

**MESSAGE N° 26** 10 juillet 2007  
**du Conseil d'Etat au Grand Conseil**  
**accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi**  
**d'un crédit d'engagement pour le**  
**subventionnement des frais de suppression de pas-**  
**sages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité**

Nous sollicitons l'octroi d'un crédit de 4 225 000 francs pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité.

Le décret fait suite à l'acceptation le 11 mai 2005 par le Grand Conseil de la motion du député Hans-Rudolf Beyeler par 61 voix contre 45 (5 abstentions).

Le présent message s'articule comme il suit:

1. Rappel de la motion
2. Base légale
3. Les passages à niveau
4. Passages à niveau concernés
5. Aspects financiers
6. Planification
7. Montant du crédit demandé
8. Autres aspects
9. Conclusion

## 1. RAPPEL DE LA MOTION

Par motion déposée et développée le 19 novembre 2004, le député Hans-Rudolf Beyeler demande que le canton prenne en charge, dès l'année 2006, la part prise antérieurement par la Confédération à l'assainissement des passages à niveau. Les modifications de la loi sur les routes ou de la loi sur les subventions doivent être prévues dans ce sens. Les moyens découlant de la redevance poids-lourds liée aux prestations (RPLP) doivent être affectés à ce but. Le motionnaire précise encore les points suivants:

1. La Confédération a fourni les moyens nécessaires au canton.
2. Le canton doit prendre ses responsabilités dans ce domaine.
3. L'assainissement ne doit pas être entrepris qu'après qu'un accident mortel se soit produit.
4. Tous les passages à niveau doivent être considérés comme dangereux.
5. Il y a encore dans le canton 200 passages à niveau qui n'ont pas d'installation de sécurité.
6. Un programme d'assainissement doit être établi pour les dix prochaines années et des priorités doivent être définies.
7. La part des précédents partenaires (Confédération) doit être prise en charge par le canton à partir de 2006.

## 2. BASE LÉGALE

Le subventionnement des passages à niveau par le canton est basé sur la loi du 15 décembre 1967 sur les routes. Cette loi fait l'objet d'un projet de modification présenté parallèlement au présent message.

Les règles pour ce subventionnement sont les suivantes:

- a) L'objectif étant d'améliorer la sécurité des passages à niveau, les subventions sont octroyées pour aménager, supprimer ou regrouper des passages à niveau.
- b) Les bénéficiaires de subvention sont les propriétaires des routes publiques (communes) et les propriétaires des routes privées affectées à l'usage commun, ainsi que les compagnies de chemin de fer.
- c) Les subventions sont octroyées sous forme de contributions non remboursables (art. 15 LSub).
- d) Le crédit d'engagement porte sur les passages à niveau dangereux, soit ceux dont le temps de visibilité est inférieur à douze secondes.
- e) Le crédit porte sur un programme de sept ans (2008–2014).
- f) Les frais pris en compte sont de 120 000 francs au maximum et le taux de 65%, la subvention maximale est de 78 000 francs.

## 3. LES PASSAGES À NIVEAU

### 3.1 Recensement cantonal

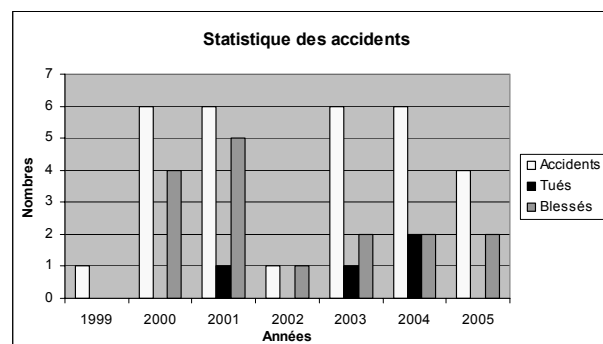
On recense dans le canton 329 passages à niveau (PN), concernant quatre compagnies de chemin de fer, selon le tableau ci-dessous:

Compagnies	tpf	CFF	MOB	BLS	Total
Nombre de PN	244	60	22	3	329
dont routes cantonales	31	7	0	1	39
dont routes communales	77	38	4	1	120
dont routes privées	136	15	18	1	170

La statistique des types d'équipement de ces passages à niveau a été fournie par les compagnies de chemin de fer. Sur le réseau routier cantonal, il existe 39 passages à niveau, tous sont équipés de barrières ou sont dénivélés.

