



Botschaft Nr. 55

23. April 2013

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 privaten Transportunternehmen bedingt rückzahlbare Darlehen zu gewähren.

Diese Dekrete hat er in Anwendung der Bundesgesetzgebung verabschiedet, da die Beiträge des Bundes von der finanziellen Beteiligung der Kantone abhängen.

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
2011	5 395 000 Franken

Das letzte Investitionsprogramm umfasste teils eine Aktualisierung der Realisierungsvorhaben, die bereits im Verpflichtungskredit von 2007 berücksichtigt wurden, teils ergänzende Vorhaben – insbesondere das Projekt der neuen Bahnhaltestelle Fribourg-St-Léonard. Das Dekret vom 16. November 2007 wurde bis 2012 verlängert und der Verpflichtungskredit vom 16. November 2007 um 5 395 000 Franken aufgestockt.

Mit dem neuen Investitionsprogramm 2013–2016 muss nun der letzte Verpflichtungskredit aufgelöst und für die Jahre 2013 bis 2016 ein neuer Verpflichtungskredit eröffnet werden für die Finanzierung der Infrastrukturen der Privatbahnen und der Infrastrukturen der SBB, die für die RER Fribourg|Freiburg nötig sind.

Die vorliegende Botschaft hat folgenden Aufbau:

1. Einleitung	15
2. Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur	15
3. Investitionsprogramm der Privatbahnen pro Unternehmen und Strecke	17
4. Investitionsprogramm der SBB für die Infrastrukturen der RER Fribourg Freiburg	21
5. Abrechnung der letzten kantonalen Verpflichtungskredite	25
6. Investitionsbedarf für die Jahre 2013–2016	25
7. Dekret	26

1. Einleitung

Mit dem hier behandelten Verpflichtungskredit kann der Staat den vier im Kanton aktiven Privatbahnen (Freiburgerische Verkehrsbetriebe, Montreux–Berner Oberland-Bahn, BLS AG und Sensetalbahn) bedingt rückzahlbare Darlehen für deren Investitionen gewähren. Ausserdem erlaubt dieser Verpflichtungskredit die Finanzierung des kantonalen Anteils an der Anpassung mehrerer Infrastrukturobjekte der SBB, die für die RER Fribourg|Freiburg nötig sind.

Der Dekretsentwurf steht namentlich im Zusammenhang mit den Bundesbeschlüssen vom 24. September 2012 über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB von 6624 Millionen Franken für die Jahre 2013–2016 und über den Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen von 2825 Millionen Franken für dieselbe Periode.

2. Grundsätze der Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur

2.1. Vorbemerkung

Dieses Kapitel übernimmt und ergänzt die Ausführungen der Botschaft vom 2. März 2012 des Bundesrats an die Bundesversammlung zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013–2016.

2.2. Getrennte Rechnungen für Verkehr und Infrastruktur

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

Die Sparte Infrastruktur erhält für die Benutzung der Infrastruktur ein Entgelt: den Trassenpreis. Dieser besteht aus einem Basispreis in der Höhe der Normgrenzkosten (der üblichen Grenzkosten einer zeitgemäss ausgerüsteten Strecke) und einem Beitrag an die Fixkosten der Infrastruktur (Deckungsbeitrag).

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.

2.3. Bestellung von Infrastrukturleistungen

Weil eine sichere und leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur ein wichtiger Standortfaktor für die Schweiz ist, bestellt der Bund bei der SBB und zusammen mit den Kantonen bei den übrigen konzessionierten Eisenbahnunternehmen den Betrieb, den Erhalt und die Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur.

Die für eine Bestellperiode vereinbarten Mittel werden den Infrastrukturbetreiberinnen als Betriebsabteilung und Investitionsbeiträge bezahlt. Die Betriebsabteilung 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 die Substanzerhaltung der bestehenden Anlagen und für Anpassungen an den Stand der Technik und an die Erfordernisse des Verkehrs (z. B. Perronverlängerungen, Doppelspuren) erhalten die Infrastrukturbetreiberinnen auf zwei Wegen ebenfalls aus dem ordentlichen Budget. 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 auf Bundesebene

Für die Infrastruktur der SBB werden die Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge seit 1999 in einer auf vier Jahre bezogenen Leistungsvereinbarung festgelegt. Einzig für die Jahre 2011 und 2012 wurde eine Leistungsvereinbarung für die Dauer von zwei Jahren zur Harmonisierung mit der Legislaturperiode abgeschlossen. Seit 2011 erfolgt die Finanzierung der übrigen konzessionierten Eisenbahnunternehmen (Privatbahnen) gemeinsam mit den Kantonen ebenfalls über mehrjährige Leistungsvereinbarungen. Diese werden jeweils für denselben Zeitraum abgeschlossen wie die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB.

Bau und Betrieb der Kraftwerke für die Erzeugung des Bahnstroms und der Übertragungsleitungen sind nicht Bestandteil der abgeltungsberechtigten Infrastruktur. Diese Anlagen dürfen 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 Normalspurnetz beauftragt.

