

Nr. 20

Botschaft des Agglomerationsvorstandes
an den Agglomerationsrat

**Botschaft betreffend die Subventionierung
der Massnahme 21.9 des AP2
«Realisierung eines Gleisübergangs für den
Langsamverkehr bei der Haltestelle Givisiez, mit
einem Zugang zum Perron»**

Inhaltsverzeichnis

I.	Allgemeines.....	1
II.	Massnahme 21.9: Realisierung eines Gleisübergangs für den Langsamverkehr bei der Haltestelle Givisiez, mit einem Zugang zum Perron.....	2
III.	Antrag zuhanden des Agglomerationsrates.....	7

Beilage

- Beschlussentwurf betreffend die Subventionierung der Massnahme 21.9

Glossar:

Alle Abkürzungen im Dokument sind in Schrägschrift dargestellt.

Agglomeration	Agglomeration Freiburg (Institution) als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einer Verwaltungs- und Fachstelle.
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg
LV	Langsamverkehr
PGV	bundesrechtliches Plangenehmigungsverfahren
Rat	Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg
Richtlinie	Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg, vom Agglomerationsrat am 12. Oktober 2016 genehmigt
RPA	Regionaler Richtplan der Agglomeration Freiburg
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Statuten	Statuten der Agglomeration Freiburg
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding (TPF) AG
Vorstand	Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg

**20 – 2016-2021: Botschaft betreffend die
Subventionierung der
Massnahme 21.9 des AP2
«Realisierung eines Gleisübergangs
für den Langsamverkehr bei der
Haltestelle Givisiez, mit einem
Zugang zum Perron»**

Das vorliegende Subventionsgesuch bezieht sich auf die Massnahme 21.9 des *Agglomerationsprogramms der zweiten Generation (nachfolgend AP2)*. Im Rahmen dieser Botschaft an den *Agglomerationsrat (nachfolgend Rat)*, beantragt der *Agglomerationsvorstand (nachfolgend Vorstand)* gestützt auf die *Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg vom 12. Oktober 2016 (nachfolgend Richtlinie)* der Gemeinde Givisiez eine Subvention für ein Projekt in Bezug auf eine Infrastruktur für den *Langsamverkehr (nachfolgend LV)* zu gewähren.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Mitglieder des Agglomerationsrats

I. Allgemeines

Die Subventionierung der Mobilitätsinfrastrukturmassnahmen ist in der *Richtlinie* vom 12. Oktober 2016 geregelt. Artikel 2 der *Richtlinie* bestimmt, dass die *Agglomeration Freiburg (nachfolgend Agglomeration)* namentlich jene Massnahmen subventioniert, die im *regionalen Richtplan der Agglomeration (nachfolgend RPA)* eingetragen sind. Dies ist bei der in der Folge vorgestellten Massnahme der Fall, da sie im *AP2* als Priorität A klassiert ist. Die *Richtlinie* sieht zudem in den Artikeln 6 und 7 vor, dass der Subventionssatz einer spezifischen Massnahme von regionalem Interesse fallweise bestimmt wird. Artikel 3 sieht seinerseits vor, dass die Vorfinanzierung der Massnahmen und eventuelle Kostenüberschüsse zulasten des Bauherrn gehen (grundsätzlich die Gemeinden). Zudem wird in Anwendung von Artikel 8 die Mitfinanzierung des Bundes von der Brutto-Subventionierung der *Agglomeration* in Abzug gebracht.

