Botschaft 2026-DEEF-15

27. Oktober 2026

—

Dekretsentwurf über eine finanzielle Beteiligung des Staats Freiburg am Umbau und an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra und Schwarzsee

Wir unterbreiten Ihnen einen Dekretsentwurf über eine finanzielle Beteiligung des Staats Freiburg am Umbau und an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra und Schwarzsee.

Inhalt

—

1 Kurzer Rückblick 3

2 Verfahren und Unterstützungsmöglichkeiten durch den Tourismusförderungsfonds 3

3 Übereinstimmung mit der Entwicklungsstrategie des Freiburger Tourismus 4

3.1 Vier Themenwelten und ein Tourismuslabor (Schwerpunkt 1) 5

3.2 Ein nachhaltiger Ganzjahrestourismus (Schwerpunkt 3) 6

3.3 Rahmenbedingungen für Produkte und Veranstaltungen sowie für Partnerschaften (Schwerpunkte 4, 5 und 6) 6

4 Neues Erneuerungsprojekt 7

4.1 Sesselbahn Riggisalp in Schwarzsee 7

4.1.1 Technische Angaben 7

4.1.2 Kosten 8

5 Neues Umbauprojekt einer Anlage 9

5.1 Kombibahn Le Brand auf La Berra 9

5.1.1 Technische Angaben 10

5.1.2 Kosten 11

6 Ergänzendes Erneuerungsprojekt (nicht im Dekret inbegriffen) 11

6.1 Trainerlift/Bikelift in La Berra 11

6.1.1 Technische Angaben 12

6.1.2 Kosten 12

7 Bedingungen für die Gewährung von Beiträgen aus dem Tourismusförderungsfonds 13

7.1 Tragbarkeit und wirtschaftlicher Einfluss 13

7.1.1 Projekt Schwarzsee 13

7.1.2 Projekte La Berra 14

7.2 Nachhaltigkeit 14
7.2.1 Projekt Schwarzsee 14
7.2.2 Projekte La Berra 15
7.3 Klimatest 16
8 Finanzierung 16
8.1 Tourismusförderungsfonds 16
8.1.1 Projekt Schwarzsee 16
8.1.2 Projekt La Berra 17
8.2 Regionen und RMF AG 18
8.3 Beantragter Verpflichtungskredit 18
9 Rechtseinheit 18
10 Entscheid des TFF 19
11 Erläuterungen zum Dekretsentwurf 19
12 Übereinstimmung mit der Verfassung und dem Bundesrecht und Europaverträglichkeit 20
13 Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden 20
14 Personelle Auswirkungen 20
15 Referendum 20
16 Antrag 21

1 Kurzer Rückblick

In der Dezembersession 2008 (TGR Dezember 2008, S. 2357 ff. und 2489 ff.) hat der Grosse Rat des Kantons Freiburg mit 67 Ja-Stimmen, 8 Nein-Stimmen und 7 Enthaltungen das Dekret vom 28. Oktober 2008 über eine finanzielle Beteiligung des Kantons Freiburg an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee verabschiedet. Mit diesem Dekret bewilligte er einen Gesamtkredit von 25 210 000 Franken für die Erneuerung von sechs Seilbahnen in den oben genannten Freiburger Voralpenstationen, was 49 % der Gesamtinvestition entsprach. Wie im Entwurf vorgesehen, genehmigte der Grosse Rat zudem die Gründung einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft, die im Januar 2010 unter dem Namen «Remontées mécaniques fribourgeoises SA» (im Folgenden: RMF SA) mit Sitz in Bulle ins Handelsregister eingetragen wurde. Diese Gesellschaft war dafür zuständig, in Abstimmung mit den Bergbahnunternehmen die neuen Anlagen zu bauen, deren Eigentümerin sie gemäss den Bestimmungen des alten Tourismusgesetzes (aTG; SGF 951.1) über die Projektbeiträge des Tourismusförderungsfonds (Art. 54 ff. aTG) wurde.

Die Erneuerungsarbeiten an den betreffenden Anlagen wurden gestaffelt durchgeführt, und zwar wie folgt:

> 2011: Sesselbahn Vounetz in Charmey, Luftseilbahn Moléson, Sesselbahn Kaiseregg in Schwarzsee und Sesselbahn Gastlosen in Jaun;

> 2013: Kombibahn Le Brand unterhalb La Berra;

> 2023: Sesselbahn Les Joux auf Plan-Francey in Moléson.

Es ist zu erwähnen, dass aufgrund geologischer Probleme (Erdrutsch an der Talstation) für den Bau der Sesselbahn Vounetz in Charmey die Bewilligung eines Zusatzkredits von 620 000 Franken durch den Grossen Rat erforderlich war (TGR März 2012, S. 489 ff. und 543 ff.).

Die Anfang der 2010er-Jahre eingeleitete Erneuerung der Freiburger Seilbahnen war zentral für die Modernisierung des Tourismusangebots im Kanton. Dank der Unterstützung des Staats und der Regionen konnten veraltete Infrastrukturen, deren Konzession kurz von Ablauf stand, durch leistungsfähigere, sicherere und besser auf die Kundenerwartungen abgestimmte Anlagen ersetzt werden.

Rückblickend hat dieses Engagement dazu beigetragen, die Attraktivität der Freiburger Skigebiete zu erhalten und die Wirtschaftstätigkeit in den Voralpenregionen zu stärken. Es hat Arbeitsplätze gesichert und dem Gastgewerbe, dem Detailhandel und den lokalen Unternehmen positive Impulse gegeben. Die neuen Anlagen haben zudem dazu beigetragen, dass die Aktivitäten auch in den anderen Jahreszeiten schrittweise zugenommen haben. Die vom Staat getätigte Investition hat somit eine nachhaltige Hebelwirkung entfaltet und den Destinationen gleichzeitig eine solidere Grundlage für ihre weitere Anpassung an den Klimawandel und die Entwicklung des Tourismus verschafft.

2 Verfahren und Unterstützungsmöglichkeiten durch den Tourismusförderungsfonds

Das neue Tourismusgesetz (TG; SGF 951.1), das am 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist, hat den Tourismusförderungsfonds (TFF) gesetzlich verankert. Dieser Fonds, der vom Freiburger Tourismusverband FTV) verwaltet wird, unterstützt den Bau, den Erhalt und die Renovation von touristischen Anlagen auf dem Kantonsgebiet. Gemäss Artikel 40 TG wird der Fonds durch einen jährlichen, im Voranschlag festgelegten Beitrag des Kantons von mindestens 500 000 Franken sowie durch einen Anteil am Ertrag der Betriebsabgaben gemäss der Gesetzgebung über die öffentlichen Gaststätten, die nicht für Gäste aufgewendeten Einnahmen aus der Aufenthaltstaxe und durch Kapitalzinsen finanziert. Per Dekret können dem Fonds zusätzliche Beiträge bewilligt werden.

Der Fonds wird von einem Ausschuss verwaltet, der sich zurzeit aus neun Mitgliedern zusammensetzt und dessen Vorsitz der Staatsrat und Vorsteher der für Tourismus zuständigen Direktion inne hat. Zu den Mitgliedern gehören drei Grossrätinnen und Grossräte, die Oberamtsfrau des Saanebezirks und der Staatsschatzverwalter, die alle vom Staatsrat ernannt werden.

Das unterstützte Projekt muss marktfähig sein, einen positiven Einfluss auf die Gästezahlen bzw. Logiernächte haben und die Grundsätze der Nachhaltigkeit berücksichtigen und darf nicht unter die ordentlichen Aufgaben der öffentlichen Körperschaften fallen. Ausserdem können nur Beiträge geleistet werden, wenn der Fonds über ausreichend Mittel verfügt. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Beiträge. Die Arbeiten am Projekt dürfen nicht begonnen werden, bevor der Verwaltungsausschuss den Beitrag bewilligt hat, ausser er hat den vorgezogenen Baubeginn ausdrücklich gestattet (Art. 39 ff. TG).

Die Beitragsgesuche werden mit den Formularen und Fragebögen gestellt, die auf der Online-Plattform des TFF-Sekretariats erhältlich sind. Dem Gesuch müssen alle erforderlichen Unterlagen beigelegt werden, das heisst insbesondere die Projektbeschreibung, das Investitionsbudget, der Finanzierungsplan, der Nachweis für die Tragbarkeit des Projekts, seine Wirkung für den Tourismus und die Beiträge der öffentlichen Körperschaften, falls sie erforderlich sind. Zudem können ergänzende Gutachten verlangt werden (Art. 52 und 56 des Tourismusreglements; TR; SGF 951.11).

Drei Beitragskategorien sind vorgesehen:

> Kleinprojekte, die eine Gesamtinvestition von mindestens 500 000 Franken bis höchstens 5 Millionen Franken erfordern: Der Beitrag beträgt 9 % bei Referenzinvestitionen bis maximal 2 Millionen Franken und wird für jede zusätzliche Investitionstranche von 200 000 Franken um 0,1 Prozentpunkte reduziert.

> Grossprojekte, die eine Gesamtinvestition von über 5 Millionen Franken erfordern: Der Beitrag an Grossprojekte beträgt 7,5 % der Referenzinvestition, darf aber 1 Million Franken nicht übersteigen.

> Projekt von kantonaler Bedeutung und von allgemeinem Interesse, die für die Entwicklung des Freiburger Tourismus entscheidend sind: Der Beitrag setzt voraus, dass sich die betroffenen Regionen und Gemeinden finanziell beteiligen. Er beläuft sich auf 150 % ihres Beitrags, aber höchstens auf 49 % der Gesamtinvestition. Der Beitrag kann in Form eines bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehens gewährt werden. Eine Anlage kann nur einmal in fünfzehn Jahren in den Genuss dieses Beitrags gelangen.

