

**MESSAGE N° 263** 5 juillet 2011  
**du Conseil d'Etat au Grand Conseil**  
**accompagnant le projet de décret relatif à**  
**la prolongation jusqu'en 2012 du 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:

1974	11 230 800 francs
1978	7 006 600 francs
1982	32 634 000 francs
1983	1 953 230 francs
1987	24 637 132 francs
1992	40 725 830 francs
2007	36 200 000 francs

Le financement de l'infrastructure des chemins de fer privés se basait jusqu'ici sur des crédits d'engagement pluriannuels (crédits-cadre; dernier en date 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral 2007–2010) pour les aides à l'investissement conformément à l'article 56 de la loi du 20 décembre 1956 sur les chemins de fer (LCdF).

Avec l'échéance à la fin 2010 du 9<sup>e</sup> crédit-cadre fédéral, la Confédération a défini un crédit-cadre biennal. Le prochain crédit-cadre fédéral sera à nouveau quadriennal.

La durée de validité de ce crédit est limitée à deux ans en raison de la modification de l'ordonnance sur les finances de la Confédération (OFC; RS 611.01). Cette modification permet notamment d'assurer que les arrêtés financiers pluriannuels et périodiques de grande portée, dont font partie le plafond de dépenses ou les crédits d'engagement pour l'infrastructure ferroviaire, soient soumis aux Chambres fédérales au début d'une période législative. Dès lors, afin de mettre en phase les cycles décalés des crédits-cadres pour l'infrastructure ferroviaire et des périodes législatives, la Confédération a recouru à une solution biennale provisoire.

Sur le plan cantonal, le 9<sup>e</sup> crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public pour la période 2007–2011 présente un solde de moyens financiers non utilisés de 11 045 000 francs. Le nouveau programme d'investissement contient pour une partie une mise à jour de projets de réalisation que le 9<sup>e</sup> crédit d'engagement comprenait déjà et, pour l'autre partie, des projets de réalisation complémentaires, notamment la future halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard. Dans la mesure où le crédit d'engagement actuel n'est pas échu, que des projets de réalisation qu'il vise ont été réactualisés, que des projets complémentaires, telle que la future halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard, seront réalisés, le décret du 16 novembre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public doit être prolongé jusqu'en 2012.

Le financement de certains objets d'infrastructure du RER Fribourg/Freiburg, notamment la modernisation de la gare de Grolley, la réalisation d'une gare de croisement à Givisiez et d'une station de croisement à Cheyres, fera l'objet d'une demande spécifique.

Le message qui vous est présenté se subdivise comme suit:

<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
<b>2. Principes du financement de l'infrastructure ferroviaire</b>	<b>1</b>
<b>3. Financement et processus de planification du programme d'investissement 2011–2012</b>	<b>3</b>
<b>4. Programme d'investissement par entreprise et par ligne</b>	<b>4</b>
<b>5. Programme d'investissement de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard</b>	<b>7</b>
<b>6. Bilan intermédiaire du 9<sup>e</sup> crédit d'engagement cantonal</b>	<b>7</b>
<b>7. Besoins d'investissements pour les années 2011–2012</b>	<b>8</b>
<b>8. Besoins d'investissements pour la réalisation de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard</b>	<b>8</b>
<b>9. Décret</b>	<b>8</b>

## 1. INTRODUCTION

Le projet de décret a pour but de prolonger le décret du 16 novembre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public jusqu'en 2012 et de porter un montant de 5 395 500 francs en augmentation du crédit d'engagement du 16 novembre 2007. Ce crédit additionnel est ouvert pour le financement de la part cantonale aux contributions d'investissement destinées aux entreprises ferroviaires concessionnaires pour les années 2011 et 2012 et pour le financement de la part cantonale de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard.

## 2. PRINCIPES DU FINANCEMENT DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

### 2.1 Remarque préliminaire

Ce chapitre reprend et complète les éléments développés dans le message du 23 juin 2010 du Conseil fédéral aux Chambres fédérales sur le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011 et 2012 (FF 2010-4495).

### 2.2 Comptes séparés pour les transports et l'infrastructure

Avec l'entrée en vigueur de la Réforme des chemins de fer au 1<sup>er</sup> janvier 1999, toutes les entreprises ferroviaires implantées en Suisse ont été obligées de séparer, sur le plan des comptes et de l'organisation, d'une part les transports de voyageurs et de marchandises et d'autre part l'infrastructure indemnisée, et de tenir des comptes dits par secteur.

Le secteur de l'infrastructure perçoit une redevance pour l'utilisation de l'infrastructure: le prix des sillons. Il est composé d'un prix minimal déterminé sur la base des coûts marginaux standardisés (les coûts usuels d'un tronçon doté d'installations de sécurité modernes) plus une contribution de couverture aux frais fixes de l'infrastructure. L'Office fédéral des transports (OFT) détermine les principaux éléments du prix des sillons. Les conditions-cadre actuelles de la politique des transports ne permettent pas de percevoir des prix couvrant les coûts d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Pour ne pas compromettre la réalisation des objectifs de la politique des transports, notamment le transfert sur le rail du trafic marchandises transalpin et la desserte de base dans le transport des voyageurs, il n'est toutefois guère possible d'augmenter les prix à l'heure actuelle. Au contraire, les prix du sillon pour le trafic marchandises ont même été abaissés à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2010. En novembre 2009, le Conseil fédéral a décidé de renoncer à percevoir la contribution de couverture en trafic marchandises – en plus du prix minimal. Cette adaptation est notamment destinée à soulager le transport par wagons complets. Les manques à gagner subis par les gestionnaires de l'infrastructure du fait de l'abaissement des prix du sillon sont compensés par une augmentation correspondante des indemnités pour l'exploitation de l'infrastructure.

### 2.3 Commande de prestations d'infrastructure

Comme une infrastructure ferroviaire sûre et performante constitue pour la Suisse un important avantage lié à la position géographique et qu'elle fournit donc une contribution décisive à la prospérité économique du pays, la Confédération commande aux CFF l'exploitation, la maintenance et l'extension de l'infrastructure ferroviaire, et se joint aux cantons pour les commander aux chemins de fer privés.

Les fonds convenus pour une période de commande sont versés aux gestionnaires de l'infrastructure sous forme de contributions d'exploitation et d'investissement et prélevés sur le compte financier de la Confédération. La contribution d'exploitation se calcule d'après la prévision des coûts non couverts d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure ferroviaire sur la base des planifications à moyen terme des entreprises.

Les entreprises ferroviaires reçoivent les fonds pour investir dans le maintien de l'appareil de production des installations préexistantes et pour l'adapter à l'état de la technique ainsi qu'aux exigences du trafic (par ex. densification du bloc, prolongements de quais, tronçons à double voie) par deux canaux qui proviennent également du budget ordinaire. D'une part, ils se voient indemnités des coûts d'amortissement planifiés par un paiement ad hoc à fonds perdu. D'autre part, ils bénéficient 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.

### 2.4 Développement des instruments de financement

Pour CFF Infrastructure, les contributions d'exploitation et d'investissement sont fixées depuis 1999 dans une convention quadriennale relative aux prestations, sur la base de la planification et du plan d'investissement à moyen terme. L'infrastructure des chemins de fer privés a été financée jusqu'ici sur la base de conventions de financement annuelles – en règle générale par la Confédération et les cantons. Certains cantons – par analogie au système de la CP CFF – ont cofinancé les investissements d'infrastructure au moyen de conventions de financement par programme, alors que d'autres ont conclu des conventions de financement par objet pour de plus amples projets.

La construction et l'exploitation des usines électriques pour la production du courant ferroviaire et des lignes de transport d'électricité ne font pas partie de l'infrastructure indemnisée. En vertu de l'article 62 al. 2, LCdF, ces installations ne doivent pas entraîner de coûts non couverts. Les investissements et l'exploitation doivent donc être autofinancés au moyen du prix du courant. Afin de garantir une alimentation en courant fiable et efficace, la Confédération a, dans la CP 11–12, chargé les CFF de planifier, de construire, d'exploiter et de maintenir, à l'échelle nationale, le réseau d'alimentation en courant de traction 132 kV/16,7 Hz du réseau à voie normale.

### 2.5 Financements spéciaux

Le financement ordinaire de l'infrastructure (financement de l'exploitation et du maintien de l'appareil de production de l'infrastructure ferroviaire) est assuré par les ressources des finances fédérales alors que les investissements d'extension sont garantis en règle générale par des financements spéciaux. Du point de vue de la Confédération, ceux-ci se concentrent actuellement sur le fonds pour les grands projets ferroviaires (fonds FTP) et sur le fonds d'infrastructure, lequel finance les investissements de l'infrastructure ferroviaire pour le trafic d'agglomération.

Le plafond de dépenses pour les investissements favorisant l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite constitue une autre source de financement pour l'infrastructure ferroviaire. Les versements provenant de cette source disponible jusqu'en 2023 ne sont effectués que pour l'adaptation anticipée d'installations en fonction des besoins des handicapés, c'est-à-dire si l'investissement ne doit pas se faire de toute manière avant 2023. Les contributions forfaitaires allouées pour des objets, par exemple pour des relèvements partiels de bords de quai, permettent de financer les mesures les plus économiques exigées par les prescriptions de la LHand. Si, dans des cas particuliers, la solution minimale s'avérait globalement non économique ou si elle réduisait considérablement la capacité d'une gare (par ex. restrictions dans l'emploi du matériel roulant ou obstacles aux flux des voyageurs), l'OFT pourrait autoriser la réalisation de mesures complémentaires (par ex. relèvement complet du bord du quai) avec des ressources du financement ordinaire.

