Message 2019-DAEC-59 23 février 2021

—

du Conseil d'Etat au Grand Conseil accompagnant le projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le subventionnement de la suppression du passage à niveau situé sur la commune de Villaz

Nous avons l'honneur de vous soumettre un projet de décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement de 7,85 millions de francs destiné à la suppression du passage à niveau (PN) situé sur la commune de Villaz et à son remplacement par une nouvelle route et un passage inférieur permettant le franchissement de la ligne Zürich–Berne–Fribourg/Freiburg–Lausanne–Genève.

Le présent message s'articule comme suit:

1. Introduction 1

2. Contexte 1

3. Avantages de la suppression du PN de Villaz-Saint-Pierre 3

4. Etude de faisabilité et projet de suppression du PN de Villaz-Saint-Pierre 4

5. Estimations, répartition des coûts et organisation 5

6. Montant du crédit demandé et base légale 6

7. Autres aspects 6

8. Conclusion 6

1. Introduction

Le passage à niveau (PN) situé sur la commune de Villaz a été construit vers 1890, adapté vers 1950 renouvelé en 2005 et son platelage refait en 2011 et 2012. Dernier subsistant sur la ligne CFF Zurich–Berne–Fribourg/Freiburg–Genève, il est cependant conforme aux normes de sécurité en vigueur. Il ne faisait donc pas partie du programme cantonal d'assainissement des PN dangereux pour lequel le Grand Conseil a accepté un crédit d'engagement de 4,225 millions de francs en 2007 et un crédit additionnel de 1,248 millions de francs en 2016[1].

Les autorités communales de Villaz souhaitent toutefois sa suppression notamment parce qu'il coupe le village de Villaz-Saint-Pierre en deux et afin d'y fluidifier le trafic. Le Conseil d'Etat soutient cette demande car cette suppression apportera de nombreux bénéfices aux habitantes et habitants de cette commune, et plus largement de la région, ainsi qu'à l'entreprise CFF et à ses clients. Une étude de faisabilité et une contre-expertise ont déjà été faites: il y est proposé de remplacer le PN par un passage inférieur (PI) et une nouvelle route situés un peu plus à l'ouest, ce pour environ 15,8 millions de francs.

Le Conseil d'Etat propose que le canton participe au financement de ce projet, ce conjointement avec la commune de Villaz et la Confédération.

2. Contexte

Le passage à niveau de Villaz-Saint-Pierre est situé sur la ligne ferroviaire du plateau Zurich–Berne–Fribourg/Freiburg–Genève. Six trains voyageurs par sens y circulent chaque heure (l'InterCity IC1 St-Gall–Genève-Aéroport, l'InterRegio IR15 Lucerne–Genève-Aéroport, deux RegioExpress

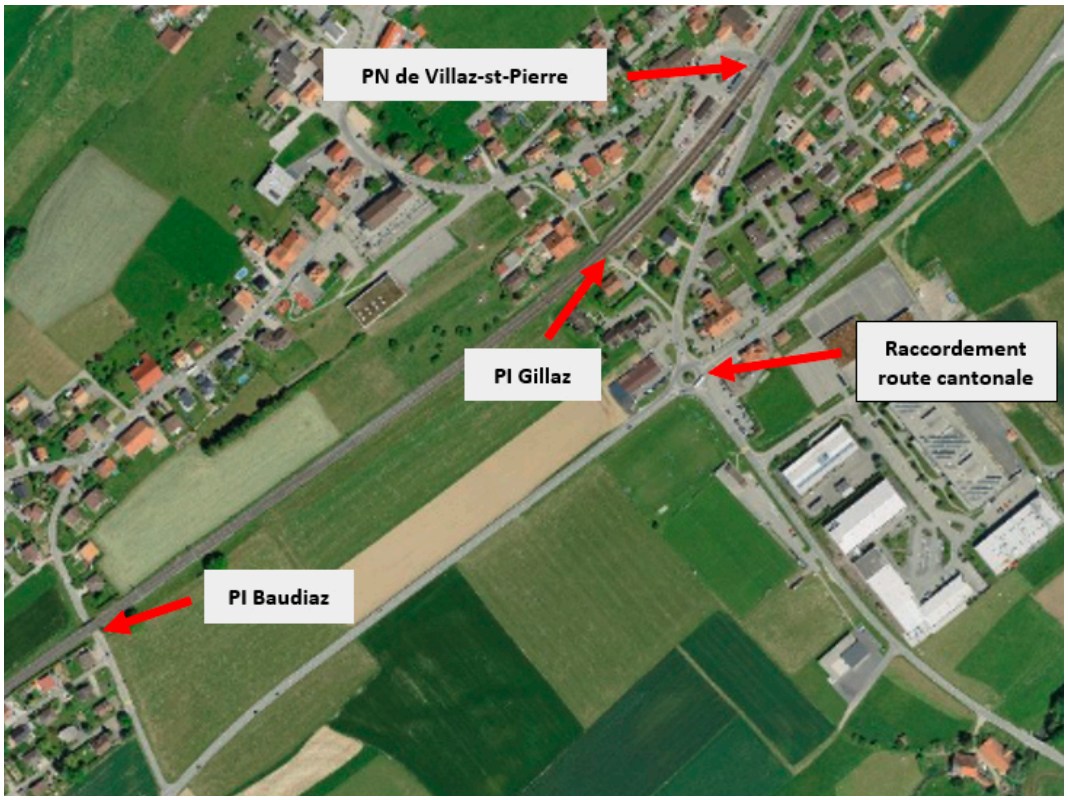
[1] Décret du 9 octobre 2007 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau ou d'amélioration de leur sécurité et Décret du 4 octobre 2016 relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement additionnel pour le subventionnement des frais de suppression de passages à niveau des TPF ou d'amélioration de leur sécurité.

