



Botschaft 2023-DIME-97

00. Monat 0000

—
Gewährung einer Investitionshilfe für die Jahre 2024 bis 2027 zugunsten der Trägerschaften, die für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme zuständig sind

Wir legen Ihnen hiermit die Botschaft vor zum Dekretsentwurf über einen Rahmenkredit mit einem Plafond von 29 Millionen Franken für eine Investitionshilfe für die Jahre 2024 bis 2027 zugunsten der Trägerschaften, die für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme zuständig sind. Dieser Kredit wird es den Agglomerationen ermöglichen, einen Teil der Investitionen für die nachhaltige Mobilität zu finanzieren.

Inhaltsverzeichnis

—

1	Einleitung	2
2	Rechtliche Grundlagen	4
3	Bilanz der Investitionshilfe für die Jahre 2015–2018	4
4	Neue Finanzhilfe für die Jahre 2024–2027	5
4.1	Betrag und Modalitäten	5
4.2	Massnahmen, die für eine Subventionierung in Frage kommen	6
5	Finanzielle und personelle Folgen	7
6	Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden	7
7	Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung	7
8	Verfassungsmässigkeit, Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und Eurokompatibilität	8
9	Weitere Aspekte	8
10	Schlussfolgerung	8

1 Einleitung

Im Kanton Freiburg gibt es derzeit zwei Agglomerationen: die Agglomeration Freiburg (bestehend aus den Gemeinden Avry, Belfaux, Corminboeuf, Düdingen, Freiburg, Givisiez, Granges-Paccot, Marly, Matran und Villars-sur-Glâne) und Mobul (bestehend aus den Gemeinden Bulle, Le Pâquier, Morlon, Riaz und Vuadens). Die Strukturen der beiden Agglomerationen werden auf der Grundlage des Gesetzes über die Agglomerationen (AggG) mit grösseren kantonalen Perimetern gemäss Staatsratsratsbeschluss revidiert. Mobul hat sich anfangs 2024 mit Marsens, Echarlens, Broc und Gruyères auf neun Gemeinden erweitert. Für die Agglomeration Freiburg sind die Diskussionen über die neue Struktur im Gange, wobei die Ausarbeitung des Agglomerationsprogramms der fünften Generation in Ergänzung zu den Mitgliedsgemeinden bereits von mindestens 15 weiteren Gemeinden getragen wird.

Zudem haben vier Gemeinden des Sensebezirks mit der Agglomeration Bern vereinbart, im Hinblick auf die Teilnahme am Agglomerationsprogramm der fünften Generation zusammenzuarbeiten. Dasselbe gilt für fünf Gemeinden des Vivisbachbezirks und die Agglomeration Rivelac. Die Umsetzung dieser Massnahmen, die für 2028–2032 vorgesehen ist, wirkt sich nicht direkt auf diese Botschaft aus, zeigt aber, dass es in Zukunft einen erhöhten Unterstützungsbedarf geben wird.

Die beiden Agglomerationen Freiburg und Mobul erleben seit mehreren Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum, das mit einem erheblichen Anstieg der Mobilität einhergeht. Um dem zu begegnen und eine nachhaltige Mobilität zu fördern, verfügen sie über ein lokales öffentliches Verkehrsnetz, das kontinuierlich optimiert wird. Sie entwickeln eigene Richtpläne in den Bereichen Mobilität und Siedlungsentwicklung. Die Agglomerationsprogramme der zweiten (AP2) und dritten Generation (AP3) der Agglomeration Freiburg, die Programme der ersten (AP1) und dritten Generation (AP3) von Mobul sowie die beiden Programme der vierten Generation (AP4) der beiden Agglomerationen, sehen zahlreiche Massnahmen zur Förderung der Verkehrsverlagerung auf den öffentlichen Verkehr vor. Diese Massnahmen umfassen insbesondere den Ausbau von Haltestellen und Busspuren, die Einrichtung von Schnittstellen, die Schaffung oder Verlängerung von Linien, die Erhöhung des Taktes, die Schaffung von P+R-Anlagen für Autos und Velos sowie Verbindungen für die sanfte Mobilität zu den Bahnhöfen. Dafür sind erhebliche finanzielle Investitionen nötig.