In Anwendung der *Richtlinie* hat der *Vorstand* ein Verfahren für die Behandlung der Subventionsgesuche für die Massnahmen festgelegt. Dieses Verfahren erlaubt den Gemeinden, vor der Realisierung der Arbeiten bei der *Agglomeration* ein Gesuch für die betreffende Massnahme einzureichen. Auf der Grundlage eines vollständigen Dossiers, das namentlich einen detaillierten Kostenvoranschlag beinhaltet, wird ein höchstmöglicher Subventionsbetrag berechnet, für dessen Gewährung der *Rat* zuständig ist. Nimmt der *Rat* das Begehren an, verfügt die Gemeinde Givisiez über eine Frist von vier Jahren, um die betreffende Massnahme gemäss Artikel 37 Absatz 3 der *Statuten der Agglomeration (nachfolgend Statuten)* umzusetzen. Nach Abschluss der Arbeiten wird der effektive Subventionsbetrag unter Berücksichtigung der Teuerung und der MwSt. auf der Grundlage der Schlussabrechnung festgelegt und der Gemeinde Givisiez überwiesen. Liegen die tatsächlichen Ausgaben unter dem Betrag, der zum Zeitpunkt der Subventionsgewährung durch den *Rat* vorgesehen war, wird der Subventionsbetrag auf der Grundlage der tatsächlichen Ausgaben und gemäss dem beschlossenen Subventionssatz nach unten korrigiert.

Der *Vorstand* betont, dass die in den Massnahmenblättern des *AP2* eingetragenen Beträge weder Teuerung noch MwSt. enthalten. So ist der vom *Rat* genehmigte Subventionsbetrag nach der

Realisierung einer Massnahme der Entwicklung des Baupreisindex¹ zwischen Oktober 2011 (Datum des berücksichtigten Referenzindex für das AP2) und dem Realisierungsdatum der Massnahme anzupassen. Zu diesem Betrag ist die MwSt. gemäss des während der Arbeiten gültigen Steuersatzes hinzuzurechnen, um den effektiven Subventionsbetrag zu erhalten.

Da es nicht möglich ist, die genaue Höhe des Referenzindex für die Teuerung vorzusehen, beantragt der *Vorstand* dem *Rat*, aufgrund der Beträge zum Wert von 'Oktober 2011' ohne Teuerung und MwSt. zu entscheiden, was den im AP2 eingetragenen Beträgen entspricht. Dieser Modus operandi entspricht, sowohl für die Berechnung (auf ein Referenzwertdatum festgelegte Beträge) als auch für die Überweisung (unter Einbezug der Teuerung und der MwSt.), dem durch den Bund praktizierten Verfahren für mitfinanzierte Massnahmen.

Der *Vorstand* hält zudem fest, dass der *Agglomeration* für bestimmte spezifische Vorhaben wie die Massnahme 21.9 ein relativ neues Finanzierungsinstrument zur Verfügung steht. Es handelt sich um die Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbände, die der Staat Freiburg auf Grundlage von Artikel 30 Absatz 3 des Verkehrsgesetzes vom 20. September 1994 gewährt. Der Grosse Rat hat den regionalen Verkehrsverbänden, zu denen die *Agglomeration* gehört, mit Dekret vom 18. November 2015 einen Kredit von 4 Millionen Franken für die Periode 2015–2018 zur Verfügung gestellt. Diese Beträge können auf der Grundlage von Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem *Vorstand* und dem Staatsrat gewährt werden. Die Beträge dieser Investitionshilfe betragen, nach Abzug der Mitfinanzierung des Bundes, höchstens 50 % der Nettoausgaben der *Agglomeration* für die beitragsberechtigten Massnahmen.

Die Gemeinde Givisiez beantragt eine Subventionierung für die Massnahme 21.9 des AP2 «Realisierung eines Gleisübergangs für den LV bei der Haltestelle Givisiez, mit einem Zugang zum Perron». Der *Vorstand* stützt sich auf die Informationen zu besagtem Gleisübergang (Passerelle) aus dem von den *Schweizerischen Bundesbahnen (nachfolgend SBB)* erstellten ergänzenden Dossier vom 9. April 2018 für die Ausschreibung im Rahmen des bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV) des Modernisierungsprojekts des Bahnhofs Givisiez.