Nur die Investition in den touristischen Teil des Projekts wird berücksichtigt. Der Beitrag kann in mehreren Tranchen ausgezahlt werden. Voraussetzung ist allerdings, dass eine Vereinbarung abgeschlossen wird, in der die Auszahlung, die Beobachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen sowie allfällige Rückzahlungsverpflichtungen geregelt sind. Die Beitragszusicherung fällt namentlich dahin, wenn die Arbeiten nicht innerhalb von zwei Jahren nach Empfang der Beitragszusicherung beginnen – sofern keine Verlängerung gewährt wurde – oder wenn die erforderlichen Belege nicht innerhalb eines Jahres nach Inbetriebnahme vorgelegt werden. (Art. 55 bis 64 TR).

3 Übereinstimmung mit der Entwicklungsstrategie des Freiburger Tourismus

Anfang 2024 hat der Staatsrat die Entwicklungsstrategie des Freiburger Tourismus 2024–2030 genehmigt. Dieses Referenzwerk, das zwölf Schwerpunkte beinhaltet, zielt darauf ab, die Aktionen der verschiedenen Tourismusakteure zu koordinieren und die Position des Kantons zu stärken, wobei die gesellschaftlichen Entwicklungen, die Digitalisierung und die Anforderungen an die Nachhaltigkeit berücksichtigt werden.

Die Schwerpunkte lauten wie folgt:

1) Eine Positionierung in vier verschiedenen Schweizer Themenwelten und die Anerkennung von Freiburg als Tourismuslabor;
2) Ein einzigartiges und authentisches Erlebnis, im Kontakt mit den Einheimischen;
3) Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus;
4) Komplementarität und Weiterentwicklung von Partnerschaften;
5) Schaffung von Rahmenbedingungen für die Umsetzung und die Unterstützung von Produkten;
6) Schaffung von Rahmenbedingungen für die Umsetzung und die Unterstützung von Veranstaltungen;
7) Entwicklung der «Wirtschaft des Teilens»;
8) Ausbau des Hotelangebots;
9) Entwicklung der kommerziellen Parahotellerie;
10) Diversifikation der finanziellen Ressourcen;
11) Flexibilität des Personals, um den Bedürfnissen der Gäste gerecht zu werden;
12) Starke Integration neuer Technologien.

Der Antrag auf eine zusätzliche Einzahlung in den Tourismusförderungsfonds steht voll und ganz im Einklang mit dieser Strategie und zielt auf die Erneuerung der Sesselbahn Riggisalp in Schwarzsee sowie auf den Bau einer Mittelstation an der Kombibahn Le Brand in La Berra ab. Der Ersatz des Trainerlifts/Bikelifts in La Berra wird in der vorliegenden Botschaft ebenfalls beschrieben. Er ist aber nicht Bestandteil des Dekrets, da er über die ordentlichen Beiträge an den Fonds, beziehungsweise über die bestehenden Mittel des Fonds finanziert werden kann.

Die Bergbahnen der Freiburger Voralpen bilden die Basisinfrastruktur, die der Öffentlichkeit den Zugang zu den Gebieten, Produkten und Events ermöglicht, deren Entwicklung in der Strategie vorgesehen ist. Mehrere der oben aufgezählten Schwerpunkte dieser Strategie finden darin eine direkte Umsetzung.

3.1 Vier Themenwelten und ein Tourismuslabor (Schwerpunkt 1)

Der erste Schwerpunkt richtet den Freiburger Tourismus auf vier Themenwelten aus: Berge, Seen, Gastronomie und Geschichte. Dank dieser Vielfalt kann in kleinem Massstab mit Innovationen im Tourismusbereich experimentiert werden. Dazu wird ein der Forschung und der innovativen Entwicklung des Sektors gewidmetes Tourismuslabor geschaffen, das ein grundlegendes Element der Freiburger Tourismusbranche bilden wird.

Die Themenwelt «Berge» stützt sich im Wesentlichen auf die Freiburger Voralpendestinationen, zu denen die Seilbahnen den Zugang ermöglichen. Die Erneuerung der Sesselbahn Riggisalp und der Umbau der Kombibahn Le Brand haben direkten Einfluss darauf, inwieweit der Kanton diese Themenwelt zu bespielen vermag. Diese Gebiete eignen sich zudem ganz natürlich für die Verknüpfung der Themenwelten: Während am Schwarzsee Berg und See zusammenstossen, verbinden die per Seilbahn erreichbaren Bergrestaurants – wie das Bärghuus Riggisalp oder das Chalet von La Berra – zusammen mit dem voralpinen Kulturerbe die Bergwelt mit der Themenwelt «Gastronomie».

Die Freiburger Skigebiete, die in mittlerer Höhenlage und in der Nähe der Agglomerationen Freiburg und Bern und des Genferseebogens liegen, gehören zudem zu den ersten, die mit den Auswirkungen der Klimaerwärmung auf die Schneeverhältnisse konfrontiert sind. Sie bieten daher ein ideales Experimentierfeld für den in der Strategie vorgesehenen Laboransatz. Mehrere Elemente der vorgestellten Projekte folgen dieser Logik: der polyvalente Trainerlift/Bikelift, der im Winter von Skianfängern und im Sommer dank austauschbarer Schleppvorrichtungen von Mountainbikern genutzt wird; die neue Mittelstation der Kombibahn «Le Brand», , die es ermöglicht, die Nutzung der Bahn im Frühjahr mit dem Schutz der Wildruhezone auf dem Gipfel in Einklang zu bringen; oder auch das geteilte Führungsmodell der RMF SA, die als alleinige Eigentümerin der Basisanlagen von fünf Destinationen auftritt.

3.2 Ein nachhaltiger Ganzjahrestourismus (Schwerpunkt 3)

Gemäss dem dritten Schwerpunkt seiner Strategie wird im Kanton ein Tourismus begünstigt, der auf seine aktuellen und zukünftigen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Auswirkungen achtet und den Bedürfnissen der Besucherinnen und Besucher, der Tourismusdienstleister und -partner, der Umwelt und der Einwohnerinnen und Einwohner gerecht wird.

Die vorgestellten Projekte entsprechen dieser Ausrichtung allein schon durch ihr Konzept. Keines ist ausschliesslich für den Winterbetrieb vorgesehen: Die neue Sesselbahn Riggisalp wird im Sommer für Fussgängerinnen und Fussgänger und künftig auch für Mountainbikerinnen und Mountainbiker geöffnet sein. Der Trainerlift/Bikelift wird in den Sommermonaten zu einem «MTB-Schlepplift» umfunktioniert, der das Trail Center erschliesst. Dank der Mittelstation der Kombibahn Le Brand kann der Sommerbetrieb auf La Berra bereits im April aufgenommen werden, also fast drei Monate früher als bisher. Durch den Wechsel auf den Ganzjahresbetrieb werden die Einnahmen über das ganze Jahr verteilt, die Betreiber sind weniger abhängig von den Schneeverhältnissen und Saisonarbeitsplätze können in Ganzjahresarbeitsplätze umgewandelt werden.

In Bezug auf die Umweltaspekte legen die Projekte den Schwerpunkt auf die Anpassung bestehender Infrastrukturen anstelle der Erschliessung neuer Gebiete. Sie setzen energieeffizientere und leisere Technologien ein – wie beispielsweise den Direktantrieb der Sesselbahn Riggisalp – und lenken die Besucherströme so, dass empfindliche Zonen geschont werden. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr fördert zudem die sanfte Mobilität. In Bezug auf die Lebensqualität sichern sie die Fortführung von Freizeitangeboten in der Nähe, die einem breiten Publikum, insbesondere Familien und Schulen, zugänglich sind.

Die Strategie sieht die Ausarbeitung eines Konzepts für nachhaltigen Tourismus sowie eines spezifischen Rahmens für dessen Umsetzung vor. In Erwartung dieser Instrumente wurde darauf geachtet, dass die Projekte den Nachhaltigkeitsanforderungen von Artikel 43 Abs. 1 Bst. c TG entsprechen (vgl. Kapitel 6.2 weiter unten).

3.3 Rahmenbedingungen für Produkte und Veranstaltungen sowie für Partnerschaften (Schwerpunkte 4, 5 und 6)

Die Schwerpunkte 5 und 6 der Strategie übertragen den Tourismusträgern eine hauptsächlich koordinierende und unterstützende Rolle: Die eigentlichen Angebote und Veranstaltungen werden von lokalen und internationalen Anbietern umgesetzt, während die Tourismusträger Projekte vorschlagen, die Akteure miteinander vernetzen sowie die Produkte und Veranstaltungen bewerben und aufwerten.

Der in diesem Dekret vorgesehene Fördermechanismus basiert auf derselben Rollenverteilung. Weder der Staat über den TFF, noch die Regionen oder Gemeinden treten an die Stelle der Betreiber: Sie **schaffen die Rahmenbedingungen, und zwar in Form einer nachhaltigen Beförderungsinfrastruktur**, die sich im Eigentum der RMF SA befindet und den Betriebsgesellschaften im Rahmen eines Pachtvertrags zur Verfügung gestellt wird (Art. 54 TG). Anschliessend ist es Aufgabe der Betriebsgesellschaften, gemeinsam mit den regionalen Tourismusorganisationen auf dieser Grundlage die Angebote und Veranstaltungen zu entwickeln, die diese Gebiete beleben.

Die hier vorgestellten Anlagen dienen dabei als Mittel zum Zweck. Hinsichtlich der Produkte erschliessen sie die Mountainbike-Strecken, deren Angebot auf kantonaler Ebene koordiniert wird, sowie die Wanderwege, Familienaktivitäten und Bergrestaurants. In Bezug auf die Veranstaltungen können der künftige MTB-Dual-Slalom-Track in La Berra oder das Skigebiet Schwarzsee Wettkämpfe und Veranstaltungen beherbergen, deren Ausstrahlung über die Region hinausreicht. Die Partnerschaft zwischen dem Staat, den Regionen, den Gemeinden, der RMF SA und den Betreibergesellschaften ist zudem ein konkretes Beispiel für den vierten Schwerpunkt der Strategie, der die Komplementarität und Weiterentwicklung von Partnerschaften beinhaltet.

