beschränkt, während die Gemeinden die Bauherrinnen der Massnahmen sind. Diese Grundsätze werden in der *neuen Richtlinie* also unverändert übernommen (Artikel 2 und 3).

## **b. Eine differenzierte Unterstützung**

Eine der hauptsächlichen Änderungen in der *neuen Richtlinie* besteht in der Gewährung einer differenzierten finanziellen Unterstützung je nach Art der geplanten Massnahme. Mit der heutigen Finanzierungsstruktur, die eine lineare Unterstützung von 50% unabhängig von der Tragweite der Massnahme für die Umsetzung der verschiedenen Raumkonzepte vorsieht, ist es nicht möglich, die erforderlichen Impulse für die Regionalentwicklung zu liefern. Daher wird vorgeschlagen, zwischen verschiedenen Kategorien von Massnahmen je nach ihrer strategischen Bedeutung zu unterscheiden und ihnen eine differenzierte finanzielle Unterstützung zukommen zu lassen.

### **• Volle Subventionierung**

Die *neue Richtlinie* identifiziert mehrere Massnahmen, deren Umsetzung von strategischer Bedeutung für die *Agglomeration* ist (Artikel 4). Dabei handelt es sich insbesondere um die Realisierung der Transagallo (Buchstabe a), der Hauptachse für den *Langsamverkehr (nachfolgend LV)*, welche die in der Mobilitätsstrategie postulierte Verkehrsverlagerung fördert, sowie um die Einrichtung von Ampeln für die Zufahrtskontrolle an den strategischen Kreuzungen auf den Einfallsachsen der *Agglomeration* (Buchstabe b). Die Studien und die Kosten für die Inbetriebnahme einer Verkehrsregulierungszentrale zur Fernkontrolle dieser Ampeln wären ebenfalls davon betroffen, wie dies schon im *AP2* der Fall war (Buchstabe c). Abzüglich der Beteiligungen Dritter wird die Finanzierung dieser Arbeiten und von weiteren Studien voll durch die *Agglomeration* subventioniert. Die Umsetzung der Infrastrukturmassnahmen sollte jedoch in Abstimmung mit der oder den Standortgemeinden erfolgen, welche weiterhin die Bauherrinnen sind. Mit diesem neuen Finanzierungsmodus sollte die schnelle Realisierung der zentralen Infrastrukturen für das Funktionieren des Agglomerationsverkehrs und die Koordination ihrer Realisierung über die Gemeindegrenzen hinweg sichergestellt werden.

Diese gezielte und auf einige Bereiche beschränkte Politik muss sowohl auf die im *AP2* als auch auf die im *AP3* geplanten Massnahmen angewendet werden können. So ist vorgesehen, dass die Massnahmen zur Transagallo, die im Rahmen des *AP2* geplant waren, ebenfalls von einer vollen Finanzierung durch die *Agglomeration* profitieren können. Dabei spielt es keine Rolle, ob die fraglichen Massnahmen bereits realisiert wurden oder nicht. Für die bereits getätigten Investitionen ist gegebenenfalls eine Rückerstattung an die Gemeinden vorgesehen, bis zur Höhe des Betrags, der im *AP2* für diese realisierte Massnahme eingeplant war. Bei den Zufahrtskontrollen stellt sich diese Frage nicht, da es sich um eine neue Massnahme des *AP3* handelt.

Die volle Subventionierung der im *AP3* vorgesehenen Massnahmen betrifft auch die Durchführung von Studien in den Bereichen der Parkplätze, der Siedlungsentwicklung sowie im Bereich Natur und Landschaft, die eine regionale Tragweite aufweisen (Buchstaben d,e,f). Dabei ist insbesondere an das im Bereich Siedlungsentwicklung vorgesehene Entwicklungskonzept nach Achse zu denken. Die Koordination dieser Studien wird durch die *Agglomeration* in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden wahrgenommen, gemäss der geplanten Aufgabenverteilung in den verschiedenen Massnahmenblättern. Dieses Vorgehen entspricht der heutigen Praxis bei der Finanzierung von Studien allgemeiner Tragweite und stellt in dieser Hinsicht eine bloss Kodifizierung der aktuellen Praxis dar.

