

MESSAGE N° 30 4 septembre 2007
du Conseil d'Etat au Grand Conseil
accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi
d'un crédit d'engagement en faveur
des entreprises de transport public

A plusieurs reprises déjà, le Grand Conseil a adopté des décrets destinés à permettre à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux entreprises de transports concessionnaires exerçant leurs activités dans le canton de Fribourg. Il l'a fait en application du droit fédéral, l'engagement de la Confédération étant subordonné à une participation des cantons.

Les crédits d'engagement accordés se récapitulent comme suit:

	Fr.
1974	11 230 800
1978	7 006 600
1982	32 634 000
1983	1 953 230
1987	24 637 132
1992	40 725 830

Les travaux réalisés jusqu'à fin 2006 ont épuisé les crédits d'engagement accordés. Il est donc nécessaire de pouvoir disposer d'un nouveau crédit d'engagement correspondant au 9^e crédit-cadre fédéral.

Le message qui vous est présenté se subdivise comme suit:

1. Introduction
2. Principes généraux du financement de l'infrastructure ferroviaire
3. Processus de planification du programme d'investissement 2007–2010
4. Programme d'investissement par entreprise et par ligne
5. Crédit d'engagement destiné à l'octroi de prêts conditionnellement remboursables pour la part cantonale au 9^e crédit-cadre fédéral (2007–2010).

1. INTRODUCTION

Le projet de décret a pour but d'obtenir un crédit d'engagement (crédit-cadre) permettant à l'Etat d'octroyer des prêts conditionnellement remboursables aux quatre entreprises ferroviaires concessionnaires actives sur le territoire cantonal pour leurs investissements.

Ce crédit est lié à l'arrêté fédéral sur le 9^e crédit-cadre pour les contributions d'investissement destinées aux chemins de fer privés pendant les années 2007 à 2010, qui a été accepté le 25 septembre 2006, par les Chambres fédérales et qui porte sur un montant de 800 millions de francs.

Ce montant de 800 millions de francs permet de financer la part de la Confédération, dont l'engagement est subordonné à une participation des cantons. Selon la Réforme de la répartition des tâches et la nouvelle péréquation financière (RPT) dont l'entrée en vigueur est prévue en 2008, le financement du trafic régional demeure

une tâche commune de la Confédération et des cantons. A l'avenir, en moyenne, la Confédération et les cantons se partageront pour moitié les indemnités allouées aux lignes régionales pour la couverture des coûts non couverts des secteurs de l'infrastructure et du transport, ainsi que pour les contributions d'investissement accordées au secteur de l'infrastructure.

Les modalités d'application du 9^e crédit-cadre fédéral tiennent compte de l'évolution de la législation fédérale concernant le financement des transports publics, notamment des réformes successives intervenues depuis 1995.

Depuis l'entrée en vigueur de la réforme des chemins de fer 1 en 1999, toutes les entreprises ferroviaires concessionnaires doivent en effet séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation.

Ainsi, les contributions pour les améliorations techniques ne concernent que le secteur de l'infrastructure. Elles seront accordées sur la base de conventions d'investissement par entreprise en tenant compte de la planification annuelle des investissements pour la période 2007–2010. Les besoins d'investissements ne pouvant pas être financés par les amortissements comptables dégagés par le secteur de l'infrastructure (cash-flow) seront ainsi financés par des prêts conditionnellement remboursables octroyés par la Confédération et les cantons.

Sur territoire fribourgeois, la part du canton aux contributions d'investissements est de 56% en 2007. Dès 2008, du fait de la RPT et selon les taux annoncés par l'Office fédéral des transports (OFT), cette part sera de 43%.

Les investissements prévus visent le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation.

Ces investissements concernent principalement le renouvellement de l'infrastructure de la voie (tunnels, murs de soutènement, fondation des voies, collecteurs des eaux de surface), de la superstructure (ballast, traverses, voies et appareils de voies), des gares (bâtiments et quais; locaux affectés aux activités du secteur de l'infrastructure), de la sécurisation des passages à niveau, des installations pour la traction électrique (sous-stations et lignes de contacts) et des installations de sécurité et de télécommunications. Certains équipements à rénover datent encore de la période de construction des lignes de chemin de fer, qui a pris fin en 1912.

2. PRINCIPES GÉNÉRAUX DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

2.1 Remarque préliminaire

Le contenu de ce chapitre reprend et complète, selon les spécificités cantonales, les éléments développés dans le message du 17 mars 2006 du Conseil fédéral aux Chambres fédérales sur le 9^e crédit-cadre concernant les contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007–2010 et la conversion du crédit de construction du Chemin de fer du Lötschberg BLS en prêt conditionnellement remboursable (FF 2006, p. 3747ss).

2.2 Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Depuis 1999, toutes les entreprises ferroviaires implantées en Suisse ont été obligées de séparer les transports et l'infrastructure sur le plan des comptes et de l'organisation et de tenir des comptes dits par secteur.

Le secteur de l'infrastructure reçoit pour l'utilisation des tronçons et des gares une redevance: le prix des sillons. L'OFT fixe les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions cadres actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant tous les coûts d'utilisation de l'infrastructure. Le prix minimal pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a été déterminé sur la base des coûts marginaux standardisés d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique fédérale des transports, notamment le transfert du trafic marchandises sur le rail et le service de base en trafic voyageurs, il n'est guère possible d'augmenter aujourd'hui les prix des sillons. L'entreprise de transport ferroviaire (trains voyageurs et marchandises) paie par conséquent un prix réduit. A l'heure actuelle, les revenus du prix des sillons permettent à peine de couvrir un quart de toutes les dépenses d'infrastructure.

2.3 Commande de prestations d'infrastructure

Les produits d'infrastructure ne suffisent ainsi pas pour couvrir les coûts d'exploitation courants et les amortissements de l'infrastructure. La Confédération et les cantons, pour des raisons de politique des transports (garantie de l'accessibilité et de l'approvisionnement de base, etc.), commandent dès lors aux chemins de fer privés les prestations d'exploitation, d'entretien et d'extension de l'infrastructure ferroviaire. Les fonds convenus sont payés aux gestionnaires d'infrastructure en tant que contributions d'exploitation et d'investissement. La contribution d'exploitation est calculée d'après les coûts non couverts planifiés résultant de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure.

Les moyens financiers pour les investissements dans le maintien de la capacité des installations existantes et les adaptations aux progrès de la technique et aux besoins de transport en expansion sont fournis aux chemins de fer de deux manières. Ils se voient indemnisés des coûts d'amortissement planifiés par un paiement ad hoc à fonds perdu. Ils bénéficient en outre de prêts sans intérêt, conditionnellement remboursables, pour les besoins d'investissement supplémentaires. En principe, les prêts restent dans l'entreprise pour une durée illimitée et ne doivent être remboursés que si les installations financées à ce titre ne servent plus à l'exploitation ferroviaire ou si le volume d'investissement est plus faible que la somme des amortissements. Ils sont donc assimilables à des fonds propres.

Pour les chemins de fer privés, la base légale des prêts est l'article 56 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF). La part fédérale de ces prêts est fixée par le Parlement dans un crédit d'engagement pluriannuel, appelé «crédit-cadre».

2.4 Délimitation par rapport au secteur des transports

Les crédits cadres accordés jusqu'ici ont été conçus pour tous les investissements, qu'ils servent au secteur de l'in-

frastructure ou à celui des transports (matériel roulant, ateliers).

Depuis 2001, le financement du matériel roulant doit reposer sur du capital propre et des fonds étrangers soumis à intérêt.

La Confédération admet en revanche toujours que l'infrastructure ferroviaire puisse bénéficier de prêts sans intérêt octroyés par les pouvoirs publics. Le 9^e crédit-cadre fédéral est axé entièrement sur le financement de l'infrastructure.

2.5 Délimitation par rapport aux autres instruments de financement

Le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire se concentre sur le maintien de la capacité et de la sécurité du réseau, alors que les gros investissements d'extension sont garantis par des financements spéciaux, notamment par le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP), affecté principalement au programme Rail 2000, 1^e étape (achevée en décembre 2004) et 2^e étape (aujourd'hui: projet ZEB).

Une autre source de financement est disponible pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite.

2.6 Rôle du commanditaire

Aux termes de l'article 49 LCdF, l'OFT est responsable de la procédure de commande des prestations de transport. Cette tâche englobe non seulement la commande des prestations du transport régional des voyageurs par rail, bus, bateau et remontée mécanique, mais aussi la commande de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Pour le trafic régional, la Confédération et les cantons concernés commandent en commun ces prestations.