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung für die Gewährung der Bundesbeiträge zugunsten einer Agglomeration ist eine wirkungsvolle Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsprogramm. Diese Bundesbeiträge werden aus dem Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert. Die betreffenden Massnahmen wurden im Anschluss an die Prüfung der Agglomerationsprogramme beschlossen. Diese Prüfung findet unter der Verantwortung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) statt.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Gesamtbeträge der Investitionen, die Bundesbeiträge und die Beteiligung des Staats an diesen Beiträgen sowie die Nettoinvestitionen gemäss den Schätzungen am Tag der Einreichung der AP (im Durchschnitt 2 bis 3 Jahre vor Unterzeichnung der Vereinbarung).

Tabelle 1: Gesamtinvestitionen und Beiträge in Mio. Franken (ohne MWST und Teuerung)

Agglomerationsprogramm	Gesamtinvestitionen (vom Bund anerkannte Beträge)	Maximale Kofinanzierung durch den Bund	Anteil der Bruttoinvestitionen zulasten des Staats Freiburg	Bundesbeiträge zugunsten des Staats Freiburg (gemäss Rahmenvereinbarungen)	Nettoinvestitionen zulasten des Staats Freiburg	Datum der Unterzeichnung der Vereinbarung
AP1 Mobul	36,19	9,27	4,33	1,18	3,15	03.05.2011
AP2 Freiburg	58,10	23,24	3,88	1,56	2,33	05.05.2015
AP3 Freiburg	107,34	37,59	35,61	12,43	23,19	21.08.2020
AP3 Mobul	34,15	13,67	5,44	2,15	3,29	21.08.2020
AP4 Freiburg	111,78	43,08	31,02	11,85	19,17	Ausstehend
AP4 Mobul	36,19	15,22	11,08	2,88	8,20	Ausstehend
Total	383,75	142,07	91,36	32,05	59,33	

Die Beträge verstehen sich ohne Mehrwertsteuer und Teuerung. Der Bund beteiligt sich zu 35 % an den vorgesehenen Investitionskosten, mit Ausnahme des AP2 für Freiburg und des AP3 für Mobul, an denen er sich mit 40 % beteiligt. Die Rahmenkredite für die AP4 wurden vom Bundesparlament am 4. Dezember 2023 formell genehmigt. Die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kanton sowie die Rahmenvereinbarungen zwischen Kanton und Agglomerationen werden demnächst abgeschlossen.

Die vierte Spalte der Tabelle ist so zu verstehen, dass ein Teil der Investitionen staatliche Projekte im Zusammenhang mit Kantonsstrassen und andere Projekte betrifft, an denen sich der Staat auf der Grundlage der kantonalen Gesetzgebung, insbesondere des Mobilitätsgesetzes (MobG) und des früheren Strassengesetzes bzw. des früheren Verkehrsgesetzes, beteiligt. Für die rund 91,36 Millionen Franken an geplanten kantonalen Investitionen erhält der Staat Bundesbeträge von rund 32,05 Millionen Franken, sodass sich die Nettoinvestitionen des Staats für diese Projekte auf rund 59,31 Millionen Franken beschränken werden. Diese Bundesbeiträge werden mit anderen Worten zu einem grossen Teil dem Staat Freiburg zugutekommen. Rund 22 % der Beiträge des Bundes werden an den Staat Freiburg gehen. Dies wird die Ausgaben des Staats für Investitionen, an denen er sich aufgrund des MobG beteiligen muss, entsprechend reduzieren.