- **Teilsubventionierung**

Für die Massnahmen von regionalem Interesse, die keine strategische Bedeutung aufweisen, übernimmt die *neue Richtlinie* das bisher geltende System der paritätischen Mitfinanzierung (Artikel 5). Der «Standard-»Subventionssatz von 50% wird somit für alle Massnahmen im Zusammenhang mit der Mobilität und der Siedlungsentwicklung beibehalten, die im *RPA* vorgeschlagen werden, unabhängig von der Auswahl durch den Bund. Diese Option bietet den Vorteil, eine gewisse Kontinuität gegenüber der Praxis unter der vorangehenden Richtlinie sicherzustellen. Die resultierende finanzielle Belastung könnte jedoch wachsen, wenn die Mitfinanzierung des Bundes auf einen niedrigeren Satz als heute reduziert würde. Dennoch sollte die Verschuldungsgrenze gemäss den durchgeführten Prognosen immer noch eingehalten werden, selbst wenn die Beteiligung des Bundes für die Massnahmen zur Umsetzung des *AP3* von 40% auf 35% reduziert würde (vgl. Finanzprognosen unten).

Auch für die Massnahmen im Bereich Natur und Landschaft wird der Subventionssatz auf 50% festgelegt, mit Ausnahme der Durchführung von Studien für die ganze *Agglomeration*, die voll finanziert werden (Artikel 4 Buchstabe f). Mit diesem Vorgehen kann zum ersten Mal ein fixer Subventionssatz für diese Art von Massnahmen festgelegt werden, deren Finanzierung unter der alten Richtlinie fallweise bestimmt wurde. Diese Methode bietet somit eine grössere Berechenbarkeit bei der Finanzplanung für die *Agglomeration* und für die Gemeinden.

### **c. Besonderer Fall**

Diese Klausel ermöglicht eine Ausnahme für Massnahmen von regionalem Interesse, die einen besonderen Fall darstellen würden (Artikel 6). Dabei ist insbesondere an Massnahmen zu denken, die nicht in die verschiedenen Agglomerationsprogramme aufgenommen wurden, bei denen jedoch nachgewiesen wird, dass sie dem regionalen Interesse dienen. Die Klausel ermöglicht eine gewisse Flexibilität, da sie den Subventionierungssatz der verschiedenen Massnahmen nicht festlegt. Die Kompetenzen des *Rats* bleiben vorbehalten.

## **IV. Subventionsmodalitäten**

Die Modalitäten für die Subventionierung der Massnahmen bleiben im Wesentlichen unverändert gegenüber der früheren Praxis (Artikel 7, 8 und 9). Es wird präzisiert, dass der Subventionsbetrag für eine Massnahme von regionalem Interesse fallweise je nach ihrer Natur bestimmt wird, wobei die Teuerung berücksichtigt wird. Diese wird anhand des Schweizer Baupreisindexes, Region Espace Mittelland, Kategorie Tiefbau bestimmt, wie dies der aktuellen Praxis entspricht.

## **V. Finanzsimulationen**

### **a. Gesamtkosten der prioritären Massnahmen**

Die gesamten Investitionskosten im Zusammenhang mit dem *AP3* werden nach Themenbereich präsentiert. Es werden ausschliesslich die Massnahmen mit Priorität A berücksichtigt, d.h. jene, die zwischen 2019-2022 realisiert werden sollten. Die Massnahmen mit Priorität B und C werden später im Rahmen der nächsten Agglomerationsprogramme evaluiert werden. Sie haben somit keinen direkten Einfluss auf das Budget der *Agglomeration*. Zu den Zufahrtskontrollen ist darauf hinzuweisen, dass der *Kanton* sich stark an den Kosten für die Tiefbauarbeiten beteiligt, insbesondere bei der Kreuzung Belle-Croix. Das Thema wird im Folgenden erläutert. Die Gesamtkosten der Massnahmen für die verschiedenen öffentlichen Körperschaften sehen wie folgt aus:

Themenbereich	Kosten der Massnahmen (CHF)
1. Zufahrtskontrollen	
1.a Gemeindeanteil (Aspekt Ampeln)	1'300'000
1.b Gemeindeanteil (Aspekt Tiefbau)	6'545'000
1.c Kantonsanteil (Aspekt Tiefbau)	19'635'000
2. Einfallachsen	22'210'000
3. Kammerung	24'470'000
4. Strukturierende Achsen <i>Öffentlicher Verkehr (nachfolgend öV)/LV</i>	17'600'000
5. Weitere öV-Massnahmen	32'210'000
6. Transagгло	14'520'000
7. LV-Ergänzungsmassnahmen	5'100'000
8. öV-Schnittstellen	14'500'000
9. Zentren und Durchgangsstrassen	13'290'000
<b>Subtotal 1 (CHF)</b>	<b>171'380'000</b>

Die erwartete Mitfinanzierung des Bundes für diese Infrastrukturmassnahmen im Zusammenhang mit dem Agglomerationsverkehr beträgt 35%, da beim Fonds, der solche Infrastrukturen in Zukunft finanzieren soll, noch gewisse Unsicherheiten bestehen. Gemäss dem gewählten vorsichtigen Ansatz werden die meisten allfälligen Beteiligungen von Dritten (*Kanton, Gemeinden, Grundeigentümer usw.*) ausser Acht gelassen, welche die Beteiligung der lokalen Körperschaften an der Finanzierung der vorgeschlagenen Massnahmen ebenfalls reduzieren könnten. Hier wird eine Ausnahme gemacht, hinsichtlich der Beteiligung des Kantons an den Tiefbau-Aspekten bei den Zufahrtskontrollen, insbesondere für das Projekt Belle-Croix, wo die ungefähre Aufteilung der Finanzierung bereits bekannt ist.

Bundesanteil (35% von CHF 171,38 Millionen)	- 59'983'000
Beteiligung ( <i>Kanton, Gemeinde, Grundeigentümer</i> )	0
Beteiligung des <i>Kantons</i> für die Zufahrtskontrollen	-12'762'000
<b>Subtotal 2 (CHF)</b>	<b>98'635'000</b>

Manche Massnahmen können aufgrund ihres Gegenstandes nicht mit der Mitfinanzierung des Bundes für den Agglomerationsverkehr rechnen. Sie fallen daher vollständig zulasten der lokalen Körperschaften. Der Gesamtbetrag der Massnahmen zulasten der *Agglomeration* und der Mitgliedsgemeinden beläuft sich somit auf CHF 135'185'000.

10. Parkplätze	500'000
11. Nichtinfrastrukturmassnahmen	200'000
12. Studien zur Siedlungsentwicklung	2'090'000
13. Natur und Landschaft	33'560'000
14. Studien zu Natur und Landschaft	200'000
<b>Gesamttotal (CHF)</b>	<b>135'185'000</b>

## b. Kosten zulasten der *Agglomeration*

Die zulasten der *Agglomeration* fallenden Kosten sind in erster Linie vom gewählten Subventionierungsmodell abhängig. Die vorgeschlagene Richtlinie sieht eine volle Subventionierung gewisser Infrastrukturmassnahmen von strategischer Bedeutung im Bereich der Mobilität vor, sowie die Beibehaltung des Standardsubventionssatzes von 50% für die anderen Massnahmen von regionalem Interesse. Unter dieser Hypothese beläuft sich der Gesamtbetrag zulasten der *Agglomeration* für die Massnahmen der Kategorie A des AP3 auf CHF 50'442'000.

Themenbereich		Kosten der Massnahmen
1. Zufahrtskontrollen		
1a. Gemeindeanteil (Aspekt Ampeln)	100%	1'300'000
1b. Gemeindeanteil (Aspekt Tiefbau)	50%	3'273'000
2. Einfallachsen	50%	11'105'000
3. Kammerung	50%	12'235'000
4. Strukturierende Achsen öV/LV	50%	8'800'000
5. Weitere öV-Massnahmen	50%	16'105'000
6. Transagglo	100%	14'520'000
7. LV-Ergänzungsmassnahmen	50%	2'550'000
8. öV-Schnittstellen	50%	7'250'000
9. Zentren und Durchgangsstrassen	50%	6'645'000
<b>Subtotal 1 (CHF)</b>		<b>83'783'000</b>

Bundesanteil (35% de CHF 151,745 Millionen)	- 53'111'000
Beteiligung (Kanton, Gemeinde, Grundeigentümer)	0
<b>Subtotal 2 (CHF)</b>	<b>30'672'000</b>