2.7 Objectifs prioritaires du 9^e crédit-cadre concernant les lignes touchant le canton de Fribourg

Le soutien aux transports publics s'inscrit dans la politique des transports conduite tant par la Confédération que par le canton. Il s'agit:

- d'organiser un système global de transports qui assure la mobilité des personnes et des choses en tenant compte notamment des besoins de l'économie, des possibilités financières des collectivités publiques, des exigences de la protection de l'environnement, d'une utilisation rationnelle du sol et de l'énergie, ainsi que de la sécurité des usagers de différents moyens de transports;
- d'encourager l'utilisation des transports publics en garantissant une offre de prestations suffisante, dans les limites de la capacité financière des collectivités publiques;
- de coordonner les décisions à prendre dans le domaine des transports avec les objectifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement;
- de mettre en valeur les fonctions complémentaires des différents modes de transports.

Dans le secteur de l'exploitation et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, les objectifs suivants, découlant en particulier des exigences imposées aux entreprises

ferroviaires concessionnaires par l'article 17 LCdF, sont visés:

- **garantir un haut niveau de sécurité.** Compte tenu de ce qui est supportable économiquement et de l'évolution technique, il faut réagir aux risques accrus ou aux nouveaux risques par des mesures appropriées, afin de maintenir le niveau de sécurité actuel. Il s'agit en priorité d'atteindre les buts suivants: haute protection contre les collisions et les déraillements de trains; amélioration du niveau de sécurité dans les tunnels ferroviaires existants; réduction des risques aux passages à niveau; réduction des risques relatifs à l'accès aux quais et au stationnement sur ceux-ci; réduction des risques dus aux influences extérieures (risques collatéraux); réduction des risques relatifs aux sites contaminés et aux accidents majeurs.
- **assurer la fiabilité du réseau.** Celle-ci a une importance prépondérante pour le gestionnaire de l'infrastructure, pour l'exploitant du secteur transport et pour le voyageur ou l'expéditeur.
- **disposer d'une infrastructure ferroviaire de qualité.** La qualité de roulement de l'infrastructure est indispensable pour assurer le confort des voyageurs, pour éviter une usure accélérée du matériel roulant et pour maintenir des vitesses de circulation optimales des trains compte tenu de la géométrie du tracé de la ligne.
- **maîtriser les coûts d'exploitation et d'entretien.** Le crédit d'engagement doit permettre de réaliser les investissements nécessaires pour maintenir des infrastructures ferroviaires conformes aux standards de la technique.

3. PROCESSUS DE PLANIFICATION DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2007–2010

3.1 Processus de planification

Le processus de planification du programme d'investissement 2007–2010 a été initié par l'OFT dès le mois d'octobre 2005 suite au renvoi par les Chambres fédérales du projet de Réforme 2 des chemins de fer. Ce renvoi fut notamment obtenu grâce aux interventions du Conseil d'Etat et à l'appui de la députation fribourgeoise aux Chambres fédérales. En effet, contrairement aux principes de la RPT qui retient le cofinancement du trafic régional par la Confédération et les cantons, le projet de Réforme 2 des chemins de fer prévoyait de séparer le réseau des lignes ferroviaires en deux groupes. L'infrastructure des lignes du réseau ferroviaire national, appelé réseau de base, aurait été entièrement financée par la Confédération, alors que les cantons auraient dû assumer entièrement les charges de l'infrastructure du réseau ferroviaire secondaire. La répartition proposée était particulièrement défavorable au canton de Fribourg, puisque seules les lignes Fribourg (Givisiez) – Morat – Ins (TPF), Berne – Kerzers – Ins – Neuchâtel (BLS) et Montreux – Montbovon – Château-d'Œx – Zweisimmen (MOB) faisaient partie du réseau de base.

L'OFT a ainsi demandé à l'ensemble des entreprises de chemins de fer privés d'établir la planification par année des investissements du secteur de l'infrastructure pour la période 2007–2010. Ces informations ont servi de base

au message que le Conseil fédéral a adopté le 17 mars 2006 et qui prévoyait un crédit-cadre de 600 millions de francs pour la part fédérale aux chemins de fer privés. Ce montant a été porté à 800 millions de francs par les Chambres fédérales, compte tenu des besoins importants de rattrapage d'investissements, notamment sur les lignes des Alpes (Chemins de fer rhétiques, etc.).

Durant l'année 2006, l'OFT et le Service des transports et de l'énergie (STE) ont affiné, d'entente avec les entreprises, la planification des investissements d'infrastructure pour les lignes touchant le territoire fribourgeois, dans les limites des ressources du crédit-cadre fédéral et compte tenu des priorités d'investissement.

Cette planification sera mise en œuvre dans le cadre de conventions annuelles passées entre les entreprises, d'une part, et l'OFT et le Conseil d'Etat, d'autre part. Ces conventions fixeront les engagements des collectivités publiques pour les indemnités couvrant les coûts non couverts du secteur de l'infrastructure (pour le canton de Fribourg: budget annuel des indemnités allouées aux entreprises de transports publics pour l'exploitation), ainsi que les tranches annuelles de prêts conditionnellement remboursables (pour le canton de Fribourg: budget annuel pour les subventions cantonales allouées aux entreprises de transports publics pour les investissements).

3.2 Délimitation du périmètre du crédit d'engagement cantonal

Le crédit d'engagement cantonal porte sur le financement de l'infrastructure du réseau ferroviaire des sociétés de chemins de fer privés exerçant leurs activités dans le canton de Fribourg, à savoir:

- les Transports publics fribourgeois (TPF);
- la Compagnie du chemin de fer Montreux – Oberland bernois (MOB);
- la BLS SA (BLS);
- le Sensetalbahn SA (STB).

4. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT PAR ENTREPRISE ET PAR LIGNE

Les besoins d'investissement portent sur le maintien de la substance de l'infrastructure des entreprises ferroviaires et sur la sécurité de l'exploitation. Il s'agit de renouveler des équipements usés et amortis sur le plan comptable, qui, sans remplacement, ne garantiraient plus la sécurité de l'exploitation.

La base des prix date en principe de 2006. Les montants sont hors taxe (HT), car les entreprises peuvent récupérer la taxe sur la valeur ajoutée, dans la mesure où les objets sont financés avec des prêts conditionnellement remboursables.

4.1 Transports publics fribourgeois (TPF)

4.1.1 Ligne Fribourg – Morat – Anet

Sugiez – Anet / Muntelier – Sugiez / Pensier – Courtepin: renouvellement complet de la voie	10 400 000
Gares de Belfaux, de Pensier, de Courtepin, de Cressier: modification des voies, création de passages inférieurs pour piétons et assainissements des quais	6 900 000
Gares de Belfaux, de Pensier, de Courtepin, de Cressier: renouvellement des installations de sécurité	6 600 000

Fribourg – Morat – Anet: prolongement de la longueur des quais en fonction de la demande prévisible	5 500 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau à Belfaux, Muntelier, Sugiez, Bovigny-Formangueires; création des interfaces avec les nouvelles installations de sécurité	2 500 000
Renouvellement de l'interface GSM-R/radio – ETCS, du système électronique de télécommande / télésignalisation TELEBIT, des appareils de voie, des caniveaux, des joints collés, d'interrupteurs 15 kV, de branchements, de blocs	2 400 000
Givisiez – Morat / Muntelier – Ins: pose d'un câble de cuivre aérien amarré à chaque mât	1 800 000
Gare de Sugiez: renouvellement de la télécommande	1 300 000
Achat d'une remorque basculante, d'une scie de route, d'un véhicule de service pour le service électrique, de traverses et du matériel d'attache, de divers outils	400 000
Drainages de voies à Belfaux, à Cressier, à Courgevaux et remplacement du pont de Münchenwiler	400 000
Mise en place d'un système d'information aux voyageurs	270 000
Total des investissements bruts	38 470 000
Contributions de tiers	- 300 000
Total des investissements nets	38 170 000
Couverture par les amortissements	- 5 040 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	33 130 000