Bei den Agglomerationsprogrammen ist zu erwarten, dass viele dieser damaligen Schätzungen der Anlagekosten angesichts der heutigen Situation korrigiert werden müssen, weil seither viel Zeit vergangen ist und zudem die Erfahrung zeigt, dass die Projekte gewisse Veränderungen erfahren.

Zusätzlich zu den Bundesbeiträgen gewährte der Staat den Agglomerationen auch Subventionen für verschiedene Massnahmen auf der Grundlage kantonalen Gesetze (insbesondere auf der Grundlage des früheren Strassengesetzes bzw. des früheren Verkehrsgesetzes, die durch das Mobilitätsgesetz ersetzt wurden):

- > Am 18. November 2015 gewährte der Grosse Rat diesen beiden Regionalverbunden eine Investitionshilfe von 4 Millionen Franken (1 Million Franken pro Jahr) für die Jahre 2015 bis 2018 bzw. 2019, um einige ihrer Investitionen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr zu finanzieren (ASF 2015_116).
- > Am 28. Mai 2020, nach dem Entscheid des Bundesparlaments, bestimmte Agglomerationsprogramme der dritten Generation zu unterstützen, hat der Grosse Rat eine zweite Investitionshilfe von 8 Millionen Franken für die Jahre 2020 bis 2023 (2 Millionen Franken pro Jahr, ASF 2020_066) bewilligt. Dieses zweite Dekret lief Ende 2023 aus.

Obwohl sich der Staat in erheblichem Umfang an den Investitionen beteiligt, bleibt der finanzielle Anteil zulasten der Agglomerationen beträchtlich. Daher schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat für die Planungsperiode 2024 bis 2027 eine neue Investitionshilfe vor, die sich erstmals auf das am 1. Januar 2023 in Kraft getretene Mobilitätsgesetz (MobG) stützt.

2 Rechtliche Grundlagen

Gemäss Artikel 177 MobG wird die Investitionshilfe den Einheiten, die für die Umsetzung der Massnahmen von Agglomerationsprogrammen verantwortlich sind, für die Massnahmen der Mobilitätsinfrastrukturen und zur Neugestaltung des öffentlichen Raums gewährt, gegebenenfalls nach Abzug der Bundessubventionen und der in anderen Gesetzen vorgesehenen kantonalen Subventionen. Im Ausführungsreglement (MobR) sind das Verfahren zur Anerkennung von Massnahmen sowie die Modalitäten für die Gewährung und der Anteil des finanziellen Beitrags festgelegt. Artikel 101 MobR sieht die finanzielle Unterstützung für die in den Massnahmen eines Agglomerationsprogramms vorgesehenen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und Massnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raums vor. Diese Unterstützung muss Gegenstand eines Rahmenkredits sein, der sich auf eine Projektgeneration der Trägerschaft bezieht. Weiter sieht dieser Artikel vor, dass die Direktion für Raumentwicklung, Infrastruktur, Mobilität und Umwelt (RIMU) zuhanden des Staatsrats die Dekrets- und Botschaftsentwürfe zu den Rahmenkrediten verfasst. Und: Die Beträge werden erst ausbezahlt, wenn die Massnahme in einen Rahmenkredit und in eine eidgenössische oder kantonale Finanzierungsvereinbarung aufgenommen worden ist. Die Beträge werden in den Staatsvoranschlag und den Voranschlag der Trägerschaft, die für die Ausarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zuständig ist, eingetragen. Die Trägerschaft unterbreitet der RIMU einen jährlichen Bericht über den Stand der Massnahmen, die Gegenstand der Agglomerationsprogramme sind.