II. Massnahme 21.9: Realisierung eines Gleisübergangs für den Langsamverkehr bei der Haltestelle Givisiez, mit einem Zugang zum Perron

Beschreibung der Massnahme und des SBB-Projekts

Die Massnahme 21.9 des AP2 soll die Qualität des Langsamverkehrsnetzes verbessern, das Faye-Quartier besser erschliessen und das Stadtgefüge von Givisiez wiederherstellen, das aktuell unter dem Bruch durch die Eisenbahnlinie leidet. Die Massnahme soll die Schaffung von neuen Verbindungen zwischen der Nord- und Südseite der Gleise ermöglichen, um namentlich die Zahl der kurzen, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegten Strecken zu erhöhen. In diesem Sinn sah die Massnahme die Gestaltung von Schienenquerungen beim zukünftigen Bahnhof Givisiez vor. Diese Querungen werden in Form von Überführungen mit städtischem Charakter geplant, mit Zugang zum Perron.

Das von den *SBB* entwickelte Projekt nimmt die Ziele der Massnahme 21.9 auf, indem es darauf abzielt, den mit einer Schienenquerung LV zwischen der Route des Tacconnets und der Route du Tir-Fédéral zu ermöglichen. Dazu ist die Gestaltung einer Passerelle für die gemeinsame Nutzung durch Fussgänger/Velos vorgesehen, die zudem als einziger Zugang zum mittleren Perron des neuen Bahnhofs Givisiez führt. Mit einer Gesamtlänge von ungefähr 310 m (190 m Gleisübergang und 120 m Rampen) und einer Mindestbreite von 6 m besteht dieser Weg aus einem geraden Aufgang auf der Nordseite, gefolgt von einer Kurve. Die Kurve beginnt über dem Mittelperron mit einer leichten Beugung, die sich verstärkt, um die Spiralförmigkeit des Aufgangs auf der Südseite anzunehmen. Die Trennung des Fussgänger- und Veloflusses wird offen herbeigeführt, mit einem Höhenunterschied von 5 cm und einer verschiedenfarbigen Verkleidung. Die Struktur der Passerelle besteht aus Hohlprofilen aus Stahl und ruht auf profilierten Pfeilern aus Stahlbeton, die auf Pfählen gründen. Die Passerelle hebt sich strukturell vom Zugang zum Perron ab, der vollständig aus Beton

¹ Für die Berechnung der Teuerung in Bezug auf die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der Agglomeration Freiburg gilt der Schweizerische Baupreisindex, Region Mittelland, Kategorie Tiefbau.

besteht. In diesen ist ein Lift für 15 Personen integriert und er dient als Stütze für die Treppen, die zu den Zügen führen.

In Zusammenhang mit der künftigen Entwicklung des Taconnets-Quartiers auf der Parzelle im Süden der Gleise wurde den architektonischen und funktionellen Aspekten dieser Verbindung besondere Aufmerksamkeit geschenkt, um die Passerelle optimal in die zukünftige Besiedlung des Sektors zu integrieren. So wurde das ursprüngliche Passerellenprojekt, das 2015 gleichzeitig mit der restlichen Modernisierung des Bahnhofs Givisiez entwickelt wurde, aufgrund der Ergebnisse eines Studienauftrags für die Ermittlung der Form der zukünftigen Besiedlung des Standorts Taconnets angepasst. Mit der neuen Passerelle, wie sie heute geplant ist, können die Intermodalität und das Umsteigen zwischen Bus und Bahn verbessert werden, da sie letztendlich inmitten des Taconnets-Quartiers enden wird, neben einer geplanten multimodalen öffentlichen Verkehrsschnittstelle. Dieser Südaufgang ist deshalb nun als definitive Lösung geplant und entspricht den Anforderungen und Normen für diese Art Installation. Einzig die Verbindung zwischen der Route des Taconnets und der Mündung der spiralförmigen Rampe werden provisorisch angebracht, in Erwartung der Entwicklung des Taconnets-Quartiers. Dieser Belagsweg umrundet das bestehende Gebäude der *Freiburgischen Verkehrsbetriebe (nachfolgend TPF)*, das teilweise abgerissen werden muss, um Platz für die spiralförmige Rampe zu schaffen.