### 3.2 Statistique des accidents

Durant les cinq dernières années, vingt-six accidents ont été recensés sur les passages à niveau du canton. Leur répartition temporelle, avec l'indication du nombre de tués et de blessés, est présentée dans la figure ci-dessous:



Au-delà des fluctuations annuelles, le nombre d'accidents est stable, bien que le trafic soit en augmentation. On ne peut donc pas conclure à une augmentation dramatique du nombre d'accidents ces dernières années, même si chaque accident mortel doit être considéré comme un accident de trop.

Du point de vue de la localisation de ces accidents, on peut constater qu'aucun accident n'a eu lieu sur une route

cantonale, mais sur des routes communales ou des chemins privés: deux accidents ont eu lieu sur un passage à niveau à La Tour-de-Trême (impasse de la Halte–route de la Parqueterie) et quatre au passage à niveau de Vuarat sur la commune de Remaufens. Les autres accidents sont répartis sur différents endroits et il n’y a pas de répétition d’accidents sur d’autres passages à niveau que ceux qui sont cités ci-dessus. Le passage à niveau de Vuarat a été équipé dernièrement de barrières.

En revanche, les accidents se concentrent sur des routes communales coupant les lignes tpf Bulle–Montbovon et Châtel-Saint-Denis–Bossonnens, soit les deux lignes de chemin de fer où la voie est parallèle à une route cantonale. Les accidents sont les plus fréquents lorsqu’un passage à niveau est situé à proximité d’un débouché sur une route cantonale, comme cela a été le cas lors de l’accident survenu à Neirivue le 29 octobre 2004.

Il faut également signaler d’autre part que deux accidents ont tout de même eu lieu sur des passages à niveau équipés de barrières.

### 3.3 Equipement des passages à niveau

L’exploitation des passages à niveau est régie par l’ordonnance fédérale du 23 novembre 1983 sur la construction et l’exploitation des chemins de fer (OCF). En règle générale, les passages à niveau doivent être munis de signaux ou d’installations de sorte qu’on puisse les traverser et les emprunter en toute sécurité (art. 37b al. 1 OCF). Le type de signalisation ou de régulation est déterminé par le mode d’exploitation du chemin de fer. En principe, des barrières doivent être mises en place aux passages à niveau, mais des dérogations sont possibles, notamment lorsque les coûts sont disproportionnés. Si le trafic routier est faible, des installations de signaux à feux clignotants sont admis, voire des croix de Saint-André, si les conditions de visibilité sont suffisantes.

Cette ordonnance part dès lors du principe qu’il est possible d’exploiter des passages à niveau sans barrières.

Le choix du système d’exploitation dépend donc principalement des volumes de trafic ferroviaire et routier. Il doit être proportionné à la situation en cause. Les barrières ne sont toutefois pas une garantie contre tous les accidents (voir paragraphe 3.2).

## 4. PASSAGES À NIVEAU CONCERNÉS

### 4.1 Passages à niveau avec temps de visibilité insuffisant

Les compagnies de chemin de fer ont fourni le nombre de passages à niveau à assainir, parce que ne répondant pas au critère de sécurité des douze secondes. Les tpf ont annoncé entre-temps que tous leurs passages à niveau d’un temps de visibilité inférieur à six secondes, sauf un, seront assainis en 2006–2007 et bénéficieront donc de contributions fédérales. Les CFF de leur côté annoncent que sur leurs passages à niveau recensés, un seul (Belfaux) est affecté à l’usage commun et a été assaini en 2005 avec subventions fédérales. Les autres ne peuvent bénéficier de subventions fédérales et, par analogie, de subventions cantonales.