3 Bilanz der Investitionshilfe für die Jahre 2015–2018

Der mit Dekret vom 18. November 2015 bewilligte Rahmenkredit von 4 Millionen Franken und der mit Dekret vom 22. Mai 2020 bewilligte Rahmenkredit von 8 Millionen Franken über eine Investitionshilfe für die regionalen Verkehrsverbunde wurden den Agglomerationen wie folgt zugeteilt:

Tabelle 2: Investitionshilfen gemäss den Dekreten 1 und 2 in Franken

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
	Dekret 1 (4 Mio.)				Dekret 2 (8 Mio.)				
Freiburg	442 963	1 358 156	941 104	0	249 167	956 268	120 250	2 242 364	6 310 270
Mobul	332 550	596 871	138 085	0	1 600 061	1 127 396	1 239 177	408 408	5 442 547
TPF		245 000							
Total	775 513	2 200 026	1 079 189	0	1 849 228	2 083 664	1 359 427	2 650 772	11 997 817

Der Betrag von 245 000 Franken für eine Linie mit autonomen Shuttlebussen im Marly Innovation Center ging an die TPF und war Gegenstand eines Staatsratsbeschlusses. Indirekt profitierte aber auch die Agglomeration Freiburg von diesem innovativen Angebot.

Im Jahr 2019 war der erste Rahmenkredit ausgeschöpft und der zweite noch nicht abgeschlossen. Aus diesem Grund konnten 2019 keine kantonalen Beiträge gesprochen werden. Die Gesuche konnten jedoch von 2019 auf 2020 übertragen werden.

Diese Tabelle bestätigt den Bedarf der beiden Agglomerationen, wurde doch der gesamte zur Verfügung stehende Betrag von 12 Millionen Franken aus den beiden Rahmenkrediten eingesetzt. Ausserdem ging der Grossteil der Investitionen für die Massnahmen direkt zulasten der Empfängergemeinden.

Diese Massnahmen waren Gegenstand von jährlichen Finanzierungsvereinbarungen, die zwischen dem Staatsrat und den beiden Agglomerationen abgeschlossen wurden, gemäss Artikel 8 des damaligen Verkehrsreglements. Von den 12 Millionen Franken, die den beiden Agglomerationen zugesichert wurden, sind bis heute 9 642 507 Franken

ausbezahlt worden. Der Restbetrag wird nach dem endgültigen Abschluss der verschiedenen Massnahmen ausgezahlt.

Mit diesen kantonalen Investitionshilfen konnten die beiden Agglomerationen des Kantons Freiburg für verschiedene Massnahmen im Bereich der sanften Mobilität und des öffentlichen Verkehrs unterstützt werden. Die wichtigsten in der Agglomeration Freiburg sind: Verbindung für die sanfte Mobilität Düdingen–Zelg (TransAgglo, «Toggeliloch»), die Überführung beim Bahnhof Givisiez, die Aufwertung der Achse von Marly und die Durchfahrt von Belfaux, die Neugestaltung des Sektors der Kathedrale, die Aufwertung des Burgquartiers, die Aufwertung der Richemond-Kreuzung oder auch der Ausbau der Elektrifizierung der TPF-Linie 3.

Für Mobul können mehrere Verbindungen der sanften Mobilität, die Velostation beim Bahnhof Bulle, die Schnittstelle des Bahnhofs Bulle sowie die Neugestaltung der Nord- und der Westachse (Route de Riaz bzw. Rue de Vevey) erwähnt werden.

4 Neue Finanzhilfe für die Jahre 2024–2027

4.1 Betrag und Modalitäten

Der Staatsrat beantragt dem Grossen Rat, den Agglomerationen für die Jahre 2024 bis 2027 eine neue Finanzhilfe in der Höhe von 29 Millionen Franken zu gewähren. Der Staatsrat kann die Frist für die Verwendung des Verpflichtungskredits um ein Jahr verlängern. Damit sollen die nachhaltige Mobilität, insbesondere die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr, gefördert und das kantonale Zentrum sowie die regionalen Zentren gestärkt werden – alles Ziele, die im Regierungsprogramm und im kantonalen Richtplan verankert sind. Sie entsprechen zudem der Nachhaltigkeitsstrategie und dem Klimaplan des Staats Freiburg.