Die Gemeinde Givisiez ist die Projektträgerin dieser Passerelle (Finanzierung), gegenüber den SBB, die ihrerseits formell Bauherrin sind (Realisierung). Die Gemeindeversammlung von Givisiez hat an ihrer Sitzung vom 22. Mai 2017 einen Kredit von 4,5 Millionen Franken für die Finanzierung der Passerelle zugesagt. Die Modernisierungsarbeiten des Bahnhofs Givisiez haben im Oktober 2017 begonnen und dauern ungefähr zwei Jahre und drei Monate. Es ist vorgesehen, dass die Arbeiten an der eigentlichen Passerelle im Januar 2019 beginnen. Die Inbetriebnahme dieser gemischten Verbindung (Fussgänger/Velos) ist zur gleichen Zeit vorgesehen wie die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs von Givisiez, nämlich im Dezember 2019. Der allgemeine Stand des Projekts und einige Querschnitte werden nachfolgend dargestellt.



Abbildung 1: Visualisierung Aufgang Süd mit Integration in das Taconnets-Quartier, Richter Dahl Rocha & associés architectes, 2017

Behandlung des Subventionsgesuches

Der *Vorstand* ist grundsätzlich der Auffassung, dass das Vorhaben der Realisierung einer LV-Passerelle mit Zugang zum Perron des Bahnhofs Givisiez dem *RPA* entspricht. Denn dieses Vorhaben entspricht in dem Sinne den im strategischen Bericht vom 16. Dezember 2016 festgelegten Hauptzielsetzungen Z3.1 und Z3.3, als es eine vermehrte LV-Nutzung fördert. Es entspricht zudem der Strategie M2 «Langsamverkehr» sowie den Konzepten K2.1 «Ausbau des Eisenbahnnetzes als Grundgerüst des regionalen Verkehrs» und K2.3 «Ein strukturiertes Langsamverkehrsnetz». Zudem ist der *Vorstand* der Ansicht, dass das von den *SBB* vorgestellte Projekt, für das die Gemeinde Givisiez eine Subventionierung beantragt, den Anforderungen der Zielsetzungen der Massnahme 21.9 des *AP2* entspricht und erlaubt folglich dessen Umsetzung.

Der *Vorstand* hält indessen fest, dass nur eine Passerelle geplant ist, obwohl die Massnahme 21.9 die Realisierung von zwei Überquerungen erwähnt. Denn bei der Ausarbeitung des *AP2* im Jahr 2011 sah die Vorstudie den Bau von zwei Passerellen mit Zugang zum Perron vor, von denen eine in einer späteren Etappe realisiert werden sollte, möglicherweise sehr viel später, abhängig von der Entwicklung des Quartiers und der Umstrukturierung der Besiedlung auf beiden Seiten der Gleise. Der Bau dieser zweiten Passerelle war folglich nicht in unmittelbarer Zukunft geplant, umso mehr als sie bei der aktuellen Konfiguration der umgebenden Bauten nicht ausführbar ist, wie die Ergebnisse der Detailstudie bestätigt haben. Aus diesem Grund ist der *Vorstand* der Ansicht, dass die Realisierung von nur einer Passerelle, obwohl die Massnahme zwei vorsah, keine erhebliche Abweichung darstellt, was die Konformität dieses Vorhabens mit der regionalen Richtplanung betrifft.