Les mesures de transformation de gares à exécuter jusqu'en 2023 dans le cadre des programmes de renouvellement «normaux», par ex. adaptations pour atteindre le niveau de capacité ou de sécurité requis, ne font pas l'objet de financements spéciaux LHand. Ces coûts

doivent être intégralement couverts par des ressources du financement ordinaire.

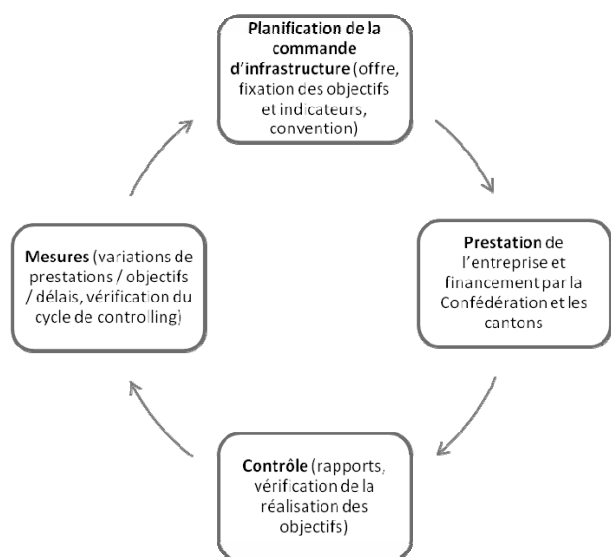
## 2.6 Processus de controlling

La LCdF définit dans son chapitre 6 les principes, les conditions, l'offre de prestation et la procédure de commande ainsi que la répartition du financement de l'infrastructure entre la Confédération et les cantons.

Au niveau suivant, les dispositions sur le financement de l'infrastructure sont concrétisées par l'ordonnance sur les concessions et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCFIF).

L'OCFIF harmonise dans une large mesure les instruments de financement de l'infrastructure des chemins de fer privés et des CFF (conventions de prestations pluriannuelles), en les basant sur une méthode uniformisée de controlling.

Le processus de controlling, selon l'article 13, OCFIF est un cycle régulateur dirigé par l'OFT. Les cantons sont consultés pour les lignes commandées collectivement. L'ensemble du processus de commande de prestations est géré selon la méthode de controlling de l'OFT suivante:



## 2.7 Objectifs prioritaires 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 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. FINANCEMENT ET PROCESSUS DE PLANIFICATION DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENT 2011–2012

### 3.1 Processus de planification

Selon les premières planifications des entreprises et déduction faite des contributions de tiers, les contributions d'investissement nécessaires pour les années 2011–2012 s'élevaient à 1629 millions de francs pour l'ensemble de la Suisse, dont la majeure partie (84%) serait affectée au maintien de la qualité des infrastructures et à l'amélioration technique des installations existantes et le 16% servirait à réaliser des investissements d'extension.

Pour la Confédération, les planifications à moyen terme des chemins de fer privés donnaient lieu à un besoin de financement total de 1444 millions de francs pour les années 2011 et 2012 (390 millions de contributions d'exploitation et 1054 millions de contributions d'investissement).

Au final et compte tenu des mesures prévues par le programme de consolidation 2012–2013, de la compensation de la baisse du prix du sillon en trafic marchandises (10 millions de francs par année) et des remboursements de prêts de BLS Netz SA (30 millions de francs



par année, fonds d'amortissement du tunnel de base du Lötschberg non réinvestis), la Confédération a ouvert un crédit d'engagement de 1220 millions de francs afin d'indemniser les coûts non couverts planifiés et de financer les investissements d'infrastructure des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Le budget de la Confédération respecte ainsi le plan financier et tient compte du programme de consolidation 2012–2013.

Il va de soi que les entreprises devront élarger leurs plans d'investissements au cours des négociations. Il incombera aux gestionnaires de l'infrastructure de redéfinir l'ordre de priorité des projets en fonction des objectifs fixés et d'indiquer quels projets pourront être reportés sans enfreindre les dispositions légales ni nuire au réseau.

La planification finale sera mise en œuvre dans le cadre des 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).

S'agissant de la future halte de Fribourg–St-Léonard, comme indiqué précédemment, le coût total du projet sera réparti à raison de 35% à la charge des CFF, 35% à la charge du canton et 30% à la charge de l'Agglomération de Fribourg. Les modalités de financement sont fixées dans une convention séparée.

### 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).

Il porte également sur le financement relatif à la construction et à l'exploitation de la future halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard. Les CFF sont maître d'ouvrage pour les travaux de construction de la halte. Les CFF sont propriétaires des constructions et des installations situées sur leur territoire et en sont responsables.

## 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. Ils sont issus de la planification à moyen terme des entreprises de transport, planification approuvée par la Confédération et les cantons concernés.

## 4.1 Transports publics fribourgeois (TPF)

### 4.1.1 Ligne Fribourg–Morat–Ins

Gares de Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: adaptation de la caténaire	3 793 500
Gares de Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier, Münchenwiller-Courgevoux: adaptations des quais aux normes P55 et passages inférieurs, aménagement de locaux	2 720 000
Sugiez–Ins, Courtepin-Moulin, sortie gare de Cressier, sortie gare de Belfaux, gare de Belfaux, gare de Pensier, gare de Courtepin et gare de Cressier: réfection et renouvellement de la voie et des appareils de voie, démontage, piquetage, repérages	1 646 000
Gares de Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: renouvellement intégral des installations de sécurité, télécommande (gare de Sugiez), remplacement du système électronique de télécommande/télésignalisation TELEBIT	1 398 500
Km 19.180–21.600, Km 4.100–11.170: renouvellement des banquettes	1 163 000
Equipement des véhicules de la voie normale avec le système de radiocommunication GSM-R	648 000
Passages à niveau: renouvellement des interfaces des installations de sécurité, création de passages inférieurs pour piétons (sécurisation), remplacement des treuils, remplacement de feux routiers avec barrières automatiques	570 500
Renouvellement et remplacement de l'outillage et du matériel (vibrateurs, boulonneuse, tirefonneuse, perceuse, échelle roulante, élévateur électrique, interrupteur, véhicule rail-route, câble cuivre aérien)	369 000
Pose d'un câble de fibre optique entre Fribourg et Sugiez	128 500
Système d'information aux voyageurs	90 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>12 527 000</b>
Contributions de tiers	-139 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>12 388 000</b>
Couverture par les amortissements	-2 740 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>9 648 000</b>

### 4.1.2 Ligne Bulle–Romont

Gares de Vaulruz, Sâles, Vuisternens: renouvellement intégral des installations de sécurité, télécommande (gare de Romont)	4 202 000
Gares Sâles, Vaulruz, Vuisternens: stations de croisement (modifications des voies)	3 386 700
Passages à niveau: changement de l'infrastructure et la superstructure de la voie, sécurisation de plusieurs passages à niveau privés, remplacement de feux routiers avec barrières automatiques	3 260 000
Réfection de la voie Bulle–Vaulruz, relevé géométrique, correction géométrique, augmentation de la vitesse entre Bulle–Romont, pose d'un câble à fibres optiques dans le caniveau entre Bulle–Romont	3 224 300
Gares de Vaulruz, Sâles, Vuisternens: adaptation de la caténaire	2 222 000
Remplacement des caniveaux existants, pose de glissières pour le renforcement des banquettes (8000 mètres)	1 800 000
Remplacement des panneaux centraux d'affichage à Bulle	500 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage et du matériel (remplacement du générateur triphasé par des systèmes UGSK95, treuil, véhicules de service, pelle à chenilles, fraiseuse à neige)	217 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>18 812 000</b>
Contributions de tiers	-2 076 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>16 736 000</b>

Couverture par les amortissements	-2 143 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>14 593 000</b>

#### 4.1.3 Ligne Bulle–Montbovon

Passages à niveau: sécurisation de plusieurs passages à niveau, installation de barrières automatiques avec feux clignotants, renouvellement de l'infrastructure et de la superstructure, modification de la commande de plusieurs passages à niveau	1 141 500
Déplacement de la voie et renforcement du talus au Km 35.000, neutralisation du secteur Grandvillard–Montbovon et ripage en vue d'améliorer la géométrie, remise en état des caniveaux et renforcement de la banquette entre Bulle et Montbovon, réfection de plusieurs têtes de mâts	781 500
Installation d'une télécommande/télésurveillance des gares VE avec un centre de gestion du trafic à Bulle	500 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage et du matériel (tableau électrique en gare d'Enney, fraiseuse à neige, remorque basculante)	44 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>2 467 000</b>
Contributions de tiers	-635 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>1 832 000</b>
Couverture par les amortissements	-1 067 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>765 000</b>