Compte tenu de cela, le nombre des passages à niveau (PN) à assainir est le suivant:

Compagnies	tpf	MOB	BLS	CFF	Total
Nombre de PN avec temps de visibilité inférieur à 6 secondes	1	0	0	0	1
Nombre de PN avec temps de visibilité entre 6 et 12 secondes	54	0	0	10	64
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>65</b>

## 4.2 Cas particuliers

### 4.2.1 Neirivue

Comme indiqué au paragraphe 3.2 ci-dessus, un certain nombre d’accidents ont eu lieu sur des passages à niveau situés sur des routes communales, mais à proximité immédiate d’une route cantonale. Les temps de visibilité sont supérieurs à douze secondes mais cette proximité rend leur situation dangereuse. Il est donc proposé d’inclure ces passages à niveau dans la liste des passages à niveau pouvant bénéficier de la subvention cantonale. Il s’agit en particulier des trois passages à niveau de Neirivue sur la ligne tpf Bulle–Montbovon. Comme l’un des passages à niveau est subventionné par la Confédération, il s’agit de compter la subvention pour deux passages à niveau.

### 4.2.2 Passage à niveau de Pra-Riond, à Broc

Ce passage à niveau des tpf présente un temps de visibilité inférieur à six secondes. Il borde la route cantonale, axe 1100, Bulle–Broc. Bien que non affecté à l’usage commun, son subventionnement a été admis par la Confédération. Le problème du trafic des véhicules à moteur de l’exploitation agricole au bénéfice du droit de passage est réglé par un autre itinéraire, mais l’accès à un pré situé de l’autre côté de la route cantonale n’est pas réglé. Il peut l’être par la construction d’un passage souterrain pour le bétail franchissant la ligne tpf et la route cantonale. Ces travaux sont proposés pour être au bénéfice de la subvention cantonale, ce qui représentera évidemment une double subvention. Avant d’accorder la subvention cantonale, le Conseil d’Etat se réserve d’examiner la proportionnalité des mesures proposées.

## 5. ASPECTS FINANCIERS

Les données des compagnies de chemin de fer font état de 65 passages à niveau à assainir pour un montant des travaux prévisionnel total de 15 379 000 francs. Ce qui donne un coût moyen d’assainissement des projets à réaliser de 236 600 francs. Mais tous les assainissements n’atteignant pas le montant de 120 000 francs, la subvention moyenne calculée sur la base des données des compagnies est de 62 600 francs.

Sur la base des règles fixées au chapitre 2 et en considérant les 65 passages à niveau dont le temps de visibilité est inférieur à douze secondes avec une subvention moyenne de 62 600 francs – et les 2 passages à niveau de Neirivue (voir paragraphe 4.2) avec une subvention pour chacun de 78 000 francs – l’aide financière de l’Etat est fixée comme suit:

	montant en francs
Coût total indicatif des assainissements	15 379 000
Subvention pour les passages à niveau d'un temps de visibilité inférieur à 12 secondes	4 069 000
Subvention pour les passages à niveau de Neirivue	156 000
<b>Subventions totales</b>	<b>4 225 000</b>
Coût à charge des compagnies de chemin de fer et des propriétaires de routes (valeur indicative)	11 154 000

Les subventions sont considérées comme des subventions d'investissement. Elles doivent être amorties dans l'année de leur versement. L'équilibre budgétaire doit être respecté (art. 83 Cst).

## 6. PLANIFICATION

Selon les données fournies par les compagnies de chemin de fer, celles-ci ont prévu d'assainir six passages à niveau en 2007 et sept en 2008.

Il convient de noter que seuls les CFF ont donné des années précises pour l'assainissement, malgré les demandes faites à toutes les compagnies de chemin de fer. Nous en tirons la conclusion que les autres compagnies n'ont pas de planification précise, même si elles indiquent des priorités.

Il n'est donc pas possible de donner actuellement une planification précise pour l'assainissement des passages à niveau. Les subventions proposées représentent une moyenne d'environ 600 000 francs par an pour les années 2008 à 2014. En cas d'acceptation du décret, une planification précise sera demandée aux entreprises de transports publics concernées. Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

## 7. MONTANT DU CRÉDIT DEMANDÉ

Le montant du crédit demandé est de 4 225 000 francs.

Le décret n'est pas soumis au referendum financier.

## 8. AUTRES ASPECTS

Au point de vue financier, le décret impose une augmentation des crédits de paiement pour les années 2008–2014 de 600 000 francs en moyenne.

