

Botschaft des Agglomerationsvorstandes
zuhanden des Agglomerationsrates

**Botschaft betreffend die Subventionierung der
Massnahme 11.14 « Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3,
zwischen Jura (aktuelle Endstation) und dem Haltepunkt
Givisiez » des AP2**

Inhaltsübersicht

I. Allgemeines.....	1
II. Massnahme 11.14: Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3, zwischen Jura (aktuelle Endstation) und der Bahnhaltestelle Givisiez.....	2
III. Subventionierung.....	3
IV. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates	5

Beilage

- Beschlussentwurf

Glossar:

Alle Abkürzungen in diesem Dokument sind in Schrägschrift dargestellt.

Abkürzung	Definition
Agglomeration	Agglomeration Freiburg (Institution) als politisches Organ (Legislative und Exekutive) mit einer Verwaltungs- und einer Fachstelle
AP2	Agglomerationsprogramm der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg
AP4	Agglomerationsprogramm der vierten Generation der Agglomeration Freiburg
Freiburger Agglomeration	Freiburger Agglomeration (Gebiet)
Mitgliedgemeinden	Mitgliedgemeinden der Agglomeration Freiburg
Rat	Agglomerationsrat der Agglomeration Freiburg
Richtlinie	Richtlinie zur Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg
RPA	Regionaler Richtplan der Agglomeration Freiburg vom Agglomerationsrat am 13. Oktober 2016 angenommen und vom Staatsrat am 5. Dezember 2016 genehmigt
Statuten	Statuten der Agglomeration Freiburg
TPF	Freiburgische Verkehrsbetriebe Holding AG
Vorstand	Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg

40 – 2016-2021: Botschaft betreffend die Subventionierung der Massnahme 11.14 des AP2 « Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3, zwischen Jura (aktuelle Endstation) und dem Haltepunkt Givisiez »

Das vorliegende Subventionsgesuch betrifft die Massnahme 11.14 des *Agglomerationsprogramms der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *AP2*). Im Rahmen der vorliegenden Botschaft zuhanden des *Agglomerationsrates der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Rat*), schlägt der *Agglomerationsvorstand der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Vorstand*) vor, den *Freiburgischen Verkehrsbetrieben* (nachstehend *TPF*) auf der Grundlage der *Richtlinie über die Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Richtlinie*) eine Subvention für ein Projekt im Zusammenhang mit einer Mobilitätsinfrastruktur zu gewähren.

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

I. Allgemeines

Die Subventionierung der in der regionalen Richtplanung eingetragenen Massnahmen wird durch die *Richtlinie* geregelt, die am 12. Oktober 2016 vom *Rat* genehmigt wurde. Artikel 5 der *Richtlinie* legt fest, dass die Massnahmen, die die *Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Agglomeration*) zu 50 % subventioniert, insbesondere jene betrifft, die in der Priorität A des *AP2* eingetragen sind, was für die nachfolgend dargestellten Massnahmen zutrifft. In Artikel 7 sieht die *Richtlinie* weiter vor, dass die Höhe der Subvention auf der Grundlage des Betrags berechnet wird, der im *AP2* für die betreffende Massnahme eingetragen wurde, nach Abzug der eventuellen Beteiligungen des Staates Freiburg und Dritter. Artikel 3 der *Richtlinie* gibt indes vor, dass die Vorfinanzierung der Massnahmen und etwaige Kostenüberschreitungen zulasten der Bauherren gehen, die sich im Prinzip aus den *Mitgliedgemeinden der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Mitgliedgemeinden*) zusammensetzen. Zudem, in Anwendung von Artikel 8 der *Richtlinie*, werden die Beiträge des Bundes von der 50 prozentigen Bruttosubvention der *Agglomeration* abgezogen.

Der *Vorstand* hat auf der Grundlage der *Richtlinie* ein Verfahren für die Bearbeitung der Subventionsgesuche definiert, das den *Mitgliedgemeinden* gestattet, vor der Realisierung der Arbeiten bei der *Agglomeration* ein Gesuch für die betreffende Massnahme einzureichen. Daraufhin wird der maximale Subventionsbeitrag berechnet, der 50 % des im Massnahmenblatt eingetragenen Betrags entspricht. Die Berechnung und die Einzelheiten werden den *Mitgliedgemeinden* in Form einer Vorprüfungsstellungnahme überwiesen, mit der sich der *Vorstand* verpflichtet, dem *Rat* die Freigabe des maximalen Subventionsbetrags zu beantragen. Wird der Antrag vom *Rat* gutgeheissen, verfügt die betroffene *Mitgliedgemeinde* gemäss Artikel 37 Absatz 3 der *Statuten der Agglomeration Freiburg* (nachstehend *Statuten*) über eine Frist von vier Jahren, um die fragliche Massnahme zu realisieren.