#### 4.1.4 Ligne Bulle–Palézieux

Renouvellement et remplacement de l'outillage et du matériel (acquisition d'une locomotive diesel pour le service de la voie, échelle roulante, disjoncteurs UR 25, disjoncteurs 18 kV, remplacement de la grue VE, tirefonneuse, faucheuse)	1 254 800
Réfection de la voie entre Palézieux–Bossonnens, changement du rail, des traverses et du matériel d'attache sur 3 ponts, réfection du mur de soutènement km 1.483–1.513, renouvellement de la voie entre Bossonnens–Châtel-St-Denis, neutralisation de la voie entre Châtel-St-Denis–Semsales, réfection de la voie 2 à Vaulruz-Sud	1 031 600
Passages à niveau: fermeture de plusieurs passages à niveau et création de passages inférieurs, installations de barrières automatiques avec feux clignotants, feux de contrôle et arrêts automatiques, remplacement de treuils, renouvellement de l'infrastructure et de la superstructure, remplacement du système électronique de télécommande/télésignalisation TELEBIT IS	826 000
Gare de Vaulruz Sud: déplacement des voies, construction de quais aux normes P35, Halte de Prayoud: déplacement et construction d'un quai aux normes LHand, Gares de Semsales et de Bossonnens: installation d'une demande d'arrêt, Gare de Châtel-St-Denis: déplacement du signal d'entrée C et installation d'un lift pour personnes handicapées	609 300
Renouvellement du câble de la ligne Châtel-St-Denis–Bulle, étude de crédit ligne de terre Palézieux–Bulle, remplacement de détecteurs de défauts de ligne, adaptation de la caténaire selon le nouveau quai de Vaulruz-Sud	488 300
Réaménagement de la place de parc de la Verrerie	40 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>4 250 000</b>
Contributions de tiers	-390 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>3 860 000</b>
Couverture par les amortissements	-1 275 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>2 585 000</b>

#### 4.1.5 Ligne Bulle–Broc

Passages à niveau: sécurisation par l'installation de feux clignotants automatiques, réaménagement de chemin de contournement, de clôture, d'accès, renouvellement de l'infrastructure et de la superstructure	340 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>340 000</b>
Contributions de tiers	-175 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>165 000</b>
Couverture par les amortissements	-377 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>-212 000</b>

#### 4.1.6 Tronçons communs: Bulle

Réfection de la toiture du bâtiment SE/SV et renouvellement de la place	305 000
Passages à niveau: renouvellement de deux passages et mise en place de dalles avec bordure de part et d'autre pour appui Strail	62 000
Relevé géométrique de la gare de Bulle	7 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>374 000</b>
<b>Total des investissements nets</b>	<b>374 000</b>
Couverture par les amortissements	-1 015 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>-641 000</b>

#### 4.1.7 Résumé des investissements bruts par ligne

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

	<b>Total</b>
Fribourg–Morat–Ins	12 527 000
Bulle–Romont	18 812 000
Bulle–Montbovon	2 467 000
Bulle–Palézieux	4 250 000
Bulle–Broc	340 000
Bulle–Tronçons communs	374 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>38 770 000</b>

#### 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 pour les passages à niveau) et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	<b>Total</b>
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>38 770 000</b>
Couverture par des amortissements	-8 617 000
Contributions de tiers	-3 415 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>26 738 000</b>

Le taux de participation du canton de Fribourg est de 43% pour les années 2008 à 2011 selon l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional (OPCTR).

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 OPCTR. Seule la ligne Fribourg–Morat–Ins

est répartie entre le canton de Fribourg et le canton de Berne, respectivement à raison de 85% et de 15%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part Confédération et canton de Berne	Part Fribourg
26 738 000	15 863 000	10 875 000

## 4.2 Compagnie du Montreux–Oberland bernois (MOB)

### 4.2.1 Ligne Montreux–Zweisimmen

Gares des Avants, de Gstaad, de Château-d'Éx: renouvellement des installations et mise en conformité aux normes	3 700 000
Renouvellement de la voie (2,1 km/a) et renouvellement de la ligne de contact (1,50 km/a)	4 100 000
Passages à niveau: renouvellement des installations, installations de barrières automatiques avec feux clignotants	3 100 000
Sous-stations: augmentation de la puissance, passage au 20 Kv, renforcement LC, économies d'énergie	5 400 000
Tunnel Les Avants, Galerie de la Tine, Viaduc de Gstaad: mise au gabarit et réfection	7 700 000
Ponts et viaducs: renouvellement et assainissement de plusieurs ouvrages	2 900 000
Renouvellement du système de sécurité et de régulation	2 300 000
Renouvellement et remplacement de l'outillage et du matériel (véhicules du service de l'infrastructure et objets divers)	1 500 000
Surveillance vidéo et infrastructures information aux voyageurs	2 100 000
Les Sciernes: automatisation des croisements	3 500 000
Communication sol train, préparation du réseau	830 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>37 130 000</b>
Contributions de tiers	-2 507 000
<b>Total des investissements nets</b>	<b>34 623 000</b>
Couverture par les amortissements	-7 546 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>27 077 000</b>

### 4.2.2 Résumé des investissements bruts par ligne

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

	Total
Montreux–Zweisimmen	37 130 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>37 130 000</b>

### 4.2.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements, contributions de tiers (principalement pour les passages à niveau) et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>37 130 000</b>
Couverture par des amortissements	-7 546 000
Contributions de tiers	-2 507 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>27 077 000</b>

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
27 077 000	25 772 000	1 305 000

## 4.3 BLS SA

### 4.3.1 Ligne Berne–Neuchâtel

Fanelwald–Zihlbrücke: doublement de la voie, renouvellement des quais, de la voie, de la signalisation, de la ligne de contact	14 050 000
Rosshäusern: agrandissement de la gare et renouvellement des quais selon les nouvelles normes en vigueur	7 470 000
Kerzers–Müntschemier: renouvellement de la voie et augmentation de la vitesse	7 050 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>28 570 000</b>
<b>Total des investissements nets</b>	<b>28 570 000</b>
Couverture par les amortissements	-17 640 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>10 930 000</b>

### 4.3.2 Résumé des investissements bruts par ligne

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

	Total
Berne–Neuchâtel	28 570 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>28 570 000</b>

### 4.3.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	Total
Total des investissements bruts	28 570 000
Couverture par des amortissements	-17 640 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>10 930 000</b>

S'agissant des répartitions intercantionales, la ligne Berne–Neuchâtel est répartie entre la Confédération, les cantons de Berne, Neuchâtel et Fribourg à raison de, respectivement, 20%, 59.12%, 14.64% et 6.24%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

Crédit-cadre total	Part Confédération et cantons de Berne et Neuchâtel	Part Fribourg
10 930 000	10 636 000	294 000

## 4.4 Sensetalbahn SA

### 4.4.1 Ligne Flamatt–Laupen

Neuenegg: renouvellement du système de sécurité et de régulation	5 700 000
Renouvellement d'installations de barrières automatiques avec feux clignotants	1 200 000
Flamatt: assainissement du quai 1 et renouvellement de la protection de la ligne de contact	200 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>7 100 000</b>
<b>Total des investissements nets</b>	<b>7 100 000</b>
Couverture par les amortissements	-1 224 000
<b>Solde à la charge du crédit d'engagement</b>	<b>5 876 000</b>

### 4.4.2 Résumé des investissements bruts par ligne

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

	<b>Total</b>
Flamatt–Laupen	7 100 000
<b>Total des investissements bruts</b>	<b>7 100 000</b>

### 4.4.3 Résumé des investissements nets par ligne

Le tableau suivant présente la répartition du financement des investissements entre fonds d'amortissements et solde à la charge de la Confédération et des cantons:

	<b>Total</b>
Total des investissements bruts	7 100 000
Couverture par des amortissements	-1 224 000
<b>Solde à la charge de la Confédération et des cantons</b>	<b>5 876 000</b>

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:

<b>Crédit-cadre total</b>	<b>Part Confédération et canton de Berne</b>	<b>Part Fribourg</b>
5 876 000	5 623 000	<b>253 000</b>

## 5. PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DE LA HALTE FERROVIAIRE DE FRIBOURG–ST-LÉONARD

Les besoins d'investissement portent sur la création de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard. Il s'agit de concevoir un point d'arrêt dans le secteur de St-Léonard, sur la ligne Lausanne–Berne, entre les gares de Fribourg et de Düringen. Cette halte constitue un des projets structurants du Plan directeur d'agglomération adopté par le Conseil d'agglomération le 27 novembre 2008 et approuvé par le Conseil d'Etat le 30 juin 2010. La Confédération l'a examiné dans le cadre de son évaluation du projet d'agglomération et a classé cette mesure en liste A.

Le projet comprend deux quais d'une longueur de 220 mètres, quatre escaliers d'accès aux quais, deux ascenseurs d'accès aux quais et différents équipements (abris, marquise, panneaux d'information, automate à billets, mobilier de quais).

Génie civil et pose de pieux	4 700 000
Accès aux trains et architecture (escaliers, ascenseurs, éclairage, abris, marquise, panneaux d'information, automate à billets, mobilier de quais)	1 800 000
Direction des travaux (honoraires)	1 400 000
Construction de voies	700 000
Installations électriques (basse tension)	600 000
Pose de câbles et caniveaux	500 000
Courant de traction	400 000
Installations de sécurité	400 000
Installations de télécommunication	110 000
<b>Total des investissements</b>	<b>10 610 000</b>

L'investissement total de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard s'élève à **10 610 000 francs**.