RE Fribourg/Freiburg–Bulle et deux trains régionaux S40 Fribourg/Freiburg–Romont qui s'arrêtent en gare de Villaz-Saint-Pierre) auxquels s'ajoutent sporadiquement des trains marchandises et des trains de service. Au total les barrières sont fermées environ 28 minutes par heure. Ce nombre augmentera à environ 34 minutes à moyen terme avec la mise en service d'un RE supplémentaire Genève–Berne.

Ce PN est situé au milieu de la route de la Gare et à moins de 300 mètres de la route cantonale de Fribourg. Un comptage effectué en 2017 a montré qu'en moyenne 1700 véhicules motorisés (1300 en 2012) l'empruntent chaque jour (trafic journalier moyen). La fermeture des barrières provoque donc régulièrement des files d'attente de voitures en plein milieu du village de Villaz-Saint-Pierre.

Afin d'éviter cette attente, les automobilistes peuvent emprunter la route passant par le passage inférieur (PI) Baudiaz, situé à 850 mètres du PN de la route de la Gare, mais qui est moins rapide et plus étroite. Les véhicules à gabarit important, dont les véhicules lourds des pompiers, ne peuvent pas l'emprunter (hauteur maximale de 2,5 m au PI).

Les cyclistes peuvent, quant à eux, emprunter la route interdite aux véhicules motorisés qui passe par le PI Gillaz, situé à environ 300 mètres du PN de la route de la Gare.



PI Baudiaz

3. Avantages de la suppression du PN de Villaz-Saint-Pierre

La suppression de ce PN, et son remplacement par une route et un PI pour le franchissement de la ligne ferroviaire, a de nombreux avantages. Pour les habitantes et habitants de la commune de Villaz, cela permettra:

> de fluidifier de façon importante le trafic motorisé sur cet axe;
> de supprimer un risque très important d'attente aux barrières, notamment pour les véhicules lourds, y compris de secours, qui ne peuvent emprunter le PI Baudiaz et n'ont pas d'autres alternatives crédibles pour atteindre la partie nord du village;
> aux véhicules de secours d'éviter de devoir emprunter d'autres routes plus étroites et moins rapides pour leurs interventions et donc de gagner de précieuses minutes lors de leurs interventions (cette attente rend difficile leur arrivée dans les délais légaux et peut avoir des conséquences dramatiques);
> d'augmenter la sécurité des automobilistes et des cyclistes qui empruntent la route de la Gare;
> de valoriser le secteur de la gare et d'y bonifier la qualité de vie des citoyennes et citoyens en déplaçant la circulation routière (tranquillité, sécurité, vie sociale).

Pour les CFF cette suppression permettra de:

> s'affranchir de la baisse de la vitesse des trains nécessaire à cet endroit (cela bénéficiera aussi aux trains exploités par les TPF circulant sur cette ligne) et donc d'augmenter la marge de manœuvre pour garantir leur ponctualité,
> s'affranchir de l'entretien du PN,
> s'affranchir de la surveillance de l'espace de franchissement du PN,
> supprimer un risque résiduel d'incidents sur un axe stratégique pour la stabilité de l'horaire des transports publics,
> supprimer un risque résiduel d'accidents et donc d'augmenter la sécurité de leurs clients.

4. Etude de faisabilité et projet de suppression du PN de Villaz-Saint-Pierre

Les CFF ont effectués en 2017, une étude de faisabilité sommaire. Deux variantes ont été analysées:

> La variante I, voulue par la commune de Villaz, consiste à remplacer le PN par une nouvelle route reliant la route de la Gare à la route de Fribourg avec franchissement de la ligne CFF par un nouveau PI. Les coûts sont estimés, hors taxes (HT), à 15 millions de francs (±50%).

> La variante II prévoit l'utilisation de la route de l'Eglise et l'aménagement d'un nouveau PI Baudiaz, conforme aux normes VSS (plus large et plus haut); le rehaussement du PI actuel implique une correction de profil en long des voies sur une longueur de 620 m. La route de l'Eglise serait conservée en l'état et ne serait pas élargie. Comme pour la variante I, il est prévu un raccordement à la route cantonale de Fribourg par un rond-point. Les coûts sont estimés, hors taxes (HT), à 27 millions de francs (±50%).

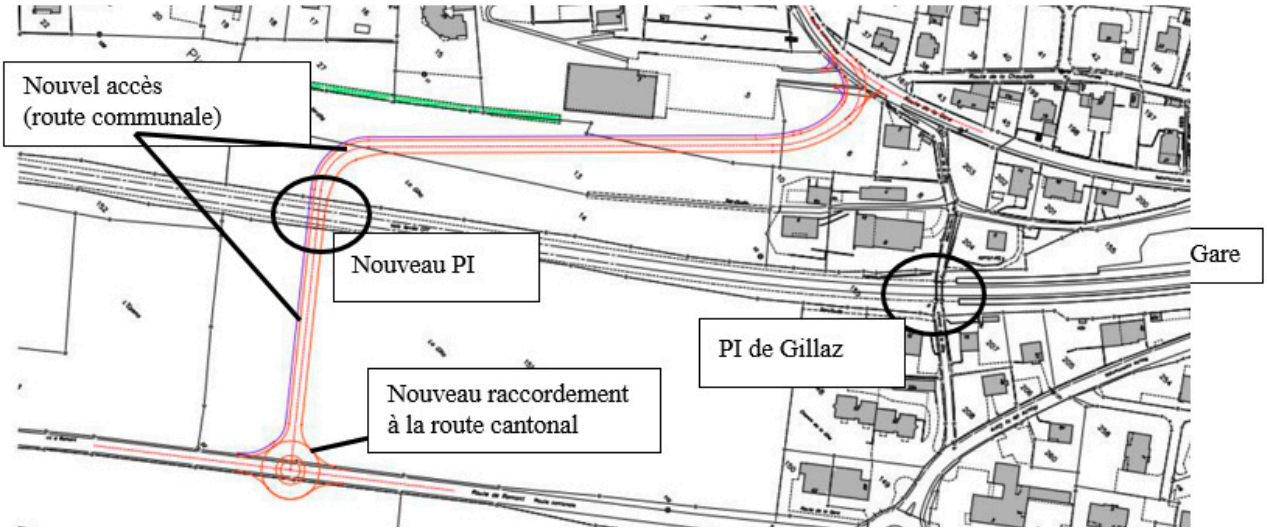
Les CFF recommandent la variante I qui remplit toutes les fonctionnalités demandées et est la plus avantageuse économiquement.