Mit der Finanzhilfe sollen zudem die Agglomerationen des Kantons dabei unterstützt werden, die vom Bund subventionierten Massnahmen innerhalb der immer kürzeren Umsetzungsfristen der verschiedenen Generationen der Agglomerationsprogramme zu realisieren. So haben die Agglomerationen Freiburg und Mobul bis Dezember 2027 Zeit, um mit den Arbeiten an den Verkehrsinfrastruktur-Projekten ihrer AP1 und AP2 zu beginnen, ansonsten die Bundesbeiträge in den Fonds des Bundes für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr zurückfliessen. Zudem müssen sie die Arbeiten für die Massnahmen ihres AP3 bis Ende 2025 und die Arbeiten für die Massnahmen ihres AP4 zwischen 2024 und 2028 in Angriff nehmen. Die beiden Agglomerationen des Kantons müssen also Massnahmen aus verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen (AP2, AP3 und AP4 für die Agglomeration Freiburg und AP1, AP3 und AP4 für Mobul) im gleichen Zeitraum realisieren; sonst verlieren sie den Anspruch auf Bundesbeiträge.

Tabelle 3: Zeitplan für die Umsetzung der Agglomerationsprogramme

		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		2025		2026		2027		2028	
		S1	S2																										
1. Generation	Umsetzung																												
2. Generation	Umsetzung																												
3. Generation	Umsetzung																												
4. Generation	Umsetzung																												

Der Bedarf an Unterstützung wird 2028 und darüber hinaus hoch bleiben, da andere Agglomerationen mit Freiburger Gemeinden (Agglomeration Bern und Rivelac) ein AP5 vorbereiten.

In jährlichen Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Staat und jeder Agglomeration werden auf der Grundlage der Voranschläge des Staats und der Agglomerationen die beitragsberechtigten Investitionen, die entsprechenden Beträge sowie der gewählte Beitragssatz festgelegt. In der Praxis können die tatsächlichen Zahlungen je nach Fortschritt der Arbeiten von einem Rechnungsjahr auf das nächste verschoben werden.

Im Finanzplan des Staats für den Zeitraum 2024–2026 wurde diese neue Finanzhilfe bereits fast vollständig berücksichtigt (6 Millionen Franken im Jahr 2024, 6,67 Millionen Franken im Jahr 2025 und 10 Millionen Franken im Jahr 2026). Insbesondere unter Berücksichtigung des Erfordernisses des Haushaltsgleichgewichts wurde der Betrag für 2024 im Rahmen des Voranschlags nach unten korrigiert und auf 3 Millionen Franken festgesetzt. Die Referenzbeträge für die Jahre 2025, 2026 und neu 2027 werden im Rahmen der Aktualisierung des Finanzplans überprüft werden.

4.2 Massnahmen, die für eine Subventionierung in Frage kommen

Wie die Verwendung des vorherigen Rahmenkredits zeigt, gibt es zwei Hauptkategorien von Investitionen, die für eine Subventionierung in Frage kommen: Verkehrsinfrastrukturmassnahmen und Massnahmen zur Neugestaltung des öffentlichen Raums. Dazu zählen etwa Routen der sanften Mobilität (Verbindungen für den Velo- und Fussverkehr), Veloabstellplätze, Mobilitätsschnittstellen oder Busspuren. Konkrete Beispiele für die Agglomeration Freiburg wären: verschiedene Abschnitte der TransAgglo und andere Massnahmen für die sanfte Mobilität, multimodale Schnittstellen wie die neue Haltestelle Agy oder Avry-Matran, der Ausbau der P+R-Anlage in Marly oder die Aufwertung verschiedener Strassen und öffentlicher Räume wie z. B. im Bereich des Bahnhofs und des Burgquartiers der Stadt Freiburg. Bei Mobul werden die multimodale Aufwertung der Rue de la Léchère und der Rue de la Sionge sowie zahlreiche Massnahmen im Bereich der sanften Mobilität die Hauptprojekte sein. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die geplanten Investitionen in den beiden Agglomerationen für den Zeitraum 2024–2027.