2.5. Sonderfinanzierungen des Bundes

Während Betrieb und Substanzerhalt der bestehenden Eisenbahninfrastruktur aus den allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes (sogenannte 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 Verfügung stehenden Zahlungsrahmen werden jedoch nur für die vorzeitige behindertengerechte Anpassung von Anlagen gewährt, das heisst für Massnahmen an Bahnhöfen und Stationen, die nicht ohnehin bis 2023 erneuert werden müssen. Mit den objektbezogen gewährten Beiträgen, zum Beispiel für Teilerhöhungen von Perrons, können die jeweils kostengünstigsten Massnahmen zur Erfüllung der Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 13. Dezember 2002 (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 Umbaumaassnahmen an Stationen, die bis 2023 im Rahmen der «normalen» Erneuerungsprogramme durchgeführt werden – wie etwa Anpassungen an erhöhte Kapazitäts- oder Sicherheitsanforderungen. Diese Kosten müssen vollständig durch Mittel der ordentlichen Finanzierung gedeckt werden.

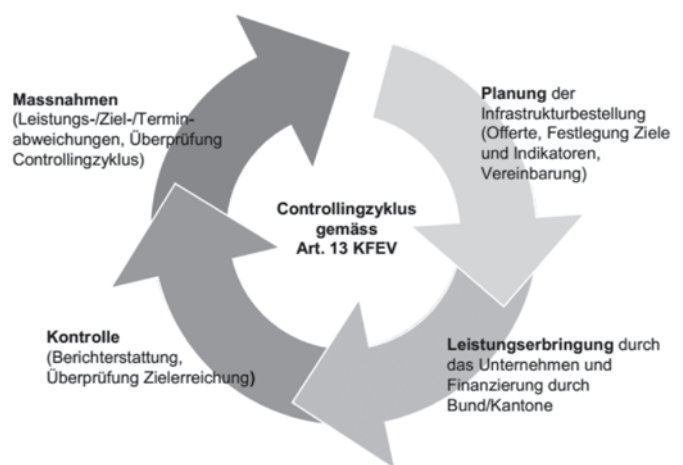
2.6. Controllingprozess

Im Eisenbahngesetz des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG) sind im 6. Kapitel die Grundsätze, die Voraussetzungen, das Leistungsangebot und das Bestellverfahren sowie die finanzielle Aufteilung der Finanzierung der Infrastruktur zwischen Bund und Kantonen festgelegt.

Auf Verordnungsstufe werden die Bestimmungen zur Infrastrukturfinanzierung in der Verordnung vom 4. Novem-

ber 2009 über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) konkretisiert. 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**.

Zusammenfassend geht es darum, mit wirtschaftlich und technisch durchführbaren Massnahmen einen sicheren, zuverlässigen, den Erfordernissen des Personen- und des Güterverkehrs entsprechenden effizienten Betrieb und die

Substanzerhaltung der bestehenden Infrastruktur sicherzustellen.

Hinsichtlich des Betriebs und des Unterhalts der Bahninfrastrukturen werden folgende Ziele verfolgt:

- > **Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus.** Folgende Ziele müssen vornehmlich erreicht werden: hoher Schutz vor Zugkollisionen und Entgleisungen; hohe Sicherheit des Personals; Anhebung des Sicherheitsniveaus in bestehenden Eisenbahntunnels auf den anerkannten Stand der Technik dank der Substanzerhaltungsprogramme; Abschluss der Sanierungsprogramme für die Bahnübergänge, sodass Ende 2014 (innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist) alle Bahnübergänge gesetzeskonform sind; Sicherstellen eines hohen Sicherheitsniveaus im Bereich des Zugangs zu Perrons und des Aufenthalts auf diesen dank Um- und Neubauten; Reduktion der Risiken aus Altlasten und aus Störfällen, damit sie den gesetzlichen Vorgaben genügen.
- > **Gewährleistung der Zuverlässigkeit des Netzes.** Die Infrastrukturbetreiberinnen gewährleisten unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit mit geeigneten Massnahmen eine möglichst hohe Leistungsfähigkeit des Netzes. Dabei gelten insbesondere folgende Zielsetzungen: optimale Dimensionierung des Netzes, Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs zur Bahn sowie eine möglichst hohe Verfügbarkeit des Netzes.
- > **Optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten.** Mit ihrem Engagement in der Finanzierung des Infrastrukturbetriebs und der Investitionen verknüpfen Bund und Kanton den Anspruch, dass die vorhandenen Kapazitäten von Strecken und Knoten des Eisenbahnnetzes möglichst optimal ausgelastet werden. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, kommt der Erstellung des Jahresfahrplans und der Vergabe der verfügbaren Trassen eine besondere Bedeutung zu.
- > **Verbesserung der Interoperabilität.** Mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 übernimmt die Schweiz die Vorschriften der EU zur Interoperabilität. Die Interoperabilität schafft Voraussetzungen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber der Strasse und vereinfacht so den Warenaustausch mit der Europäischen Union.
- > **Erhöhung der Produktivität.** Als Besteller erwarten Bund und Kanton, dass die Unternehmen die vereinbarten Ziele möglichst effizient, das heisst zu den geringstmöglichen Kosten, erreichen. Hierzu gehört auch, dass die Infrastrukturbetreiberinnen in allen Bereichen der Sicherheit (Security, Safety) langfristig kostengünstigere Massnahmen prüfen und diese einführen, ohne das hohe Sicherheitsniveau insgesamt zu gefährden.