La participation financière du canton de Fribourg et de l'Agglomération à l'investissement total s'effectue sur la base des frais de construction effectifs, d'une majoration à titre des frais généraux administratifs et de l'impôt préalable non récupérable.

L'investissement est réparti entre les CFF, le canton de Fribourg et l'Agglomération de Fribourg à raison de, respectivement, 35%, 35% et 30%.

Le tableau suivant présente la répartition du financement:

<b>Crédit total</b>	<b>Part CFF</b>	<b>Part Agglomération de Fribourg</b>	<b>Part Fribourg</b>
10 610 000	3 713 500	3 183 000	<b>3 713 500</b>

La mesure N° 20 du plan cantonal de soutien en vue de contrer les effets de la crise dans le canton de Fribourg a permis également de financer, à hauteur de 490 000 francs, une partie des frais d'étude liés à la réalisation de cette halte.

## 6. BILAN INTERMÉDIAIRE DU 9<sup>E</sup> CRÉDIT D'ENGAGEMENT CANTONAL

Au 31 décembre 2010, le 9<sup>e</sup> crédit d'engagement cantonal 2007–2011 présente **un solde disponible de 11 045 000 francs**. Il se présente comme suit:

	Transports publics fribourgeois	Montreux – Oberland bernois	BLS SA	Sensetalbahn SA	Total
<b>Décret du 16 novembre 2007</b>	<b>30 400 000</b>	<b>3 350 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>50 000</b>	<b>36 200 000</b>
Montants versés en 2007	-8 033 000	-682 000	-862 000	-	-9 577 000
Montants versés en 2008	-5 154 000	-880 000	-1 029 000	-76 000	-7 139 000
Montants versés en 2009	-1 352 000	-647 000	-206 000	-	-2 205 000
Montants versés en 2010	-6 056 000	-70 000	-	-108 000	-6 234 000
<b>Solde du décret au 31.12.2010</b>	<b>9 805 000</b>	<b>1 071 000</b>	<b>303 000</b>	<b>-134 000</b>	<b>11 045 000</b>



## 7. BESOINS D'INVESTISSEMENTS POUR LES ANNÉES 2011–2012

	Crédit-cadre total	Part cantonale
<b>Transports publics fribourgeois</b>	26 738 000	<b>10 875 000</b>
<b>Chemin de fer Montreux–Oberland bernois</b>	27 077 000	<b>1 305 000</b>
<b>BLS SA</b>	10 930 000	<b>294 000</b>
<b>Sensetalbahn SA</b>	5 876 000	<b>253 000</b>
<b>Total</b>	70 621 000	<b>12 727 000</b>

Les besoins d'investissements cantonaux, pour les années 2011–2012, s'élèvent à 12 727 000 francs.

Pour les entreprises de transport concernées, les contributions seront libérées sous forme de prêts conditionnellement remboursables. La Confédération a intégré les siennes dans un arrêté fédéral portant sur la période 2011 à 2012. La libération des prêts octroyés n'interviendra qu'en fonction de l'exécution des travaux.

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 de prestations pour le secteur de l'infrastructure pour les années 2011–2012. La 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.

## 8. BESOINS D'INVESTISSEMENTS POUR LA RÉALISATION DE LA HALTE FERROVIAIRE DE FRIBOURG–ST-LÉONARD

	Crédit total	Part cantonale
<b>Halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard</b>	10 610 000	<b>3 713 500</b>
<b>Total</b>	10 610 000	<b>3 713 500</b>

Les besoins d'investissements cantonaux pour la réalisation de la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard s'élève à 3 713 500 francs.

Pour la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard, le canton de Fribourg et l'Agglomération de Fribourg verseront leur participation aux investissements sous forme de contribution à fonds perdu.

## 9. DÉCRET

Le nouveau programme d'investissement contient pour une partie la mise à jour de projets de réalisation que le 9<sup>e</sup> crédit d'engagement comprenait déjà et, pour l'autre partie, des projets de réalisation complémentaires, notamment le projet de la future halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard.

Dans la mesure où le crédit d'engagement actuel n'est pas échu, que des projets de réalisation qu'il vise ont été réactualisés, que des projets complémentaires, telle que la future halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard, se réalisent, le projet de décret du 16 novembre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entre-

prises de transport public doit être prolongé jusqu'en 2012.

Les besoins d'investissements cantonaux 2011–2012 s'élèvent à 16 440 500 francs, soit 12 727 000 francs pour la réactualisation des projets et pour les projets complémentaires et 3 713 500 francs pour la halte ferroviaire de Fribourg–St-Léonard.

Un solde de moyens financiers non utilisés de 11 045 000 francs provient du 9<sup>e</sup> crédit d'engagement 2007–2011.

Les dépenses visées par ces crédits 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 **de prolonger le décret du 16 novembre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public jusqu'en 2012 et de porter un montant de 5 395 500 francs en augmentation du crédit d'engagement du 16 novembre 2007**. Nous vous prions d'accepter le présent décret.

## BOTSCHAFT Nr. 263

5. Juli 2011

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über die Verlängerung bis 2012 des Dekrets 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.

Bisher wurden die folgenden Verpflichtungskredite gewährt:

1974	11 230 800 Franken
1978	7 006 600 Franken
1982	32 634 000 Franken
1983	1 953 230 Franken
1987	24 637 132 Franken
1992	40 725 830 Franken
2007	36 200 000 Franken

Die Privatbahninfrastruktur wurde bisher gestützt auf mehrjährige Verpflichtungskredite finanziert (Rahmenkredite; der letzte ist der 9. Rahmenkredit des Bundes für die Jahre 2007–2010), die für Investitionshilfen gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1956 (EBG) gewährt wurden.



Mit Ablauf des 9. Rahmenkredits des Bundes auf Ende 2010 hat der Bund einen zweijährigen Rahmenkredit festgelegt. Anschliessend wird der Bund wiederum einen vierjährigen Rahmenkredit aufstellen.

Dass die Laufzeit des Rahmenkredits diesmal auf zwei Jahre begrenzt wurde, ist auf die Änderung der Finanzhaushaltverordnung des Bundes vom 5. April 2006 (FHV; SR 611.01) zurückzuführen. Diese Änderung ermöglicht es insbesondere, die mehrjährigen und periodisch wiederkehrenden Finanzbeschlüsse von erheblicher Tragweite, zu denen auch die Zahlungsrahmen und Verpflichtungskredite für die Eisenbahninfrastruktur gehören, der Bundesversammlung auf den Anfang einer Legislaturperiode zu unterbreiten. Damit die Zyklen der Rahmenkredite für die Eisenbahninfrastruktur mit den Legislaturperioden übereinstimmen, hat sich der Bund für eine zweijährige Übergangslösung entschieden.

Auf kantonaler Ebene beläuft sich der Saldo der unbenutzten finanziellen Mittel des 9. Verpflichtungskredits für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2007–2011 auf 11 045 000 Franken. Das neue Investitionsprogramm umfasst teils eine Aktualisierung der Realisierungsvorhaben, die bereits im 9. Verpflichtungskredit berücksichtigt wurden, teils ergänzende Vorhaben und insbesondere die neue Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard. Da der aktuelle Verpflichtungskredit noch nicht abgelaufen ist und die Realisierungsvorhaben, für die er eröffnet wurde, aktualisiert wurden und da zusätzliche Vorhaben wie etwa die künftige Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard realisiert werden sollen, gilt es, das Dekret vom 16. November 2007 über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bis 2012 zu verlängern.

Die Finanzierung bestimmter Infrastruktureobjekte der RER Fribourg|Freiburg, insbesondere die Modernisierung des Bahnhofs von Grolley, die Realisierung eines Kreuzungsbahnhofs in Givisiez und einer Kreuzungsstelle in Cheyres, wird jeweils einzeln zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die vorliegende Botschaft hat folgenden Aufbau:

<b>1. Einleitung</b>	<b>9</b>
<b>2. Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>9</b>
<b>3. Finanzierung und Planungsverfahren des Investitionsprogramms 2011–2012</b>	<b>11</b>
<b>4. Investitionsprogramm pro Unternehmen und Strecke</b>	<b>12</b>
<b>5. Investitionsprogramm für die Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard</b>	<b>14</b>
<b>6. Zwischenbilanz des 9. kantonalen Verpflichtungskredits</b>	<b>15</b>
<b>7. Investitionsbedarf für die Jahre 2011–2012</b>	<b>15</b>
<b>8. Investitionsbedarf für den Bau der Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard</b>	<b>15</b>
<b>9. Dekret</b>	<b>17</b>

## 1. EINLEITUNG

Der Dekretsentwurf bezweckt, das Dekret vom 16. November 2007 über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bis 2012 zu verlängern und den Verpflichtungskredit vom 16. November

2007 um 5 395 500 Franken zu erhöhen. Dieser Zusatzkredit wird zur Finanzierung des Anteils des Kantons an den Investitionsbeiträgen an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2011 bis 2012 und zur Finanzierung des Anteils des Kantons an der Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard eröffnet.