Zudem ist diese Massnahme aufgrund der beiden untrennbaren Funktionen, welche die Passerelle erfüllt, ein sehr spezifischer Fall: Überquerung der Gleise (LV) und Zugang zum Perron (Bahn). Diese Eigentümlichkeit in Verbindung mit der Änderung der allgemeinen Finanzierungsregeln des Eisenbahnsektors, die seit dem Einreichen des *AP2* und mit der Eintragung dieses Gegenstands als vom Bundesamt für Strassen (als LV-Massnahme) und nicht vom Bundesamt für Verkehr (als Bahnmassnahme) mitfinanzierte Massnahme, führt zu einer erhöhten Komplexität und weitreichenden Auswirkungen auf die Finanzierungsart und auf die finanzielle Aufteilung zwischen den betroffenen Organen. Diese Situation äussert sich insbesondere durch die Tatsache, dass es ausdrücklich ausgeschlossen ist, für ein und dasselbe Geschäft, das diese LV-Passerelle und Zugang zum Bahnperron ist, eine doppelte Finanzierung aus zwei von Bundesfonds gespeisten Quellen zu erhalten – in diesem Fall der Infrastrukturfonds (LV) einerseits und die *SBB* (Bahn) andererseits. Schlussendlich verfügen weder die *SBB* noch der Staat Freiburg über Rechtsgrundlagen, die ihnen erlauben, sich direkt und in hohem Masse an der Finanzierung der Passerelle als Zahlende zu beteiligen.

Der *Vorstand* hat in Übereinstimmung mit dem Staat Freiburg, der Gemeinde Givisiez und der *SBB* entschieden, die Finanzierung dieser Passerelle als einmaligen Spezialfall zu behandeln, indem er eine finanzielle Aufteilung vorschlägt, bei der die Gemeinde Givisiez keinen zu hohen Anteil der Kosten trägt, die spezifisch dem Bahnbereich zufallen, der per Definition ein regionales Anliegen ist. Tatsächlich wird die zukünftige Haltestelle Givisiez letztendlich für einen grossen Teil des nordöstlichen Sektors der *Agglomeration* ein Mobilitätshub sein. Deshalb wird die Massnahme 21.9 als spezifische Massnahme angesehen, die von regionalem Interesse in Sinne von Artikel 6 der *Richtlinie* ist.

Der zulasten der Gemeinde Givisiez gehende Betrag für dieses Vorhaben beläuft sich auf CHF 4'500'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.). Gemäss Artikel 7 Absatz 2 der *Richtlinie* wird der Subventionssatz für spezifische Massnahmen von regionalem Interesse fallweise bestimmt. In Übereinstimmung mit den anderen von der Finanzierung dieses Geschäfts betroffenen Organen schlägt der *Vorstand* somit einen globalen Subventionssatz von 80 % zulasten der *Agglomeration* vor, was einem Betrag von CHF 3'600'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) entspricht. In Anwendung von Artikel 8 wird die für diese Massnahme vorgesehene Mitfinanzierung des Bundes zum Satz von 40 % gemäss Leistungsvertrag des *AP2*, sprich CHF 1'800'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) vollständig der *Agglomeration* überwiesen. Schliesslich beteiligt sich auch der Staat Freiburg indirekt mittels der Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbände an der Finanzierung der Passerelle. Gemäss den Vergabebestimmungen dieser Hilfe beträgt sie die Hälfte (50 %) des Anteils der *Agglomeration* (80 %) nach Abzug der Mitfinanzierung des Bundes (40 %), sprich ein Betrag von CHF 900'000 ($[80\% - 40\%] \times 50\% = 20\%$). Der Nettobetrag zulasten der *Agglomeration* nach Abzug der Mitfinanzierung des Bundes und der kantonalen Hilfe beläuft sich folglich auf CHF 900'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne

Teuerung und MwSt.), d. h. auf den gleichen Betrag wie die Nettoanteile der Gemeinde Givisiez und des Staates Freiburg (Investitionshilfe).

Gemäss den verschiedenen Parametern ergibt sich folgende Aufteilung. Informationshalber sei vermerkt, dass diese Beträge zum Wert 'Oktober 2017' berechnet, Teuerung und MwSt. inbegriffen, heute einer Summe von CHF 1'839'000 für die Mitfinanzierung des Bundes und von CHF 990'000 für den Nettoanteil der *Agglomeration* und von CHF 3'962'000 für die globale Subvention entsprechen.