2.8. Finanzierungsmodell

Die 2011 eingeführte Harmonisierung der Finanzierungsinstrumente der SBB und der Privatbahnen hat sich bewährt und wird fortgeführt. Um die Angleichung der Finanzierung der Infrastruktur der Privatbahnen weiter voranzutreiben, sind jedoch folgende Anpassungen notwendig:

- > Wiedereinführung des vierjährigen Verpflichtungskredits anstelle des bisherigen Verpflichtungskredits mit einer einmaligen Laufzeit von zwei Jahren; damit sind alle Auszahlungen des Bundesanteils an den Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträgen an die Privatbahnen gewährleistet;
- > endgültige Umstellung auf die Programmfinanzierung und Abkehr von der auf einzelne Objekte bezogenen Finanzierung;
- > Abschluss von trilateralen vierjährigen Leistungsvereinbarungen zwischen Bund, Kanton und betroffenen Privatbahnen; diese Leistungsvereinbarungen legen für die Periode 2013–2016 und für jede Privatbahn die Höhe der Betriebsabteilungen und Investitionsbeiträge sowie ihre Aufteilung unter den Bestellern fest.

2.9. 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 Freiburgerischen Verkehrsbetriebe (TPF);
- > die Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB);
- > die BLS AG;
- > die Sisetbahn AG (STB).

Der Verpflichtungskredit dient ausserdem der Finanzierung verschiedener Infrastrukturobjekte für die RER Fribourg|Freiburg. Der Bau dieser Objekte 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.

3. Investitionsprogramm der Privatbahnen 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.

3.1. Freiburgische Verkehrsbetriebe (TPF)

3.1.1. Strecke Freiburg–Murten–Ins

Bahnhof Pensier: Anpassung des Perrons an die Vorgaben des BehiG und Bau einer Unterführung	9 553 900
Bahnhof Belfaux: Anpassung des Perrons an die Vorgaben des BehiG und Bau einer Unterführung	9 083 750
Bahnhof Münchenwiler/Courgevoux: Bau einer Kreuzungsstelle und Anpassung des Perrons an die Vorgaben des BehiG	6 303 000
Sanierung von 9 Bahnübergängen: Einrichtung von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen	1 555 000
Erneuerung der Kabelkanäle und Verstärkung der Bankette	600 000
Austausch von Weichen, Winden, Unterbrechern und Fernsteuerungen	520 000
Korrektur und Instandstellung von Trassen und Böschungen, Montage eines Kupferstreckenkabels	460 000
Cressier, Courtepin: Erneuerung des Gleisunterbaus und Ersatz der Weichen	310 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	310 000
Total der Bruttoinvestitionen	28 695 650
Beiträge Dritter	-1 880 000
Total der Nettoinvestitionen	26 815 650
Deckung durch Abschreibungen	-6 356 220
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	20 459 430

3.1.2. Strecke Bulle–Romont

Bahnhof Bulle (1. Etappe): Anpassung des Bahnhofs an die einschlägigen Normen, Änderung der Gleise und Weichen, vollständige Erneuerung der Infrastrukturen, Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG, höhenversetzte Zugänge zu den Perrons	6 766 450
Vollständige Sanierung des Gleisunterbaus und -oberbaus zwischen Bulle und Vaulruz Nord	4 676 425
Sanierung von 7 Bahnübergängen: Einrichtung von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen	796 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	407 000
Bahnhof von Romont: Erneuerung der Fernsteuerung	200 000
Total der Bruttoinvestitionen	12 845 875
Beiträge Dritter	-778 500
Total der Nettoinvestitionen	12 067 375
Deckung durch Abschreibungen	-6 310 048
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	5 757 327

3.1.3. Strecke Bulle–Montbovon

Sanierung von 22 Bahnübergängen: Einrichtung von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen	2 156 975
Erneuerung des Unterwerks Albeuve	755 700
Sanierung der Videoüberwachungs- und Durchsageanlagen in den Bahnhöfen dieser Linie	554 000
Korrektur und Instandstellung von Trassen und Böschungen	504 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	487 000
Sanierung der Brücke über die Trême	419 000
Sanierung der Mastenköpfe und Verlegung eines Glasfaserkabels entlang der Linie	348 000
Instandstellung der Kabelkanäle auf dieser Linie	205 000
Erneuerung der Gleise zwischen Gruyères und Estavannens	100 000
Total der Bruttoinvestitionen	5 529 675
Beiträge Dritter	-735 500
Total der Nettoinvestitionen	4 794 175
Deckung durch Abschreibungen	-2 358 348
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	2 435 827

3.1.4. Strecke Bulle–Palézieux

Bahnhof Châtel-Saint-Denis (1. Etappe): Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	6 057 775
Sanierung von 35 Bahnübergängen: Einrichtung von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen	4 727 700
Erneuerung der Gleise zwischen Bossonnens und Châtel-Saint-Denis	4 588 000
Bahnhof Bossonnens: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	4 155 500
Bahnhof Semsales: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	2 976 000
Sanierung der Brücke Planches-Mailles	1 700 000
Anpassung der Bahnhöfe und Haltestellen für die RER Süd	764 000
Bahnhof Vuadens: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	515 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	325 000
Instandstellung der Kabelkanäle zwischen Semsales und Bulle	151 000
Total der Bruttoinvestitionen	25 959 975
Beiträge Dritter	-1 981 500
Total der Nettoinvestitionen	23 978 475
Deckung durch Abschreibungen	-3 971 269
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	20 007 206