## 2. GRUNDSÄTZE DER FINANZIERUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

### 2.1 Vorbemerkung

Dieses Kapitel übernimmt und ergänzt die Ausführungen der Botschaft vom 23. Juni 2010 des Bundesrats an das Bundesparlament über die Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und die Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2011–2012 (BB1 2010-4495).

### 2.2 Getrennte Rechnungen für Verkehr und Infrastruktur

Mit Inkrafttreten der Bahnreform 1 am 1. Januar 1999 wurden alle Eisenbahnunternehmen in der Schweiz verpflichtet, den abteilungsberechtigten Bereich Infrastruktur rechnerisch und organisatorisch von den Bereichen Personen- und Güterverkehr zu trennen und Spartenrechnungen zu führen.

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Infrastruktur ein Entgelt, den sogenannten Trassenpreis. Dieser besteht aus einem Mindestpreis in Höhe der Normgrenzkosten (das heisst, der üblichen Grenzkosten einer zeitgemäss ausgerüsteten Strecke) und einem Deckungsbeitrag an die Fixkosten der Infrastruktur. Die wichtigsten Bestandteile des Trassenpreises werden vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festgelegt. Die derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen erlauben keine kostendeckenden Preise für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur. Um die verkehrspolitischen Ziele, insbesondere das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr und die Grundversorgung im Personenverkehr, nicht zu gefährden, lassen sich die Preise derzeit jedoch kaum erhöhen. Vielmehr wurden die Trassenpreise für den Güterverkehr ab dem 1. Januar 2010 gesenkt. Im November 2009 hat der Bundesrat beschlossen, dass im Güterverkehr auf die Erhebung eines – über den Mindestpreis hinausgehenden – Deckungsbeitrags verzichtet werden soll. Mit der beschlossenen Anpassung wird insbesondere der Wagenladungsverkehr entlastet. Die durch die Senkung der Trassenpreise entstehenden Einnahmeherausfälle bei den Infrastrukturbetreiberinnen werden durch eine entsprechende Erhöhung der Abgeltungen für den Infrastrukturbetrieb kompensiert.

### 2.3 Bestellung von Infrastrukturleistungen

Weil eine sichere und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur einen wichtigen Standortfaktor für die Schweiz darstellt und damit auch entscheidend zur wirtschaftlichen Prosperität des Landes beiträgt, bestellt der Bund bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den Privatbahnen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur.

Die für eine Bestellperiode vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebs- und Investitionsbeiträge aus der Finanzrechnung des Bundes

bezahlt. Der Betriebsbeitrag bemisst sich nach den geplanten ungedeckten Kosten aus dem Betrieb und dem Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der Mittelfristplanungen der Unternehmen.

Die notwendigen Mittel für Investitionen in den Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs (z.B. Blockverdichtungen, Perronverlängerungen, Doppelspur) erhalten die Bahnen ebenfalls aus dem ordentlichen Budget, und zwar auf zwei Wegen: Zum einen wird ihnen der geplante Abschreibungsaufwand durch entsprechende A-Fonds-perdu-Zahlungen ausgeglichen. Zum anderen werden für den darüber hinausgehenden Investitionsbedarf 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 eigenkapital-ähnlichen Charakter.

## 2.4 Entwicklung der Finanzierungsinstrumente

Bei der SBB Infrastruktur werden die Betriebs- und Investitionsbeiträge seit 1999 auf der Grundlage der Mittelfristplanung und des mittelfristigen Investitionsplans in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Die Privatbahninfrastruktur wurde bislang auf der Basis jährlicher Finanzierungsvereinbarungen – in der Regel gemeinsam von Bund und Kantonen finanziert. Die Infrastrukturinvestitionen wurden in einigen Kantonen – analog zum System der SBB-Leistungsvereinbarung – auf der Grundlage von Programmfinanzierungsvereinbarungen finanziert, während in anderen Kantonen für grössere Projekte jeweils separate Objektfinanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wurden.

Bau und Betrieb der Kraftwerke für die Erzeugung des Bahnstroms und der Übertragungsleitungen sind nicht Bestandteil der abteilungsberechtigten Infrastruktur. Diese Anlagen dürfen gemäss Artikel 62 Absatz 2 EBG keine ungedeckten Kosten verursachen. Die Investitionen und die Betriebskosten müssen demnach über den Strompreis selbst erwirtschaftet werden. Zur Gewährleistung einer zuverlässigen und effizienten Energieversorgung hat der Bund die SBB in der Leistungsvereinbarung 2011–2012 mit der landesweiten Netzplanung und dem Bau, Betrieb und Erhalt der 132 kV/16.7 Hz Bahnstromversorgung für das Normalspannetz beauftragt.

## 2.5 Sonderfinanzierungen

Während Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Eisenbahninfrastruktur aus den allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes (sog. ordentliche Infrastrukturfinanzierung) finanziert werden, werden Netzerweiterungen in der Regel über Sonderfinanzierungen sichergestellt. Seitens des Bundes konzentrieren sich diese derzeit auf den Fonds für Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Fonds) und den Infrastrukturfonds, aus dem Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur für den Agglomerationsverkehr finanziert werden können.

Eine weitere Finanzierungsquelle für die Eisenbahninfrastruktur ist der Zahlungsrahmen für Massnahmen im öffentlichen Verkehr zugunsten von Menschen mit Behinderungen. Beiträge aus diesem bis 2023 zur Verfü-

gung stehenden Zahlungsrahmen werden jedoch nur für die vorzeitige behindertengerechte Anpassung von Anlagen gewährt, das heisst für Massnahmen an Stationen, die nicht ohnehin bis 2023 erneuert werden müssen. Mit den objektbezogen gewährten Pauschalbeiträgen, zum Beispiel für Teilerhöhungen von Perronkanten, können die jeweils kostengünstigsten Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des BehiG finanziert werden. Sollte sich im Einzelfall die Realisierung der Minimallösung in einer Gesamtbetrachtung als unwirtschaftlich erweisen oder sollte eine solche Minimallösung die Leistungsfähigkeit einer Station erheblich beeinträchtigen (z.B. Einschränkungen beim Rollmaterialeinsatz oder Behinderungen des Personenflusses), so kann das BAV die Realisierung ergänzender Massnahmen (z.B. vollständige Erhöhung der Perronkanten) aus Mitteln der ordentlichen Finanzierung bewilligen.

Nicht Gegenstand der BehiG-Sonderfinanzierung sind Umbaumassnahmen an Stationen, die bis 2023 im Rahmen der «normalen» Erneuerungsprogramme, z.B. Anpassungen an erhöhte Kapazitäts- oder Sicherheitsanforderungen, durchgeführt werden. Diese Kosten müssen vollständig durch Mittel der ordentlichen Finanzierung gedeckt werden.

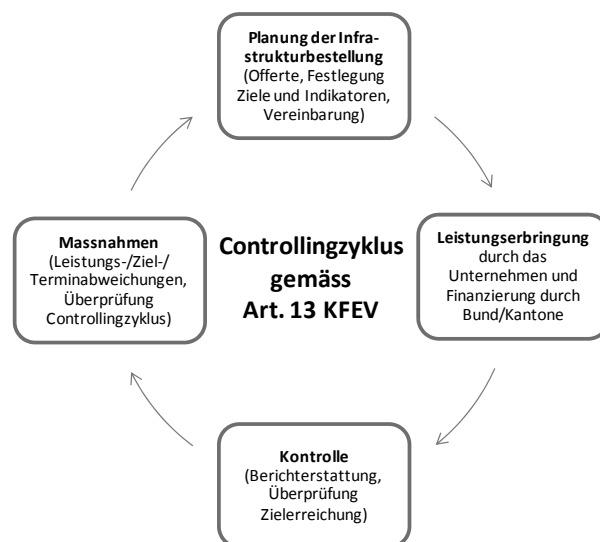
## 2.6 Controllingprozess

Im 6. Kapitel des EBG sind die Grundsätze, die Voraussetzungen, das Leistungsangebot und das Bestellverfahren sowie die Aufteilung der Infrastrukturfinanzierung zwischen Bund und Kantonen festgelegt.

Auf Verordnungsstufe werden die Bestimmungen zur Infrastrukturfinanzierung durch die Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) festgelegt.

Mit der KFEV werden die Instrumente für die Infrastrukturfinanzierung der Privatbahnen und der SBB (mehrjährige Leistungsvereinbarungen) weitgehend angeglichen. Grundlage bildet ein einheitliches Controllingverständnis.

Der Controllingprozess gemäss Artikel 13 KFEV wird als ein abgeschlossener Regelkreis verstanden, der vom BAV geleitet wird. Bei gemeinsam bestellten Strecken werden die beteiligten Kantone einbezogen. Gemäss dem Controllingverständnis des BAV wird der gesamte Prozess der Leistungsbestellung wie folgt gesteuert:



## 2.7 Vorrangige Ziele für die 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:

- **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.
- **Reduktion der Betriebs- und Unterhaltskosten.** Der Verpflichtungskredit muss die nötigen Investitionen ermöglichen, damit die Bahninfrastrukturen die technischen Standards einhalten.