4 Neues Erneuerungsprojekt

4.1 Sesselbahn Riggisalp in Schwarzsee

Die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG plant, die derzeitige, 1992 erbaute 2er-Sesselbahn auf die Riggisalp durch eine moderne Sesselbahn zu ersetzen. Die bestehende Sesselbahn bildet das Herzstück der touristischen Erschliessung des Gebiets. Ihr Ersatz ist nötig, um langfristig einen sicheren und wirtschaftlich tragfähigen Betrieb zu gewährleisten und die touristische Infrastruktur am Schwarzsee langfristig zu sichern. Die derzeitige Sesselbahn bedient das Skigebiet Riggisalp und ist das ganze Jahr über in Betrieb. Bei Ablauf ihrer Konzession im Jahr 2032 wird die bestehende Anlage das Ende ihrer technischen Lebensdauer erreicht haben, die auf etwa vierzig Jahre geschätzt wird. Das zunehmende Risiko von Ausfällen und Störungen stellt sowohl aus betrieblicher als auch aus finanzieller Sicht einen kritischen Faktor dar. Diese Anlage stellt den zentralen und unverzichtbaren Zugang zum Restaurant Bärghuus sowie zum oberen Teil des Skigebiets dar. Sie ist somit von zentraler Bedeutung für den touristischen Betrieb am Schwarzsee.



Riggisalp, 1992



Riggisalp, Projekt

Um einen zuverlässigen und langfristigen Betrieb zu gewährleisten, ist vorgesehen, die bestehende Anlage durch eine 6er-Sesselbahn zu ersetzen. Durch diesen Neubau wird es möglich sein, die derzeitige maximale Beförderungskapazität von 1440 Personen pro Stunde auf etwa 1870 Personen pro Stunde zu erhöhen, wodurch die Attraktivität und die Gesamtleistung des Standorts gesteigert werden. Neben dem eigentlichen Seilbahnsystem – einschliesslich der Tal- und Bergstationen sowie der Stützen – sind Anpassungen an Nebenanlagen vorgesehen, um einen sicheren und effizienten Betrieb der neuen Anlage zu gewährleisten. Das Projekt erstreckt sich über die Gemeindegebiete von Jaun und Plaffeien.

Aufgrund des Klimawandels richtet die Kaisereggbahnen Schwarzsee AG ihre Strategie klar auf den Ganzjahresbetrieb aus. Durch die Erneuerung der Anlage kann ein zuverlässiger, sicherer und den aktuellen Qualitätsstandards entsprechender Betrieb im Winter wie im Sommer gewährleistet werden. Die Anlagen können zum Skifahren, Wandern und neuerdings auch zum Mountainbiken im Sommer genutzt werden.

4.1.1 Technische Angaben

Die wichtigsten technischen Merkmale der neuen 6er-Sesselbahn:

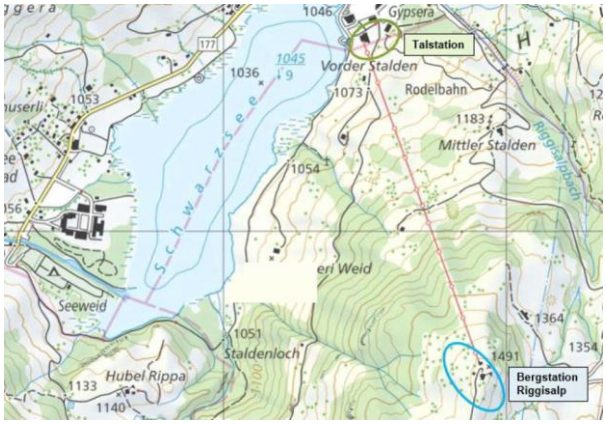
> Anzahl der Sessel: 43 (derzeit 110 Zweisitzer);

> Beförderungskapazität: 1870 Personen pro Stunde (derzeit 1440);

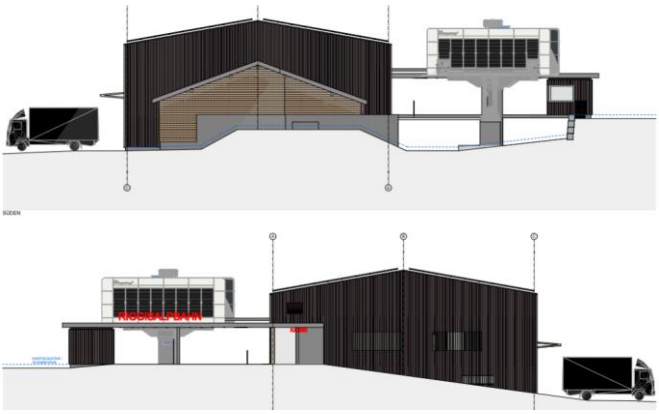
> Fahrzeit: 4 Minuten und 30 Sekunden;

> Höchstgeschwindigkeit: 6 m/s, im Sommer auf 4 m/s begrenzt.

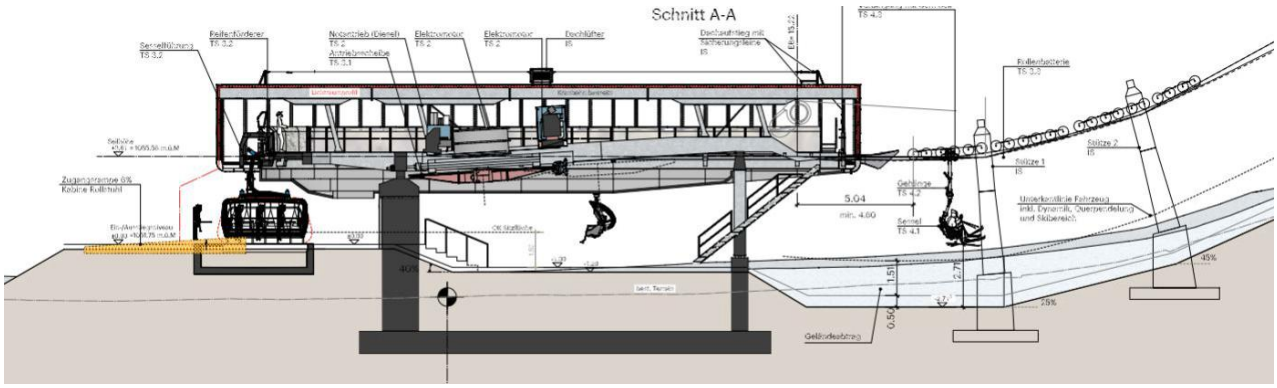
> Erneuerungsjahr: 2027



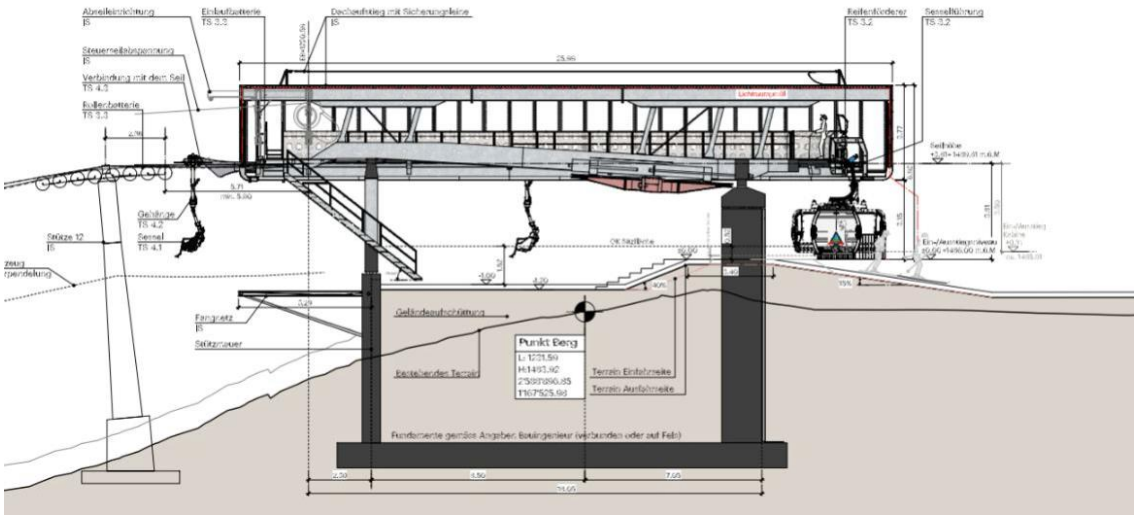
Lageplan



Talstation (Norden und Süden)



Querschnitt der Talstation



Querschnitt der Bergstation

4.1.2 Kosten

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 21 620 000 Franken:

Bereich	Beschreibung	Kosten (in Fr.)
Aussenanlagen	Verkehrsanschluss	670 000
Talstation	Talstation mit Abstellraum für die Sessel	6 180 000

Bereich	Beschreibung	Kosten (in Fr.)
Sesselbahn	Elektromechanik	11 110 000
Streckenführung	Strecke mit 13 Stützen	860 000
Oberer Bereich	Bergstation	920 000
Rückbau	Abbruch der alten Anlage	550 000
Diverses	Gutachten und Bewilligungen	1 330 000
Total (inkl. Steuern)		**21 620 000**

In diesen Kosten sind eine nach Baukostenplan (BKP) aufgeschlüsselte Rückstellung in Höhe von insgesamt 1,27 Millionen Franken, die Mehrwertsteuer und die Teuerung in Höhe von 6 % (2 Jahre zu 3 %) enthalten.