Tabelle 4: Abschätzung der Investitionen sowie Berechnungen und Vorschläge für kantonale Investitionshilfen in Franken

	Nettoinvestitionen Agglo. Freiburg (nach Abzug anderer Subventionen)	Nettoinvestitionen Mobul (nach Abzug anderer Subventionen)	Gesamtinvestitionen	Investitionshilfen 25 %	Investitionshilfen 30 %	Investitionshilfen 40 %	Investitionshilfen 50 %
2024	28 903 923	2 581 800	31 485 723	7 871 431	9 445 717	12 594 289	15 742 862
2025	40 326 121	3 482 115	43 808 236	10 952 059	13 142 471	17 523 294	21 904 118
2026	8 527 000	8 027 032	16 554 032	4 138 508	4 966 210	6 621 613	8 277 016
2027	12 302 000	2 961 309	15 263 309	3 815 827	4 578 993	6 105 324	7 631 655

Die ersten beiden Spalten entsprechen den Investitionen gemäss Schätzungen der Agglomerationen Freiburg und Mobul. Von den Gesamtkosten werden die vorgesehenen Bundessubventionen (zwischen 35 und 40 %) und alle anderen kantonalen Subventionen abgezogen. Die dritte Spalte entspricht den Gesamtkosten der geplanten Investitionen zulasten der Agglomerationen und ihrer Mitgliedsgemeinden. Die letzten vier Spalten schliesslich enthalten zur Information die Beträge, die theoretisch notwendig wären, um kantonale Investitionshilfen von 25 bis 50 % zu erreichen. Bei einer kantonalen Hilfe in der Grössenordnung von 30 % des verbleibenden Betrags variiert der Unterstützungsbedarf für die Agglomerationen je nach Jahr zwischen 4,57 und 13,1 Millionen Franken. Bei einer Hilfe von 50 % ergäben sich Beträge zwischen 7,6 und 21,9 Millionen Franken pro Jahr. In den letzten Jahren lag die kantonale Beteiligung an den Investitionshilfen in der Regel zwischen 30 und 35 %. Es ist jedoch daran zu erinnern, dass die finanzielle Unterstützung des Staats für Massnahmen der Mobilitätsinfrastrukturen und zur Neugestaltung des öffentlichen Raums nach Artikel 177 Abs. 2 MobG als Kann-Vorschrift formuliert ist und Artikel 101 MobR folgerichtig keinen Mindestbeitragssatz vorsieht. So legt diese Bestimmung lediglich fest, dass der finanzielle Beitrag des Staats höchstens 50 % des Saldos der Gesamtausgaben nach Abzug der Bundesbeiträge und allfälligen Kantonsbeiträge betragen darf.

Die geplanten Investitionen der Agglomerationen sind in den Jahren 2024 und 2025 aufgrund der Fristen des Bundes für den Erhalt von Subventionen für AP überdurchschnittlich hoch. Die Massnahmen des AP3 müssen bis Ende 2025 beginnen, zeitgleich mit der noch laufenden Umsetzungsperiode des AP2 (bis Ende 2027) und der Umsetzungsperiode des AP4 (2024 bis 2028). Aufgrund dieser parallelen Umsetzung von drei AP ist der Bedarf an finanzieller Unterstützung in diesem Zeitraum besonders hoch. Ab 2028 wird jeweils nur noch ein AP umgesetzt, sodass eine Stabilisierung der Investitionskosten wahrscheinlich ist.

Diese beiden Agglomerationen Freiburg und Mobul sowie zwei weitere Agglomerationen mit Freiburger Gemeinden (Agglomeration Bern und Rivelac) wollen 2025 Agglomerationsprogramme der fünften Generation (AP5) einreichen. Die darin vorgesehenen Massnahmen sollen zwischen 2028 und 2032 umgesetzt werden. Die Agglomerationen haben sich zudem zum Ziel gesetzt, die Umsetzung der Massnahmen der Mobilitätsinfrastrukturen aus den verschiedenen Generationen der Agglomerationsprogramme fortzusetzen bzw. zu beginnen.