4.1.2 Ligne Bulle – Romont

Bulle – Romont: renouvellement complet de la voie	11 500 000
Bulle – Romont: pose d'un câble de cuivre aérien amarré à chaque mât	1 200 000
Pont du château de Vaulruz: démolition de l'ouvrage existant, adaptation des culées et mise en place d'un nouvel ouvrage, adaptation de la caténaire	1 100 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau	960 000
Achat d'un wagon Xs 72, de divers outils, de traverses, de rails	570 000
Bulle – Vaulruz: renouvellement du criblage complet de diverses zones	450 000
Gare de Romont: renouvellement de la télécommande	200 000
Vaulruz Nord, Sâles, Vuisternens-devant-Romont: aménagement d'arrêts sur demande	80 000
Total des investissements bruts	16 060 000
Contributions de tiers	- 230 000
Total des investissements nets	15 830 000
Couverture par les amortissements	- 2 220 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	13 610 000

4.1.3 Ligne Bulle – Montbovon

Gare de Montbovon: renouvellement des installations de sécurité, de la caténaire, de la télécommunication, de l'installation d'alimentation de traction de secours 900 V, assainissement des quais	5 300 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau: remplacement de la voie, des installations de sécurité, des treuils, suppression de plusieurs passages	4 220 000
Bulle – Montbovon: renouvellement complet de la voie	1 400 000
Enney: renouvellement des caniveaux / Km 35.000: renouvellement de la courbe / Albeuve: renouvellement de la voie	530 000
Achat de traverses, de rails, d'un véhicule de service et de divers outils	450 000
Estavannens: construction d'une paroi de rocher à la sortie du tunnel	280 000

Construction de grilles caillebotis déposables en entrevoie à l'intérieur du garage/atelier du service de la voie, construction d'une source de courant modulable pour le test des disjoncteurs 18 kV,	60 000
Total des investissements bruts	12 240 000
Contributions de tiers	-530 000
Total des investissements nets	11 710 000
Couverture par les amortissements	- 2 330 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	9 380 000

4.1.4 Ligne Bulle – Palézieux

Gare de Châtel-St-Denis: renouvellement de la caténaire, des installations de sécurité, de la télécommande, modification des voies, assainissement des quais, création d'un passage inférieur pour piétons	5 510 000
Palézieux – Bossonnens: renouvellement de la voie	2 500 000
Gare de Vaulruz: déplacement des voies, assainissement des quais, construction d'un passage inférieur sécurisé	1 720 000
Châtel-St-Denis – Bulle: renouvellement du câble de la ligne et du système électronique de télécommande / télésignalisation TELEBIT IS	1 060 000
Châtel-St-Denis – Semsales / Palézieux – Châtel-St-Denis: renouvellement des caniveaux	1 020 000
Assainissement de plusieurs passages à niveau: renouvellement des voies, de barrières automatiques, de feux clignotants, de boucles inductives, aménagement de chemin de contournement, de clôture et d'accès	1 270 000
Gare de Vaulruz Sud: renouvellement des installations de sécurité pour commander deux aiguilles et adaptation de la caténaire selon le nouveau quai	800 000
Gare de Palézieux: construction d'un tableau de commande permettant la desserte locale de la gare	600 000
Achat de traverses, de rails, d'une fraiseuse à neige et de divers outils	330 000
Total des investissements bruts	14 810 000
Contributions de tiers	- 220 000
Total des investissements nets	14 590 000
Couverture par les amortissements	- 2 070 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	12 520 000

4.1.5 Ligne Bulle – Broc

Assainissement de plusieurs passages à niveau: construction de passage inférieur pour le bétail, de feux clignotants, de dalles en béton	1 350 000
Achat de traverses, de rails et de divers outils	310 000
Renouvellement de caniveaux	140 000
Total des investissements bruts	1 800 000
Contributions de tiers	- 270 000
Total des investissements nets	1 530 000
Couverture par les amortissements	- 800 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	730 000

4.1.6 Ligne Bulle – Tronçons communs

Aucun investissement	0
Total des investissements bruts	0
Contributions de tiers	0
Total des investissements nets	0
Couverture par les amortissements	- 1 980 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	- 1 980 000

4.1.7 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	Total
Fribourg – Morat – Ins	38 470 000
Bulle – Romont	16 060 000
Bulle – Montbovon	12 240 000
Bulle – Palézieux	14 810 000
Bulle – Broc	1 800 000
Total des investissements bruts	83 380 000

4.1.8 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement DAEC pour les passages à niveau) et prêts conditionnellement remboursables, à financer par la Confédération et les cantons.

	Total
Total des investissements bruts	83 380 000
Couverture par des amortissements	-14 440 000
Contributions de tiers	-1 550 000
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	67 390 000

Le taux de participation du canton de Fribourg est de 56% en 2007 (selon la législation en vigueur) et sera de 43% de 2008 à 2012 (selon les taux annoncés par l'OFT et établis d'après les règles de la RPT, taux qui seront formellement confirmés par une ordonnance du Conseil fédéral).

Les clés de répartition intercantionales sont calculées en fonction de la longueur de la ligne sur le territoire du canton et de la desserte des stations conformément à l'article 7 de l'ordonnance sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR) du 18 décembre 1995. Seule la ligne Fribourg – Morat – Ins est répartie avec le canton de Berne, à raison de, respectivement, 95% et 5%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et canton de Berne	Part Fribourg
67 390 000	36 990 000	30 400 000

4.2 Compagnie du Montreux – Oberland bernois (MOB)

4.2.1 Ligne Montreux – Zweisimmen

Gare de Gstaad: renouvellement des installations et aménagement d'un passage inférieur pour piétons	11 900 000
Renouvellement de la voie sur 8,4 km	10 000 000
Gare de Château-d'Œx: renouvellement des installations	7 500 000
Gare des Avants: renouvellement des installations	6 600 000
Pont de l'Egg, viaduc de Flendruz, viaduc de Gstaad: renouvellement	5 870 000
Gare de Saanenmöser: renouvellement des installations	5 550 000
Galerie de La Tine: assainissement et mise au gabarit	4 500 000

Renouvellement de la ligne de contact sur 6 km	4 000 000
Centre de régulation Zweisimmen: télécommande des installations de sécurité et des sous-stations électriques	3 700 000
Gare de Zweisimmen: renouvellement de la marquise, des toitures de quais et automatisation des voies avec une installation de sécurité	3 100 000
Tunnel Les Avants: mise au gabarit selon les normes	3 000 000
Renouvellement des véhicules du service de la voie	3 000 000
Objets divers	2 170 000
Projets en cours approuvés débordant sur 2006 (auto-financement)	1 870 000
Assainissement des passages à niveau et mise en conformité	1 400 000
Surveillance vidéo de l'infrastructure et information aux voyageurs	1 200 000
Les Sciernes: automatisation des croisements avec installation de sécurité	1 200 000
Reprise du réseau moyenne tension par Romande énergie (taxes de raccordement)	1 000 000
Tunnel de Jaman: éclairage et télécommunication (normes de sécurité incendie)	600 000
Total des investissements bruts	78 160 000
Couverture par les amortissements	- 12 020 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	66 140 000

4.2.2 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	Total
Montreux – Zweisimmen	78 160 000
Total des investissements bruts	78 160 000

4.2.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et prêts conditionnellement remboursables à financer par la Confédération et les cantons.

	Total
Total des investissements bruts	78 160 000
Couverture par des amortissements	- 12 020 000
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	66 140 000

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Montreux – Zweisimmen est répartie entre les cantons de Vaud, Berne et Fribourg, à raison de, respectivement, 55%, 33,8% et 11,2%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Vaud et de Berne	Part Fribourg
66 140 000	62 790 000	3 350 000

4.3 BLS SA

4.3.1 Ligne Berne – Neuchâtel

Doublément de la voie Bümplitz – Niederbottigen: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	18 500 000
Doublément de la voie Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Pont de la Thielle – Marin: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	38 900 000
Doublément de la voie Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Forêt de Fanel – Marin: doublément de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	6 300 000
Müntschemier: création d'un îlot central, renouvellement des quais selon les nouvelles normes en vigueur, renouvellement de la voie marchandises	11 800 000
Mauss-Gümmenen: rénovation du viaduc sur la Sarine, élargissement des quais de la gare Gümmenen, renouvellement des installations de signalisation	2 000 000
Kerzers: amélioration de la géométrie de la gare de Kerzers, notamment à la hauteur du croisement CFF Murten – Lyss	1 150 000
Total des investissements nets	78 650 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	78 650 000

Dans sa planification, le BLS distingue les objets financés par des amortissements et ceux financés selon l'article 56 LCdF. Le tableau ci-dessus reprend uniquement les objets financés selon cette disposition.