3.1.5. Strecke Bulle–Broc

Sanierung von 8 Bahnübergängen: Einrichtung von Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen	1 742 955
Haltestellen La Tour Village und Epagny: Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG und Instandstellung der Kabelkanäle	600 000
Sanierung der Videoüberwachungs- und Durchsageanlagen in den Bahnhöfen dieser Linie	311 400
Vollständige Instandstellung des Gleisunterbaus und -oberbaus bei Broc-Village	240 000
Verlegung eines Glasfaserkabels zwischen Bulle und Broc	220 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	137 960
Total der Bruttoinvestitionen	3 252 315
Beiträge Dritter	-499 500
Total der Nettoinvestitionen	2 752 815
Deckung durch Abschreibungen	-950 182
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	1 802 633

3.1.6. Gemeinsame Abschnitte: Bulle

Bahnhof Bulle: Anpassung des Bahnhofs an die einschlägigen Normen	340 000
Austausch der Unterbrechersteuerungen in den Unterwerken	159 150
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	49 000
Total der Nettoinvestitionen	548 150
Deckung durch Abschreibungen	-2 240 443
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	-1 692 293

3.1.7. Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Freiburg–Murten–Anet	28 695 650
Bulle–Romont	12 845 875
Bulle–Montbovon	5 529 675
Bulle–Palézieux	25 959 975
Bulle–Broc fabrique	3 252 315
Gemeinsame Abschnitte: Bulle	548 150
Total der Bruttoinvestitionen	76 831 640

3.1.8. Zusammenfassung der Nettoinvestitionen

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

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	76 831 640
Beiträge Dritter	-5 875 000
Deckung durch Abschreibungen	-22 186 510
Saldo zulasten des Bundes und der Kantone	48 770 130

Die Beteiligung des Kantons Freiburg beläuft sich gemäss Bundesverordnung über die Anteile der Kantone an den Abteilungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV) auf 45% für die Jahre 2012 bis 2015.

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:

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und des Kantons Bern	Anteil des Kantons Freiburg
48 770 130	28 204 583	20 565 547

3.2. Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB)

3.2.1. Strecke Montreux–Zweisimmen

Bahnhof Château-d'Œx: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung an die Vorgaben des BehiG	13 600 000
Umfahrungsgleise Halten, Vernex: Erneuerung und Verlängerung	8 800 000
Tunnel Les Avants: Ausbau	8 761 760
Erneuerung der Gleise	8 400 000
Galerie bei La Tine: Ausbau	7 955 440
Les Sciernes: Automatisierung der Kreuzungsstelle	7 500 000
Bahnübergänge: Erneuerung der Einrichtung und Sanierung (Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen)	6 707 179
Brücken über die Fliessgewässer Hongrin, Lanciau und Flon: Renovierung	6 500 000
Bahnhof Zweisimmen: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung an die Vorgaben des BehiG	6 421 079

Erneuerung der Fahrleitung	6 150 000
Erneuerung der Unterwerke und Erhöhung der Leistung	5 950 000
Chernex: Einrichtung und Absicherung der Werkstätten	2 702 000
Erneuerung und Ersatz von Werkzeug und Material	1 800 000
Tunnel bei Jaman: Erneuerung der Beleuchtung	1 250 000
Haltestellen Chamby, Chernex, Les Granges und La Palaz: Anpassung an die Vorgaben des BehiG	641 000
Total der Bruttoinvestitionen	93 138 458
Beiträge Dritter	-5 501 000
Total der Nettoinvestitionen	87 637 458
Deckung durch Abschreibungen	-22 073 665
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	65 563 793

3.2.2. Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Montreux–Zweisimmen	93 138 458
Total der Bruttoinvestitionen	93 138 458

3.2.3. Zusammenfassung der Nettoinvestitionen

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

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	93 138 458
Beiträge Dritter	-5 501 000
Deckung durch Abschreibungen	-22 073 665
Saldo zulasten des Bundes und der Kantone	65 563 793

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
65 563 793	62 259 378	3 304 415

3.3. BLS AG

3.3.1. Strecke Bern–Neuenburg

Bau des neuen Tunnels von Rosshäusern mit Doppelspur	83 950 000
Bahnhof Gümmenen: Vollständige Erneuerung des Bahnhofs und Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	16 000 000
Bahnhöfe/Haltestellen Stockacker, Riedbach, St-Blaise-Lac, Bümpliz Nord und Gampelen: Anpassung der Perrons an die Vorgaben des BehiG	8 080 000
St-Blaise Lac–Neuenburg: Erneuerung der Gleise, der Signalisierung und der Fahrleitung	6 300 000
Marin–Epagnier–St-Blaise–Neuchâtel: Erneuerung der Fahrleitung	3 270 000
Total der Nettoinvestitionen	117 600 000
Deckung durch Abschreibungen	-40 600 000
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	77 000 000