Nach Abschluss der Arbeiten wird der effektive Subventionsbetrag, unter Berücksichtigung der Teuerung und der MwSt, auf der Grundlage der Projektabschlussrechnung festgelegt und an die *Mitgliedgemeinde* ausbezahlt. Im Falle effektiver Ausgaben, die unter dem vom *Rat* beschlossenen Betrag zu stehen kommen, wird der Subventionsbetrag neu berechnet, um 50 % der effektiven Nettoausgaben der *Mitgliedgemeinde* zu erreichen.

Der *Vorstand* unterstreicht dabei, dass die in den Massnahmenblättern des *AP2* eingetragenen Beträge weder die Teuerung noch die MwSt berücksichtigen. Demzufolge muss der vom *Rat* beschlossene

Subventionsbetrag den Veränderungen der Baupreise¹ zwischen dem Datum des für das AP2 berücksichtigten Referenzindex von Oktober 2011 und dem Datum der Realisierung der Massnahme angepasst werden. Zu diesem Betrag muss die MwSt zu dem zur Zeit der Arbeit gültigen Satzes hinzugerechnet werden, um den effektiven Subventionsbetrag festzulegen.

Da die genaue Höhe des Referenzindex für die Berechnung der Teuerung im Moment der Subventionsgewährung nicht bekannt ist, schlägt der *Vorstand* vor, dass der *Rat* über die Referenzbeträge von Oktober 2011 ohne Teuerung und MwSt entscheidet, die den im AP2 festgelegten Beträge entsprechen. Dieses Verfahren entspricht sowohl für die Berechnung (Reduktion der Beträge auf ein Bezugsdatum) als auch für die Auszahlung (Addition von Teuerung und MwSt) der Praxis des Bundes für Massnahmen, die vom Bund mitfinanziert werden.

Die *TPF* beantragen eine Subvention für die Massnahme 11.14 « Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3, zwischen Jura (aktuelle Endstation) und dem Haltepunkt Givisiez » des AP2. Transportunternehmen gelten gemäss Artikel 3 Absatz 1 der *Richtlinie* ebenso wie die *Mitgliedsgemeinden* oder der Staat Freiburg als Bauherren für die subventionierten Massnahmen. Der Vorstand stützt sich deshalb auf die Informationen, die von den *TPF* als Begründung für dieses Subventionsgesuch vorgelegt werden.

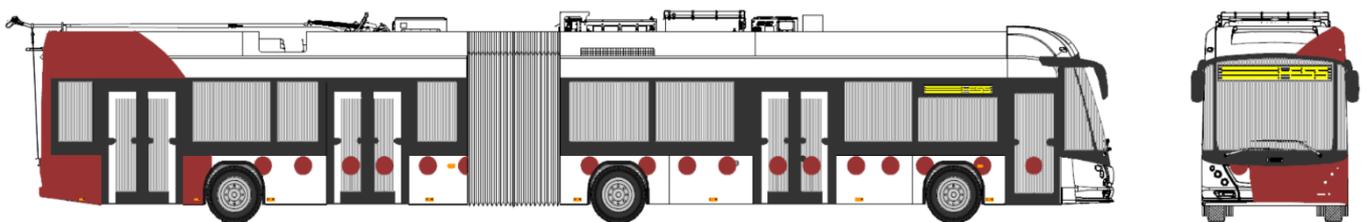
II. Massnahme 11.14: « Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3, zwischen Jura (aktuelle Endstation) und dem Haltepunkt Givisiez »

Beschreibung der Massnahme

Neben seiner Rolle als Zentralität, soll der neue Bahnhof Givisiez zur wichtigsten multimodalen Plattform im Norden der *Freiburger Agglomeration* werden. In diesem Sinne zielt die Massnahme 11.14 des AP2 darauf ab, die Elektrifizierung der Linien des öffentlichen Verkehrsnetzes bis auf den neuen Busbahnhof auszudehnen, der den Sektor bedienen wird. Die multimodale Plattform Givisiez, die an das Fahrleitungsnetz der *Freiburger Agglomeration* angeschlossen wird, ermöglicht durch den Ausbau der Elektrifizierung eine Verbindung zwischen dem im Bahnhof Givisiez anhaltenden Zugverkehr und den Hauptlinien des öffentlichen Busnetzes.