4.3.2 Résumé des investissements nets par ligne

Le total des investissements nets pour la ligne Berne – Neuchâtel est de **78 650 000** francs.

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Berne – Neuchâtel est répartie entre les cantons de Berne, Neuchâtel et Fribourg à raison de, respectivement, 67,6%, 26% et 6,4%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Berne et Neuchâtel	Part Fribourg
78 650 000	76 250 000	2 400 000

4.4 Sensetalbahn SA

4.4.1 Ligne Flamatt – Laupen

Flamatt-Dorf, Neueneegg, Laupen: assainissement des quais aux normes P55	256 000
Flamatt-Laupen: renouvellement des installations de sécurité, de la télécommande et des interrupteurs	1 120 000
Neueneegg: renouvellement du poste de tension	112 000
Neueneegg – Laupen: renouvellement des voies	112 000
Total des investissements bruts	1 600 000
Couverture par les amortissements	- 703 000
Solde à la charge du crédit d'engagement	897 000

4.4.2 Résumé des investissements bruts par ligne

Le tableau suivant présente un résumé des investissements bruts par ligne.

	Total
Flamatt – Laupen	1 600 000
Total des investissements bruts	1 600 000

4.4.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et prêts conditionnellement remboursables à financer par la Confédération et les cantons.

	Total
Total des investissements bruts	1 600 000
Couverture par des amortissements	- 703 000
Solde à la charge de la Confédération et des cantons	897 000

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Flamatt – Laupen est répartie entre les cantons de Berne et de Fribourg, à raison de, respectivement, 90% et 10%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement.

Crédit-cadre total	Part Confédération et canton de Berne	Part Fribourg
897 000	847 000	50 000

5. CRÉDIT D'ENGAGEMENT DESTINÉ À L'OCTROI DE PRÊTS CONDITIONNELLEMENT REMBOURSABLES POUR LA PART CANTONALE AU 9^e CRÉDIT-CADRE FÉDÉRAL (2007–2010)

	Crédit-cadre total	Part cantonale
Transports publics fribourgeois	67 390 000	30 400 000
Chemin de fer Montreux – Oberland bernois	66 140 000	3 350 000
BLS SA	78 650 000	2 400 000
Sensetalbahn SA	897 000	50 000
Total	213 077 000	36 200 000

Le montant du crédit d'engagement cantonal s'élève ainsi à **36 200 000** francs.

Les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables. La Confédération a intégré les siennes dans un arrêté fédéral portant sur la période 2007 à 2010. Au plan cantonal, elles font l'objet du présent crédit d'engagement, qui porte sur la période 2007 à 2011. Il est en effet prévisible que les travaux envisagés par l'arrêté fédéral durant les années 2007 à 2010 ne pourront pas être intégralement réalisés durant cette période et qu'une partie d'entre eux n'exigeront un engagement des contributions étatiques qu'en 2011, voire plus tard. La libération des prêts octroyés n'interviendra qu'en fonction de l'exécution des travaux. Le montant de 36 200 000 francs correspond aux montants qui ont été retenus par le Conseil d'Etat dans le plan financier de la législature 2007–2011 pour les investissements des entreprises de transport.

Les crédits de paiement seront portés au budget des années concernées. Le Conseil d'Etat renseignera le Grand Conseil sur l'avancement des travaux et l'utilisation du crédit dans son compte rendu annuel.

Les prêts annuels alloués selon l'article 56 LCdF feront l'objet d'une convention annuelle d'indemnisation du secteur de l'infrastructure. Cette contribution d'investissement sera versée par le canton de Fribourg sur la base d'appels de fonds des entreprises adressés à l'Office fédéral des transports.

Ce projet de décret tient compte des dispositions de la RPT qui entrera en vigueur en 2008. Pour mémoire, les transports publics régionaux resteront une tâche partagée entre la Confédération et les cantons. Les nouveaux taux de participation, applicables dès 2008, entre la Confédération et les cantons sont pris en compte.

Les dépenses visées par le crédit d'engagement ne sont pas des dépenses nouvelles, au sens de l'article 23 de la loi du 25 novembre 1994 sur les finances de l'Etat, puisqu'elles résultent de la loi du 20 septembre 1994 sur les transports, en particulier du chapitre quatrième de celle-ci, consacré au financement des transports et aux contributions financières, ainsi que de l'article 56 LCdF. Le présent décret n'est par conséquent pas soumis au référendum financier.

En revanche, compte tenu du montant en jeu et de l'article 141 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil, le décret doit être adopté à la majorité qualifiée (majorité des membres du Grand Conseil).

En conclusion, nous vous demandons l'ouverture d'un crédit d'engagement de **36 200 000** francs valable pour les années 2007 à 2011 et nous vous prions d'accepter le présent décret.

BOTSCHAFT Nr. 30 *4. September 2007*
des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen
Verpflichtungskredit für die Unternehmen
des öffentlichen Verkehrs

Der Grosse Rat hat bereits mehrfach Dekrete verabschiedet, die es dem Staat erlauben, den im Kanton Freiburg aktiven konzessionierten Transportunternehmen bedingt rückzahlbare Darlehen zu gewähren. Diese Dekrete hat er in Anwendung der Bundesgesetzgebung verabschiedet, denn die Beiträge des Bundes hängen von der finanziellen Beteiligung der Kantone ab.

Zur Erinnerung wurden bisher die folgenden Verpflichtungskredite gewährt:

	Fr.
1974	11 230 800
1978	7 006 600
1982	32 634 000
1983	1 953 230
1987	24 637 132
1992	40 725 830

Die bis Ende 2006 ausgeführten Arbeiten haben die bisherigen Verpflichtungskredite ausgeschöpft. Deshalb muss nun ein neuer Verpflichtungskredit bereitgestellt werden, der dem 9. Rahmenkredit des Bundes entspricht.

Die vorliegende Botschaft hat folgenden Aufbau:

1. Einleitung

2. Allgemeine Grundsätze zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur
3. Planungsverfahren des Investitionsprogramms 2007–2010
4. Investitionsprogramm pro Unternehmen und Strecke
5. Verpflichtungskredit für die Gewährung von bedingt rückzahlbaren Darlehen als Beteiligung des Kantons am 9. Rahmenkredit des Bundes (2007–2010)

1. EINLEITUNG

Der Dekretsentwurf bezweckt die Eröffnung eines Verpflichtungskredits (Rahmenkredits), der es dem Staat erlaubt, den vier im Kanton aktiven konzessionierten Eisenbahnunternehmen bedingt rückzahlbare Darlehen für ihre Investitionen zu gewähren.

Dieser Kredit steht im Zusammenhang mit dem 9. Rahmenkredit des Bundes für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2007 bis 2010, der am 25. September 2006 vom Bundesparlament bewilligt wurde und sich auf einen Betrag von 800 Millionen Franken beläuft.

Der Betrag von 800 Millionen Franken beinhaltet den finanziellen Beitrag des Bundes, der unter der Bedingung einer finanziellen Beteiligung der Kantone gewährt wird. Gemäss der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), die voraussichtlich 2008 in Kraft treten wird, bleibt die Finanzierung des Regionalverkehrs eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Künftig übernehmen der Bund und die Kantone im Durchschnitt je zur Hälfte die Entschädigung des Regionalverkehrs zur Finanzierung der ungedeckten Kosten der Sparten Infrastruktur und Transport sowie der Investitionsbeiträge zugunsten des Infrastrukturbereichs.

Die Modalitäten für die Verwendung des 9. Rahmenkredits des Bundes berücksichtigen die Entwicklung der Bundesgesetzgebung über die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere die aufeinander folgenden Reformen seit 1995.

Seit Inkrafttreten der Bahnreform 1 im Jahre 1999 müssen die konzessionierten Eisenbahnunternehmen die Bereiche Verkehr und Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch voneinander trennen.

Folglich betreffen die Beiträge für die technischen Verbesserungen nur die Sparte Infrastruktur. Sie werden gestützt auf Investitionsvereinbarungen mit den einzelnen Unternehmen aufgrund der jährlichen Investitionspläne für den Zeitraum 2007–2010 gewährt. Investitionen, die nicht über kalkulatorische Abschreibungen innerhalb des Infrastrukturbereichs (Cashflow) finanziert werden können, werden so durch bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes und des Kantons finanziert.

Auf dem Freiburger Kantonsgebiet beträgt für 2007 der Anteil des Kantons an den Investitionsbeiträgen 56%. Aufgrund der NFA und gemäss den Informationen des Bundesamts für Verkehr (BAV) wird sich dieser Anteil ab 2008 auf 43% belaufen.