Beteiligte	Verteilung	Betrag in CHF (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.)		
Gemeinde	20 %	900'000		
Agglomeration	80 %	3'600'000		
		-	Subvention des Bundes (40 %)	1'800'000
		-	Kantonale Hilfe ((80 % - 40 %) x 50 % = 20 %)	900'000
		=	Saldo Agglomeration (20 %)	900'000
Total	100 %	4'500'000		

Abbildung 6: vorgeschlagene finanzielle Aufteilung

Finanzielle Auswirkungen

Der *Vorstand* will diese Investition von CHF 900'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) über ein Bankdarlehen finanzieren. Dieses ist gemäss dem gesetzlichen Satz von 4 % abzuschreiben, was einem jährlichen Betrag von CHF 36'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) entspricht. Die Einschätzung der zu erwartenden Zinsen gründet auf der Annahme eines Darlehens für eine Dauer von 10 Jahren mit einem Zinssatz von 2 %. Angesichts einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Bedingungen des Finanzmarktes über diesen Zeithorizont hinaus wird von einem Zinssatz von 4 % für die Folgejahre gerechnet. Auf dieser Grundlage wird die gesamte Zinslast auf CHF 343'732.50 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) geschätzt, was durchschnittlichen jährlichen Zinsen von CHF 9'820.95 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) entspricht. Unter Vorbehalt der Annahme dieses Geschäfts durch den *Rat* wird diese Investition im Budget des Jahres, in dem die Subvention der Gemeinde Givisiez überwiesen wird, ausgewiesen, das heisst, sobald die Arbeiten beendet sind und die Schlussabrechnung erhalten wird.

III. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates

In Anbetracht des Vorgehenden beantragt der *Vorstand* dem *Rat*, den Beschlussentwurf in der Beilage dieser Botschaft anzunehmen.

Mit freundlichen Grüssen

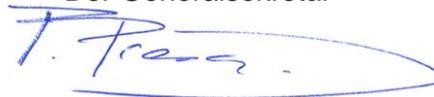
Im Namen des Agglomerationsvorstandes
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident



René Schneuwly

Der Generalsekretär



Félicien Frossard

DER AGGLOMERATIONS RAT DER AGGLOMERATION FREIBURG

gestützt auf:

- das Gesetz vom 19. September 1995 über die Agglomerationen (AggG; SGF 140.2),
- das Gesetz vom 25. September 1980 über die Gemeinden (GG) und sein Ausführungsreglement vom 28. Dezember 1981 (SGF 140.1 und 140.11),
- die Statuten der Agglomeration Freiburg vom 1. Juni 2008,
- die Richtlinie über die Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration vom 12. Oktober 2016,
- den regionalen Richtplan der Agglomeration Freiburg vom 13. Oktober 2016,

in Erwägung:

- der Botschaft Nr. 6 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Botschaft Nr. 13 des Agglomerationsvorstandes vom 12. Oktober 2017,
- der Botschaft Nr. 20 des Agglomerationsvorstandes vom 19. April 2018,
- der Stellungnahme der Finanzkommission,
- der Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

Erster Artikel

¹ Der Agglomerationsvorstand ist ermächtigt, der Gemeinde Givisiez eine Subvention in Höhe von CHF 3'600'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) für die Massnahme «Realisierung eines Gleisübergangs für den Langsamverkehr bei der Haltestelle Givisiez, mit einem Zugang zum Perron» auszusahlen.

² Dieser Betrag beinhaltet die Mitfinanzierung des Bundes von CHF 1'800'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.), die kantonale Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbunde von CHF 900'000 sowie die Nettosubvention der Agglomeration von CHF 900'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.).

Art. 2

¹ Der Agglomerationsvorstand ist ermächtigt, die Nettoinvestition der Agglomeration von CHF 900'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt.) über ein Bankdarlehen zu finanzieren.

² Diese Investition wird gemäss den geltenden gesetzlichen Vorschriften beschrieben.

Art. 3

Der effektive Subventionsbetrag wird die zum Zeitpunkt der Abschlussrechnung gültige Teuerung und MwSt. berücksichtigen.

Freiburg, 17. Mai 2018

Im Namen des Agglomerationsrates
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident

Der Generalsekretär

Michel Moret

Félicien Frossard