Die Prüfung des Dossiers hat jedoch ergeben, dass das Projekt Elemente umfasst, die nicht mit dem touristischen Teil des Projekts in Zusammenhang stehen, darunter insbesondere Kassen, ein Skiraum, öffentliche Toiletten, ein Picknickraum und Lagerflächen. Diese Flächen befinden sich grösstenteils in der Talstation der Sesselbahn, weshalb ihr Bau gemäss Artikel 57 TR nicht über den TFF unterstützt werden kann. Dieser Artikel sieht vor, dass der TFF-Verwaltungsausschuss nur die als touristisch eingestuften Investitionen berücksichtigt, falls ein an den Fonds gerichtetes Gesuch ein Projekt betrifft, von dem nur ein Teil touristisch ist.

Nach einer Bestandsaufnahme der Flächen, die ausschliesslich touristischen Zwecken dienen, das heisst, der Flächen, die für den Betrieb der Sesselbahn erforderlich sind, wurden die förderfähigen Kosten proportional gekürzt, damit sie den Flächen entsprechen, die im Rahmen des TFF-Beitragsgesuchs berücksichtigt werden können. Die gesamten beitragsfähigen Projektkosten belaufen sich somit auf **18 500 000 Franken**. In diesem Betrag ist eine Reserve von ungefähr einer Million Franken und die für zwei Jahre erwartete Teuerung inbegriffen.

5 Neues Umbauprojekt einer Anlage

—

5.1 Kombibahn Le Brand auf La Berra

Die von der Société de remontées mécanique de La Berra (SRM) entwickelte Vision «Berra 2030» zielt darauf ab, den Ferienort als führende Destination für nachhaltigen Ganzjahrestourismus zu positionieren, indem sie Erreichbarkeit, Innovation, Sport und Natur in den Freiburger Voralpen miteinander verbindet. Dieses ehrgeizige Projekt soll es der Region ermöglichen, ihren vor etwa zehn Jahren begonnenen Wandel zu einer ganzjährigen Destination abzuschliessen.

Im Mittelpunkt des Projekts steht der Bau einer Mittelstation auf der Strecke der bestehenden Kombibahn, die 2013 in Betrieb genommen wurde. Diese neue Infrastruktur wird eine rationellere Erschliessung des Freizeitangebots das ganze Jahr hindurch ermöglichen, wodurch der Andrang auf dem Gipfel reduziert und eine vielseitigere Nutzung des Gebiets gefördert wird – sowohl im Sommerbetrieb ab dem Frühjahr (Mountainbiking), als auch im Winterbetrieb (Skifahren).

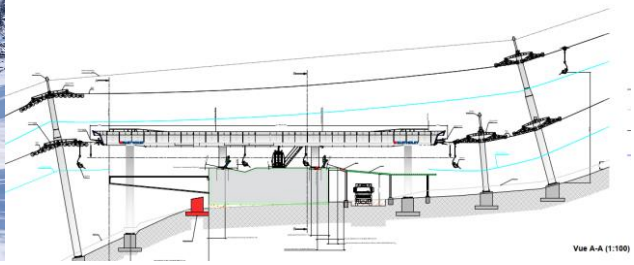
Der Bau der Kombibahn stellte einen strategischen Wendepunkt dar, da sie den Sommerbetrieb ermöglichte und neue Kundensegmente ansprach. In diesem Zusammenhang wurden bereits ab 2015 Mountainbike-Abfahrtsstrecken angelegt, die das Wanderwegenetz und das Restaurationsangebot in der Höhe ergänzen. Der Bau einer Mittelstation auf der Strecke der Kombibahn bildet das Kernstück der Vision «Berra 2030». Sie kommt auf einer Höhe von 1233 m zu stehen und wird es ermöglichen, das Gebiet bereits im Frühjahr zu öffnen, was bislang nicht möglich war, da aufgrund der Wildruhezone in der Nähe der Bergstation die Anlage erst am 1. Juli öffnen kann, was die «Schönwettersaison», die in den Freiburger Voralpen von April bis Oktober dauert, um drei Monate verkürzt. Diese Anlage wird eine bessere Verteilung der Besucherströme ermöglichen und gleichzeitig die Ruhe auf dem Gipfel

bewahren, da der Zugang von April bis zum 30. Juni nur bis zur Mittelstation gestattet sein wird. Dieses neue Freizeitgelände wird mehrere Mountainbike-Strecken für alle Schwierigkeitsgrade sowie einen Abenteuerpark für Kinder beherbergen, wodurch sich das Gebiet zu einer „Outdoor“-Attraktion für Familien und Sportlerinnen und Sportler entwickeln wird. Im Winter gewährleistet die Mittelstation auch bei dünner Schneedecke einen optimalen Betrieb mit gesicherten blauen und roten Pisten, die sich ideal für Skikurse und Familien eignen.









Die Anpassung der bestehenden Anlage umfasst hauptsächlich Folgendes:

> Bau einer neuen Mittelstation für den einseitigen Ein- und Ausstieg Skifahrer/innen, Fussgänger/innen, Mountainbikefahrer/innen;

> Umbau der Strecke mit 5 neuen Stützen;

> Aufrüstung der Sessel mit Skiträgern für den Erstaufstieg;

> Kabelersatz;

> Teilanpassung der Steuerung.

5.1.1 Technische Angaben

Die neue Mittelstation der Kombibahn von La Berra wird die folgenden technischen Hauptmerkmale aufweisen:

> Höhe der Talstation: 1044,1 m;

> Höhe der Mittelstation: 1233 m;

> Höhe der Bergstation: 1640 m;

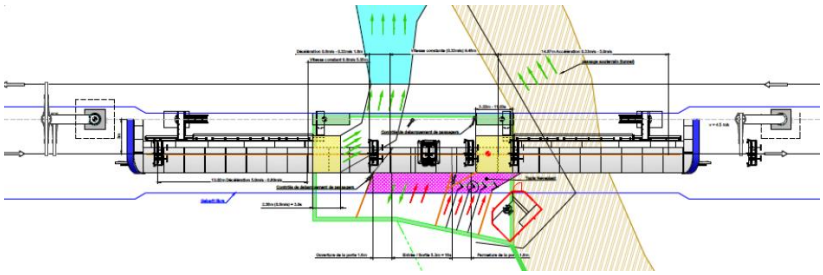
> Stützen: aktuell 15, ab Inbetriebnahme der Mittelstation 20

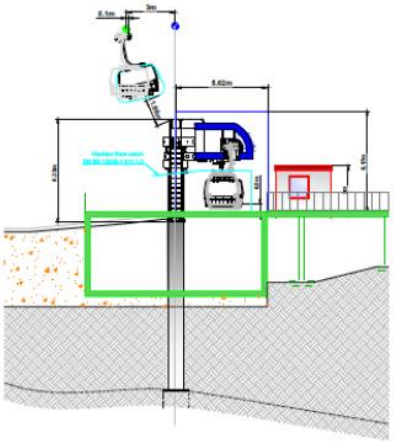
> Beförderungskapazität: 1.320 Personen /h (Endkapazität);

> Betriebsgeschwindigkeit: 4,5 m/s auf der Strecke, 0,33–0,8 m/s im Ein- und Ausstiegsbereich.

> Anzahl der Fahrzeuge: 80 Sitzplätze, 10 Kabinen

> Umbaujahr: 2027





5.1.2 Kosten

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 7 050 000 Franken (einschliesslich Teuerung):

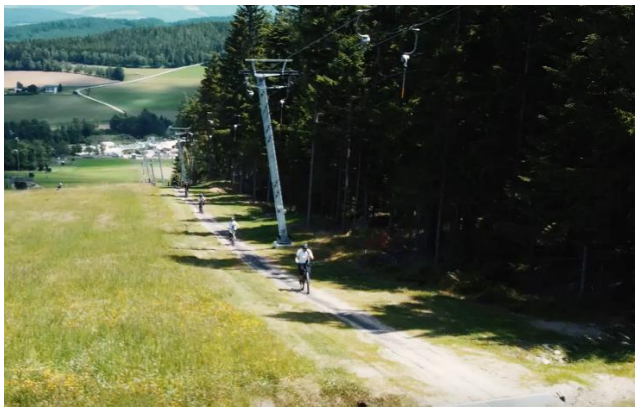
Bereich	Beschreibung	Kosten (in Fr.)
Ausstattung	Abholzung, Stahlbeton und Ausbau	2 278 860
Mittelstation	Elektromechanik des Lifts	3 881 709
Technik	Anlagen, Elektrik, HVS	226 655
Projektleitung	Berichte, Beaufsichtigung, Bewilligungen	444 354
Reserven	Auf die Angebote gebildete Rückstellungen	- 162 150
Diverses	1%	68 315
Reserven	4.4%	312 257
Total (inkl. Steuern)		**7 050 000**