Die vorgesehenen Investitionen zielen auf die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur und die Gewährleistung der Betriebssicherheit ab. Namentlich muss altes und buchhalterisch abgeschrieben Material erneuert

werden, das die Betriebssicherheit gefährdet, falls es nicht ersetzt wird.

Diese Investitionen betreffen hauptsächlich den Unterbau (Tunnel, Stützmauern, Foundationen, Entwässerung), den Oberbau (Schotter, Bahnschwellen, Schienen und Gleisanlagen), die Bahnhöfe (Gebäude und Perrons; Räumlichkeiten, die für die Tätigkeit des Infrastrukturbereichs genutzt werden), die Sicherung von Gleisübergängen, Anlagen für die elektrische Zugförderung (Unterwerke und Fahrleitungen) sowie die Fernmelde- und Sicherungsanlagen. Einzelne sanierungsbedürftige Einrichtungen stammen aus der Bauzeit der Eisenbahnlinien, die 1912 zu Ende ging.

2. ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE DER FINANZIERUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

2.1 Vorbemerkung

Dieses Kapitel übernimmt und ergänzt mit kantonalen Besonderheiten die Ausführungen der Botschaft vom 17. März 2006 des Bundesrats an das Bundesparlament zum 9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2007–2010 und zur Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen (BB1 2006, S. 3897ff).

2.2 Getrennte Rechnungen für Verkehr und Infrastruktur

Seit 1999 sind alle Eisenbahnunternehmen in der Schweiz gesetzlich verpflichtet, die Bereiche Verkehr und Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch voneinander zu trennen und so genannte Spartenrechnungen zu führen.

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Strecken und Bahnhöfe ein Entgelt, den so genannten Trassenpreis. Die meisten Bestandteile des Trassenpreises werden vom BAV festgelegt. Die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erlauben keine kostendeckenden Preise für die Infrastrukturbenutzung. Der Mindestpreis für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wurde auf Basis der Normgrenzkosten einer Strecke mit modernen automatisierten Sicherungsanlagen festgelegt. Um die verkehrspolitischen Ziele des Bundes, insbesondere die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene und die Grundversorgung im Personenverkehr, nicht zu gefährden, lassen sich die Trassenpreise derzeit jedoch kaum erhöhen. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (für den Güter- und den Personenverkehr) bezahlt somit einen tieferen Preis. Mit Trassenpreiserlösen wird zurzeit knapp ein Viertel der gesamten Aufwendungen der Eisenbahninfrastruktur gedeckt.

2.3 Bestellung von Infrastrukturleistungen

Die Erlöse der Infrastruktur reichen nicht aus, um die laufenden Kosten für den Betrieb und die Abschreibung der Infrastruktur (Substanzerhalt) zu decken. Der Bund und die Kantone bestellen deshalb aus verkehrspolitischen Gründen (Sicherstellung der Erreichbarkeit, Gewährleistung der Grundversorgung usw.) bei den Privatbahnen den Betrieb und Erhalt der Eisenbahninfrastruktur. Die vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebs- und Investitionsbeiträge bezahlt. Der

Betriebsbeitrag bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Infrastruktur.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für die notwendigen Anpassungen an den Stand der Technik sowie an gestiegene Verkehrsbedürfnisse erhalten die Bahnen auf zwei Wegen. Der geplante Abschreibungsaufwand wird ihnen durch eine entsprechende Abgeltungszahlung ausgeglichen. Für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf werden zudem zinslose, bedingt rückzahlbare Darlehen gewährt. Die Darlehen verbleiben im Prinzip auf unbeschränkte Zeit im Unternehmen und müssen nur zurückbezahlt werden, wenn die damit finanzierten Anlagen nicht mehr dem Eisenbahnbetrieb dienen oder das Investitionsvolumen geringer ist als die Summe der Abschreibungen. Sie haben daher eigenkapitalähnlichen Charakter.

Die Darlehen für Privatbahnen werden nach Artikel 56 Eisenbahngesetz (EBG) gewährt. Der Bundesanteil dieser Darlehen wird vom Parlament in einem mehrjährigen Verpflichtungskredit, «Rahmenkredit» genannt, festgelegt.

2.4 Abgrenzung zum Verkehrsbereich

Die bisherigen acht Rahmenkredite waren für sämtliche Investitionen gedacht, ob diese nun dem Infrastruktur- oder dem Verkehrsbereich (Rollmaterial, Werkstätten) zuzuordnen waren.

Die Rollmaterialfinanzierung muss sich seit 2001 auf Eigenkapital und verzinsliche Fremdmittel stützen.

Für die Infrastruktur dagegen sieht der Bund weiterhin vor, zinslose Mittel der öffentlichen Hand zu gewähren. Der 9. Rahmenkredit konzentriert sich deshalb einzig auf die Infrastrukturfinanzierung.

2.5 Abgrenzung zu anderen Finanzierungsinstrumenten

Die ordentliche Infrastrukturfinanzierung konzentriert sich auf den Substanzerhalt und die Netzsicherheit, während grosse Erweiterungsinvestitionen mittels Sonderfinanzierungen sichergestellt werden. Diese erfolgen insbesondere über den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöVFonds), der namentlich für die erste Etappe der Bahn 2000 (im Dezember 2004 abgeschlossen) und die zweite Etappe (heute: Projekt ZEB) eingesetzt wird.

Eine weitere Finanzquelle steht für Investitionen zu Gunsten der Gleichstellung mobilitätsbehinderter Menschen zur Verfügung.

2.6 Rolle des Bestellers

Das BAV ist verantwortlich für die Durchführung des Bestellverfahrens für Verkehrsleistungen gemäss Artikel 49 EBG. Neben der Bestellung von Leistungen des regionalen Personenverkehrs auf Bahn, Bus, Schiff und Seilbahnen gehört dazu auch die Bestellung des Betriebs und Erhalts der Eisenbahninfrastruktur. Für den Regionalverkehr bestellen der Bund und die Kantone diese Leistungen gemeinsam.

2.7 Vorrangige Ziele des 9. Rahmenkredits für Strecken, die durch den Kanton Freiburg führen

Die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs gehört zu den Zielen der Verkehrspolitik des Bundes und des Kantons. Im Einzelnen gilt es:

- ein Gesamtverkehrssystem zur Sicherstellung der Mobilität von Personen und Waren zu organisieren; dabei soll insbesondere den Bedürfnissen der Wirtschaft, den finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, den Anforderungen an den Umweltschutz, der wirtschaftlichen Nutzung von Boden und Energie sowie der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer Rechnung getragen werden;
- durch die Bereitstellung eines entsprechenden Leistungsangebots, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinwesen, die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern;
- die Entscheidungen im Bereich des Verkehrs mit den Zielen der Raumplanung und des Umweltschutzes zu koordinieren;
- die verschiedenen Verkehrsmittel aufeinander abzustimmen.

Hinsichtlich des Betriebs und des Unterhalts der Bahninfrastrukturen werden folgende Ziele verfolgt, die hauptsächlich auf den Anforderungen von Artikel 17 EBG an die konzessionierten Bahnunternehmungen fussen:

- **Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus.** Auf gesteigerte oder neue Risiken muss mit geeigneten, d.h. wirtschaftlich und technisch durchführbaren Massnahmen reagiert werden, um das heutige Sicherheitsniveau aufrechtzuerhalten. Folgende Ziele müssen vornehmlich erreicht werden: hoher Schutz vor Zugskollisionen und Entgleisungen, Verbesserung des Sicherheitsniveaus in bestehenden Eisenbahntunnels, Reduktion der Risiken an Bahnübergängen, Reduktion der Risiken im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthaltes auf diesen, Reduktion der Risiken aus Fremdeinwirkungen (Umgebungsrisiken), Reduktion der Risiken aus Altlasten und aus Störfällen.
- **Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Netzes.** Diese ist von vorrangiger Bedeutung für den Infrastrukturbetreiber, den Betreiber des Bereichs Verkehr sowie für die Reisenden und Spediteure.
- **Bereitstellung einer qualitativ hoch stehenden Bahninfrastruktur.** Die Laufeigenschaften der Infrastruktur sind von grösster Bedeutung für den Komfort der Reisenden, die Lebensdauer des Rollmaterials und für eine optimale Fahrgeschwindigkeit in Bezug auf die Gleisgeometrie.
- **Kontrolle über die Betriebs- und Unterhaltskosten.** Der Verpflichtungskredit muss die nötigen Investitionen ermöglichen, damit die Bahninfrastrukturen die technischen Standards einhalten.