La variante I prévoit, comme mentionné ci-dessus, la suppression du PN et son remplacement plus à l'ouest, en dessous de la salle communale par un nouveau PI et une nouvelle route d'accès, soit les aménagements suivants:

> Nouveau PI
> Tronçon en tranchée Route de la Gare – Nouveau PI (sud-est)
> Tronçon en tranchée Nouveau PI – Route de Fribourg (nord)
> Giratoire à la jonction avec la route cantonale de Fribourg

Elle comprend également:

> La création, au PI pour piétons de la gare de Villaz-Saint-Pierre côté quai 1, d'une rampe d'accès pour les personnes à mobilité réduite
> La suppression ou l'adaptation pour la mobilité douce du PI Baudiaz
> La suppression du PI de Gillaz.



Les CFF prévoient, en l'état et sous réserve d'un accord quant au financement, une réalisation de ces aménagements en 2025 et 2026, après le processus habituel de développement d'un projet.

La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a mandaté une contre-expertise en 2018 afin de vérifier la pertinence des variantes proposées. Cette contre-expertise a confirmé la recommandation des

CFF, à savoir la variante I. Elle a également vérifié l'estimation des coûts.[1]

5. Estimations, répartition des coûts et organisation

5.1. Estimation et répartition des coûts

Le tableau ci-dessous présente l'estimation des coûts (hors taxe) de la contre-expertise de la DAEC:

Génie civil et travaux routiers	6 274 000
PI CFF	2 440 000
Démontage du PN et réaménagement	370 000
Géotechnique et emprises	540000
Régie – Imprévus	2 548 000
Honoraires	880 000
Sous-total	**13 052 000**
Adaptation de l'accès à la gare rampe (LHand[2])	1 000 000
Honoraires mandataires et CFF	217 391
Suppression PI Gillaz	500 000
Adaptation PI Baudiaz	1 000 000
Sous-total	**2 717 391**
Total	**15 769 391**

En tenant compte d'une marge d'erreur de 15%[3] et d'une TVA à 7,7%, le coût de la suppression du PN de Villaz peut être estimé à 19,5 millions de francs. Suite à des échanges entre la commune de Villaz, l'Etat de Fribourg, les CFF et l'office fédéral des transports (OFT), il a été convenu de la répartition suivante:

	En millions de francs
Estimation contre-expertise du canton	**19,5**
Confédération: 50% (financés via le FIF et la CP[4])	-9,75
Commune de Villaz, montant forfaitaire (y compris les acquisitions de terrains ~0,5 mio francs)	-1,9
Solde	**7,85**

Le Conseil d'Etat propose que l'Etat finance le solde estimé à 7,85 millions de francs.

5.2. Organisation de projet

La commune de Villaz sera le maître d'ouvrage de la suppression du passage à niveau de Villaz-Saint-Pierre et de son remplacement par une nouvelle route et un passage inférieur. Elle sera épaulée par un bureau d'assistance au maître d'ouvrage (BAMO) afin de réaliser:

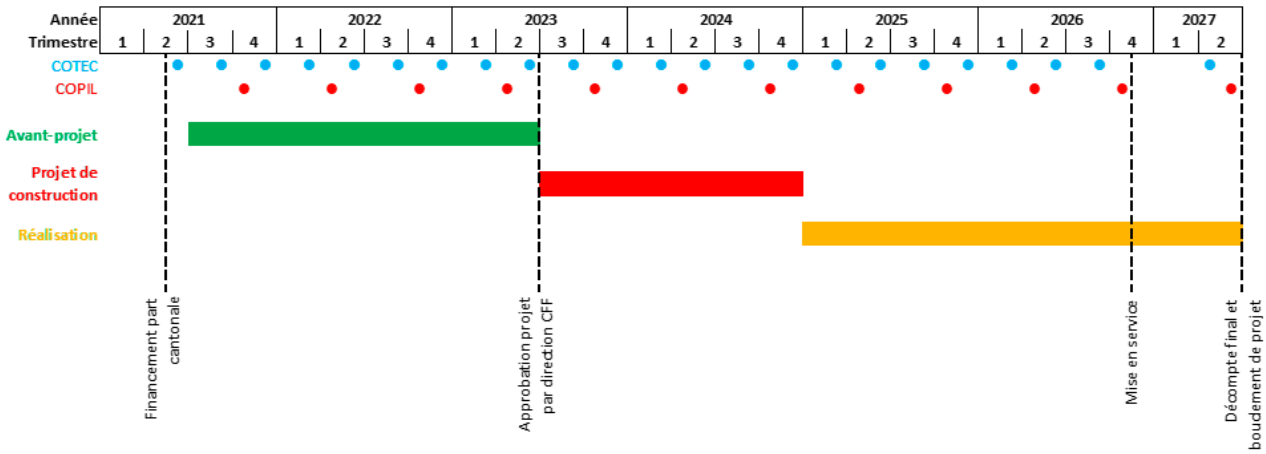
> les études (avant-projet et projet de construction),
> le processus d'appel d'offre et d'adjudication des travaux,
> la procédure d'approbation des plans (procédure cantonale),
> le suivi de la réalisation.