3.3.2. Zusammenfassung der Nettoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Bern–Neuenburg	117 600 000
Total der Nettoinvestitionen	117 600 000

3.3.3. Zusammenfassung der Nettoinvestitionen

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

	Total
Total der Nettoinvestitionen	117 600 000
Deckung durch Abschreibungen	-40 600 000
Saldo zulasten des Bundes und der Kantone	77 000 000

Die Kostenaufteilung sieht wie folgt aus: Der Bund übernimmt 20%, der Kanton Bern 59,1%, der Kanton Freiburg 14,6% und der Kanton Neuenburg 6,3% der 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
77 000 000	74 817 050	2 182 950

3.4. Sensetalbahn AG

3.4.1. Strecke Flamatt–Laupen

Bahnhof Laupen: vollständige Erneuerung der Anlagen für Zugskreuzungen	8 200 000
Bahnhof Flamatt: vollständige Erneuerung der Anlagen	4 510 000
Bahnübergänge: Erneuerung der Einrichtung und Sanierung (Blinklichtanlagen mit automatischen Schranken und Bau von Fussgängerunterführungen)	1 100 000
Sanierung der Brücke über die Sense bei km 0.835	230 000
Total der Bruttoinvestitionen	14 040 000
Beiträge Dritter	-240 000
Total der Nettoinvestitionen	13 800 000
Deckung durch Abschreibungen	-4 567 000
Saldo zulasten des Verpflichtungskredits	9 233 000

3.4.2. Zusammenfassung der Bruttoinvestitionen pro Strecke

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

	Total
Flamatt–Laupen	14 040 000
Total der Bruttoinvestitionen	14 040 000

3.4.3. Zusammenfassung der Nettoinvestitionen

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

	Total
Total der Bruttoinvestitionen	14 040 000
Beiträge Dritter	-240 000
Deckung durch Abschreibungen	-4 567 000
Saldo zulasten des Bundes und der Kantone	9 233 000

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
9 233 000	8 817 515	415 485

3.5. Zusammenfassung des Investitionsprogramms der Privatbahnen

In der folgenden Tabelle sind die Investitionen aufgeführt (Mittel aus Abschreibungen und Saldo zulasten des Bundes und der Kantone):

Freiburgische Verkehrsbetriebe	48 770 130
Montreux–Berner Oberland-Bahn	65 563 793
BLS AG	77 000 000
Sensetalbahn AG	9 233 000
Total der Investitionen	200 566 923

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Bundes und der anderen Kantone (BE, VD, NE)	Anteil des Kantons Freiburg
200 566 923	174 098 526	26 468 397

4. Investitionsprogramm der SBB für die Infrastrukturen der RER Fribourg|Freiburg

Die Investitionen sind auf den Neu- und Umbau von Infrastrukturobjekten der SBB ausgerichtet, die für die RER Fribourg|Freiburg nötig sind. Darunter fallen auch Infrastrukturobjekte der Berner S-Bahn-Linie S1 Freiburg–Bern. So muss altes und buchhalterisch abgeschriebenes Material modernisiert oder erneuert werden, da sonst die Betriebssicherheit gefährdet würde. Daneben ist neues Material nötig. Diese Arbeiten sind in der Planung für die RER Fribourg|Freiburg vorgesehen.

4.1. Haltestelle Fribourg-St-Léonard

Die Arbeiten für den Bau der Haltestelle Fribourg-St-Léonard finden später statt als ursprünglich geplant. Die Haltestelle soll nun mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden. Der Investitionsbedarf für die Verwirklichung dieser Haltestelle wurde entsprechend in den Verpflichtungskredit für die Periode 2013–2016 übertragen (siehe Punkt 6).

Die Investitionen werden für die Schaffung der Bahnhaltestelle 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 Freiburg und Düringen. Diese Bahnhaltestelle ist eines der strukturierenden Projekte des Richtplans der Agglomeration, den der Agglomerationsrat am 27. November 2008 verabschiedet und der Staatsrat am 30. Juni 2010 genehmigt hat.

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, Billettautomat, Perronmobiliar).

Tiefbau und Verankerung der Dachstützen	4 385 000
Zugang zu den Zügen und Architektur (Treppen, Aufzüge, Beleuchtung, Wartehäuschen, Dach, Informationstafeln, Billettautomat, Perronmobiliar)	1 680 000
Bauleitung (Honorare)	1 306 000
Gleisbau	653 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	560 000
Verlegung von Kabeln und Kabelkanälen	467 000
Fahrstrom	373 000
Sicherheitsanlagen	373 000
Telekommunikationsanlagen	103 000
Total der Investitionen	9 900 000

Die Gesamtinvestitionen für die Haltestelle Fribourg-St-Léonard belaufen sich auf 9 900 000 Franken.

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

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil der Agglomeration Freiburg	Anteil des Kantons Freiburg
9 900 000	3 465 000	2 970 000	3 465 000

4.2. Bahnhof Grolley

Im Rahmen des Ausbaus der RER Fribourg|Freiburg wird der Bahnhof von Grolley ab der Einführung des Halbstundentakts zwischen Freiburg und Yverdon-les-Bains systematisch als Kreuzungsstelle dienen.