L'Etat se substituant à la Confédération pour le subventionnement de la suppression des passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité, le décret proposé a une influence sur la répartition des flux financiers entre l'Etat et les communes, celles-ci étant dans la plupart des cas propriétaires des routes concernées.

Le décret proposé n'a pas d'influence sur le personnel de l'Etat et n'est pas concerné par les questions d'eurocompatibilité.

Compte tenu du montant de la dépense, le projet de décret devra, conformément à l'article 141 al. 2 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, être adopté à la majorité des membres du Grand Conseil (56 voix) et non à la majorité des membres présents (art. 140 de la même loi).

## 9. CONCLUSION

La motion Beyeler impose à l'Etat de se substituer à la Confédération pour le subventionnement des passages à niveau dangereux. Le Conseil d'Etat propose de se tenir aux règles édictées par la Confédération pour ce subventionnement, soit de le limiter aux passages à niveau avec un temps de visibilité de moins de douze secondes, sauf deux cas particuliers, ceci pour la période allant de 2008 à 2014. Les subventions sont plafonnées à 65% de 120 000 francs, soit au maximum à 78 000 francs par objet. Il en coûtera 4 225 000 francs à l'Etat.

Nous espérons que cette mesure incitera les responsables – communes, propriétaires de routes privées et entreprises de transports publics – à poursuivre l'effort d'amélioration de la sécurité. En ce sens, nous vous prions d'adopter ce projet de décret.

### **BOTSCHAFT Nr. 26** 10. Juli 2007 **des Staatsrats an den Grossen Rat** **zum Dekretsentwurf über einen** **Verpflichtungskredit für Beiträge an die** **Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen**

Wir ersuchen um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 4 225 000 Franken, um die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen zu subventionieren.

Mit dem Dekret wird dem Willen des Grossen Rats Rechnung getragen, der am 11. Mai 2005 die Motion von Grossrat Hans-Rudolf Beyeler mit 61 Ja- gegen 45 Nein-Stimmen und 5 Enthaltungen angenommen hat.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

- 1. Zusammenfassung der Motion**
- 2. Gesetzliche Grundlagen**
- 3. Die Bahnübergänge**
- 4. Die betroffenen Bahnübergänge**
- 5. Finanzielle Auswirkungen**
- 6. Planung**
- 7. Höhe des verlangten Kredits**
- 8. Andere Folgen**
- 9. Schlussfolgerung**

### **1. ZUSAMMENFASSUNG DER MOTION**

In seiner am 19. November 2004 eingereichten und gleichentags begründeten Motion stellte Grossrat Hans-Rudolf Beyeler den Antrag, dass der Kanton ab 2006 die Kosten für die Sanierung der Bahnübergänge, die bisher vom Bund getragen wurden, übernehmen solle. Der Motionär verlangte, dass das kantonale Strassengesetz oder das Subventionsgesetz entsprechend angepasst werden. Der Kanton solle seinen Anteil an den LSVA-Erträgen (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) für diesen Zweck einsetzen. Des Weiteren führte Grossrat Hans-Rudolf Beyeler folgende Punkte an:

1. Der Bund habe dem Kanton die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt.

2. Der Kanton müsse seine Verantwortung in diesem Bereich wahrnehmen.
3. Die Sanierungen dürften nicht erst nach Todesfällen in Angriff genommen werden.
4. Alle Bahnübergänge seien als gefährlich zu betrachten.
5. Im Kanton gäbe es noch über 200 Bahnübergänge ohne Sicherungsanlage.
6. Es sei ein Sanierungsprogramm für die nächsten zehn Jahre zu erstellen und es müssten die Prioritäten festgelegt werden.
7. Der Anteil des bisherigen Partners (Bund) sei ab 2006 durch den Kanton zu übernehmen.

## 2. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Grundlage für die Subventionierung von Bahnübergängen durch den Kanton bildet das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967, das geändert werden soll. Der Entwurf des dafür nötigen Gesetzes zur Änderung des Strassengesetzes wird dem Grossen Rat gleichzeitig mit der vorliegenden Botschaft unterbreitet.