Un Comité de pilotage (COPIL), formé de représentantes des CFF, de l'Etat de Fribourg et de la commune de Villaz, supervisera les études et la réalisation du projet; il validera les coûts du projet et les devis (prévisions de coûts finaux) afin de gérer la réserve de 15% (marge d'erreur indiqué au point 5.1, dans l'estimation des coûts). Ce COPIL sera présidé par le Directeur de l'aménagement, de l'environnement et des constructions, M. Jean-François Steiert, et constitué de MM. Jacques Wicht, Syndic de la commune de Villaz, Antoine Da Trindade, Chef du département Projets Région Ouest des CFF, André Magnin, Ingénieur cantonal et Chef du Service des ponts et chaussées (SPC) et Grégoire Cantin, Chef du Service de la mobilité (SMo). Il se réunira deux fois par année.

Il sera épaulé par un comité technique (COTEC) qui supervisera les coûts du projet, validera les solutions techniques et conseillera la commune. Il sera constitué du BAMO, d'un représentant de la commune, d'un chef de projet de CFF Infrastructure, d'un chef de projet du Service des ponts et chaussées (SPC) ainsi que d'un collaborateur scientifique du SMo et se réunira quatre fois par année.

[1] La contre-expertise du canton est plus précise et plus détaillée (étude préliminaire selon la SIA), notamment au niveau des coûts et du devis estimatif basé sur un métré.
[2] Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand)
[3] Dans le cadre de ce type de projet, selon l'usage des CFF, l'estimation des coûts faite à ce stade de niveau d'étude est généralement de plus ou moins 30%. Compte tenu du caractère particulier de ce projet, qui comporte une connotation routière importante, il apparaît toutefois plus pertinent de se rapprocher de la pratique cantonale en matière de financement des routes, ce qui implique de retenir une marge d'erreur de 15% dans le présent message.
[4] FIF fonds d'infrastructure ferroviaire; CP: convention de prestations entre la Confédération et les CFF.

Le calendrier de réalisation du projet reproduit ci-dessous est uniquement indicatif:



6. Montant du crédit demandé et base légale

Le projet de décret soumis au Grand Conseil porte donc sur un crédit d'engagement d'un montant de 7,85 millions de francs (voir point 5.1). Ce crédit est octroyé en vertu de la loi sur les transports (LTr) qui permet des aides financières «aux entreprises de transports, aux communautés régionales ou aux communes» pour de l'exploitation et des investissement (art. 30 et 31). L'article 35 al. 1 précise que:

> *«Sont considérés comme des investissements (de remplacement ou de développement) en particulier:*
>
> *[…]*
>
> *c) la construction et la rénovation d'infrastructures affectées aux transports publics, y compris l'acquisition des terrains nécessaires».*

La suppression du PN de Villaz-Saint-Pierre peut être considérée comme un investissement de remplacement mais aussi de développement car bien que le passage à niveau actuel soit sûr selon les normes en vigueur, il permet une amélioration importante de la sécurité des automobilistes, des cyclistes et des piétons. L'aménagement du PI routier et de la route d'accès sont rendus nécessaires par la présence de la ligne ferroviaire CFF et peuvent donc être considérés comme affectés aux transports publics.

7. Autres aspects

Le décret proposé n'a pas d'incidence sur la répartition des tâches entre l'Etat et les communes. Il est conforme à la Constitution cantonale et au droit fédéral. Il ne pose pas de problème en matière d'eurocompatibilité.

Compte tenu du montant en jeu, plus élevé que ⅛ % du totale des dépenses de l'Etat (4 838 565 francs), le présent décret doit être adopté à la majorité qualifiée des membres du Grand Conseil[1]. Compte tenu du montant de la dépense, moins élevé que le ¼ % du total des dépenses de l'Etat (9 677 130 francs), le présent décret n'est soumis ni au referendum financier facultatif ni au referendum financier obligatoire[2].

8. Conclusion

Le PN de Villaz-Saint-Pierre est le dernier de la ligne ferroviaire principale du Plateau entre Genève et Zurich. Cet état de fait est dû à l'ampleur, la complexité et le coût de la solution à réaliser pour sa suppression. Les règles de financement de la Confédération ne permettent d'entrevoir une prochaine amélioration de la situation qu'avec la participation du canton et de la commune. L'importance du projet et l'amélioration en matière de stabilité de l'horaire des transports publics mais aussi en matière de sécurité des habitantes et habitants de la commune de Villaz, des automobilistes, des voyageuses et voyageurs empruntant l'un des nombreux trains circulant sur cette ligne justifient une participation financière de l'Etat. Le Conseil d'Etat invite donc le Grand Conseil à adopter le présent décret.

---

[1] Article 141 de la loi du 6 septembre 2006 sur le Grand Conseil.

[2] Ordonnance précisant certains montants liés aux derniers comptes de l'Etat du 01.09.2020.

Botschaft 2019-DAEC-59 23. Februar 2021

—

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredits für einen Beitrag an die Aufhebung des Bahnübergangs in Villaz

Wir unterbreiten Ihnen hiermit die Botschaft zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit von 7,85 Millionen Franken für die Aufhebung des Bahnübergangs in Villaz und dessen Ersatz durch eine neue Strasse mit Unterführung zur Querung der Bahnlinie Zürich–Bern–Fribourg/Freiburg–Lausanne–Genf.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung **7**

2. Hintergrund **7**

3. Vorteile der Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre **9**

4. Machbarkeitsstudie und Projekt für die Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre **10**

5. Kostenschätzung und -verteiler, Organisation **11**

6. Höhe des beantragten Kredits und Rechtsgrundlage **12**

7. Weitere Aspekte **12**

8. Schlussfolgerung **12**

1. Einleitung

Der in der Gemeinde Villaz gelegene Bahnübergang wurde um 1890 erbaut, um 1950 angepasst, im Jahr 2005 erneuert und 2011 und 2012 mit einem neuen Belag versehen. Es ist dies zwar der letzte noch verbleibende Bahnübergang auf der SBB-Strecke Zürich–Bern–Fribourg/Freiburg–Genf, doch entspricht er den geltenden Sicherheitsnormen. Er war deshalb nicht Teil des kantonalen Programms für die Sanierung der gefährlichen Bahnübergänge, für das der Grosse Rat 2007 einen Verpflichtungskredit von 4,225 Millionen Franken und 2016 einen Zusatzkredit von 1,248 Millionen Franken verabschiedet hat[1].