Technische Evolution und Anpassung der Massnahme

Die technologischen Neuerungen, die zwischen der Redaktion des Massnahmenblatts und der Erweiterung der Linie 3 erschienen sind, ermöglichen den *TPF* Projekte aufzugreifen, die die Ziele der Massnahme mit einer flexibleren und leichter umsetzbaren Lösung erlauben. Anstelle des Aubaus der bestehenden Fahroberleitungen schlagen die *TPF* vor, die neuen Elektro-Trolleybusse mit einer Offline-Autonomie auszustatten. Zu diesem Zweck werden die neuen 100 % elektrisch betriebenen Trolleybusse zusätzliche Batterien mitführen, damit sie auch den Abschnitt Jura-Bahnhaltestelle Givisiez ohne Fahroberleitung befahren können.



Es handelt sich hier um einen Paradigmawechsel in Bezug auf die Nutzung des bestehenden Stromleitungsnetzes. Denn, neben der allgemeinen Stromversorgung für den Betrieb der Busse, muss aus der Fahroberleitung auch Strom für das Aufladen der zusätzlichen Batterien der Trolleybusse eingespeist werden. Die neue Funktion dieses Systems erfordert jedoch eine Erhöhung der Gesamtenergie, die dem Stromfahrleitungsnetz zugeführt wird (Errichten einer elektrischen Unterstation im Bahnhof Freiburg), damit der zusätzliche Stromverbrauch kompensiert werden kann (inklusive einer Modernisierung der Unterstationen Vignettaz und Tilleul). Weiter muss die Depothalle des *TPF* Betriebs- und Wartungszentrums in Givisiez mit Ladegeräten ausgerüstet werden, die den neuen Trolleybussen entsprechen, damit die Fahrzeuge über Nacht auf- oder nachgeladen werden können. Die Anschaffung der neuen Trolleybusse ist Gegenstand einer separaten Finanzierung und daher aus der im Massnahmenblatt 11.14 des AP2 vorgeschlagenen Projektfinanzierung ausgeschlossen. Denn die mit

¹ Der relevante Index für die Berechnung der Teuerung bezüglich der Massnahmen der Agglomerationsprogramme ist der Schweizer Baupreisindex, Region Mittelland, Kategorie Tiefbau.

der Anschaffung des Rollmaterials verbundenen Abschreibungen sind in der Gesamtschädigung für den globalen Netzbetrieb enthalten, für den die *Agglomeration* alljährlich aufkommt.

Da es sich gegenüber der ursprünglich im AP2 vorgesehenen Massnahme um eine wesentliche Änderung des Projektvorhabens handelt, hat die Agglomeration beim Bund formell die Genehmigung für eine entsprechende Änderung der Massnahme beantragt. Diese Änderung wurde im Januar 2020 angenommen. Sie steht auch voll im Einklang mit dem neuen administrativen Rahmen des *Agglomerationsprogramms der vierten Generation der Agglomeration Freiburg* (nachstehend AP4), in dem der Bund erstmals ausdrücklich festlegt, dass Ersatzeinrichtungen für die Fahroberleitungen mitfinanziert werden können.

III. Subventionierung

Die Massnahme 11.14 des AP2 (Code ARE 2196.2.015) figuriert im Massnahmenkatalog unter den « Massnahmen der Priorität A » und erhält somit einen Mitfinanzierungsbeitrag des Bundes in der Höhe von 40 %.