Mit dem Projekt sollen die Bahnanlagen angepasst werden, damit Züge gleichzeitig in den Bahnhof einfahren können. Daneben sind der Bau einer Unterführung und ein kompletter Umbau der Perrons vorgesehen, damit der Bahnhof den aktuellen Normen entspricht (Beleuchtung, Zugang zu den Zügen, Warteräume, Informationen für die Reisenden).

Gleise	2 400 000
Studien	1 100 000
Unterführung	1 000 000
Perrons	1 000 000
Fahrleitungen	900 000

Kabel	800 000
Sicherheitsanlagen	700 000
Ausbau, Perronmobiliar	700 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	400 000
Vorbereitungsarbeiten, Umwelt	400 000
Treppen	300 000
Sicherheit	300 000
Diverse Gebühren	300 000
Total der Investitionen	10 300 000

Die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Grolley belaufen sich auf 10 300 000 Franken.

Der Kostenverteiler wird für jedes Objekt und unter Berücksichtigung der Intervention (Erneuerung oder Ausbau) bestimmt. Insgesamt werden die Investitionskosten zu 50,24% von den SBB und zu 49,58% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
10 300 000	5 193 260	5 106 740

4.3. Bahnhof Givisiez

Die aktuelle Haltestelle Givisiez wird von den Zügen der Linie Freiburg–Murten bedient. Die Züge der Linie Freiburg–Yverdon-les-Bains können indessen nicht halten.

Im Rahmen der RER Fribourg|Freiburg sollen die heutigen Infrastrukturen modernisiert werden, damit alle Züge hier halten können. Gleichzeitig wird damit die Kapazität des Abschnitts Freiburg–Givisiez erhöht. Mit dem neuen Bahnhof von Givisiez:

- > werden alle Züge der Linien Freiburg–Murten und Freiburg–Yverdon-les-Bains hier halten können;
- > wird der Bahnhof näher bei den bewohnten Gebieten und dem von der Agglomeration geplanten Entwicklungsschwerpunkt liegen;
- > werden die Vorgaben des BehiG eingehalten werden können;
- > werden die Cargo-Bedienpunkte in Givisiez und Grolley auch mit der Einführung des Halbstundentakts auf den Linien Freiburg–Murten und Freiburg–Yverdon-les-Bains aufrechterhalten werden können.

Studienkosten für das Vorprojekt zum neuen Bahnhof	600 000
Total Studienkosten	600 000

Die Studienkosten für das Vorprojekt betragen 600 000 Franken.

Sie werden zu 20% von den SBB und zu 80% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
600 000	120 000	480 000

Laut Vorstudien werden die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Givisiez 31 350 000 Franken betragen. Diese Investitionen werden Gegenstand einer separaten Vereinbarung und eines zusätzlichen Verpflichtungskredits sein.

4.4. Bahnhof Cheyres

Mit dem Ausbau der RER Fribourg|Freiburg und der Einführung des Halbstundentakts zwischen Freiburg und Yverdon-les-Bains muss zwischen Estavayer-le-Lac und Yverdon-les-Bains eine Kreuzungsstelle geschaffen werden.

Das Vorhaben beinhaltet die Verschiebung der heutigen Haltestelle bei Cheyres. Konkret ist vorgesehen, einen Kreuzungsbahnhof zu bauen und die Perrons vollständig umzubauen, damit der Bahnhof dem heutigen Standard entspricht (Beleuchtung, Zugang zu den Zügen, Wartesäle, Informationen für die Reisenden).

Tiefbau	6 663 000
Sicherheitsanlagen	4 722 000
Bahnlinie	2 463 000
Fahrleitung	1 885 000
Kabel	1 684 000
Niederspannungsanlage	1 097 000
Honorare TZP	306 000
Umweltschutzmassnahmen	263 000
Telekommunikation	245 000
Immobilien, Landabtretung	107 000
Total der Investitionen	19 435 000

Die Gesamtinvestitionen für den Kreuzungsbahnhof von Cheyres belaufen sich auf 19 435 000 Franken.

Der Kostenverteiler wird für jedes Objekt und unter Berücksichtigung der Intervention (Erneuerung oder Ausbau) bestimmt. Insgesamt werden die Investitionskosten zu 27% von den SBB und zu 73% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
19 435 000	5 247 450	14 187 550

4.5. Bahnhof Cugy

Mit dem Ausbau der RER Fribourg|Freiburg werden die Zugskompositionen eine Länge von 150 m aufweisen, um in den kommenden 15 Jahren das voraussichtliche Passagieraufkommen während der Stosszeiten bewältigen zu können.

Auf diesem Grund ist geplant, den Perron entsprechend zu verlängern und sie auf der gesamten Länge zu erhöhen (Perronhöhe von 55 cm über Schienenoberkante). Dadurch wird der Bahnhof von Cugy den Vorgaben des BehiG entsprechen. Des Weiteren sieht das Projekt vor, den Perron an den aktuellen Standard anzupassen (Informationen für die Reisenden, Beleuchtung, Wartesäle).

Tiefbau	440 000
Honorare	305 000
Kabel	220 000
Gleise	80 000
Niederspannung	80 000
Sicherheitsmassnahmen	75 000
Fahrstrom	45 000
Warteraum und Perronmobiliar	45 000
Sicherheitsanlagen	10 000
Total der Investitionen	1 300 000

Die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Cugy belaufen sich auf 1 300 000 Franken.