Die Gemeindebehörden von Villaz möchten jedoch, dass er aufgehoben wird, insbesondere weil er das Dorf Villaz-Saint-Pierre in zwei Hälften schneidet und den Verkehrsfluss behindert. Der Staatsrat unterstützt dieses Anliegen, da die Aufhebung viele Vorteile für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde und der Region sowie für die SBB und ihre Kundschaft bringen wird. Eine Machbarkeitsstudie und ein Gegengutachten wurden bereits erstellt. Darin wird vorgeschlagen, für etwa 15,8 Millionen Franken den Bahnübergang durch eine Unterführung und eine neue, etwas weiter westlich gelegene Strasse zu ersetzen.

Der Staatsrat schlägt vor, dass sich der Kanton gemeinsam mit der Gemeinde Villaz und dem Bund an der Finanzierung dieses Projekts beteiligt.

2. Hintergrund

Der Bahnübergang von Villaz-Saint-Pierre befindet sich auf der Bahnlinie Zürich–Bern–Fribourg/Freiburg–Genf, die das Mittelland quert. Stündlich verkehren hier sechs Personenzüge pro Richtung (der InterCity IC1 St. Gallen–Genf Flughafen, der InterRegio IR15 Luzern–Genf Flughafen,

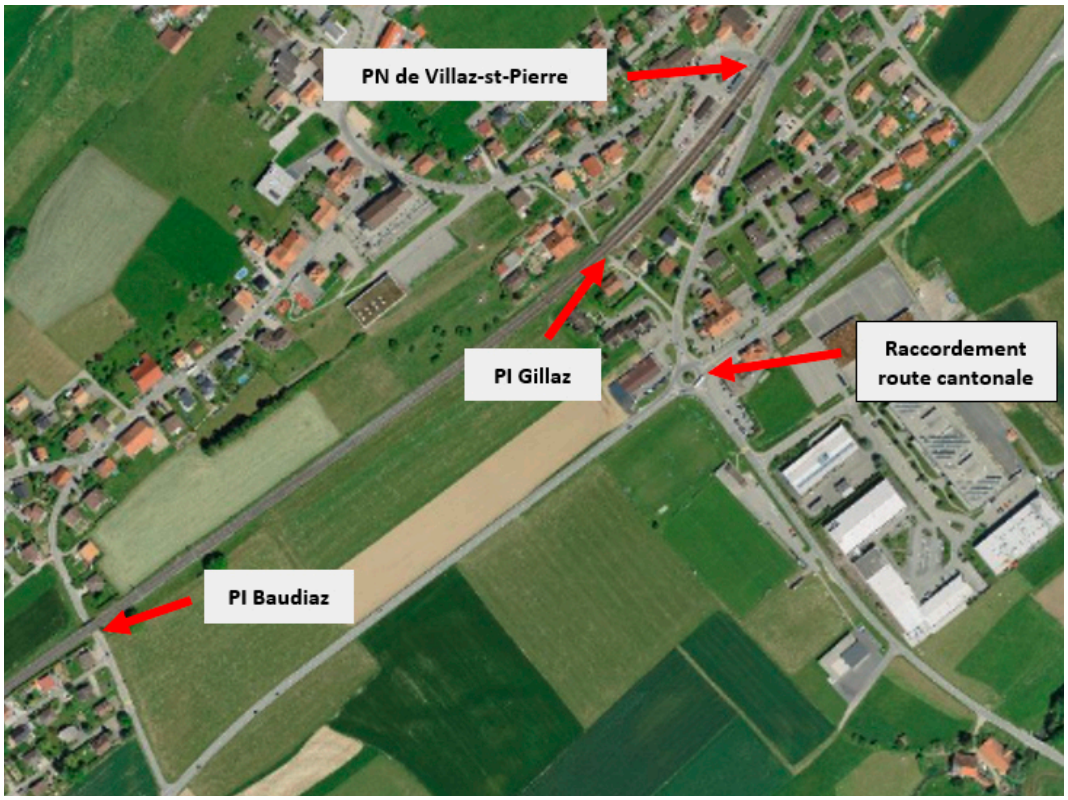
[1] Dekret vom 9. Oktober 2007 über einen Verpflichtungskredit für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen und Dekret vom 4. Oktober 2016 über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen der TPF

zwei RegioExpress RE Fribourg/Freiburg–Bulle und zwei Regionalzüge S40 Fribourg/Freiburg–Romont, die im Bahnhof Villaz-Saint-Pierre halten), dazu kommen gelegentlich Güter- und Servicezüge. Insgesamt sind die Bahnschranken etwa 28 Minuten pro Stunde geschlossen. Diese Zahl wird sich mit der Einführung eines zusätzlichen RE Genf–Bern mittelfristig auf rund 34 Minuten erhöhen.

Der Bahnübergang befindet sich in der Mitte der Bahnhofstrasse und weniger als 300 m von der Kantonsstrasse entfernt. Eine im Jahr 2017 durchgeführte Verkehrszählung ergab, dass er täglich von durchschnittlich 1700 Kraftfahrzeugen (2012: 1300) genutzt wird. Die Schliessung der Bahnschranken führt daher regelmässig zu Autokolonnen mitten im Dorf Villaz-Saint-Pierre.