Konformität

Grundsätzlich ist der *Vorstand* der Ansicht, dass das Projektvorhaben für den Ausbau der Reichweite der zuvor skizzierten Trolleybusse, das die Endstation « Jura » mit der Bahnhaltestelle Givisiez verbinden soll, mit den Zielen der Massnahme 11.14 des AP2 übereinstimmt und den ursprünglichen Projektentwurf in vorteilhafter Weise ersetzt. Darüber hinaus teilt der *Vorstand* die Meinung, dass dieses Projekt auch mit der M1-Strategie « Öffentlicher Verkehr (öV) » und dem K2.2-Konzept « Verstärktes engmaschiges Busnetz » im Einklang steht. Darüber hinaus erfüllt es auch die Ziele Z3.1, Z3.2 und Z3.3 des Strategischen Bericht vom 16. Dezember 2016, da das Projekt die regionale Erschliessung verbessert und gleichzeitig die mit dem Reiseverkehr und den Verkehrsmitteln verbundenen Umweltbelastungen einschränkt. Das gesamte Projektvorhaben steht somit weitgehend im Einklang mit dem *Regionalen Richtplan der Agglomeration Freiburg* (nachstehend RRA).

Kosten und Subventionierung

Der in der Massnahme 11.14 für eine Subvention in Frage kommende definierte Höchstbetrag, beträgt CHF 2'400'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt). Bei Anwendung eines Subventionssatzes von 50 %, wie in Artikel 5 der *Richtlinie* vorgesehen wird, beträgt der Gesamtbetrag des maximalen Subventionsbetrags CHF 1'200'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt). Der Höchstbeitrag des Bundes ist in der Leistungsvereinbarung im Zusammenhang mit dem AP2 festgelegt und beträgt CHF 790'000 (Wert 'Oktober 2005', ohne Teuerung und MwSt). Gemäss Artikel 8 der *Richtlinie* geht die gesamte Mitfinanzierung des Bundes an die *Agglomeration*.

Abbildung 1: Tabelle der finanziellen Verteilung aufgrund des im Massnahmenblatt eingetragenen Höchstbetrags

Beitragszahler	Verteilung	Wert in CHF (Wert 'Oktober 2005', ohne Teuerung und MwSt)	Montant en CHF (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt)
Anteil Transportunternehmen	50 %		1'200'000
Mitfinanzierung des Bundes	40 %	790'000	880'000
Anteil der Agglomeration	10 %		320'000
Total	100 %		2'400'000

Unter Berücksichtigung der gemachten Angaben, unterbreitet der *Vorstand* dem *Rat* den Vorschlag, einen maximalen Subventionsbetrag von 50 % für die Massnahme freizugeben, d.h. einen Gesamtbetrag von CHF 1'200'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt) zu sprechen.

Die genaue Höhe des Subventionsbetrags wird auf der Grundlage der Endabrechnung berechnet. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt und auf der Grundlage der im Subventionsgesuch enthaltenen Offerteneingaben, kann der Nettoanteil zulasten der *Agglomeration* auf insgesamt CHF 340'770 geschätzt werden (Wert 'Oktober 2019', Teuerung und MwSt inbegriffen).

Abbildung 2: Tabelle der finanziellen Verteilung aufgrund der aktuellen Kosten

Objekt	Verfahren	Beträge (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt)	Beträge (Wert 'Oktober 2019', inkl Teuerung und MwSt)
Errichten einer Unterstation im Bahnhof Freiburg	Plangenehmigungsverfahren (PGV)	821'900	915'450
Modernisierung der Unterstation des Tilleuls	PGV	808'000	900'000
Modernisierung der Unterstation der Vignettaz	Keine	222'400	247'710
Anschaffung Ladegeräte	Kontrolle NIV (Verordnung über elektrische Niederspannungsinstallationen-NIV)	502'300	559'500
Total der Kosten	100 %	2'354'600	2'622'660
Anteil Verkehrsunternehmen	50 %	1'177'300	1'311'330
Mitfinanzierung des Bundes (ausschliesslich nach Offerte)	40 %	863'350	970'560
Anteil der <i>Agglomeration</i>	10 %	313'950	340'770

Eine Subvention im Rahmen der Beteiligung des Staates Freiburg zugunsten der regionalen Verkehrsverbänden, die der Hälfte des von der *Agglomeration* zu tragenden Nettoanteils entspricht, wird ebenfalls im Rahmen der Unterstützungsvereinbarung zugunsten der regionalen Verkehrsverbände für das Jahr 2020 beantragt. Falls sie angenommen werden sollte, dann würde sich der effektive Anteil der *Agglomeration* halbieren.

Durch die Notwendigkeit einer raschen Netzerweiterung, der Errichtung einer Unterstation im Bahnhof Freiburg und das erforderliche Verfahren für die Arbeiten in Bezug auf die Modernisierung der Unterstation des Tilleuls, wird die Massnahme in zwei Etappen realisiert. Diese Vorgehensweise hat aber keine finanziellen Auswirkungen.