10. Parkplätze	100%	500'000
11. Nichtinfrastrukturmassnahmen	100%	200'000
12. Studien zur Siedlungsentwicklung	100%	2'090'000
13. Natur und Landschaft	50%	16'780'000
14. Studien zu Natur und Landschaft	100%	200'000
<b>Total AP3 (CHF)</b>		<b>50'442'000</b>

Unter der Hypothese, dass die im Rahmen des AP2 vorgesehenen „Transagglo“ Massnahmen ebenfalls von einer vollen Subventionierung gemäss der *neuen Richtlinie* profitieren können, müssen die Zusatzkosten für diese Investitionen auch beziffert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob es sich um bereits realisierte Elemente handelt, die eine Rückerstattung des ursprünglich von den Gemeinden getragenen Anteils mit sich bringen, oder um noch nicht umgesetzte Massnahmen, bei denen eine höhere Investition als im AP2 budgetiert wurde, ins Auge gefasst werden muss. Die Gesamtkosten des AP3 einschliesslich der zusätzlichen Ausgaben für die im AP2 vorgesehenen Massnahmen der Transagglo betragen CHF 57'022'000.

Übernahme der Transagglo AP2 inkl. Rückerstattungen	6'580'000
<b>Total AP3 mit Nachholung Transagglo AP2 (CHF)</b>	<b>57'022'000</b>

## VI. Finanzielle Kapazität der Agglomeration

Die Verschuldungsgrenze der Agglomeration wird durch die *Statuten* auf CHF 75 Millionen festgelegt. Unter Berücksichtigung der Verschuldung der Agglomeration in der Höhe von CHF 7'400'000 per 31. Dezember 2016 beträgt die restliche finanzielle Kapazität der Agglomeration derzeit CHF 67'600'000. Dieser Betrag umfasst insbesondere die bei der Realisierung des AP2 auf der Grundlage der alten Richtlinie getätigten Investitionen. Allerdings sind noch nicht alle geplanten Massnahmen realisiert. Die gesamten Investitionen für die Massnahmen des AP2 mit Priorität A belaufen sich auf CHF 17'420'000, ohne Transagglo, deren Betrag in der zuvor genannten Summe von CHF 6'580'000 inbegriffen ist.

Total Massnahmen des AP3 (inkl. Transagglo des AP2)	57'022'000
Total Massnahmen mit Priorität A des AP2	17'420'000
<b>Investitionen der Agglomeration (CHF)</b>	<b>74'442'000</b>

Die gesamten mit Priorität A zu tätigen Investitionen für die Realisierung des AP2 und des AP3 belaufen sich auf **CHF 74'442'000**. Selbst ohne alle Beteiligungen von Dritten zu berücksichtigen, bleibt diese Summe unter der Verschuldungsgrenze gemäss *Statuten*. Wird die Aufteilung der Investitionen über die Zeit hinweg sowie die progressive Amortisation der getätigten Ausgaben berücksichtigt, besteht kein Grund, auf der Grundlage des präsentierten Projekts eine Überschreitung der Verschuldungsgrenze zu befürchten.

## VII. Beteiligung der Gemeinden

Die Beteiligung der Gemeinden bei der Umsetzung des Projekts gliedert sich in zwei separate Kategorien: einerseits die eigenen Investitionen zulasten der Gemeinden, andererseits die Investitionen zulasten der *Agglomeration*. Die Summe dieser Beträge bestimmt die gesamte Beteiligung der Gemeinden an den Massnahmen des AP3 bzw. des RPA.

Die folgende Tabelle beschränkt sich auf die Betrachtung der im AP3 enthaltenen Massnahmen, ohne Massnahmen des AP2 im Zusammenhang mit der Transagallo (CHF 6'580'000). Berücksichtigt wird eine Mitfinanzierung des Bundes in der Höhe von 35% sowie die kantonale Beteiligung für die Zufahrtskontrollen, um den Gesamtbetrag der Massnahmen zu erhalten, die im Rahmen des RPA durch die Gemeinden zu finanzieren sind. Hingegen werden die anderen Beteiligungen des Kantons sowie von Dritten ausser Acht gelassen, für die wir bislang über keine präzise Informationen verfügen, die jedoch letztendlich die Rechnung zulasten der Gemeinden reduzieren werden.