Um diese Wartezeit zu vermeiden, können Autofahrerinnen und -fahrer auf die Unterführung Baudiaz ausweichen, die 850 m vom Bahnübergang der Bahnhofstrasse entfernt liegt, aber langsamer und enger ist. Grosse Fahrzeuge, darunter auch die schweren Fahrzeuge der Feuerwehr, können diese Unterführung nicht benutzen (Höchsthöhe von 2,5 m bei der Unterführung).

Die Velofahrerinnen und -fahrer können ihrerseits die Strasse benutzen, auf der ein Verbot für Motor- und Lastwagen gilt und die durch die Unterführung Gillaz führt und zum Bahnübergang der Bahnhofstrasse eine Entfernung von rund 300 m aufweist.



Unterführung Baudiaz

3. Vorteile der Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre

Die Aufhebung dieses Bahnübergangs und sein Ersatz durch eine Strasse mit Unterführung bietet viele Vorteile. Für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Villaz:

> deutlich flüssigerer motorisierter Verkehr auf dieser Achse;
> kein Warten mehr wegen geschlossener Bahnschranken, was heute sehr häufig vorkommt und insbesondere für Lastwagen und Rettungsfahrzeuge ein Problem ist, weil sie die Unterführung Baudiaz nicht benutzen können und somit keine wirkliche alternative Route zur Erreichung des nördlichen Teils des Dorfes haben;
> keine Notwendigkeit mehr für Rettungsfahrzeuge, bei Einsätzen andere, engere und langsamere Routen zu benutzen, wodurch sie wertvolle Minuten sparen (das Warten vor den Bahnschranken erschwert ihnen das Eintreffen innerhalb der gesetzlichen Fristen und kann dramatische Folgen haben);
> bessere Verkehrssicherheit auf der Bahnhofstrasse für den Auto- und den Veloverkehr;
> Aufwertung des Bahnhofsbereichs und Verbesserung der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger durch die Verlagerung des Strassenverkehrs (Ruhe, Sicherheit, soziales Leben).

Für die SBB:

> Die Züge müssen an dieser Stelle nicht mehr abbremsen (dies kommt auch den auf dieser Strecke verkehrenden TPF-Zügen zugute), was den Spielraum für die Gewährleistung der Pünktlichkeit vergrössert.
> Der Unterhalt des Bahnübergangs fällt weg.
> Der Kreuzungsbereich Bahn/Strasse muss nicht mehr überwacht werden.
> Ein Restrisiko für Störungen auf einer Achse, die für die Stabilität des Fahrplans des öffentlichen Verkehrs von strategischer Bedeutung ist, wird beseitigt.
> Ein Restrisiko für Unfälle wird beseitigt, was die Sicherheit für die SBB-Kundschaft verbessert.

4. Machbarkeitsstudie und Projekt für die Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre.

Die SBB haben 2017 eine summarische Machbarkeitsstudie durchgeführt. Dabei wurden zwei Varianten untersucht:

> Die von der Gemeinde Villaz unterstützte Variante I besteht darin, den Bahnübergang durch eine neue Strasse zu ersetzen, die die Route de la Gare mit der Route de Fribourg verbindet und die SBB-Linie mit einer neuen Unterführung kreuzt. Die Kosten werden auf 15 Millionen Franken geschätzt (±50% und exkl. MWST).

> Die Variante II sieht die Nutzung der Route de l'Eglise und den Neubau der Unterführung Baudiaz nach VSS-Normen (breiter und höher) vor; die Erhöhung der Unterführung setzt eine Profilkorrektur entlang der Gleise auf einer Länge von 620 m voraus. Eine Anpassung oder Verbreiterung der Route de l'Eglise ist nicht geplant. Wie bei der Variante I soll der Anschluss an die Kantonsstrasse (Route de Fribourg) über einen Kreisel sichergestellt werden. Die Kosten werden auf 27 Millionen Franken geschätzt (±50% und exkl. MWST).

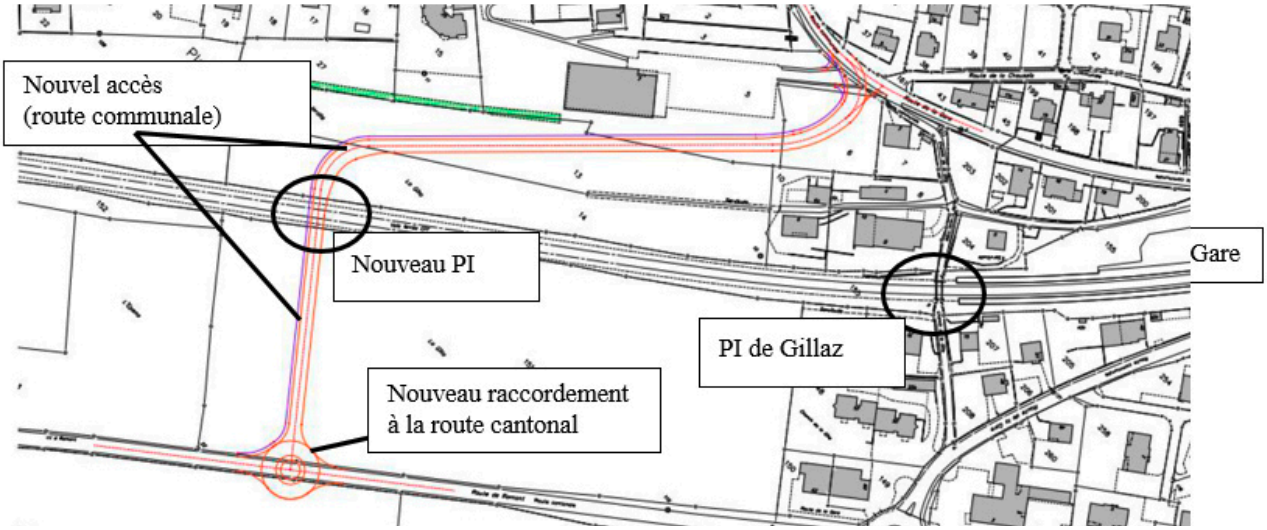
Die SBB empfehlen die Variante I, weil sie alle geforderten Funktionen erfüllt und die wirtschaftlich günstigste ist.