Folgende Regeln werden für die Beitragszahlung gelten:

- a) Ziel ist es, die Sicherheit der Bahnübergänge zu verbessern. Die Beiträge werden somit für die Sanierung, Aufhebung oder Zusammenlegung dieser Bahnübergänge ausgerichtet.
- b) Die Beiträge werden an die Besitzer der öffentlichen Strassen (Gemeinden), an die Besitzer von Privatstrassen im Gemeindegebrauch und an die Bahnunternehmungen ausbezahlt.
- c) Die Subventionen werden als nicht rückzahlbare Beiträge gewährt (Art. 15 SubG).
- d) Der Verpflichtungskredit wird für gefährliche Bahnübergänge (mit Sichtzeiten von weniger als 12 Sekunden) verwendet.
- e) Mit dem Kredit wird ein auf sieben Jahre ausgelegtes Programm (2008–2014) finanziert.
- f) Es werden Kosten von höchstens 120 000 Franken berücksichtigt und der Beitragssatz beträgt 65%. Somit beträgt die Subvention maximal 78 000 Franken.

## 3. DIE BAHNÜBERGÄNGE

### 3.1 Bestandesaufnahme

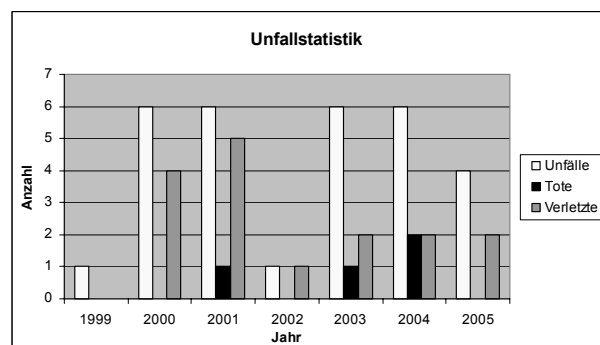
Im Kanton Freiburg gibt es 329 Bahnübergänge, die vier Bahnunternehmungen betreffen:

Bahnunternehmung	tpf	SBB	MOB	BLS	Total
Anz. Bahnübergänge	244	60	22	3	329
davon auf Kantonsstrassen	31	7	0	1	39
davon auf Gemeindestrassen	77	38	4	1	120
davon auf Privatstrassen	136	15	18	1	170

Diese Zahlen stammen von den Bahnunternehmungen. Die 39 Übergänge auf dem Kantonsstrassennetz sind allesamt mit Schranken ausgestattet oder denivelliert (mit einer Über- oder Unterführung).

### 3.2 Unfallstatistik

Während der letzten fünf Jahre ereigneten sich im Kanton Freiburg 26 Unfälle auf Bahnübergängen. Die Entwicklung über die Jahre sowie die Zahl der Verletzten und Toten ist aus folgendem Schaubild ersichtlich:



Es zeigt sich, dass die Zahl der Unfälle – von kleineren Schwankungen abgesehen – trotz steigendem Verkehrsaufkommen konstant geblieben ist. Dies steht im Widerspruch zu der Aussage, die Unfälle hätten über die letzten Jahre dramatisch zugenommen – auch wenn natürlich jeder Tote infolge eines Unfalls ein Toter zuviel ist.

Betrachtet man, wo sich diese Unfälle ereignet haben, stellt man Folgendes fest: Kein einziger Unfall geschah auf einer Kantonsstrasse. Alle Unfälle ereigneten sich mit anderen Worten auf Gemeinde- und Privatstrassen. 2 Unfälle trugen sich beim Bahnübergang von La Tour-de-Trême (Impasse de la Halte / Route de la Parqueterie) und 4 beim Bahnübergang von Remaufens (Route de Vuarat) zu. Die übrigen Unfälle geschahen an verschiedenen Orten, wobei es an keinem dieser Orte mehr als einen Unfall gab. Der Bahnübergang von Remaufens wurde kürzlich mit Schranken ausgestattet.

Die Unfälle ereigneten sich hauptsächlich auf den Gemeindestrassen, die die tpf-Linien Bulle–Montbovon und Châtel-Saint-Denis–Bossonnens kreuzen. Es handelt sich dabei um die beiden Bahnlinien, die parallel zu einer Kantonsstrasse verlaufen. Besonders unfallträchtig sind die Bahnübergänge in der Nähe einer Ausfahrt einer Gemeindestrasse in die Kantonsstrasse. Als Beispiel sei der Unfall vom 29. Oktober 2004 in Neirivue erwähnt.