## 3. FINANZIERUNG UND PLANUNGSVERFAHREN DES INVESTITIONSPROGRAMMS 2011–2012

### 3.1 Planungsverfahren

Gemäss den ersten Planungen der Unternehmen wären – nach Abzug der Beiträge Dritter – für die Jahre 2011–2012 Investitionsbeiträge in der Höhe von 1629 Milli-

onen Franken für die ganze Schweiz erforderlich. Der grösste Teil davon wäre auf Massnahmen für die Substanzerhaltung und auf technische Verbesserungen der bestehenden Anlagen (84 %) entfallen, während die restlichen 16% für Erweiterungsinvestitionen gedient hätten.

Gemäss den Mittelfristplänen der Privatbahnen hätte sich für die Jahre 2011–2012 ein vom Bund zu finanzierender Gesamtbedarf von 1444 Millionen Franken ergeben (390 Millionen Franken Betriebsbeiträge und 1054 Millionen Franken Investitionsbeiträge).

Schliesslich hat der Bund unter Berücksichtigung der Massnahmen des Konsolidierungsprogramms 2012–2013, des Ausgleichs für die tieferen Trassenpreise beim Güterverkehr (jährlich 10 Millionen Franken) und der Darlehensrückzahlungen der BLS Netz AG (jährlich 30 Millionen Franken, nicht reinvestierte Abschreibungsmittel des Lötschberg-Basistunnels) für die Jahre 2011–2012 einen Verpflichtungskredit von 1220 Millionen Franken für die Entschädigung der geplanten ungedeckten Kosten und die Finanzierung der Privatbahninfrastruktur eröffnet. Somit beachtet der Voranschlag des Bundes den Finanzplan und hält die Vorgaben des Konsolidierungsprogramms 2012–2013 ein.

Damit steht fest, dass im Rahmen der Verhandlungen deutliche Abstriche bei den bisher von den Unternehmen eingeplanten Investitionen gemacht werden müssen. Es wird Aufgabe der Infrastrukturbetreiberinnen sein, die Investitionsvorhaben entsprechend den vereinbarten Zielsetzungen neu zu priorisieren und aufzuzeigen, welche Vorhaben ohne Verletzung gesetzlicher Vorgaben beziehungsweise ohne Schaden für das Netz hinausgeschoben werden können.

Die definitive Planung wird im Rahmen der jährlichen Vereinbarungen umgesetzt werden, 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 Abteilungen 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).

Bezüglich der künftigen Haltestelle Fribourg–St-Léonard werden die Gesamtkosten des Vorhabens, wie weiter oben erwähnt, zu 35% von den SBB, zu 35% vom Kanton Freiburg und zu 30% von der Agglomeration Freiburg getragen. Die Finanzierungsmodalitäten wurden in einer separaten Vereinbarung festgehalten.

### 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).



Der Kredit dient ausserdem zur Finanzierung des Baus und des Betriebs der künftigen Bahnhaltestelle Fribourg–St-Léonard. Der Bau der Haltestelle erfolgt unter der Bauherrschaft der SBB. Die SBB sind Eigentümer der Bauten und Anlagen, die sich auf ihrem Gebiet befinden und sind für diese verantwortlich.

#### 4. INVESTITIONSPROGRAMM PRO UNTERNEHMEN UND STRECKE

Die vorgesehenen Investitionen sind auf die Substanzerhaltung der Bahninfrastruktur und die Betriebssicherheit ausgerichtet. Namentlich muss altes und buchhalterisch abgeschriebenes Material erneuert werden, das die Betriebssicherheit gefährdet, falls es nicht ersetzt wird. Die Investitionen stammen aus der Mittelfristplanung der Transportunternehmen; diese Planung wird vom Bund und von den betroffenen Kantonen genehmigt.

##### 4.1 Freiburgische Verkehrsbetriebe (TPF);

###### 4.1.1 Strecke Freiburg–Murten–Ins

Bahnhöfe von Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: Anpassung der Fahrleitung	3 793 500
Bahnhöfe von Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier, Münchenwiller-Courgevoux: Anpassung der Perrons an die P55-Normen sowie Unterführungen, Einrichtung von Räumlichkeiten	2 720 000
Sugiez–Ins, Courtepin-Moulin, Bahnhofausfahrt Cressier, Bahnhofausfahrt Belfaux, Bahnhof Belfaux, Bahnhof Pensier, Bahnhof Courtepin und Bahnhof Cressier: Instandstellung und Erneuerung der Gleise und Weichen, Demontage, Absteckung, Gleisversicherung	1 646 000
Bahnhöfe von Belfaux, Pensier, Courtepin, Cressier: Gesamterneuerung der Sicherheitsanlagen, Fernsteuerung (Bahnhof Sugiez), Ersatz des elektronischen Fernsteuerungs-/Fernsignalisierungssystems TELEBIT	1 398 500
Km 19.180–21.600, Km 4.100–11.170: Erneuerung der Gleisbankette	1 163 000
Ausrüstung der Normalspurwagen mit dem GSM-R-Funksystem	648 000
Bahnübergänge: Erneuerung der Schnittstellen der Sicherheitsanlagen, Schaffung von Fussgängerunterführungen (Sicherheit), Ersatz der Winden, Ersatz der Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken	570 500
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material (Rüttler, Mutterneindrehmaschine, Schwellenschrauben-Eindrehmaschine, Bohrer, Rolleleiter, elektrische Hebebühne, Schalter, Zweiwegefahrzeug, Kupferfreileitung)	369 000
Verlegung eines Glasfaserkabels zwischen Freiburg und Sugiez	128 500
Fahrgastinformationssystem	90 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>12 527 000</b>
Beiträge Dritter	-139 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>12 388 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-2 740 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>9 648 000</b>

###### 4.1.2 Strecke Bulle–Romont

Bahnhöfe von Vaulruz, Sâles, Vuisternens: Gesamt-erneuerung der Sicherheitsanlagen, Fernsteuerung (Bahnhof Romont)	4 202 000
Bahnhöfe Sâles, Vaulruz, Vuisternens: Kreuzungsstellen (Gleisänderungen)	3 386 700

Bahnübergänge: Änderung von Gleisunterbau und -oberbau, Sicherung mehrerer privater Bahnübergänge, Ersatz von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken	3 260 000
Instandstellung der Gleise Bulle–Vaulruz, Geometeraufnahme, geometrische Korrektur, Geschwindigkeitssteigerung zwischen Bulle und Romont, Verlegung eines Glasfaserkabels im Kabelkanal zwischen Bulle und Romont	3 224 300
Bahnhöfe von Vaulruz, Sâles, Vuisternens: Anpassung der Fahrleitung	2 222 000
Ersatz der bestehenden Kabelkanäle, Einbau eines Stützsystems zur Bankettsicherung (8000 Meter)	1 800 000
Ersatz der zentralen Anzeigetafeln in Bulle	500 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material (Ersatz des Drehstromgenerators durch UGSK95-Systeme, Winde, Dienstfahrzeuge, Raupenbagger, Schneefräse)	217 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>18 812 000</b>
Beiträge Dritter	-2 076 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>16 736 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-2 143 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>14 593 000</b>

###### 4.1.3 Strecke Bulle–Montbovon

Bahnübergänge: Sicherung mehrerer Bahnübergänge, Bau von automatischen Schranken mit Blinklichtanlage, Erneuerung des Gleisunterbaus und -oberbaus, Änderung der Steuerung mehrerer Bahnübergänge	1 141 500
Verschiebung der Gleise und Verstärkung der Böschung bei Km 35.000, Neutralisierung des Abschnitts Grandvillard–Montbovon und Verschiebung des Gleises zur Verbesserung der Geometrie, Instandstellung der Kabelkanäle und Verstärkung des Banketts zwischen Bulle und Montbovon, Instandstellung mehrerer Mastenköpfe	781 500
Einbau einer Fernsteuerung/Fernüberwachung der Schmalspur-Bahnhöfe mit einer Verkehrsmanagementzentrale in Bulle	500 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material (Schalttafel am Bahnhof Enney, Schneefräse, Kippanhänger)	44 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>2 467 000</b>
Beiträge Dritter	-635 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>1 832 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-1 067 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>765 000</b>

###### 4.1.4 Strecke Bulle–Palézieux

Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material (Kauf einer Diesellokomotive für die Bahnunterhaltung, Rolleleiter, Schutzschalter UR 25, Schutzschalter 18 kV, Ersatz des Schmalspur-Krans, Schwellenschrauben-Eindrehmaschine, Mähmaschine)	1 254 800
Instandstellung der Gleise zwischen Palézieux und Bossonens, Austausch der Schienen, der Bahnschwellen und des Befestigungsmaterials auf drei Brücken, Instandstellung der Stützmauer von km 1.483 bis km 1.513, Gleiserneuerung zwischen Bossonens und Châtel-St-Denis, Neutralisierung der Schienen zwischen Châtel-St-Denis und Semsales, Instandstellung von Gleis 2 in Vaulruz-Sud	1 031 600
Bahnübergänge: Schliessung mehrerer Bahnübergänge und Schaffung von Unterführungen, automatische Schranken mit Blinklichtanlage, Kontrolllichter und Zugsicherung, Ersatz der Winden, Erneuerung des Gleisunterbaus und -oberbaus, Ersatz des elektronischen Fernsteuerungs-/Fernsignalisierungssystems TELEBIT IS	826 000