Insgesamt werden die Investitionskosten zu 50% von den SBB und zu 50% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
1 300 000	650 000	650 000

4.6. Bahnhof Flamatt

Im Rahmen des Ausbaus der Berner S-Bahn ist auf der Linie Thun–Bern–Freiburg der Einsatz von Doppelstockzügen mit einem hohen Fassungsvermögen vorgesehen. Dies setzt eine Perronlänge von 220 m voraus.

Auf diesem Grund ist geplant, die bestehenden Perrons entsprechend zu verlängern und sie gemäss Vorgaben des BehiG zu erhöhen (Perronhöhe von 55 cm über Schienenoberkante).

Tiefbau	276 000
Honorare	141 000
Kabelzüge	125 000
Sicherheit und Geschwindigkeitssenkung	86 000
Gleisbau	57 000
Grundstück und provisorische Abtretung	57 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	16 000
Telekommunikationsanlagen	14 000
Fahrstrom	6 000
Sicherheitsanlagen	4 000
Total der Investitionen	782 000

Die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Flamatt belaufen sich auf 782 000 Franken.

Insgesamt werden die Investitionskosten zu 50% von den SBB und zu 50% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
782 000	391 000	391 000

4.7. Bahnhof Wünnewil

Im Rahmen des Ausbaus der Berner S-Bahn ist auf der Linie Thun–Bern–Freiburg der Einsatz von Doppelstockzügen mit einem hohen Fassungsvermögen vorgesehen. Dies setzt eine Perronlänge von 220 m voraus.

Auf diesem Grund ist geplant, die bestehenden Perrons entsprechend zu verlängern und sie gemäss Vorgaben des BehiG zu erhöhen (Perronhöhe von 55 cm über Schienenoberkante).

Tiefbau	385 000
Honorare	198 000
Kabelzüge	177 000
Sicherheit und Geschwindigkeitssenkung	133 000
Gleisbau	85 000
Grundstück und provisorische Abtretung	85 000
Perronmobiliar	64 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	17 000
Fahrstrom	9 000
Telekommunikationsanlagen	8 000
Sicherheitsanlagen	6 000
Tiefbau	276 000
Honorare	141 000

Kabelzüge	125 000
Sicherheit und Geschwindigkeitssenkung	86 000
Total der Investitionen	1 167 000

Die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Wünnewil belaufen sich auf 1 167 000 Franken.

Insgesamt werden die Investitionskosten zu 50% von den SBB und zu 50% vom Kanton Freiburg getragen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
1 167 000	583 500	583 500

4.8. Bahnhof Düdingen

Im Rahmen des Ausbaus der Berner S-Bahn ist auf der Linie Thun–Bern–Freiburg der Einsatz von Doppelstockzügen mit einem hohen Fassungsvermögen vorgesehen. Dies setzt eine Perronlänge von 220 m voraus.

Auf diesem Grund ist geplant, die bestehenden Perrons entsprechend zu verlängern und sie gemäss Vorgaben des BehiG zu erhöhen (Perronhöhe von 55 cm über Schienenoberkante).

Tiefbau	743 000
Honorare	457 000
Kabelzüge	428 000
Sicherheit und Geschwindigkeitssenkung	406 000
Gleisbau	117 000
Elektrische Anlagen (Niederspannung)	110 000
Fahrstrom	77 000
Perronmobiliar	75 000
Sicherheitsanlagen	59 000
Telekommunikationsanlagen	23 000
Grundstück und provisorische Abtretung	23 000
Total der Investitionen	2 518 000

Die Gesamtinvestitionen für den Bahnhof Düdingen belaufen sich auf 2 518 000 Franken.

Insgesamt werden die Investitionskosten zu 40,14% von den SBB und zu 59,86% vom Kanton Freiburg getragen. Der höhere Anteil des Kantons ist auf den Entscheid zurückzuführen, den gesamten Bahnhof auf den neusten Stand zu bringen.

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Kredit	Anteil der SBB	Anteil des Kantons Freiburg
2 518 000	1 010 725	1 507 275

4.9. Zusammenfassung des Investitionsprogramms der SBB für die Infrastrukturen der RER Fribourg|Freiburg

In der folgenden Tabelle sind die Investitionen aufgeführt (Mittel aus Abschreibungen und Saldo zulasten des Bundes und der Kantone):

Haltestelle Fribourg-St-Léonard	9 900 000
Bahnhof Grolley	10 300 000
Bahnhof Givisiez (Studienkosten für das Vorprojekt)	600 000
Bahnhof Cheyres	19 435 000
Bahnhof Cugy	1 300 000
Bahnhof Flamatt	782 000
Bahnhof Wünnewil	1 167 000
Bahnhof Düdingen	2 518 000
Total der Investitionen	46 002 000

Die folgende Tabelle stellt die Kostenaufteilung dar:

Gesamter Rahmenkredit	Anteil der SBB	Anteil der Agglomeration Freiburg	Anteil des Kantons Freiburg
46 002 000	16 660 935	2 970 000	26 371 065

5. Abrechnung der letzten kantonalen Verpflichtungskredite

Der Verpflichtungskredit weist am 31. Dezember 2012 einen Saldo von 4 366 425 Franken auf.