6 Ergänzendes Erneuerungsprojekt (nicht im Dekret inbegriffen)

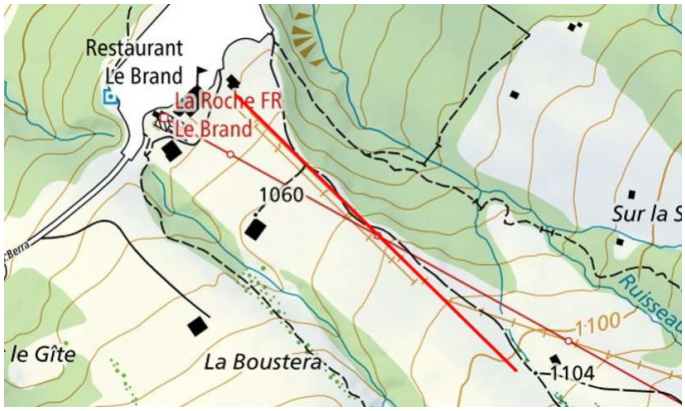
—

6.1 Trainerlift/Bikelift in La Berra

Das Projekt, das die Société des remontées mécaniques de la Berra SA (SRM La Berra) eingereicht hat, betrifft den Trainerlift im unteren Teil des bei Schneemangel künstlich beschneiten Skigebiets von La Berra. Dieser wurde 1985 in Betrieb genommen (41 Jahre im 2026). Es entspricht nicht mehr den Anforderungen bezüglich Förderleistung für Anfängerinnen und Anfänger. Es ist geplant, diesen Skilift abzubauen, was die Piste im unteren Teil des Skigebiets verbreitert, und ihn durch eine neue Anlage zu ersetzen. Der aktuelle Skilift wird verkürzt, so dass der Ausstiegsbereich neu oberhalb von Le Brand zu liegen kommt. Ausserdem wird die Kurvenstütze entfernt. Der Schleifringläufermotor wird durch einen Asynchronmotor der neuen Generation ersetzt und mit einer neuen Steuerung ausgestattet, die es ermöglicht, die Geschwindigkeit der Anlage an die Bedürfnisse von Anfängerinnen und Anfängern und an ihr Skiniveau anzupassen. Eine «Schritt-für-Schritt»-Funktion wird in die Steuerung integriert, um das Anbringen und Versetzen der Schleppvorrichtungen zu erleichtern. Der Sommerbetrieb mit Mountainbikes wird durch die Nutzung eines Systems ermöglicht, das anstelle der Teller an den Schleppvorrichtungen befestigt wird. Durch den Ersatz des Trainerlifts kann eine moderne und polyvalente Anlage bereitgestellt werden. Im Winter wird die neue Anlage die Kapazität für Schulen und Anfängerinnen und Anfänger erhöhen und so die Wartezeiten verkürzen. Im Sommer wird die Anlage als «Bikelift» genutzt, um eine direkte Anbindung an das Trail Center und den künftigen MTB-Dual-Slalom-Track zu gewährleisten.



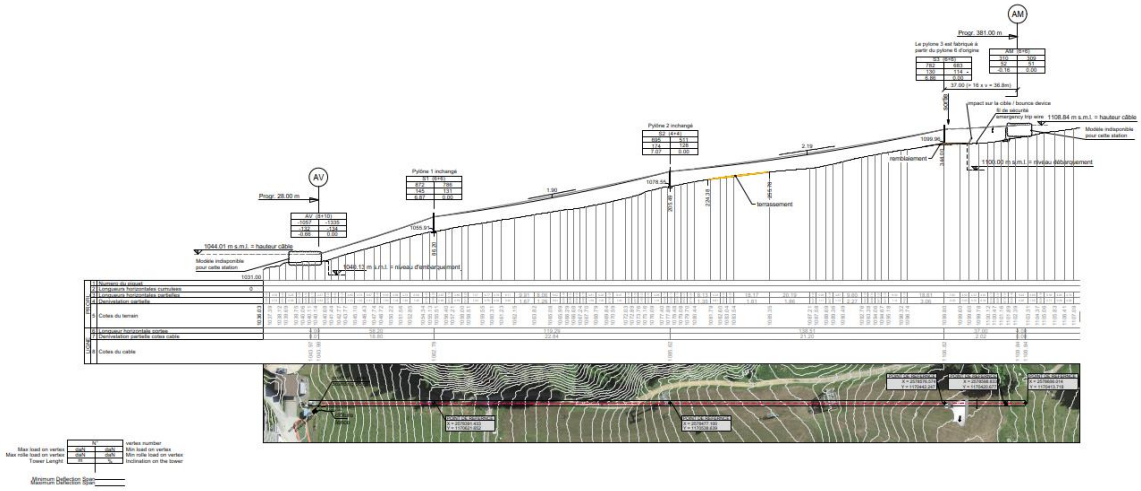
Aktueller Trainerlift



Projektprofil

6.1.1 Technische Angaben

> Anzahl Schleppvorrichtungen: 40 (23 zusätzlich möglich);
> Beförderungskapazität: 450 Personen pro Stunde (bis 700 mit den zusätzlichen Schleppvorrichtungen);
> Fahrzeit: 2 Minuten und 20 Sekunden;
> Höchstgeschwindigkeit: 2.3 m/s
> Erneuerungsjahr: 2027



Längenprofil des Projekts

6.1.2 Kosten

Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 571 000 Franken:

Bereich	Beschreibung	Kosten (in Fr.)
Ausstattung	Erschliessung, Erdarbeiten, Stahlbeton und Ausbauarbeiten	143 233
Skilift	Elektromechanik des Lifts	443 210
Projektleitung	Dimensionierung und Beaufsichtigung	14 642
Alte Anlage	Rücknahme durch Lieferant	- 35 000

Bereich	Beschreibung	Kosten (in Fr.)
Reserven	Auf die Angebote gebildete Rückstellungen	- 23 457
Diverses	Gutachten und Bewilligungen	5 426
Reserven	4 %	22 946
Total (inkl. Steuern)		**571 000**

Falls der TFF-Verwaltungsausschuss auf das Gesuch um Finanzierung der Erneuerung des Trainerlifts/Bikelifts eintritt, könnte der entsprechende Betrag vom Fonds problemlos übernommen werden, so dass für diesen Gegenstand keine Finanzierung über das vorliegende Dekret beantragt wird. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass das derzeitige Vermögen des Fonds etwa 6 Millionen Franken beträgt, wobei für die nächsten fünf Jahre Verpflichtungen in Höhe von knapp 2 Millionen Franken bestehen.

Die Erwähnung dieses Projekts in der vorliegenden Botschaft dient ausschliesslich dazu, dem Grossen Rat einen umfassenden Überblick über das Gesamtprojekt zu verschaffen. Sie greift der Stellungnahme des TFF nicht vor und begründet keine finanzielle Verpflichtung des Staats über die in diesem Dekret beantragten Mittel hinaus.

7 Bedingungen für die Gewährung von Beiträgen aus dem Tourismusförderungsfonds

Gemäss Artikel 43 TG kann der Fonds insbesondere unter den folgenden Bedingungen Beiträge leisten:

> Das Projekt fällt nicht unter die ordentlichen Aufgaben der öffentlichen Körperschaften.

> Das Projekt ist nachweislich marktfähig und hat einen positiven Einfluss auf den Tourismus, insbesondere auf die Anzahl Gäste, Logiernächte oder Besuche.

> Das Projekt berücksichtigt die Grundsätze der Nachhaltigkeit entsprechend seiner Art, und zwar insbesondere in Bezug auf die Wirtschafts-, Umwelt- und Energieaspekte.

> die betroffenen Regionen und Gemeinden leisten einen Beitrag an das Projekt, für das ein derartiger Beitrag im Gesetz vorgesehen ist.

Im vorliegenden Fall steht fest, dass der Betrieb, die Instandhaltung und der Umbau von Seilbahnen keine öffentliche Aufgabe darstellen.

7.1 Tragbarkeit und wirtschaftlicher Einfluss

7.1.1 Projekt Schwarzsee

Was die Tragbarkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen des Projekts Schwarzsee betrifft, so kann anhand der von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG eingereichten Unterlagen festgestellt werden, dass die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind.

Der von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG übernommene Finanzierungsanteil in Höhe von 7,93 Millionen Franken wird durch Eigenmittel und Bankkredite gedeckt, die im Investitionsbudget des Unternehmens ausgewiesen sind, dessen Finanzlage als solide eingestuft wird. Im Rahmen einer unabhängigen externen Analyse, die von der conim ag in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern durchgeführt wurde, wurden verschiedene Einnahmeszenarien unter Berücksichtigung der Abhängigkeit von Wetter- und Schneeverhältnissen untersucht. Sie zeigt, dass die über sechs Geschäftsjahre kumulierten Betriebsergebnisse, die je nach Szenario 7,7 bis 10,3 Millionen Franken betragen, die Finanzierung der Investitions-, Abschreibungs- und Betriebskosten ermöglichen, ohne auf öffentliche Gelder, die über den beantragten Beitrag hinaus gehen, zurückgreifen zu müssen.

Was die Auswirkungen auf den Tourismus betrifft, so dürfte das Projekt die Attraktivität des Schwarzsees, eines Tourismusmagnets von kantonaler Bedeutung, erheblich steigern. Die Besucherzahlen der Destination sind in den letzten zehn Jahren um 46 % gestiegen, wobei in der Sommersaison ein Wachstum von 68 % verzeichnet wurde und seit 2022/2023 vier Rekord-Sommer in Folge registriert wurden. Was die Beförderungsleistung betrifft, so ermöglicht der Austausch der Sesselbahn, die maximale Beförderungsleistung von 1440 auf etwa 1870 Personen pro Stunde zu steigern, wodurch sich die Kapazität und die Betriebsqualität insbesondere zu Spitzenzeiten deutlich verbessern werden. Die prognostizierte Zunahme der Logiernächte in der Region basiert auf dem erwarteten indirekten Effekt, den die gesteigerte Attraktivität und die zunehmenden Besucherzahlen der Destination auf die Beherbergungsbetriebe und die anderen Dienstleister der Region haben werden.

7.1.2 Projekte La Berra

Was die Tragbarkeit und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Projekte in La Berra betrifft, so kann anhand der von der SRM La Berra SA eingereichten Unterlagen festgestellt werden, dass die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, wobei jedoch einige Punkte zu beachten sind.

Was die Tragbarkeit betrifft, sind die Projekte angesichts der aktuellen Lage des Unternehmens gerechtfertigt: Die Geschäftsjahre 2022/2023 und 2023/2024 schlossen mit einem negativen EBIT ab, bevor sich die Lage im Geschäftsjahr 2024/2025 leicht erholt hat (50 000 Franken). Einer Studie des SECO zufolge würde das Fehlen eines strukturierten Sommerausbaus die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mittelfristig innerhalb eines Zeitraums von 8 bis 10 Jahren gefährden. Die vorgeschlagene Entwicklung hin zu einem Ganzjahresbetrieb ist also ein Projekt, von dem der Fortbestand des Betriebs abhängt und darf nicht als blosses Erweiterungsprojekt betrachtet werden.