Die Variante I sieht, wie oben erwähnt, die Aufhebung des Bahnübergangs und dessen Ersatz weiter westlich, unterhalb des Gemeindesaals, durch eine neue Unterführung und eine neue Zufahrt vor:

> neue Unterführung;
> Strassenabschnitt in Geländeeinschnitt zwischen der Route de la Gare und der neuen Unterführung (Südost-Abschnitt);
> Strassenabschnitt in Geländeeinschnitt zwischen der neuen Unterführung und der Route de Fribourg (Nord-Abschnitt);
> Kreisel beim Knoten mit der Route de Fribourg.

Sie umfasst ausserdem:

> den Bau einer Rampe für Personen mit eingeschränkter Mobilität bei der Fussgängerunterführung des Bahnhofs Villaz-Saint-Pierre auf der Seite des Bahnsteigs 1;
> die Aufhebung oder Anpassung für den Langsamverkehr der Unterführung Baudiaz;
> die Aufhebung der Unterführung Gillaz.



Die SBB planen nach derzeitigem Stand und vorbehaltlich einer Vereinbarung über die Finanzierung, diese Arbeiten nach dem üblichen Verfahren für die Entwicklung eines Projekts in den Jahren 2025 und 2026 durchzuführen.

Die Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) hat 2018 ein Gegengutachten in Auftrag gegeben, um die Stichhaltigkeit der vorgeschlagenen Varianten zu überprüfen. Die-

ses Gegengutachten bestätigte die Empfehlung der SBB (Variante I). Gleichzeitig wurde die Kostenschätzung überprüft.[1]

5. Kostenschätzung und -verteiler, Organisation

5.1. Kostenschätzung und -verteiler

In der folgenden Tabelle ist die Kostenschätzung (exkl. MWST) gemäss Gegengutachten der RUBD aufgeführt:

Tiefbau und Strassenarbeiten	6 274 000
SBB-Unterführung	2 440 000
Aufhebung des Bahnübergangs und Ausbau	370 000
Geotechnik und Landerwerb	540000
Regie – Unvorhergesehenes	2 548 000
Honorare	880 000
Zwischensumme	**13 052 000**
Anpassung des Zugangs zum Bahnhof, Rampe (BehiG[2])	1 000 000
Honorare der Planer und SBB	217 391
Aufhebung der Unterführung Gillaz	500 000
Anpassung der Unterführung Baudiaz	1 000 000
Zwischensumme	**2 717 391**
Total	**15 769 391**

Unter Berücksichtigung einer Marge von 15%[3] und einer Mehrwertsteuer von 7,7% können die Kosten für die Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre Villaz auf 19,5 Millionen Franken geschätzt werden. Nach Gesprächen zwischen der Gemeinde Villaz, dem Staat Freiburg, den SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wurde folgender Kostenverteiler vereinbart:

	In Mio. Franken
Schätzung Gegengutachten des Kantons	19,5
Bund: 50% (finanziert über BIF und LV[4])	-9,75
Gemeinde Villaz, Pauschalbetrag (inklusive Landerwerb von ~0,5 Mio. Franken)	-1,9
Saldo	**7,85**

Der Staatsrat schlägt vor, dass der Staat den geschätzten Restbetrag von 7,85 Millionen Franken übernimmt.

5.2. Projektorganisation

Die Gemeinde Villaz wird die Bauherrschaft für die Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre und dessen Ersatz durch eine neue Strasse mit Unterführung wahrnehmen. Für folgende Arbeiten wird sie auf eine Bauherrenunterstützung (BHU) zählen können:

> Studien (Vorprojekt und Bauprojekt);
> Ausschreibungs- und Vergabeverfahren;
> Plangenehmigungsverfahren (kantonales Verfahren);
> Kontrolle der Bauausführung.

Ein Steuerungsausschuss (COPIL), in dem die SBB, der Staat Freiburg und die Gemeinde Villaz vertreten sind, wird die Studien und die Durchführung des Projekts überwachen; er wird die Projektkosten und die Kostenvoranschläge (Endkostenprognose) validieren, um die Reserve von 15% (Marge, die in Punkt 5.1 im Kostenvoranschlag angegeben ist) zu verwalten. Der COPIL wird vom Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektor, Staatsrat Jean-François Steiert, präsidiert und setzt sich aus den Herrn Jacques Wicht, Ammann von Villaz, Antoine Da Trindade, Leiter Projekte Region West (SBB), André Magnin, Kantonsingenieur und Vorsteher des Tiefbauamts (TBA), und Grégoire Cantin, Vorsteher des Amts für Mobilität (MobA), zusammen. Er wird zweimal im Jahr tagen.

Es wird von einem technischen Komitee (COTEC) unterstützt werden, das die Projektkosten überwacht, die technischen Lösungen validiert und die Gemeinde berät. Das Komitee besteht aus der BHU, einem Vertreter der Gemeinde, einem Projektleiter von SBB Infrastruktur, einem Projektleiter des TBA und einem wissenschaftlichen Mitarbeiter des MobA. Es wird viermal im Jahr tagen.