3. PLANUNGSVERFAHREN DES INVESTITIONSPROGRAMMS 2007–2010

3.1 Planungsverfahren

Das Planungsverfahren des Investitionsprogramms 2007–2010 wurde vom BAV im Oktober 2005 gestartet, nachdem das Bundesparlament die Vorlage zur Bahnreform 2 zur Überarbeitung an den Bundesrat zurückgewiesen hatte. Diese Vorlage wurde besonders dank der Intervention des Staatsrats und der Unterstützung der Freiburger Abgeordneten in den Bundeskammern zurückgewiesen. Denn entgegen den Grundsätzen der NFA, der die gemeinsame Finanzierung des Regionalverkehrs durch den Bund und die Kantone vorsieht, wurde mit der Vorlage der Bahnreform 2 beabsichtigt, das Bahnnetz in zwei Kategorien einzuteilen. Die Infrastruktur des nationalen Bahnnetzes, Grundnetz genannt, wäre vom Bund finanziert worden, während die Kantone für die Finanzierung des Ergänzungsnetzes zuständig gewesen wären. Diese Aufteilung wäre für den Kanton Freiburg besonders ungünstig ausgefallen, denn nur die Strecken Freiburg (Givisiez) – Murten – Ins (TPF), Bern – Kerzers – Ins – Neuenburg (BLS) und Montreux – Montbovon – Château-d'Ex – Zweisimmen (MOB) hätten zum Grundnetz gehört.

Das BAV verlangte also von allen Privatbahnen, dass sie für den Zeitraum 2007–2010 eine jährliche Investitionsplanung für die Sparte Infrastruktur aufstellen. Ihre Angaben dienten dem Bundesrat als Grundlage für seine Botschaft vom 17. März 2006, in der er ursprünglich einen Rahmenkredit von 600 Millionen Franken für den Bundesanteil zugunsten der Privatbahnen vorsah. Dieser Betrag wurde vom Bundesparlament auf 800 Millionen Franken aufgestockt, denn insbesondere die Alpenstrecken (Rhätische Bahn usw.) haben einen grossen Nachholbedarf bei den Investitionen.

Im Einvernehmen mit den Transportunternehmen und unter Beachtung der Grenzen des Rahmenkredits sowie der Prioritäten verfeinerten das BAV und das Amt für Verkehr und Energie des Kantons Freiburg (VEA) im Laufe des Jahres 2006 die Investitionsplanung für Infrastrukturen auf den Linien, die das Kantonsgebiet durchqueren.

Diese Planung wird im Rahmen von jährlichen Vereinbarungen umgesetzt, die einerseits mit den Transportunternehmen und andererseits zwischen dem BAV und dem Staatsrat abgeschlossen werden. In diesen Vereinbarungen werden die finanziellen Verpflichtungen der öffentlichen Hand zur Finanzierung der ungedeckten Kosten des Infrastrukturbereichs festgelegt (für den Kanton Freiburg: Jahresbudget der Abgeltungen an die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für den Betrieb), sowie die jährlichen Tranchen der bedingt rückzahlbaren Darlehen (für den Kanton Freiburg: Jahresbudget der Investitionsbeiträge für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs).

3.2 Abgrenzung des kantonalen Verpflichtungskredits

Der kantonale Verpflichtungskredit dient zur Finanzierung der Bahninfrastruktur von Privatbahnen, die im Kanton Freiburg tätig sind. Es handelt sich um folgende Unternehmen:

- die Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF);
- die Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB);
- die BLS AG;
- die Sensetalbahn AG (STB).

4. INVESTITIONSPROGRAMM PRO UNTERNEHMEN UND STRETCKE

Die vorgesehenen Investitionen sind auf die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur und die Betriebssicherheit ausgerichtet. Namentlich muss altes und buchhalterisch abgeschrieben Material erneuert werden, das die Betriebssicherheit gefährdet, falls es nicht ersetzt wird.

Die Beträge entsprechen den Preisen von 2006. Die Mehrwertsteuer ist darin nicht enthalten, da den Unternehmen die Mehrwertsteuer zurückerstattet wird, wenn die Objekte über bedingt rückzahlbare Darlehen finanziert werden.

4.1 Freiburgerische Verkehrsbetriebe (TFP);

4.1.1 Strecke Freiburg – Murten – Ins

Sugiez – Ins / Muntelier – Sugiez / Pensier – Courtepin: komplette Gleiserneuerung	10 400 000
Bahnhöfe von Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: Gleisänderung, Bau von Fussgängerunterführungen und Sanierung der Perrons	6 900 000
Bahnhöfe von Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: Erneuerung der Sicherungsanlagen	6 600 000
Freiburg – Murten – Ins: Perronverlängerung unter Berücksichtigung der voraussichtlichen Entwicklung der Nachfrage	5 500 000
Sanierung mehrerer Bahnübergänge in Belfaux, Muntelier, Sugiez, Bovigny-Formangeuilles; Schaffung von Schnittstellen mit den neuen Sicherungsanlagen	2 500 000
Erneuerung der Schnittstelle GSM-R/radio – ETCS, des elektronischen Fernsteuerungs-/Fernsignalisierungssystems TELEBIT, der Weichen, der Kabelkanäle, der Schienenbefestigungen, der 15 kV-Unterbrecher, der Streckenblöcke	2 400 000
Givisiez – Murten / Muntelier – Ins: Montage eines Kupferstreckenkabels an den Fahrleitungsmasten	1 800 000
Bahnhof von Sugiez: Erneuerung der Fernsteuerung	1 300 000
Kauf eines Kippanhängers, einer Strassenfräse, eines Dienstwagens für den elektrischen Dienst, von Bahnschwellen und Befestigungsmaterial, verschiedener Werkzeuge	400 000
Gleisentwässerung in Belfaux, Cressier, und Courgevaux sowie Ersatz der Brücke von Münchenwiler	400 000
Einführung eines Fahrgastinformationssystems	270 000
Total der Bruttoinvestitionen	38 470 000
Beiträge Dritter	- 300 000
Total der Nettoinvestitionen	38 170 000
Deckung durch Abschreibungen	- 5 040 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	33 130 000

4.1.2 Strecke Bulle – Romont

Bulle – Romont: komplette Gleiserneuerung	11 500 000
Bulle – Romont: Montage eines Kupferstreckenkabels an den Fahrleitungsmasten	1 200 000
Brücke beim Schloss Vaulruz: Abbruch des bestehenden Bauwerks, Anpassung der Brückenwiderlager und Errichtung eines neuen Bauwerks, Anpassung des Fahrdrachts	1 100 000
Sanierung mehrerer Bahnübergänge	960 000
Kauf eines Xs 72-Wagens, verschiedener Werkzeuge, von Bahnschwellen und Schienen	570 000
Bulle – Vaulruz: Komplette Schottererneuerung in verschiedenen Zonen	450 000
Bahnhof von Romont: Erneuerung der Fernsteuerung	200 000

Vaulruz Nord, Sâles, Vuisternens-devant-Romont: Einrichtung von Haltestellen auf Verlangen	80 000
Total der Bruttoinvestitionen	16 060 000
Beiträge Dritter	- 230 000
Total der Nettoinvestitionen	15 830 000
Deckung durch Abschreibungen	- 2 220 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	13 610 000

4.1.3 Strecke Bulle – Montbovon

Bahnhof von Montbovon: Erneuerung der Sicherungsanlagen, des Fahrdrachts, der Telekommunikation, der 900 V-Bahnstrom-Hilfsversorgung, Sanierung der Perrons	5 300 000
Sanierung mehrerer Bahnübergänge: Ersatz der Gleise, der Sicherungsanlagen und Winden, Aufhebung mehrerer Übergänge	4 220 000
Bulle – Montbovon: komplette Gleiserneuerung	1 400 000
Enney: Erneuerung der Kabelkanäle / Km 35.000: Erneuerung der Kurve / Albeuve: Erneuerung der Gleise	530 000
Kauf von Bahnschwellen, Schienen, eines Dienstwagens und verschiedener Werkzeuge	450 000
Estavannens: Bau einer Felswand bei einem Tunnelausgang	280 000
Anfertigung von Gitterrosten, die im Depot/in der Werkstatt des Bahndiensts zwischen die Schienen gelegt werden können, Bau einer regelbaren Stromquelle für den Test von 18 kV-Unterbrechern	60 000
Total der Bruttoinvestitionen	12 240 000
Beiträge Dritter	-530 000
Total der Nettoinvestitionen	11 710 000
Deckung durch Abschreibungen	- 2 330 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	9 380 000