Die Finanzierung des Projekts erfolgt über einen bereits bewilligten NRP-Beitrag (ein A-fonds-perdu-Beitrag von 290 000 Franken für die Studienphasen, die Planung und die Kleinanlagen / ein nach Verabschiedung des Dekrets rückzahlbares Darlehen von 417 500 Franken für die Machbarkeitsstudien der Seilbahnen), den TFF, den Regionalverband Greyerz und den Eigenanteil der SRM La Berra SA. Zum Nachweis seiner langfristigen Tragbarkeit sieht das Unternehmen eine schrittweise Rentabilitätssteigerung vor, bis es in der Saison 2030/2031 einen positiven EBIT erreicht, während er im Durchschnitt der letzten vier Geschäftsjahre nahe bei Null lag.

Was die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Tourismus betrifft, werden die folgenden groben Zahlen genannt:

> Besucherzahlen: Das Unternehmen strebt eine Mindestzahl von 100 000 Erstbesuchern pro Jahr als Voraussetzung für den langfristigen Fortbestand an und rechnet mit einem Anstieg um 37 500 Erstbesucher pro Jahr, wodurch sich die Gesamtbesucherzahl bis zum Jahr 2030/2031 auf etwa 117 500 Erstbesucher belaufen dürfte, während der aktuelle Durchschnitt bei 81 000 liegt;

> Umsatz: Der Anstieg der Besucherzahlen dürfte einen Umsatzanstieg von etwa 1 Million Franken bewirken, wobei die erwarteten zusätzlichen Einnahmen im Bereich Gastronomie und Beherbergung (Chalet de la Berra, Gîte d'Allières) darin nicht eingeschlossen sind; diese wurden aus Gründen der methodischen Vorsicht bewusst aus dieser Berechnung ausgeklammert;

> Logiernächte: Das Projekt sieht den Ausbau des Übernachtungsangebots vor (Bike & Ski Hotel im Gîte d'Allières). Aus den Unterlagen geht zudem hervor, dass die Einnahmen aus Gastronomie und Beherbergung mit den zusätzlichen Betriebsmonaten ebenfalls steigen werden.

Das Unternehmen ordnet dieses Projekt schliesslich in einen breiteren regionalen und kantonalen Kontext ein: Mehrere benachbarte Destinationen in den Freiburger Voralpen tätigen vergleichbare Investitionen, wobei der MTB-Ausbau ein zentrales Element der kantonalen Tourismusstrategie ist.

7.2 Nachhaltigkeit

7.2.1 Projekt Schwarzsee

Gemäss Artikel 43 Abs. 1 Buchstabe c TG muss das Projekt aufgrund seiner Art die Grundsätze der Nachhaltigkeit hinsichtlich Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt berücksichtigen. Das von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG eingereichte Dossier geht ausdrücklich auf diese Anforderung ein.

Wirtschaftlich trägt die neue Anlage in mehrfacher Hinsicht zur Nachhaltigkeit des Betriebs bei. Die Direktantriebstechnik ohne herkömmliches Getriebe senkt den Energieverbrauch und den mechanischen Verschleiss, was langfristig zu geringeren Wartungskosten führt, obwohl die Wartung bestimmter, grösserer Komponenten aufwändiger ist. Die Sesselbahn wird zudem eine Reihe von Wirtschaftstätigkeiten bedienen, für die sie die grundlegende Infrastruktur bildet – Gastronomie (die Restaurants Bärghuus und Gypsera, die Bars Gypsi und Hürlisboden), Beherbergungsbetriebe sowie weitere Anbieter der Region –, wodurch das Projekt eher der Sicherung der regionalen touristischen Wertschöpfung dient als einer blossen technischen Erneuerung. Das Unternehmen beschäftigt derzeit 13 festangestellte Mitarbeitende (11,5 Vollzeitäquivalente), einen Lernenden Seilbahn-Mechatroniker sowie je nach Saison 30 bis 50 Saisonarbeitnehmende; Die Sicherung des langfristigen Betriebs für eine Konzessionsdauer von 40 Jahren trägt zur Erhaltung dieser Arbeitsplätze bei.

In gesellschaftlicher Hinsicht hebt das Dossier die Rolle des Schwarzsees als Naherholungsgebiet für die Region und die Stadt Freiburg hervor, dessen Wirkung bis in die Agglomeration Bern reicht. Das Familienangebot (Spielplatz, geplantes Kinderland, Rodelbahn, Lehrpfade) und die gute Erreichbarkeit des Reiseziels für ein breites Publikum unterstreichen diese Dimension. Die Übertragung der Anlage an die RMF SA nach Auslaufen der finanziellen Beteiligung der öffentlichen Hand ermöglicht den koordinierten Ausbau der touristischen Infrastruktur auf kantonaler Ebene, was eine gemeinsame Governance mit den anderen Seilbahnen des Kantons bedeutet und nicht eine rein private Initiative darstellt.

In Bezug auf die Umwelt lassen sich folgende konkrete Vorteile nennen: Die Direktantriebstechnologie senkt nicht nur den Energieverbrauch, sondern auch die Geräuschemissionen, da die lauten Komponenten des Getriebes entfallen. Für das Projekt ist kein Grundstückserwerb erforderlich, da die Dienstbarkeiten bereits im Jahr 2025 im Zuge des Baus des Mountainbike-Flowtrails neu ausgehandelt wurden. Derzeit wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, deren Ergebnisse dem Bewilligungsgesuch beigelegt werden, das dem Bundesamt für Verkehr zusammen mit einem Gutachten zu Geologie und gravitativen Naturgefahren (Auftrag an pbplan ag) unterbreitet wird (Kapitel 8.2).

7.2.2 Projekte La Berra

Was die Nachhaltigkeit betrifft, so geht das von SRM La Berra SA eingereichte Dossier strukturiert auf diese Anforderung ein. Ein eigenes Kapitel befasst sich mit den drei Dimensionen der Nachhaltigkeit und zeigt dabei die Restrisiken auf.

Aus wirtschaftlicher Sicht wird in der Studie der Ganzjahresbetrieb eher als Notwendigkeit, denn als strategische Entscheidung dargestellt: Ohne eine Strukturierung der Sommeraktivitäten wäre der Fortbestand des Unternehmens mittelfristig gefährdet. Der Ganzjahresbetrieb (Mountainbiken, Wandern, Beherbergung, Familienaktivitäten) wird als Hebel für die Widerstandsfähigkeit gegenüber klimatischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten dargestellt, und das Projekt setzt auf einen regionalen Multiplikatoreffekt durch die Einbindung der wirtschaftlichen Akteure der Region (lokale Unternehmen, Handwerker, Gastgewerbe), wobei sich die positiven Auswirkungen auf das ganze Greyerzerland und den ganzen Kanton verteilen. Auch die Schaffung und der Erhalt nachhaltiger Arbeitsplätze werden angeführt, insbesondere durch das künftige Bike & Ski Hotel und die Sommeraktivitäten, die dazu beitragen sollen, saisonale Arbeitsplätze in Festanstellungen umzuwandeln.

In gesellschaftlicher Hinsicht hebt das Dossier die Rolle von La Berra als Begegnungsort für die lokale Bevölkerung hervor, der für alle zugänglich ist und die regionale Identität über alle Generationen hinweg fördert. Das Projekt wurde bereits in der Vorbereitungsphase in Abstimmung mit den kantonalen Behörden, Nichtregierungsorganisationen und den kommunalen Körperschaften konzipiert, wobei im Rahmen der öffentlichen Auflage ein Dialog vorgesehen ist. Das Angebot wird als inklusiv und familienfreundlich präsentiert (Lernbereiche, Themenpfade, Pumptrack, Abenteuerpark).

In Bezug auf die Umwelt stützt sich das Dossier auf eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung, die bereits durchgeführt und den verschiedenen staatlichen Stellen sowie den betroffenen Nichtregierungsorganisationen vorgelegt wurde. Die Kanalisierung der Besucherströme über die neue Mittelstation und die Aufteilung der Aktivitäten werden als Mittel dargestellt, um den Druck auf empfindliche Zonen am Gipfel zu vermeiden, insbesondere auf die Wildruhezone, die aktuell die Öffnung der Anlagen erst nach dem 1. Juli zulässt. Auch die Förderung der sanften Mobilität ist konkret dokumentiert: Die Destination verfügt über eine direkte Anbindung an

den öffentlichen Verkehr (Linie «Berra Express», Linie 235 Pont-la-Ville–La Berra, Anschluss an die Linie 234 Freiburg–Bulle).

7.3 Klimatest

Der vorliegende Dekretsentwurf wurde nicht einem formellen Klimatest gemäss Artikel 5 Abs. 2 des Klimagesetzes (KlimG; SGF 815.1) sowie Artikel 9 ff. des Klimareglements (KlimR; SGF 815.11) unterzogen, da er bereits weit fortgeschritten war, als das KlimR am 1. Juli 2026 in Kraft getreten ist. Somit gehört dieses Projekt – wie in den staatsinternen Weisungen zum Inkrafttreten des Reglements vorgesehen – zu den bis Ende 2026 tolerierten Ausnahmen, die von der Pflicht zur Durchführung eines Vorabtests befreit sind. Dem ist anzufügen, dass der Staat im vorliegenden Fall kein Projekt durchführt, bei dem er als Bauherr auftritt: Er gewährt finanzielle Unterstützung für von Dritten geplante Anlagen, die der TFF-Verwaltungsausschuss – das für die Prüfung der Projekte zuständige Gremium – bereits geprüft hat, und zwar, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit (Art. 43 Abs. 1 Bst. c TG; (vgl. Kapitel 7.2.). Die Klimaverträglichkeitsprüfung, die dazu dient, Projekte bereits in der Start- und Planungsphase zu steuern (vgl. Art. 9 Abs. 2 KlimR), könnte nachträglich keinen Einfluss mehr auf deren Gestaltung nehmen. Die Anlagen werden darüber hinaus dem Plangenehmigungsverfahren des Bundes unterzogen, das eine Umweltverträglichkeitsprüfung beinhaltet. Im Wesentlichen zielen die Projekte auf die Erneuerung bestehender Anlagen ab, verbessern deren Energieeffizienz und tragen durch die Ausweitung des Angebots auf alle vier Jahreszeiten zur Anpassung der Destinationen an den Klimawandel bei.