Bahnhof Vaulruz-Sud: Verschiebung der Gleise, Bau von Bahnsteigen nach den P35-Normen, Haltestelle Prayoud: Verschiebung und Bau eines Bahnsteigs nach den Vorschriften des BehiG, Bahnhöfe Semsales und Bossonnens: Bau einer Anlage für einen Halt auf Verlangen, Bahnhof Châtel-St-Denis: Verschiebung des Einfahrsignals C und Bau eines Lifts für Behinderte	609 300
Kabelerneuerung auf der Strecke Châtel-St-Denis–Bulle, Kreditstudie für Erdungskabel Palézieux–Bulle, Ersatz von Leitungsfehlerdetektoren, Anpassung der Fahrleitung an den neuen Bahnsteig in Vaulruz-Sud	488 300
Umgestaltung des Parkplatzes in La Verrerie	40 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>4 250 000</b>
Beiträge Dritter	-390 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>3 860 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-1 275 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>2 585 00</b>

#### 4.1.5 Strecke Bulle–Broc

Bahnübergang: Sicherung durch automatische Blinklichtanlage, Umgestaltung des Umfahrungswegs, des Zauns und des Zugangs, Erneuerung des Gleisunterbaus und -oberbaus	340 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>340 000</b>
Beiträge Dritter	-175 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>165 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-377 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>-212 000</b>

#### 4.1.6 Gemeinsame Abschnitte: Bulle

Instandstellung des Dachs des Technikgebäudes und Erneuerung des Platzes	305 000
Bahnübergänge: Erneuerung von zwei Bahnübergängen und Einbau von Strail-Platten mit beidseitigen Bordsteinen	62 000
Geometeraufnahme des Bahnhofs Bulle	7 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>374 000</b>
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>374 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-1 015 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>-641 000</b>

#### 4.1.7 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	<b>Total</b>
Freiburg–Murten–Ins	12 527 000
Bulle–Romont	18 812 000
Bulle–Montbovon	2 467 000
Bulle–Palézieux	4 250 000
Bulle–Broc	340 000
Bulle - gemeinsame Abschnitte	374 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>38 770 000</b>

#### 4.1.8 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle stellt dar, wie die Investitionen aufgeteilt werden auf Mittel aus Abschreibungen, Beiträge Dritter (hauptsächlich für Bahnübergänge) und Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone:

	<b>Total</b>
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>38 770 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-8 617 000
Beiträge Dritter	-3 415 000
<b>Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone</b>	<b>26 738 000</b>

Die Beteiligung des Kantons Freiburg beläuft sich gemäss der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über die Anteile der Kantone an den Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) auf 43% für die Jahre 2008 bis 2011.

Die Verteilschlüssel für die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen werden aufgrund der Linienlänge auf den Kantonsgebieten und der Verkehrsbedienung der Stationen gemäss Artikel 7 KAV berechnet. Nur die Strecke Freiburg–Murten–Ins wird vom Kanton Freiburg mit dem Kanton Bern gemeinsam finanziert, wobei der Kanton Bern 85% und der Kanton Freiburg 15% der kantonalen Beiträge übernehmen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

<b>Gesamter Rahmenkredit</b>	<b>Anteil des Bundes und des Kantons Bern</b>	<b>Anteil des Kantons Freiburg</b>
26 738 000	15 863 000	<b>10 875 000</b>

## 4.2 Montreux–Berne Oberland-Bahn (MOB)

### 4.2.1 Strecke Montreux–Zweisimmen

Bahnhöfe Les Avants, Gstaad, Château-d'Ex: Erneuerung der Anlagen und Anpassung an die Normen	3 700 000
Erneuerung der Gleise (2,1 km/Jahr) und Erneuerung der Fahrleitung (1,50 km/Jahr)	4 100 000
Bahnübergänge: Erneuerung der Anlagen, Bau von automatischen Schranken mit Blinklichtanlage	3 100 000
Unterwerke: Erhöhung der Leistung, Übergang zu 20 Kv, FL-Verstärkung, Energieeinsparungen	5 400 000
Tunnel Les Avants, Galerie la Tine, Viadukt von Gstaad: Ausbau und Instandstellung	7 700 000
Brücken und Viadukte: Erneuerung und Sanierung mehrerer Bauwerke	2 900 000
Erneuerung des Sicherheits- und Steuerungssystems	2 300 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material (Fahrzeuge des Infrastrukturdiensts und diverse Gegenstände)	1 500 000
Videüberwachung und Fahrgastinformation	2 100 000
Les Sciernes: Automatisierung der Kreuzungsstelle	3 500 000
Kommunikation Boden Zug, Vorbereitung des Netzes	830 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>37 130 000</b>
Beiträge Dritter	-2 507 000
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>34 623 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-7 546 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>27 077 000</b>

### 4.2.2 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	<b>Total</b>
Montreux–Zweisimmen	<b>37 130 000</b>
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>37 130 000</b>

### 4.2.3 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle stellt dar, wie die Investitionen aufgeteilt werden auf Mittel aus Abschreibungen, Beiträge Dritter (hauptsächlich für Bahnübergänge) und Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone:

	Total
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>37 130 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-7 546 000
Beiträge Dritter	-2 507 000
<b>Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone</b>	<b>27 077 000</b>

Die Kostenaufteilung zwischen den Kantonen sieht wie folgt aus: Der Kanton Waadt übernimmt 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
27 077 000	25 772 000	<b>1 305 000</b>

### 4.3 BLS AG

#### 4.3.1 Strecke Bern–Neuchâtel

Fanelwald–Zihlbrücke: Doppelspurausbau, Erneuerung der Bahnsteige, der Gleise, der Signalisierung, der Fahrleitung	14 050 000
Rosshäusern: Vergrößerung des Bahnhofs und Erneuerung der Bahnsteige nach den neuen Normen	7 470 000
Kerzers–Müntschemier: Erneuerung der Gleise und Geschwindigkeitssteigerung	7 050 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>28 570 000</b>
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>28 570 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-17 640 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>10 930 000</b>

#### 4.3.2 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Bern–Neuchâtel	<b>28 570 000</b>
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>28 570 000</b>

#### 4.3.3 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle stellt dar, wie die Investitionen aufgeteilt werden auf Mittel aus Abschreibungen und Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone:

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	<b>28 570 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-17 640 000
<b>Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone</b>	<b>10 930 000</b>

Die Kostenaufteilung sieht wie folgt aus: Der Bund übernimmt 20%, der Kanton Bern 59,12%, der Kanton Freiburg 14,64% und der Kanton Neuenburg 6,24% der Beiträge für die Strecke Bern–Neuchâtel.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und der Kantone Bern und Neuenburg	Anteil des Kantons Freiburg
10 930 000	10 636 000	<b>294 000</b>

### 4.4 Sensetalbahn AG

#### 4.4.1 Strecke Flamatt–Laupen

Neuenegg: Erneuerung des Sicherheits- und Steuerungssystemes	5 700 000
Erneuerung der Anlagen mit automatischen Schranken mit Blinklichtanlage	1 200 000
Flamatt: Sanierung Bahnsteig 1 und Erneuerung des Fahrleitungsschutzes	200 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>7 100 000</b>
<b>Total der Nettoinvestitionen</b>	<b>7 100 000</b>
Deckung durch Abschreibungen	-1 224 000
<b>Saldo zu Lasten des Verpflichtungskredits</b>	<b>5 876 000</b>

#### 4.4.2 Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Flamatt–Laupen	7 100 000
<b>Total der Bruttoinvestitionen</b>	<b>7 100 000</b>

#### 4.4.3 Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

Die folgende Tabelle stellt dar, wie die Investitionen aufgeteilt werden auf Mittel aus Abschreibungen und Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone:

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	7 100 000
Deckung durch Abschreibungen	-1 224 000
<b>Saldo zu Lasten des Bundes und der Kantone</b>	<b>5 876 000</b>

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
5 876 000	5 623 000	<b>253 000</b>

### 5. INVESTITIONSPROGRAMM FÜR DIE BAHNHALTESTELLE FRIBOURG–ST-LÉONARD

Die Investitionen werden für die Schaffung der Bahnhaltstabelle Fribourg–St-Léonard benötigt. Bei diesem Vorhaben handelt es sich um den Bau einer Haltestelle im Sektor St-Léonard auf der Strecke Lausanne–Bern, zwischen den Bahnhöfen Fribourg und Düdingen. Diese Bahnhaltstabelle ist eines der strukturierenden Projekte des Richtplans der Agglomeration, den der Agglomerationsrat am 27. November 2008 verabschiedet hat und den der Staatsrat am 30. Juni 2010 genehmigt hat. Der Bund

hat das Vorhaben im Rahmen der Beurteilung des Agglomerationprogramms geprüft und die Massnahme in die Liste A aufgenommen.

Das Vorhaben beinhaltet zwei 220 Meter lange Bahnsteige, vier Treppen und zwei Aufzüge für den Zugang zu den Bahnsteigen und die Ausstattung der Haltestelle (Wartehäuschen, Perrondach, Informationstafeln, Billetautomat, Perronmobiliar).