Gemeinden	Kosten der Massnahmen des AP3 pro Gemeinde	Gemeindebeiträge	Beteiligung am gemeinsamen Topf der Agglomeration	Total zulasten der Gemeinden
Avry	11'264'700	5'623'350	1'151'189	6'774'539
Belfaux	1'946'700	973'350	1'970'458	2'943'808
Corminboeuf	1'731'700	865'850	1'463'911	2'329'761
Düdingen	8'105'700	4'052'850	4'755'232	8'808'082
Freiburg	74'812'700	37'406'350	23'709'901	61'116'251
Givisiez	2'749'700	1'374'850	1'930'826	3'305'676
Granges-Paccot	2'734'700	1'367'350	1'930'826	3'330'377
Marly	20'652'700	10'326'350	5'012'841	15'339'191
Matran	2'144'700	1'072'350	968'509	2'040'859
Villars-sur-Glâne	43'359'700	21'679'850	7'515'855	29'195'705
<b>Total</b>	<b>169'485'000</b>	<b>84'742'500</b>	<b>50'441'750</b>	<b>135'184'250</b>

## VIII. Antrag zuhanden des Agglomerationsrats

**Der Vorstand beantragt dem Rat, die Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans, sowie sie in der Beilage der vorliegenden Botschaft dargestellt ist, und den diesbezüglichen Beschluss anzunehmen.**

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Agglomerationsvorstands  
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident:



René Schneuwly

Der Generalsekretär:



Félicien Frossard

## RICHTLINIE ZUR SUBVENTIONIERUNG DER MASSNAHMEN DES RICHTPLANS DER AGGLOMERATION FREIBURG

### ERSTES KAPITEL

#### *Allgemeine Bestimmungen*

##### **Artikel 1 Ziel**

Die vorliegende Richtlinie regelt die Subventionierung der im *Richtplan der Agglomeration Freiburg (nachfolgend RPA)* vorgesehenen Massnahmen, welche im Rahmen der Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation entwickelt wurden.

##### **Artikel 2 Grundsätze**

<sup>1</sup> Die *Agglomeration Freiburg (nachstehend Agglomeration)* ist das verantwortliche Organ für die Umsetzung des *RPA*.

<sup>2</sup> Die *Agglomeration* subventioniert die im *RPA* eingetragenen Massnahmen, insofern sie die darin festgelegten Ziele und Umsetzungsmodalitäten einhalten.

<sup>3</sup> Die *Agglomeration* schliesst, an der Seite des Staats Freiburg, den Leistungsvertrag mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sowie die damit verbundenen Finanzierungsvereinbarungen ab.

##### **Artikel 3 Bauherren der Massnahmen**

<sup>1</sup> Die Gemeinden sind die Bauherrinnen für die Umsetzung der Massnahmen des *RPA*. Der Staat Freiburg, die leistungserbringenden Verkehrsunternehmen wie SBB, TPF oder BLS können ebenfalls Bauherrinnen dieser Massnahmen sein.

<sup>2</sup> Die Bauherrinnen der Umsetzung der Massnahmen des *RPA* stellen deren Vorfinanzierung sicher. Sie stellen gegebenenfalls auch die durch diese Massnahmen verursachten Kostenüberschreitungen sicher.

### ZWEITES KAPITEL

#### *Finanzierung*

##### **Artikel 4 Voll subventionierte Massnahmen**

<sup>1</sup> Die *Agglomeration* subventioniert die folgenden Massnahmen des *RPA* voll:

- a) den Bau der Hauptachse für den Langsamverkehr «Transagglo»,
- b) die Einrichtung von Ampeln für die Zufahrtskontrolle auf den Einfallsachsen,
- c) die Kosten für die Studien und die Inbetriebnahme einer Verkehrsregulierungszentrale,
- d) die Durchführung von Studien regionaler Tragweite im Bereich der Parkplätze,
- e) die Durchführung von Studien zur Umsetzung von Massnahmen im Bereich Siedlungsentwicklung,
- f) die Durchführung von Studien und die Organisation von Anlässen auf regionaler Ebene im Bereich Natur und Landschaft.