4.1.4 Strecke Bulle – Palézieux

Bahnhof von Châtel-St-Denis: Erneuerung des Fahrdrachts, der Sicherungsanlagen und der Fernbedienung, Gleisänderung, Sanierung der Perrons, Bau einer Fussgängerunterführung	5 510 000
Palézieux – Bossonnens: Gleiserneuerung	2 500 000
Bahnhof von Vaulruz: Verschiebung der Gleise, Sanierung der Perrons, Bau einer gesicherten Unterführung	1 720 000
Châtel-St-Denis – Bulle: Erneuerung des Streckenkabels und des elektronischen Fernsteuerungs-/Fernsignalisierungssystems TELEBIT IS	1 060 000
Châtel-St-Denis – Semsales / Palézieux – Châtel-St-Denis: Erneuerung der Kabelkanäle	1 020 000
Sanierung mehrerer Bahnübergänge: Erneuerung der Gleise, der automatischen Schranken, des Blinklichts, der Induktionsschleifen, Anlegung eines Umgehungswegs, eines Zauns und eines Zugangs	1 270 000
Bahnhof Vaulruz Sud: Erneuerung der Sicherungsanlagen für die Steuerung zweier Weichen und Anpassung der Fahrleitung an den neuen Perron	800 000
Bahnhof von Palézieux: Bau einer Schalttafel, die eine Bedienung des Bahnhofs vor Ort erlaubt.	600 000
Kauf von Bahnschwellen, Schienen, einer Schneefräse und verschiedener Werkzeuge	330 000
Total der Bruttoinvestitionen	14 810 000
Beiträge Dritter	- 220 000
Total der Nettoinvestitionen	14 590 000
Deckung durch Abschreibungen	- 2 070 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	12 520 000

4.1.5 Strecke Bulle – Broc

Sanierung mehrerer Bahnübergänge: Bau einer Unterführung für das Vieh, Blinklichter, Betonplatten	1 350 000
Kauf von Bahnschwellen, Schienen und verschiedener Werkzeuge	310 000
Erneuerung der Kabelkanäle	140 000
Total der Bruttoinvestitionen	1 800 000
Beiträge Dritter	- 270 000
Total der Nettoinvestitionen	1 530 000
Deckung durch Abschreibungen	- 800 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	730 000

4.1.6 Strecke Bulle – gemeinsame Abschnitte

Keine Investitionen	0
Total der Bruttoinvestitionen	0
Beiträge Dritter	0
Total der Nettoinvestitionen	0
Deckung durch Abschreibungen	- 1 980 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	- 1 980 000

4.1.7 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bruttoinvestitionen pro Strecke.

	Total
Freiburg – Murten – Ins	38 470 000
Bulle – Romont	16 060 000
Bulle – Montbovon	12 240 000
Bulle – Palézieux	14 810 000
Bulle – Broc	1 800 000
Total der Bruttoinvestitionen	83 380 000

4.1.8 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die Investitionen werden über Mittel aus Abschreibungen, Beiträgen Dritter (hauptsächlich RUBD für Bahnübergänge) und bedingt rückzahlbaren Darlehen des Bundes und der Kantone gemäss folgender Aufstellung finanziert:

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	83 380 000
Deckung durch Abschreibungen	-14 440 000
Beiträge Dritter	-1 550 000
Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone	67 390 000

Die Beteiligung des Kantons Freiburg beläuft sich im 2007 auf 56% (gemäss geltender Gesetzgebung) und wird für die Jahre 2008 bis 2012 auf 43% herabgesetzt (gemäss dem vom BAV angekündigten Aufteilschlüssel und den Regeln der NFA; dieser Kantonsanteil wird noch durch eine Verordnung des Bundesrats formell bestätigt werden).

Die Verteilschlüssel für die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen werden aufgrund der Linienlänge auf den Kantonsgebieten und der Verkehrsbedienung der Stationen gemäss Artikel 7 der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) berechnet. Nur die Strecke Freiburg – Murten – Ins wird mit dem Kanton Bern gemeinsam finanziert, wobei der Kanton

Bern 95% und der Kanton Freiburg 5% der kantonalen Beiträge übernehmen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar.

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und des Kantons Bern	Anteil des Kantons Freiburg
67 390 000	36 990 000	30 400 000

4.2 Montreux – Berner Oberland-Bahn (MOB)

4.2.1 Strecke Montreux – Zweisimmen

Bahnhof Gstaad: Erneuerung der Anlagen und Bau einer Fussgängerunterführung	11 900 000
Gleiserneuerung über 8.4 km	10 000 000
Bahnhof Château-d'Ex: Erneuerung der Anlagen	7 500 000
Bahnhof Les Avants: Erneuerung der Anlagen	6 600 000
Brücke bei Egg, Viadukt bei Flendruz, Viadukt bei Gstaad: Erneuerung	5 870 000
Bahnhof Saanenmöser: Erneuerung der Anlagen	5 550 000
Galerie bei La Tine: Sanierung und Ausbau	4 500 000
Erneuerung der Fahrleitung über 6 km	4 000 000
Betriebsleitzentrale Zweisimmen: Fernbedienung der Sicherungsanlagen und der Elektrizitätsunterwerke	3 700 000
Bahnhof Zweisimmen: Erneuerung des Vordachs, des Perrondachs und Automatisierung mit Sicherungsanlage	3 100 000
Tunnel von Les Avants: Ausbau gemäss Normen	3 000 000
Erneuerung der Wagen des Bahndienstes	3 000 000
Diverse Objekte	2 170 000
Bewilligte Projekte, die über 2006 hinausgehen (Selbstfinanzierung)	1 870 000
Sanierung von Bahnübergängen und Anpassung an die Anforderungen	1 400 000
Videoüberwachung der Infrastruktur und Fahrgastinformation	1 200 000
Les Sciernes: Automatisierung der Kreuzungsstelle mit Sicherungsanlagen	1 200 000
Übernahme des Mittelspannungsnetzes durch Romande énergie (Anschlussgebühren)	1 000 000
Tunnel von Jaman: Beleuchtung und Telekommunikation (Brandschutznormen)	600 000
Total der Bruttoinvestitionen	78 160 000
Deckung durch Abschreibungen	- 12 020 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	66 140 000

4.2.2 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bruttoinvestitionen pro Strecke.

	Total
Montreux – Zweisimmen	78 160 000
Total der Bruttoinvestitionen	78 160 000

4.2.3 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die Investitionen werden über Mittel aus Abschreibungen und bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes und der Kantone gemäss folgender Aufstellung finanziert:

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	78 160 000
Deckung durch Abschreibungen	- 12 020 000
Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone	66 140 000

Was die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen betrifft, so übernehmen der Kanton Waadt 55%, der Kanton Bern 33,8% und der Kanton Freiburg 11,2% der kantonalen Beiträge für die Strecke Montreux – Zweisimmen. Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar.

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und der Kantone Waadt und Bern	Anteil des Kantons Freiburg
66 140 000	62 790 000	3 350 000

4.3 BLS AG

4.3.1 Strecke Bern – Neuenburg

Doppelspurausbau Bümplitz – Niederbottigen: Doppelspurausbau, Erneuerung der Perrons, der Gleise, der Signalisierung, der Fahrleitung	18 500 000
Doppelspurausbau Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Pont de la Thielle – Marin: Doppelspurausbau, Erneuerung der Perrons, der Gleise, der Signalisierung, der Fahrleitung	38 900 000
Doppelspurausbau Ins – Gampelen – Zihlbrücke -> Forêt de Fanel – Marin: Doppelspurausbau, Erneuerung der Perrons, der Gleise, der Signalisierung, der Fahrleitung	6 300 000
Mütschemier: Bau einer Insel, Erneuerung der Perrons gemäss den neuen Normen, Erneuerung des Gütergleises	11 800 000
Mauss-Gümmenen: Renovation des Saaneviadukts, Ausweitung der Perrons am Bahnhof Gümmenen, Erneuerung der Signalanlagen	2 000 000
Kerzers: Verbesserung der Geometrie des Bahnhofs Kerzers, insbesondere auf der Höhe der SBB-Kreuzung Murten – Lyss	1 150 000
Total der Nettoinvestitionen	78 650 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	78 650 000

Bei ihrer Planung unterscheidet die BLS zwischen Objekten, die durch Abschreibungen, und Objekten, die über den Artikel 56 EBG finanziert werden. Die oben stehende Tabelle enthält nur die gemäss diesem Artikel finanzierten Objekte.