Finanzielle Auswirkungen

Der *Vorstand* beabsichtigt, diese Investition von CHF 340'770 (Wert 'Oktober 2019', inkl. aller Steuern) mittels eines Bankkredits zu finanzieren. Dieses Darlehen muss zum gesetzlichen Zinssatz von 15 % abgeschlossen werden, was einem Betrag von CHF 51'116 pro Jahr entspricht. Es wird davon ausgegangen, dass das Darlehen 2021 vollständig in Anspruch genommen wird, wobei die Abschreibung 2022 beginnt. Es ist jedoch zu beachten, dass die Abschreibung beginnen kann, sobald der gesamte Kredit aufgebraucht ist. Die Schätzung der zu erwartenden Zinsen basiert auf der Annahme eines Darlehens, das zu einem Zinssatz von 2 % für die gesamte Laufzeit des Darlehens abgeschlossen wurde. Auf dieser Grundlage wird der Gesamtzinsaufwand auf CHF 30'813 geschätzt, was einem durchschnittlichen Jahreszinssatz von CHF 3'852 entspricht. Vorbehaltlich der Annahme des vorliegenden Objekts durch den *Rat* wird diese Investition zu Lasten der Rubrik 650.522.132 des Investitionsbudgets 2021 gehen.

IV. Antrag zuhanden des Agglomerationsrates

Der *Vorstand* beantragt dem *Rat*, die gesamte für die Massnahme 11.14 vorgesehene Subventionierung zu genehmigen.

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; SGF 140.1) und sein Ausführungsreglement vom 28. Dezember 1981 (ARGG; SGF 140.11),
- die Statuten der Agglomeration Freiburg, angenommen durch den Agglomerationsrat am 13. September 2018 und genehmigt durch den Staatsrat am 24. Juni 2019,
- das Agglomerationsprogramm der zweiten Generation der Agglomeration Freiburg (AP2),
- den regionalen Richtplan der Agglomeration Freiburg (RRA), angenommen durch den Agglomerationsrat am 13. Oktober 2016 und genehmigt durch den Staatsrat am 5. Dezember 2016,
- die Richtlinie über die Subventionierung der Massnahmen des Richtplans der Agglomeration Freiburg (RPA), genehmigt durch den Agglomerationsrat am 12. Oktober 2016,

in Erwägung:

- der Botschaft Nr. 6 des Agglomerationsvorstandes vom 15. September 2016,
- der Botschaft Nr. 40 des Agglomerationsvorstandes vom 27. August 2020
- der Stellungnahme der Finanzkommission,
- der Stellungnahme der Kommission für Raumplanung, Mobilität und Umwelt,

beschliesst:

Erster Artikel

¹ Der Agglomerationsvorstand ist ermächtigt, den Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF) für die Massnahme des AP2 « Ausbau der Elektrifizierung der Linie 3, zwischen Jura (aktuelle Endstation) und der Haltepunkt Givisiez » eine Subvention von höchstens CHF 1'200'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt) zu gewähren. Die effektive Höhe des Subventionsbetrags wird auf der Grundlage der Endabrechnung berechnet.

² Dieser Betrag setzt sich aus einem Mitfinanzierungsanteil des Bundes von CHF 880'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt) sowie einer Nettosubvention von CHF 320'000 (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt) der Agglomeration Freiburg zusammen.

Art. 2

¹ Der Agglomerationsvorstand ist ermächtigt, eine Subvention der Agglomeration Freiburg zu einem Höchstbetrag von CHF 320'000 netto (Wert 'Oktober 2011', ohne Teuerung und MwSt) über ein Bankdarlehen zu finanzieren.

² Diese Investition wird unter der Rubrik 650.522.132 des Voranschlags 2021 verbucht und gemäss den geltenden gesetzlichen Vorschriften abgeschrieben.

Art. 3

Der effektiv ausbezahlte Subventionsbetrag berücksichtigt die Teuerung und die zum Zeitpunkt der Endabrechnung gültige Mehrwertsteuer.

Freiburg, den 8. Oktober 2020

Im Namen des Agglomerationsrates
der Agglomeration Freiburg

Der Präsident

Der Generalsekretär

Urs Hauswirth

Félicien Frossard