Tiefbau und Verankerung der Dachstützen	4 700 000
Zugang zu den Zügen und Architektur (Treppen, Aufzüge, Beleuchtung, Wartehäuschen, Dach, Informationstafeln, Billetautomat, Perronmobiliar)	1 800 000
Bauleitung (Honorare)	1 400 000
Gleisbau	700 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	600 000
Verlegung von Kabeln und Kabelkanälen	500 000
Fahrstrom	400 000
Sicherheitsanlagen	400 000
Telekommunikationsanlagen	110 000
<b>Total der Investitionen</b>	<b>10 610 000</b>

Die Gesamtinvestitionen für die Bahnhaltstelle Fribourg–St-Léonard belaufen sich auf **10 610 000 Franken**.

Die finanzielle Beteiligung des Kantons Freiburg und der Agglomeration an der Gesamtinvestition stützt sich auf die effektiven Baukosten, einen Aufschlag für allgemeine Verwaltungskosten und die nicht rückforderbare Vorsteuer.

Die Investitionskosten werden zu 35% von den SBB, zu 35% vom Kanton Freiburg und zu 30% von der Agglomeration getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil der Agglomeration Freiburg	Anteil des Kantons Freiburg
10 610 000	3 713 500	3 183 000	<b>3 713 500</b>

Die Massnahme Nr. 20 des kantonalen Plans zur Stützung der Wirtschaft und zur Krisenbewältigung im Kanton Freiburg leistete einen Beitrag in der Höhe von 490 000 Franken an die Finanzierung der Studienkosten in Verbindung mit dem Bau dieser Haltestelle.

## 6. ZWISCHENBILANZ DES 9. KANTONALEN VERPFLICHTUNGSKREDITS

Der 9. kantonale Verpflichtungskredit für die Jahre 2007 bis 2011 weist am 31. Dezember 2010 einen **Saldo von 11 045 000 Franken auf**. Er setzt sich wie folgt zusammen:

	Freiburgische Verkehrsbetriebe	Montreux–Berner Oberland-Bahn	BLS AG	Sensetalbahn AG	Total
<b>Dekret vom 16. November 2007</b>	<b>30 400 000</b>	<b>3 350 000</b>	<b>2 400 000</b>	<b>50 000</b>	<b>36 200 000</b>
Ausgezahlte Beträge im Jahr 2007	-8 033 000	-682 000	-862 000	-	-9 577 000
Ausgezahlte Beträge im Jahr 2008	-5 154 000	-880 000	-1 029 000	-76 000	-7 139 000

	Freiburgische Verkehrsbetriebe	Montreux–Berner Oberland-Bahn	BLS AG	Sensetalbahn AG	Total
Ausgezahlte Beträge im Jahr 2009	-1 352 000	-647 000	-206 000	-	-2 205 000
Ausgezahlte Beträge im Jahr 2010	-6 056 000	-70 000	-	-108 000	-6 234 000
<b>Saldo des Dekrets am 31.12.2010</b>	<b>9 805 000</b>	<b>1 071 000</b>	<b>303 000</b>	<b>-134 000</b>	<b>11 045 000</b>

## 7. INVESTITIONSBEDARF FÜR DIE JAHRE 2011–2012

	Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Kantons
<b>Freiburgische Verkehrsbetriebe</b>	26 738 000	<b>10 875 000</b>
<b>Montreux–Berner Oberland-Bahn</b>	27 077 000	<b>1 305 000</b>
<b>BLS AG</b>	10 930 000	<b>294 000</b>
<b>Sensetalbahn AG</b>	5 876 000	<b>253 000</b>
<b>Total</b>	<b>70 621 000</b>	<b>12 727 000</b>

**Der Investitionsbedarf zulasten des Kantons für die Jahre 2011–2012 beläuft sich auf 12 727 000 Franken.**

Die Beiträge für die betroffenen Transportunternehmen werden in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewährt. Die Beiträge des Bundes sind in einem Bundesbeschluss für den Zeitraum 2011–2012 festgehalten. Die bereitgestellten Darlehen werden entsprechend dem Fortschritt der Bauarbeiten freigegeben.

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 Leistungsvereinbarung mit der Sparte Infrastruktur für die Jahre 2011–2012. Der Kanton Freiburg zahlt die Investitionsbeiträge gestützt auf die Mittelabrufe der Transportunternehmen beim Bundesamt für Verkehr aus.

## 8. INVESTITIONSBEDARF FÜR DEN BAU DER BAHNHALTESTELLE FRIBOURG–ST-LÉONARD

	Gesamter Kredit	Anteil des Kantons
<b>Bahnhaltstelle Fribourg–St-Léonard</b>	10 610 000	<b>3 713 500</b>
<b>Total</b>	<b>10 610 000</b>	<b>3 713 500</b>

**Der Investitionsbedarf zulasten des Kantons für den Bau der Bahnhaltstelle Fribourg–St-Léonard beläuft sich auf 3 713 500 Franken.**

Der Kanton Freiburg und die Agglomeration Freiburg werden ihren Anteil an den Investitionen für die Bahn-

haltestelle Fribourg–St-Léonard in Form von A-Fonds-Perdu-Beiträgen auszahlen.

## 9. DEKRET

Das neue Investitionsprogramm umfasst teils eine Aktualisierung der Realisierungsvorhaben, die bereits im 9. Verpflichtungskredit berücksichtigt wurden, teils ergänzende Vorhaben und insbesondere das Projekt der neuen Bahnhofstabelle Fribourg–St-Léonard.

Da der aktuelle Verpflichtungskredit noch nicht abgelaufen ist und die damit verbundenen Realisierungsvorhaben aktualisiert worden sind und da zusätzliche Vorhaben wie etwa die Bahnhofstabelle Fribourg–St-Léonard realisiert werden, gilt es, das Dekret vom 16. November 2007 über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bis 2012 zu verlängern.

Der Investitionsbedarf zulasten des Kantons für die Jahre 2011–2012 beläuft sich auf 16 440 500 Franken. Davon werden 12 727 000 Franken für die aktualisierten und die ergänzenden Vorhaben benötigt und 3 713 500 Franken für die Bahnhofstabelle Fribourg–St-Léonard.

Die unbenutzten Mittel aus dem 9. Verpflichtungskredit 2007–2011 belaufen sich auf 11 045 000 Franken.

Die über diesen Kredit 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.

Angeht die 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, **das Dekret vom 16. November 2007 über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs bis 2012 zu verlängern und den Verpflichtungskredit vom 16. November 2007 um 5 395 500 Franken zu erhöhen.** Wir bitten Sie, dem vorliegenden Dekret zuzustimmen.

\_\_\_\_\_



## Décret

*du*

### relatif à la prolongation jusqu'en 2012 du décret 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 5 juillet 2011;

Sur la proposition de cette autorité,

*Décète:*

#### Art. 1

<sup>1</sup> Le décret du 16 novembre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement en faveur des entreprises de transport public est prolongé jusqu'en 2012.

<sup>2</sup> Un montant de 5 395 500 francs est porté en augmentation du crédit d'engagement du 16 novembre 2007.

<sup>3</sup> Ce crédit additionnel 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 2011 et 2012 et pour le financement de la part cantonale de la halte ferroviaire de Fribourg–Saint-Léonard.

<sup>4</sup> Ce crédit se subdivise de la manière suivante:

	Fr.
a) Investissements complémentaires en faveur des entreprises de transport public	1 682 000
b) Halte ferroviaire de Fribourg–Saint-Léonard	3 713 500

## Dekret

*vom*

### über die Verlängerung bis 2012 des Dekrets 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 5. Juli 2011;

auf Antrag dieser Behörde,

*beschliesst:*

#### Art. 1

<sup>1</sup> Das Dekret vom 16. November 2007 über einen Verpflichtungskredit für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wird bis 2012 verlängert.

<sup>2</sup> Der Verpflichtungskredit vom 16. November 2007 wird um 5 395 500 Franken erhöht.

<sup>3</sup> Dieser Zusatzkredit wird bei der Finanzverwaltung eröffnet zur Finanzierung des Anteils des Kantons an den Investitionsbeiträgen an konzessionierte Eisenbahnunternehmen für die Jahre 2011 und 2012 und zur Finanzierung des Anteils des Kantons an der Bahnhofstabelle Fribourg–Saint-Léonard.

<sup>4</sup> Dieser Kredit setzt sich wie folgt zusammen:

	Fr.
a) Ergänzende Investitionen zugunsten der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs	1 682 000
b) Bahnhofstabelle Fribourg–Saint-Léonard	3 713 500

**Art. 2**

<sup>1</sup> Les crédits de paiement sont inscrits au budget 2011, et le solde sera porté au budget 2012 du Service des transports et de l'énergie.

<sup>2</sup> 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 de prestations découlant du crédit cadre biennal 2011–2012 de la Confédération, dans les limites du présent crédit d'engagement.

**Art. 4**

Le présent décret n'est pas soumis au referendum financier.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Die Zahlungskredite sind im Voranschlag 2011 des Amtes für Verkehr und Energie aufgeführt und der Saldo wird in den Voranschlag 2012 dieses Amtes aufgenommen.

<sup>2</sup> 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 Leistungsvereinbarungen abzuschliessen, die sich aus dem Rahmenkredit des Bundes für die Jahre 2011 und 2012 ergeben.

**Art. 4**

Dieses Dekret untersteht nicht dem Finanzreferendum.