4.3.2 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die gesamten Nettoinvestitionen für die Strecke Bern – Neuenburg betragen **78 650 000** Franken.

Was die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen betrifft, so übernehmen der Kanton Bern 67,6%, der Kanton Neuenburg 26% und der Kanton Freiburg 6,4% der kantonalen Beiträge für die Strecke Bern – Neuenburg.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar.

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und der Kantone Bern und Neuenburg	Anteil des Kantons Freiburg
78 650 000	76 250 000	2 400 000

4.4 Sensetalbahn AG

4.4.1 Strecke Flamatt – Laupen

Flamatt-Dorf, Neuenegg, Laupen: Sanierung der Perrons zur Anpassung an die P55-Normen	256 000
Flamatt-Laupen: Erneuerung der Sicherungsanlagen der Fernsteuerung und der Unterbrecher	1 120 000
Neuenegg: Erneuerung der Schaltanlage	112 000
Neuenegg – Laupen: Gleiserneuerung	112 000
Total der Bruttoinvestitionen	1 600 000
Deckung durch Abschreibungen	- 703 000
Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits	897 000

4.4.2 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bruttoinvestitionen pro Strecke.

	Total
Flamatt – Laupen	1 600 000
Total der Bruttoinvestitionen	1 600 000

4.4.3 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die Investitionen werden über Mittel aus Abschreibungen und bedingt rückzahlbare Darlehen des Bundes und der Kantone gemäss folgender Aufstellung finanziert:

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	1 600 000
Deckung durch Abschreibungen	- 703 000
Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone	897 000

Was die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen betrifft, so übernehmen der Kanton Bern 90% und der Kanton Freiburg 10% der kantonalen Beiträge für die Strecke Flamatt – Laupen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar.

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und des Kantons Bern	Anteil des Kantons Freiburg
897 000	847 000	50 000

5. VERPFLICHTUNGSKREDIT FÜR DIE GEWÄHRUNG VON BEDINGT RÜCKZAHLBAREN DARLEHEN ALS BETEILIGUNG DES KANTONS AM 9. RAHMENKREDIT DES BUNDES (2007–2010)

	Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Kantons
Freiburgische Verkehrsbetriebe	67 390 000	30 400 000
Montreux – Berner Oberland-Bahn	66 140 000	3 350 000
BLS AG	78 650 000	2 400 000
Sensetalbahn AG	897 000	50 000
Total	213 077 000	36 200 000

Der kantonale Verpflichtungskredit beläuft sich auf 36 200 000 Franken.

Die Beiträge werden in Form bedingt rückzahlbarer Darlehen gewährt. Jene des Bundes sind in einem Bundesbeschluss für den Zeitraum 2007–2010 integriert. Auf kantonaler Stufe werden sie im vorliegenden Verpflichtungskredit behandelt, dessen Zeitraum von 2007 bis 2011 angesetzt ist. Es ist nämlich absehbar, dass die laut Bundesbeschluss von 2007 bis 2010 geplanten Arbeiten nicht vollumfänglich in diesem Zeitraum realisiert werden können und dass für einen Teil von ihnen kantonale Beiträge im Jahr 2011, eventuell auch danach, bereitgestellt werden müssen. Die bereitgestellten Darlehen werden entsprechend dem Fortschritt der Bauarbeiten freigegeben. Der Betrag von 36 200 000 Franken entspricht der Summe, die der Staatsrat im Finanzplan für die Legislaturperiode 2007–2011 für die Investitionen der Transportunternehmen vorgesehen hat.

Die Zahlungskredite werden in den Voranschlag des betroffenen Jahres aufgenommen. Der Staatsrat informiert den Grossen Rat über den Stand der Arbeiten und die Verwendung des Kredits in seinem jährlichen Rechenschaftsbericht.

Die gestützt auf Artikel 56 EBG gewährten Darlehen sind Gegenstand einer jährlichen Abgeltungsvereinbarung mit der Sparte Infrastruktur. Der Kanton Freiburg zahlt diese Investitionsbeiträge gestützt auf die Mittelabrufe der Transportunternehmen beim Bundesamt für Verkehr aus.

Dieser Dekretsentwurf berücksichtigt die Bestimmungen der NFA, die 2008 in Kraft treten wird. Wie bereits erwähnt, bleibt die Finanzierung des Regionalverkehrs eine gemeinsame Aufgabe von Bund und Kantonen. Folglich wird der neue, ab 2008 geltende Aufteilschlüssel für die Beiträge des Bundes und der Kantone berücksichtigt.

Die über den Verpflichtungskredit finanzierten Ausgaben sind keine neuen Ausgaben im Sinne von Artikel 23 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates, denn sie ergeben sich einerseits aus dem Verkehrsgesetz vom 20. September 1994, insbesondere dem vierten Kapitel dieses Gesetzes, das der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und den Beiträgen gewidmet ist, und andererseits aus dem Artikel 56 EBG. Dieses Dekret untersteht folglich nicht dem Finanzreferendum.

Angesichts der Höhe des Betrags und aufgrund von Artikel 141 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 muss das Dekret durch ein qualifiziertes Mehr (Mehrheit der Grossratsmitglieder) verabschiedet werden.

Aufgrund dieser Erwägungen ersuchen wir Sie um Eröffnung eines Verpflichtungskredits von **36 200 000** Franken für die Jahre 2007 bis 2011 und bitten Sie, dem vorliegenden Dekret zuzustimmen.

Décret

du

**relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement
en faveur des entreprises de transport public**

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

Vu la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer;

Vu la loi du 20 septembre 1994 sur les transports;

Vu le message du Conseil d'Etat du 4 septembre 2007;

Sur la proposition de cette autorité,

Décète:

Art. 1

¹ Un crédit d'engagement de 36 200 000 francs est ouvert auprès de l'Administration des finances pour le financement de la part cantonale aux contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2007 à 2011.

² Ce crédit se subdivise de la manière suivante:

	Fr.
a) Transports publics fribourgeois (TPF)	30 400 000.–
b) Chemin de fer Montreux–Oberland bernois (MOB)	3 350 000.–
c) BLS SA	2 400 000.–
d) Sensetalbahn SA	50 000.–

³ A ces montants s'ajoutent les crédits additionnels éventuels nécessités par le renchérissement.

Dekret

vom

**über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen
des öffentlichen Verkehrs**

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

gestützt auf das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957;

gestützt auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994;

nach Einsicht in die Botschaft des Staatsrats vom 4. September 2007;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

Art. 1

¹ Zur Finanzierung des Anteils des Kantons an den Investitionsbeiträgen für konzessionierte Eisenbahnunternehmen in den Jahren 2007–2011 wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 36 200 000 Franken eröffnet.

² Dieser Kredit setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
a) Freiburgische Verkehrsbetriebe (TPF)	30 400 000.–
b) Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB)	3 350 000.–
c) BLS AG	2 400 000.–
d) Sensetalbahn AG	50 000.–

³ Zu diesen Beträgen kommen allenfalls die teuerungsbedingten Zusatzkredite hinzu.

Art. 2

Les crédits de paiements sont inscrits au budget 2007 et seront portés aux budgets du Service des transports et de l'énergie des années 2008 à 2011; ils seront utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat, sous réserve des disponibilités budgétaires.

Art. 3

Le Conseil d'Etat est autorisé à conclure les conventions découlant du 9^e crédit-cadre de la Confédération, dans les limites du présent crédit d'engagement.

Art. 4

Ce décret n'est pas soumis au referendum financier.

Art. 5

Le Conseil d'Etat fixe la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Art. 2

Die Zahlungskredite sind im Voranschlag 2007 des Amtes für Verkehr und Energie aufgeführt und werden in die Voranschläge dieses Amtes für die Jahre 2008–2011 aufgenommen; sie werden gemäss den Bestimmungen des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates verwendet; die verfügbaren Budgetmittel bleiben vorbehalten.

Art. 3

Der Staatsrat ist ermächtigt, im Rahmen dieses Verpflichtungskredits die Vereinbarungen abzuschliessen, die sich aus dem 9. Rahmenkredit des Bundes ergeben.

Art. 4

Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.

Art. 5

Der Staatsrat setzt das Datum des Inkrafttretens fest.