Und schliesslich muss auch darauf hingewiesen werden, dass sich 2 Unfälle auf Bahnübergängen mit Schranken ereignet haben.

### 3.3 Ausstattung der Bahnübergänge

Der Betrieb von Bahnübergängen ist durch die Bundesverordnung vom 23. November 1983 über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) geregelt. Allgemein gilt, dass Bahnübergänge so mit Signalen oder Anlagen auszurüsten sind, dass sie sicher befahren und betreten werden können (Art. 37b Abs. 1 EBV), wobei Art und Ausbau der Signalisation und der Steuerungsanlagen sich nach den besonderen bahnbetrieblichen Verhältnissen zu richten haben. Ferner besagt die EBV, dass grundsätzlich Schranken- oder Halbschrankenanlagen an Bahnübergängen zu erstellen sind, doch sind Ausnahmen durchaus zulässig, namentlich bei unverhältnismässigen Kosten. So genügt – immer gemäss EBV – eine Blinklichtsignalanlage an Bahnübergängen mit schwachem Strassenver-

kehr. Und falls die Sichtverhältnisse es zulassen, können gar Andreaskreuze als einziges Signal angebracht werden.

Kurzum, gemäss EBV ist es durchaus zulässig, einen Bahnübergang ohne Schranken zu betreiben.

In erster Linie bestimmt das Volumen des Strassen- und des Eisenbahnverkehrs, welches System zum Einsatz gelangt. Es muss der Situation vor Ort angebracht sein. Auch ist zu sagen, dass Schranken keinen absoluten Schutz vor Unfällen bieten (siehe Punkt 3.2).

#### 4. DIE BETROFFENEN BAHNÜBERGÄNGE

##### 4.1 Bahnübergänge mit ungenügenden Sichtzeiten

Die Bahnunternehmungen haben dem Staat mitgeteilt, welche Bahnübergänge sanierungsbedürftig sind (Übergänge mit Sichtzeiten von unter 12 Sekunden). Inzwischen haben die tpf darüber informiert, dass – von einer Ausnahme abgesehen – alle ihre Bahnübergänge, die eine Sichtzeit von weniger als 6 Sekunden aufweisen, zwischen 2006 und 2007 saniert und somit in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen werden. Gemäss SBB wurde von den erfassten Bahnübergängen nur einer (derjenige von Belfaux) im Jahr 2005 mit Bundessubventionen saniert. Für die übrigen Bahnübergänge, die nicht für den Gemeindegebrauch bestimmt sind, kommen Bundesbeiträge – und damit auch Kantonsbeiträge – nicht in Frage.

Somit sieht die Aufstellung der sanierungsbedürftigen Bahnübergänge wie folgt aus:

Bahnunternehmung	tpf	MOB	BLS	SBB	Total
Anz. Übergänge mit Sichtzeiten von weniger als 6 Sekunden	1	0	0	0	1
Anz. Übergänge mit Sichtzeiten von 6 bis 12 Sekunden	54	0	0	10	64
<b>Total</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>65</b>

##### 4.2 Besondere Fälle

###### 4.2.1 Neirivue

Unter Punkt 3.2 wurde bereits darauf hingewiesen, dass sich gewisse Unfälle bei Bahnübergängen ereignet haben, die sich auf einer Gemeindestrasse, in der Nähe einer Kantonsstrasse, befinden. Zwar betragen die Sichtweiten auf diesen Bahnübergängen mehr als 12 Sekunden. Doch wegen ihrer Nähe zu einer Kantonsstrasse sind sie trotzdem gefährlich. Deshalb wird vorgeschlagen, dass der Kanton auch für diese Bahnübergänge Subventionen ausrichtet. Es handelt sich um die drei Bahnübergänge der tpf in Neirivue, auf der Strecke Bulle–Montbovon. Da die Sanierung eines dieser Übergänge durch den Bund subventioniert wird, müssen in diesem Zusammenhang Beiträge für zwei Bahnübergänge vorgesehen werden.