Obwohl dieses Projekt keinem Klimatest unterzogen wurde, muss den klimatischen Herausforderungen in der Bau- und der Betriebsphase dennoch besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Diesbezüglich werden die Bauherren soweit möglich und mit einem entsprechenden Hinweis in den formellen Beitragszusicherungen des TFF-Verwaltungsausschusses für Fragen im Zusammenhang mit der Anpassungsfähigkeit, den Kohlenstoffsenken, der Resilienz und den damit verbundenen Chancen sowie für Treibhausgasemissionen sensibilisiert.

8 Finanzierung

—

8.1 Tourismusförderungsfonds

Wie oben erwähnt (vgl. Kap. 2), muss gemäss Artikel 51 TG für die Gewährung eines Beitrags an Projekte von kantonaler Bedeutung nachgewiesen werden, dass die Anlage von kantonaler Bedeutung und von allgemeinem Interesse ist und einen entscheidenden Beitrag an die Entwicklung des Freiburger Tourismus leistet. Im vorliegenden Fall lässt sich die kantonale Bedeutung und das allgemeine Interesse der vorgelegten Projekte wie folgt begründen:

8.1.1 Projekt Schwarzsee

Anhand der von der Kaisereggbahnen Schwarzsee AG eingereichten Unterlagen lässt sich diese Eignung auf mehreren Ebenen nachweisen.

> Formeller Status des Standorts: Der Schwarzsee wird in der kantonalen Tourismusgesetzgebung ausdrücklich als kantonaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen (vgl. KantRP, Themenblatt T108). Es handelt sich also nicht um eine Einstufung, die die gesuchstellende Gesellschaft eigenständig geltend macht, sondern um einen bereits bestehenden, staatlich anerkannten Status eines Gebiets, das die Sesselbahn Riggisalp direkt und ausschliesslich bedient.

> Entscheidende Rolle für die kantonale Tourismusstrategie: Das Projekt dient der Umsetzung der «Voralpen Vision 2030», einer Strategie, die der Staat selbst im Jahr 2019 im Rahmen einer interdisziplinären Arbeitsgruppe erarbeitet hat. Die Sesselbahn Riggisalp wird dort als «Rückgrat» des Sommer- und Winterbetriebs der Kaisereggbahnen bezeichnet; es handelt sich also nicht um eine Nebenanlage, sondern um die Infrastruktur, ohne die der Zugang zum oberen Teil des Skigebiets und zum Restaurant Bärghuus unmöglich wäre.

> Einzugsgebiet über die kommunale oder regionale Ebene hinaus: Die Unterlagen belegen, dass die Ausstrahlung des Standorts über den Sensebezirk hinausreicht, da er als Naherholungsgebiet für die Region und die Stadt Freiburg dient, wobei ausdrücklich eine Wirkung bis in die Agglomeration Bern erwähnt wird. Diese interkantonale Ausstrahlung ist ein Hinweis auf eine Bedeutung, die über das rein lokale oder regionale Interesse hinausgeht, das für ein Projekt geringeren Umfangs charakteristisch wäre.

> Finanzieller und technischer Umfang des Projekts: Mit Gesamtkosten in Höhe von 21,62 Millionen Franken liegt das Projekt in einer Grössenordnung, die mit einem Projekt von geringem Umfang nicht zu vergleichen ist. Darüber hinaus beinhaltet das Projekt einen vollständigen Ersatz der Infrastruktur (6er-Sessellift, Tal- und Bergstation, 13 Stützen) und nicht eine einfache Sanierung oder eine zusätzliche Ausstattung.

> Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Freiburger Tourismusangebots: Die Sesselbahn Riggisalp ist die Basisanlage, die das Gebiet des Schwarzsees erschliesst, eine der wichtigsten Freiburger Voralpendestinationen. Gäbe es sie nicht, müsste das Skigebiet schliessen. Damit würde sie dem Kanton ein wichtiges lokales Angebot für die Einzugsgebiete von Freiburg und Bern vorenthalten.

8.1.2 Projekt La Berra

> Formeller Status des Standorts: Die Gemeinde La Roche wird in der kantonalen Tourismusgesetzgebung ausdrücklich als regionaler touristischer Entwicklungsschwerpunkt ausgewiesen (vgl. KantRP, Themenblatt T108). Es handelt sich also nicht um eine Einstufung, die die gesuchstellende Gesellschaft eigenständig geltend macht, sondern um einen bereits bestehenden, staatlich anerkannten Status eines Gebiets, das die Kombibahn direkt bedient.

> Mittelstation: Die Kombibahn von La Berra, an der die neue Mittelstation errichtet werden soll, wurde bereits durch Mittel aus dem Dekret von 2008 finanziert, und zwar im Rahmen eines Projekts, das im Sinne der damals geltenden Tourismusgesetzgebung als Grossprojekt anerkannt wurde. Die Mittelstation stellt somit keine neue, eigenständige Infrastruktur dar, sondern eine Erweiterung der zweiten Generation auf einer Strecke, deren Bedeutung vom Kanton bereits vor fast zwanzig Jahren offiziell anerkannt wurde. Dieser Sachverhalt deutet auf eine Kontinuität des Status hin, da die Seilbahn seit ihrer Inbetriebnahme das Rückgrat des Ganzjahresbetriebs der Anlage bildet – eine Funktion, die die neue Mittelstation verbessert und nicht bloss ersetzt.

> Zentrale und prägende Rolle des Projekts: Die Mittelstation der Kombibahn wird als «Rückgrat des Projekts» bezeichnet. Sie ist das zentrale Element, das es ermöglicht, den Sommerbetrieb bereits im Frühjahr zu eröffnen und so die Sommersaison zu verlängern und die Besucherströme besser zu verteilen. Die Anlage ist daher funktional untrennbar mit dem im Gesamtprojekt angestrebten Ganzjahresbetrieb verbunden und stellt keine blosse Zusatz- oder Komfortausstattung dar.

> Verankerung in einer expliziten kantonalen Strategie: Das Dossier verknüpft das Projekt mit den Schwerpunkten der Neuen Regionalpolitik (NRP) 2024–2027 und der Strategie Nachhaltige Entwicklung des Staats Freiburg. Dieses vorgelagerte staatliche Engagement ist ein Hinweis darauf, dass das Projekt vom Kanton als von überkommunaler Bedeutung eingestuft wurde. Zudem fügt es sich in die Schwerpunkte 1, 3 und 5 der Freiburger Tourismusentwicklungsstrategie 2024–2030 ein (vgl. Kap. 3 weiter oben).

> Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Freiburger Tourismusangebots: La Berra ist das Skigebiet, das der Agglomeration Freiburg am nächsten ist und eine der beliebtesten Voralpendestinationen. Die Kombibahn Le Brand ist die Hauptbahn, die das Gebiet erschliesst. Der Bau der Mittelstation, das zentrale Projekt der Vision Berra 2030, ist wichtig für die Sicherung des Fortbestands der Destination. Die Mittelstation ermöglicht eine auf lange Sicht ausgerichtete Anpassung des Angebot an den Klimawandels und stärkt den Ganzjahresbetrieb, der für die gesamte Wettbewerbsfähigkeit des Freiburger Tourismusangebots zentral ist. Würde die Mittelstation nicht gebaut, würde die begrenzte Betriebsdauer im Sommer die Umsetzung der Vision Berra 2030, wenn nicht gar den Fortbestand der gesamten Destination in Frage stellen.

8.2 Regionen und RMF AG

Artikel 52 Abs. 2 TG sieht vor, dass sich der kantonale Beitrag auf das Doppelte des Beitrags der betroffenen regionalen Körperschaften und Gemeinden, aber höchstens auf 49 % der Gesamtinvestition beläuft.

Die Finanzierung des Projekts Schwarzsee wurde auf mehreren Ebenen genehmigt, und zwar durch die Sitzgemeinde Plaffeien (Beschluss des Gemeinderats vom 23. Februar 2026), des Mehrzweckverbands des Sensebezirks (Beschluss vom 23. April 2026) sowie der Generalversammlung der Kaisereggbahnen (Beschluss vom 4. Juli 2026).

Was das Projekt La Berra betrifft, so wurde dessen Finanzierung von der Gemeinde La Roche (Schreiben vom 10. April 2026), dem Regionalverband des Greyerzbezirks (Beschluss vom 20. Mai 2026) und der Generalversammlung der SRM La Berra SA genehmigt.

Die an einen Beitrag des Tourismusförderungsfonds geknüpfte Bedingung, dass sich die Regionen und Gemeinden finanziell am Projekt beteiligen, sind somit erfüllt.

8.3 Beantragter Verpflichtungskredit

Die förderfähigen Gesamtkosten der vorgelegten Projekte belaufen sich gemäss der folgenden Tabelle voraussichtlich auf 25 550 000 Franken:

Ort	Anlage	Kosten
Schwarzsee	Erneuerung Sesselbahn Riggisalp (mit Kürzung für nicht touristische Teile)	18 500 000 (von insgesamt 21 620 000)
La Berra	Änderung Kombibahn Le Brand	7 050 000
Total		**25 550 000** (von insgesamt 28 670 000)

Die Kostenaufteilung gemäss Artikel 52 Abs. 2 TG stellt sich somit wie folgt dar:

	%	Sesselbahn Riggisalp	Kombibahn Le Brand	Total
TFF (Kanton)	49	9 065 000 (von 18 500 000)	3 454 500	**12 519 500**
Regionen / Gemeinden	25	4 625 000 (von 18 500 000)	1 762 500	**6 387 500**
Betriebsgesellschaft	Rest-betrag	7 930 000	1 833 000	**9 763 000**
Total		21 620 000 18.5 Mio. beitragsfähig	7 050 000	**28 670 000** 25 550 000 beitragsfähig

9 Rechtseinheit

—

Gemäss Artikel 54 Absatz 1 TG geht eine Anlage, die im Rahmen eines Beitrags an ein Projekt von kantonaler Bedeutung unterstützt wird, in der Regel in das Eigentum einer bestehenden oder zu gründenden gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft über und wird der Betreiberin oder dem Betreiber verpachtet.