Er setzt sich wie folgt zusammen:

	Freiburgische Verkehrsbetriebe	Montreux-Berner Oberland-Bahn	BLS AG	Sensetalbahn AG	Haltestelle Fribourg-St-Léonard	Total
Dekret vom 16. November 2007 (Saldo per 31.12.2010)	9 805 000	1 071 000	303 000	-134 000		11 045 000
Dekret vom 2. November 2011 (Verlängerung und Aufstockung bis 2012)	582 000	400 000	300 000	400 000	3 713 500	5 395 500
	10 387 000	1 471 000	603 000	266 000	3 713 500	16 440 500
Im Jahr 2011 ausgezahlte Beträge	-4 875 589	-645 597	-90 010	-164 140	-531 071	-6 306 407
Im Jahr 2012 ausgezahlte Beträge	-4 707 435	-652 537	-183 263	-88 550	-135 883	-5 767 668
Saldo des Dekrets am 31.12.2012	803 976	172 866	329 727	13 310	3 046 546	4 366 425

Der Saldo ist im Wesentlichen das Resultat der Verschiebung der Bauarbeiten für die Haltestelle Fribourg-St-Léonard. Die SBB sahen sich zu dieser Verschiebung gezwungen, weil sämtliche Bauarbeiten im Sektor – insbesondere die Arbeiten für das Poyaprojekt – untereinander koordiniert werden müssen. Die Haltestelle soll nun mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 in Betrieb genommen werden. Der für die Haltestelle Fribourg-St-Léonard vorgesehene Betrag wurde entsprechend noch nicht benutzt. Einzig einige Studien für das Projekt wurden vom Kanton mitfinanziert. Der Investitionsbedarf für die Verwirklichung dieser Haltestelle wurde entsprechend in den Verpflichtungskredit für die Periode 2013–2016 übertragen.

6. Investitionsbedarf für die Jahre 2013–2016

6.1. Investitionsbedarf für die Privatbahnen

	Gesamter Rahmenkredit	Anteil des Kantons
Freiburgische Verkehrsbetriebe	48 770 130	20 565 547
Montreux-Berner Oberland-Bahn	65 563 793	3 304 415
BLS AG	77 000 000	2 182 950
Sensetalbahn AG	9 233 000	415 485
Total der Investitionen	200 566 923	26 468 397

Die Beiträge für die betroffenen Privatbahnen werden in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen gewährt. Die Beiträge des Bundes sind in einem Bundesbeschluss für den Zeitraum 2013–2016 festgehalten. Die bereitgestellten Darlehen werden entsprechend dem Fortschritt der Bauarbeiten freigegeben.

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

Die gestützt auf Artikel 56 EBG gewährten Darlehen sind Gegenstand einer Leistungsvereinbarung mit der Sparte Infrastruktur für die Jahre 2013–2016. Der Kanton Freiburg wird die Investitionsbeiträge jährlich in Form von drei Anzahlungen ausrichten. Die Modalitäten sind in den Leistungsvereinbarungen festgelegt.

6.2. Investitionsbedarf der SBB für die Infrastrukturen der RER Fribourg|Freiburg

	Gesamter Kredit	Anteil des Kantons
Haltestelle Fribourg-St-Léonard	9 900 000	3 465 000
Bahnhof Grolley	10 300 000	5 106 740
Bahnhof Givisiez (Studienkosten für das Vorprojekt)	600 000	480 000
Bahnhof Cheyres	19 435 000	14 187 550
Bahnhof Cugy	1 300 000	650 000
Bahnhof Flamatt	782 000	391 000
Bahnhof Wünnewil	1 167 000	583 500
Bahnhof Düdingen	2 518 000	1 507 275
Total der Investitionen	46 002 000	26 371 065

Für die Infrastrukturen, die für die RER Fribourg|Freiburg nötig sind, wird der Kanton seinen Beitrag an die Investitionen in Form von A-Fonds-perdu-Zahlungen entrichten.

6.3 Zusammenfassung des gesamten Investitionsbedarfs für die Jahre 2013–2016

Die nachfolgende Tabelle fasst den gesamten Investitionsbedarf für die Jahre 2013–2016 zusammen:

	Gesamter Kredit	Anteil des Kantons
Investitionsbedarf für die Privatbahnen	200 566 923	26 468 397
Investitionsbedarf der SBB für die Infrastrukturen der RER Fribourg Freiburg	46 002 000	26 371 065
Total des Investitionsbedarfs	246 568 923	52 839 462

7. Dekret

Der Investitionsbedarf zulasten des Kantons für die Jahre 2013–2016 beläuft sich auf 52 839 462 Franken. Davon werden 26 468 397 Franken für den Investitionsbedarf für die

Privatbahnen und 26 371 065 Franken für den Investitionsbedarf der SBB zugunsten der Infrastrukturen der RER Fribourg|Freiburg benötigt.

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 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.

Abschliessend ersuchen wir Sie um Eröffnung eines Verpflichtungskredits von **52 839 462 Franken** für die Jahre 2013 bis 2016. Wir bitten Sie, dem vorliegenden Dekretsentwurf zuzustimmen.