Der Staatsrat anerkennt den Bedarf an finanzieller Unterstützung für die Agglomerationen, will aber gleichzeitig die Budgetgrenzen einhalten, um das in der Kantonsverfassung und der Gesetzgebung vorgegebene Haushaltsgleichgewicht einzuhalten. Er schlägt vor, die Agglomerationen je nach Jahr mit 25 bis 35 % der Restkosten zu unterstützen. Dieser Prozentsatz entspricht in etwa den Subventionen, die in der Vergangenheit anlässlich der ersten beiden Rahmenkredite gewährt wurden. So schlägt der Staatsrat vor, die Investitionshilfen wie folgt zu verteilen:

Tabelle 5: Vorgeschlagene Investitionshilfen aus Dekret 3

	Fr.
2024	3 000 000
2025	10 000 000
2026	8 000 000
2027	8 000 000
Summe des 3. Rahmenkredits	29 000 000

Die Investitionshilfen der ersten beiden Dekrete wurden von 2016 bis 2023 vereinbart, wobei nur etwas mehr als 80 % dieser Beträge bereits an die Agglomerationen ausbezahlt wurden, da die meisten Massnahmen noch nicht definitiv abgeschlossen sind. Der Betrag des Dekrets 3 ab 2024 muss noch vom Grossen Rat genehmigt werden und wird nur unter Vorbehalt der im Staatshaushalt zur Verfügung stehenden Mittel zwischen 2024 und 2027 ausbezahlt.

5 Finanzielle und personelle Folgen

Die finanziellen Folgen sind bereits weiter oben erläutert. Dieser Erlass stützt sich erstmals auf das MobG. Er hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Bestand des Staatspersonals.

6 Auswirkungen auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden

Der Dekretsentwurf hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Es handelt sich um eine punktuelle Finanzhilfe für die Mitgliedgemeinden der Freiburger Agglomerationen.

7 Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

Der Rahmenkredit dient lediglich dazu, die Agglomerationsprogramme und ihre Umsetzung finanziell zu unterstützen. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Voraussetzung für die Gewährung der Bundesbeiträge und der Finanzhilfe des Kantons zugunsten der Agglomerationen ist eine wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsprogramm. Die Agglomerationsprogramme sind damit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der vorliegende Erlass den Zielen der nachhaltigen Entwicklung vollumfänglich entspricht.

8 Verfassungsmässigkeit, Übereinstimmung mit dem Bundesrecht und Eurokompatibilität

—

Das unterbreitete Dekret steht im Einklang mit dem Bundesrecht und ist eurokompatibel.

9 Weitere Aspekte

—

Weil die Höhe des beantragten Verpflichtungskredits $\frac{1}{4}$ % der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung übersteigt (11 863 954 Franken gemäss Verordnung vom 6. Juni 2023 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung), untersteht der Entwurf dem fakultativen Finanzreferendum. Weil es sich um eine einmalige Bruttoausgabe handelt, die wertmässig mehr als $\frac{1}{8}$ % der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung ausmacht (5 931 977 Franken), muss das Dekret mit qualifiziertem Mehr angenommen werden (Art. 141 Abs. 2 Bst. a des Grossratsgesetzes).

10 Schlussfolgerung

—

Der Staatsrat ersucht den Grossen Rat, das vorliegende Dekret zu verabschieden und damit die Agglomerationen bei gewissen Investitionen zu unterstützen. Damit können die Agglomerationen die Herausforderungen meistern, die sich aus dem starken Bevölkerungswachstum ergeben. Weiter erhalten die Agglomerationen so die Mittel, um im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie und dem kantonalen Klimaplan eine nachhaltige Mobilität zu fördern, bei der die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr eines der Schlüsselemente bleibt.