###### 4.2.2 Bahnübergang von Pra-Riond in Broc

Dieser Bahnübergang der tpf hat eine Sichtzeit von weniger als 6 Sekunden. Er grenzt an die Kantonsstrasse Bulle–Broc (Achse 1100). Auch wenn dieser Übergang nicht für den Gemeindegebrauch bestimmt ist, hat der Bund einer Subventionierung grundsätzlich zugestimmt. Das Problem der motorisierten Landwirtschaftsfahrzeuge, für die eine Berechtigung zur Benutzung des Übergangs besteht, wurde durch eine Ausweichstrecke gelöst. Der Zugang

zu einer bestimmten Weide hingegen, die auf der anderen Seite der Kantonsstrasse liegt, konnte noch nicht geregelt werden. So ist eine Unterführung für das Vieh, das die Kantonsstrasse und die Bahnlinie queren muss, vorgesehen. Der Kanton soll Beiträge an diese Bauarbeiten leisten, was einer doppelten Subventionierung gleichkäme. Bevor er einem Kantonsbeitrag zustimmt, will der Staatsrat deshalb die Verhältnismässigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen prüfen.

#### 5. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Laut Angaben der Bahnunternehmungen müssen 65 Bahnübergänge saniert werden. Die von den Bahnunternehmungen veranschlagten Sanierungskosten betragen insgesamt 15 379 000 Franken. Somit betragen die durchschnittlichen Sanierungskosten eines Übergangs 236 600 Franken, doch gibt es solche mit Sanierungskosten von weniger als 120 000 Franken. Nimmt man die Angaben der Bahnunternehmungen als Grundlage, so erhält man einen durchschnittlichen Subventionsbetrag von 62 600 Franken

Unter Berücksichtigung der 65 Übergänge, bei denen die Sichtzeit weniger als 12 Sekunden beträgt und für die sich der durchschnittliche Beitrag auf 62 600 Franken beläuft – beziehungsweise der beiden Bahnübergänge von Neirivue (siehe Punkt 4.2), für die Kantonsbeiträge von je 78 000 Franken vorgesehen sind –, kann die Subventionierung des Staats auf der Grundlage der weiter oben aufgestellten Regeln (siehe Punkt 2) wie folgt zusammengefasst werden:

	Betrag in Franken
Total Sanierungskosten (Richtwert)	15 379 000
Subventionen für die Bahnübergänge mit einer Sichtzeit von weniger als 12 Sekunden	4 069 000
Subventionen für die Bahnübergänge in Neirivue	156 000
<b>Subventionen insgesamt</b>	<b>4 225 000</b>
Total Kosten zu Lasten der Bahnunternehmungen und Strassenbesitzer (Richtwert)	11 154 000

Die Subventionen gelten als Beiträge an Investitionen. Sie müssen im Jahr ihrer Auszahlung abgeschrieben werden. Der Haushalt muss ausgeglichen sein (Art. 83 KV).

#### 6. PLANUNG

Die Bahnunternehmungen wollen laut eigenen Angaben im Jahr 2007 sechs Bahnübergänge und im Jahr 2008 sieben Bahnübergänge sanieren.

Dem ist anzufügen, dass einzig die SBB das genaue Jahr angegeben haben, obwohl alle Bahnunternehmungen aufgefordert wurden, diese Angaben zu machen. Der Staatsrat schliesst daraus, dass die übrigen Bahnunternehmungen – auch wenn diese die Prioritäten angegeben haben – keinen genauen Zeitplan festgelegt haben.

Entsprechend ist es auch nicht möglich, zum jetzigen Zeitpunkt einen präzisen Zeitplan für die Sanierung der Bahnübergänge aufzustellen. Von 2008 bis 2014 machen die Kantonsbeiträge 600 000 Franken im Jahr aus. Stimmt der Grosse Rat dem Dekret zu, wird von den betroffenen Transportunternehmungen ein präziser Zeitplan verlangt werden. Die verfügbaren Mittel des Staats bleiben vorbehalten.

## **7. HÖHE DES VERLANGTEN KREDITS**

Es wird um einen Kredit von 4 225 000 Franken ersucht.  
Das Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.