<sup>2</sup> Die unter Absatz 1 Buchstabe a) genannten Massnahmen, die mit Priorität A im *Agglomerationsprogramm der zweiten Generation (nachfolgend AP2)* aufgeführt waren, können ebenfalls eine volle Subventionierung durch die *Agglomeration* beanspruchen.

<sup>3</sup> Die Gemeinden, die sich auf der Grundlage des AP2 finanziell an der Realisierung der unter Absatz 1 Buchstabe a) genannten Massnahmen beteiligt haben, können eine Rückerstattung bis zur Höhe der in diesem Dokument aufgeführten Kosten der Massnahme in Anspruch nehmen. Dieser Anspruch erlischt ein Jahr nach dem Inkrafttreten dieser Richtlinie.

#### **Artikel 5 Teilsubventionierte Massnahmen**

Der Subventionssatz für die Infrastruktur- und Nichtinfrastrukturmassnahmen mit Priorität A im AP2 und im *Agglomerationsprogramm der dritten Generation (nachfolgend AP3)* beträgt 50%. Artikel 4 bleibt vorbehalten.

#### **Artikel 6 Besonderer Fall**

Der *Agglomerationsvorstand (nachfolgend Vorstand)* kann vorschlagen, dass für eine spezifische Massnahme, die dem regionalen Interesse dient, eine Subvention der *Agglomeration* gewährt wird. Die Befugnisse des *Agglomerationsrats (nachfolgend Rat)* bleiben vorbehalten.

### **DRITTES KAPITEL**

#### ***Subventionsmodalitäten***

#### **Artikel 7 Finanzielle Beteiligung der *Agglomeration* an den Kosten der Massnahmen**

<sup>1</sup> Der Subventionssatz zulasten der *Agglomeration* wird anhand der Natur der geplanten Massnahme bestimmt. Unter Vorbehalt der in Artikel 4 aufgeführten Massnahmen wird dieser Satz durch Artikel 5 der vorliegenden Richtlinie geregelt. Die Teuerung wird anhand des Schweizer Baupreisindex, Region Espace Mittelland, Kategorie Tiefbau bestimmt.

<sup>2</sup> Der Satz für die Subventionierung einer spezifischen Massnahme von regionalem Interesse im Sinne von Artikel 6 durch die *Agglomeration* wird fallweise bestimmt.

<sup>3</sup> Die Subventionierung durch die *Agglomeration* wird aufgrund der im *RPA* eingetragenen Kosten berechnet, nach Abzug der Beteiligung des Staats Freiburg und Dritter.

#### **Artikel 8 Finanzielle Beteiligung des Bundes**

Die finanzielle Beteiligung des Bundes an den Massnahmen des *RPA* wird der *Agglomeration* direkt überwiesen, nach Abzug der Anteile, die dem Staat Freiburg oder betroffenen Dritten zustehen.

#### **Artikel 9 Rolle der Agglomerationsorgane**

<sup>1</sup> Der *Vorstand* trägt jedes Jahr die für die Subventionsgewährung entsprechenden Beträge im Investitionsvoranschlag ein.

<sup>2</sup> Unter Vorbehalt der Annahme der Massnahme durch die betroffene Gemeindelegislative, unterbreitet der *Vorstand* dem *Rat* eine Botschaft, in der er ihm die Freigabe des Subventionsbetrags beantragt.

<sup>3</sup> Der *Rat* beschliesst über die Freigabe des genannten Betrags.

<sup>4</sup> Die gesetzlichen und statutarischen Bestimmungen über das Finanzreferendum bleiben vorbehalten.

## **VIERTES KAPITEL**

### ***Schlussbestimmungen***

#### **Artikel 10 Inkraftsetzung**

<sup>1</sup> Die vorliegende Richtlinie tritt nach ihrer Genehmigung durch den *Rat* in Kraft.

<sup>2</sup> Die Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg, die am 18. Oktober 2012 angenommen wurde, ist aufgehoben.

Angenommen anlässlich der Sitzung des Agglomerationsvorstands vom 15. September 2016.

Im Namen des Agglomerationsvorstands  
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident:

Der Generalsekretär:

René Schneuwly

Félicien Frossard

Angenommen anlässlich der Sitzung des Agglomerationsrats vom 13. Oktober 2016.

Im Namen des Agglomerationsrats  
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident:

Der Generalsekretär:

Dominique Rhême

Félicien Frossard