Im vorliegenden Fall geht die erneuerte Anlage der Sesselbahn Riggisalp in Schwarzsee in den Besitz der RMF SA über, einer Gesellschaft, die im Jahr 2010 zu diesem Zweck gegründet wurde. Dasselbe gilt für die Mittelstation der Kombibahn von La Berra (die bereits Eigentum der RMF SA ist).

10 Entscheid des TFF

—

An seinen Sitzungen vom 23. April und 4. November 2026 kam der TFF zum Schluss, dass die betreffenden Einrichtungen von grosser Bedeutung für die Förderung des Tourismus und damit für die gesamte Wirtschaft der Region und des Kantons sind. Er hat daher beschlossen, einen aufgerundeten finanziellen Beitrag in Höhe von 12 520 000 Franken in Form eines bedingt rückzahlbaren zinslosen Darlehens zu gewähren (Art. 53 Abs. 1 TG). In seinem Entscheid hat der TFF die Gewährung des Beitrags namentlich an die folgenden Bedingungen geknüpft:

> Die Arbeiten werden effektiv, vollständig und den vorgelegten Plänen entsprechend ausgeführt;

> Sobald nach Einzahlung in einen Fonds zur Anlageerneuerung die Jahresrechnung der RMF SA einen Nettogewinn ausweist, wird das Darlehen in Raten zurückgezahlt;

> Gemäss Artikel 725b des Obligationenrechts (OR; (SR 220) treten der TFF und die anderen Darlehensgeber für ihre gesamten Darlehen sofort im Rang zurück;

> Der Grosse Rat bewilligt eine zusätzliche Speisung des Fonds in Höhe von 12 520 000 Franken.

> Zuerst werden wie bei einem Baukredit die Eigenmittel der einzelnen Seilbahnunternehmen und anschliessend die Mittel der Regionen und Gemeinden zur Deckung der Projektkosten verwendet.

11 Erläuterungen zum Dekretsentwurf

—

Artikel 1 beinhaltet die grundsätzliche Genehmigung der finanziellen Beteiligung des Staats Freiburg an der Erneuerung der Basisseilbahnen von Schwarzsee und La Berra. Diese Beteiligung wird erst effektiv, wenn die geplanten Erneuerungsarbeiten gemäss den vorgesehenen Modalitäten, einschliesslich der finanziellen Modalitäten, durchgeführt werden. Die Arbeiten an den jeweiligen Projekten können also nicht begonnen werden, solange die verschiedenen betroffenen Partner ihre finanzielle Beteiligung nicht zugesichert haben. Der Beitrag des Staats wird über Kredite gedeckt, die in den Voranschlägen der Jahre 2028 bis 2043 unter der Position 3500/5670.000 «Kantonsbeiträge an Dritte» aufgeführt werden, und dient zur Speisung des TFF mit neuen finanziellen Mitteln

Die Beiträge an die verschiedenen Anlagen werden an die Teuerung angepasst, sofern die Projektträger die Teuerung nicht bereits berücksichtigt haben. Der Staatsrat wird bei Bedarf in einer Verordnung die für die Teuerungsanpassung geltenden Regeln festlegen und wird dabei insbesondere die Beträge berücksichtigen, die für die Teuerung und die anderen Reserven im Kredit enthalten sind, der per Dekret bewilligt wird. Als Basis für die Berechnung der Teuerung dient November 2026, dem voraussichtlichen Monat der Verabschiedung des vorliegenden Dekrets. Dieser Zeitpunkt lässt sich damit rechtfertigen, dass die Gültigkeit der meisten Kostenangaben im Jahr 2027 abläuft. In der Verordnung des Staatsrats wird insbesondere festgelegt, welcher Betrag an die Teuerung angepasst und welcher Index als Grundlage herangezogen wird (Landesindex der Konsumentenpreise, Baupreisindex für die Schweiz oder die Grossregion Espace Mittelland, Baupreisindex, Baupreisindex im Tiefbau oder Produzentenpreisindex, Durchschnitt der Indizes). Zudem gilt es, den Zeitraum, für den die Teuerung berücksichtigt wird, sowie den Zeitpunkt ihrer Auszahlung festzulegen. All diese Fragen müssen noch geklärt werden.

12 Übereinstimmung mit der Verfassung und dem Bundesrecht und Europaverträglichkeit

—

Der Dekretsentwurf beachtet das Legalitätsprinzip und die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen. Er stützt sich auf Artikel 39 ff. TG sowie auf Artikel 51 bis 54 TG, die die Gewährung von Beiträgen aus dem Tourismusförderungsfonds für Projekte von kantonaler Bedeutung regeln, sowie auf die Ausführungsbestimmungen des TR. Zur Verfassungsmässigkeit gibt es keine besonderen Anmerkungen: Die Gewährung eines finanziellen Beitrags per Dekret fällt in die ordentliche Zuständigkeit des Grossen Rats in Bezug auf Investitionskredite.

Auf Bundesebene ist das Projekt mit der für Seilbahnen geltenden Gesetzgebung, insbesondere mit dem Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SeBG; SR 743.01) und seiner Ausführungsverordnung vereinbar, die eingehalten werden müssen, damit das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Konzession ausstellen und eine Betriebsbewilligung erteilen kann. Die vorgelegten Projekte werden unabhängig vom vorliegenden Dekret einem Plangenehmigungsverfahren durch diese Bundesbehörde unterzogen.

Das Dekret betrifft keine Bereiche, die durch Europarecht oder durch die zwischen der Schweiz und der Europäischen Union geschlossenen bilateralen Abkommen geregelt sind. Es ergeben sich somit keinerlei Probleme hinsichtlich der Europaverträglichkeit.

13 Aufgabenteilung zwischen dem Kanton und den Gemeinden

—

Der Dekretsentwurf bewirkt keine Änderung der Aufgabenteilung zwischen dem Staat und den Gemeinden, wie sie im Tourismusgesetz festgelegt ist. Der in Art. 52 Abs. 2 LT vorgesehene Finanzierungsmechanismus für Vorhaben von kantonaler Bedeutung beinhaltet systematisch eine gemeinsame Beteiligung des Kantons und der betroffenen Regionen oder Gemeinden, wobei diese Beteiligung eine gesetzliche Voraussetzung für die Gewährung der kantonalen Unterstützung und keine neue Lastenübertragung darstellt. Die Beteiligung der Regionen und Gemeinden an den vorliegenden Projekten erfolgt im Rahmen der bestehenden Regeln und greift keiner Reform der aktuellen Aufgabenteilung vor.

14 Personelle Auswirkungen

—

Die Umsetzung dieses Dekrets hat keine Schaffung neuer Stellen in der Kantonsverwaltung zur Folge.

15 Referendum

—

Aufgrund der in der Verordnung über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung (SGF 612.21) angegebenen Grenzbeträgen untersteht das Dekret dem fakultativen Finanzreferendum. Es untersteht also nicht dem obligatorischen Finanzreferendum.

16 Antrag

—

Aufgrund all dieser Darlegungen ist der Staatsrat der Ansicht, dass die vorliegenden Projekte, nämlich die Erneuerung der Sesselbahn Riggisalp in Schwarzsee und der Umbau der Kombibahn Le Brand in La Berra, die in Artikel 43 TG festgelegten Voraussetzungen erfüllen. Insbesondere hat er nachgewiesen, dass diese Projekte nicht zu den regulären Aufgaben der öffentlichen Körperschaften gehören, dass sie wirtschaftlich tragbar sind und sich positiv auf die regionalen Besucherzahlen auswirken, dass sie den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Hinsicht Rechnung tragen und dass die betroffenen Regionen und Gemeinden ihre finanzielle Beteiligung am Projekt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen zugesichert haben.

Zudem wurde das kantonale und allgemeine Interesse an den Anlagen am Schwarzsee und in La Berra bestätigt, und zwar sowohl aufgrund ihres bereits bestehenden Status im Rahmen der kantonalen Tourismusstrategie als auch hinsichtlich ihrer strukturierenden Rolle für den ganzjährigen Betrieb der betreffenden Destinationen.

Die vorgeschlagene Finanzierungsregelung entspricht dem in Artikel 52 Abs. 2 TG vorgesehenen Mechanismus. Der Beitrag des Staats beträgt höchstens 49 % der anrechenbaren Investition und bedingt eine gleichwertige Beteiligung der betroffenen Regionen, Gemeinden und Betreibergesellschaften. Diese Kostenbeteiligung wurde von allen betroffenen Partnern förmlich genehmigt. Gemäss Artikel 54 TG gehen die neu erneuerten Anlagen in das Eigentum der RMF SA über, die diese den Betreibergesellschaften im Rahmen eines Pachtvertrags zur Verfügung stellt und somit eine koordinierte und nachhaltige Bewirtschaftung des Seilbahnbestands von kantonaler Bedeutung gewährleistet.

Der beantragte Kredit wird es ermöglichen, den Betrieb von Anlagen langfristig zu sichern, die für den Tourismus in den Freiburger Voralpen von zentraler Bedeutung sind. Ferner trägt er dazu bei, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit dieser Destinationen gegenüber der regionalen Konkurrenz zu erhalten und die wirtschaftlichen Vorteile zu steigern, die das Gastgewerbe und die lokalen Tourismusanbieter aus dem Betrieb der Anlagen ziehen.

Aufgrund all dieser Darlegungen lädt der Staatsrat den Grossen Rat ein, den vorliegenden Dekretsentwurf anzunehmen.