## **8. ANDERE FOLGEN**

Für die Jahre 2008–2014 hat das Dekret finanziell gesehen eine Erhöhung der Zahlungskredite von durchschnittlich 600 000 Franken zur Folge.

Da mit dem vorgeschlagenen Dekret der Staat anstelle des Bundes Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen leisten wird und da sich die Mehrzahl der betroffenen Strassen im Besitz von Gemeinden befinden, hat der Dekretsentwurf Folgen für die Finanzflüsse zwischen Staat und Gemeinden.

Das Dekret hat weder einen Einfluss auf das Personal noch ist es von den Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes (GRG) vom 6. September 2006 das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140

GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

## **9. SCHLUSSFOLGERUNG**

Mit der Erheblicherklärung der Motion Beyeler wird dem Staat die Aufgabe überbunden, die Kosten für die Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge, die bisher vom Bund getragen wurden, zu übernehmen. Der Staatsrat schlägt vor, sich dabei an die Regelung des Bundes zu halten. Das heisst, der Staat subventioniert von 2008 bis 2014 die Sicherung bzw. Aufhebung der Bahnübergänge, bei denen – von zwei Ausnahmen abgesehen – die Sichtzeit weniger als 12 Sekunden beträgt. Die Beiträge können höchstens 65% von 120 000 Franken, also 78 000 Franken pro Objekt betragen. Die Kosten für den Staat belaufen sich auf 4 225 000 Franken.

Wir hoffen, die betroffenen Gemeinden, die Besitzer von Privatstrassen und die öffentlichen Transportunternehmen werden durch diese Massnahme angehalten, ihre Bemühungen für die Verbesserung der Sicherheit fortzuführen. Abschliessend ersuchen wir Sie, den vorliegenden Dekretsentwurf gutzuheissen.

\_\_\_\_\_

## Décret

*du*

### **relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité**

---

#### *Le Grand Conseil du canton de Fribourg*

Vu les articles 45 et 46 de la Constitution du canton de Fribourg du 16 mai 2004;

Vu la loi du 15 décembre 1967 sur les routes;

Vu la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat;

Vu la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions;

Vu le message du Conseil d'Etat du 10 juillet 2007;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décrète:*

#### **Art. 1**

Un crédit d'engagement de 4 225 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances pour la période 2008 à 2014 en vue de contribuer aux frais de suppression de passages à niveau dangereux ou d'amélioration de leur sécurité.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Les crédits de paiements nécessaires seront portés au budget d'investissement des routes cantonales, sous le centre de charges PCAD/562.021 «Subventions cantonales aux communes pour l'assainissement des passages à niveau» et PCAD/564.021 «Subventions cantonales aux compagnies de chemin de fer pour l'assainissement des passages à niveau», et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

## Dekret

*vom*

### **über einen Verpflichtungskredit für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen**

---

#### *Der Grosse Rat des Kantons Freiburg*

gestützt auf die Artikel 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004;

gestützt auf das Strassengesetz vom 15. Dezember 1967;

gestützt auf das Gesetz vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates;

gestützt auf das Subventionsgesetz vom 17. November 1999;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 10. Juli 2007;

auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

#### **Art. 1**

Für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen wird bei der Finanzverwaltung für die Jahre 2008–2014 ein Verpflichtungskredit von 4 225 000 Franken eröffnet.

#### **Art. 2**

<sup>1</sup> Die erforderlichen Zahlungskredite werden in den Investitionsvoranschlag für das Kantonsstrassennetz unter den Kostenstellen PCAD/562.021 «Kantonsbeiträge an die Gemeinden für Niveauübergänge» und PCAD/564.021 «Kantonsbeiträge an Dritte – Sanierung Niveauübergänge» aufgenommen und entsprechend dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

<sup>2</sup> L'amortissement des dépenses annuelles sera assuré par le centre de charges PCAD/331.010.

<sup>3</sup> Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

**Art. 3**

Ce décret n'est pas soumis au referendum financier.

<sup>2</sup> Die Abschreibung der jährlichen Ausgaben erfolgt über die Kostenstelle PCAD/331.010.

<sup>3</sup> Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

**Art. 3**

Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.