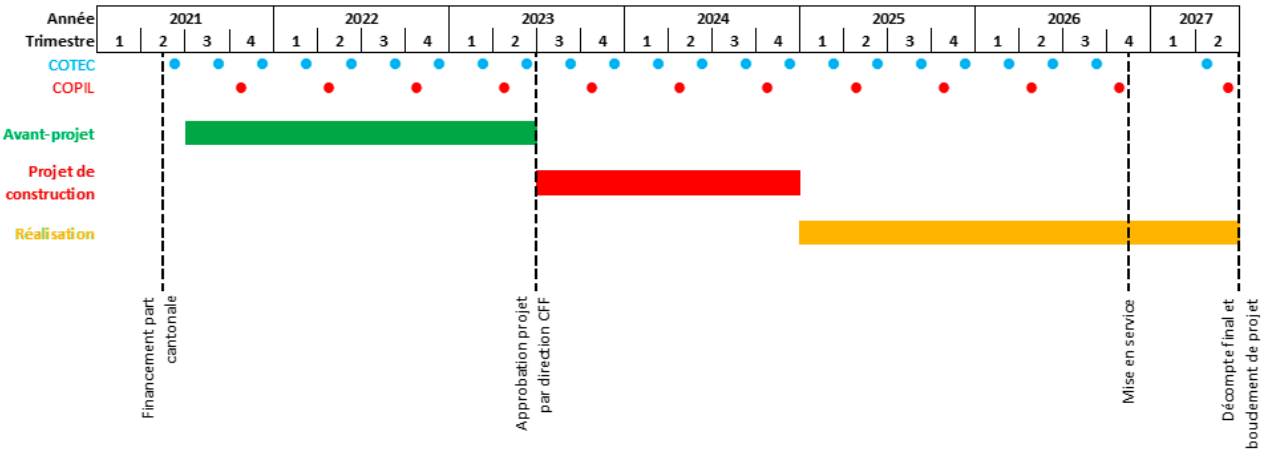
[1] Das Gegengutachten des Kantons ist präziser und detaillierter (Vorstudie nach SIA), insbesondere was die Kosten und den Kostenvoranschlag gemäss Ausmass betrifft.

[2] Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG)

[3] Bei dieser Art von Projekten liegt die Ungenauigkeit der Kostenschätzung gemäss Praxis der SBB in diesem Stadium der Studien bei ±30%. Weil sich aber dieses Projekt dadurch hervorhebt, dass es einen grossen Strassenanteil hat, erscheint es angemessener, der kantonalen Praxis bei der Finanzierung von Strassenprojekten zu folgen, was bedeutet, dass in dieser Botschaft eine Marge von ±15% zur Anwendung gelangt.

[4] BIF: Bahninfrastrukturfonds; LV: Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB

Beim weiter unten aufgeführten Zeitplan für die Verwirklichung des Projekts handelt es sich um einen vorläufigen Zeitplan:



6. Höhe des beantragten Kredits und Rechtsgrundlage

Der hier behandelte Dekretsentwurf hat einen Verpflichtungskredit von 7,85 Franken zum Gegenstand (siehe Punkt 5.1). Der Kredit stützt sich auf das Verkehrsgesetz (VG), laut dem der Staat «den Transportunternehmen, den Regionalverbunden oder den Gemeinden» einen Beitrag für den Betrieb und für Investitionen gewähren kann (Art. 30 und 31 VG). Artikel 35 Abs. 1 VG gibt folgende Präzisierungen:

> *«Als Investitionen (Neu- und Ersatzinvestitionen) gelten vor allem:*
>
> *[…]*
>
> *c) der Bau und die Erneuerung von Infrastrukturen der öffentlichen Verkehrsmittel, einschliesslich des Erwerbs der notwendigen Grundstücke;»*

Die Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre kann als Neuinvestition, aber auch als Ersatzinvestition gesehen werden, da die jetzige Kreuzung nach heutigen Massstäben zwar sicher ist, die Aufhebung jedoch die Sicherheit für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr deutlich verbessern wird. Der Bau der Unterführung für den motorisierten Verkehr und der Zufahrtsstrasse ist wegen der SBB-Bahnlinie notwendig und kann daher dem öffentlichen Verkehr zugeordnet werden.

7. Weitere Aspekte

Der Dekretsentwurf hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden. Er ist mit dem Bundesrecht und der Kantonsverfassung vereinbar und eurokompatibel.

Weil der Betrag ⅛% der Gesamtausgaben (4 838 565 Franken) übersteigt, ist für dieses Dekret das qualifizierte Mehr erforderlich[1]. Weil die Ausgaben indessen weniger als ¼% der Gesamtausgaben (9 677 130 Franken) betragen, untersteht dieses Dekret weder dem fakultativen noch dem obligatorischen Finanzreferendum[2].

8. Schlussfolgerung

Der Bahnübergang von Villaz-Saint-Pierre ist der letzte auf der Hauptbahnlinie im Mittelland zwischen Genf und Zürich. Dass es ihn noch gibt, ist auf das Ausmass, die Komplexität und die Kosten für dessen Aufhebung zurückzuführen. Die Finanzierungsregeln des Bundes lassen eine weitere Verbesserung der Situation nur unter Beteiligung des Kantons und der Gemeinde zu. Die Projektgrösse und die Verbesserung im Hinblick auf die Stabilität des Fahrplans des öffentlichen Verkehrs, aber auch im Hinblick auf die Sicherheit der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Villaz, der Autofahrerinnen und Autofahrer wie auch der Fahrgäste, die einen der vielen Züge auf dieser Strecke benutzen, rechtfertigen einen finanziellen Beitrag des Staats. Aus diesen Gründen ersucht der Staatsrat den Grossen Rat, den Dekretsentwurf anzunehmen.

---

[1] Artikel 141 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006

[2] Verordnung vom 1. September 2020 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung

Projet du 23.02.2021

Décret relatif à l'octroi d'un crédit d'engagement pour le subventionnement de la suppression du passage à niveau situé sur la commune de Villaz

du…

Actes concernés (numéros RSF):

Nouveau: –
Modifié(s): –
Abrogé(s): –

Le Grand Conseil du canton de Fribourg

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

Vu la loi du 20 septembre 1994 sur les transports (LTr);

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

Vu la loi du 17 novembre 1999 sur les subventions (LSub);

Vu le message 2019-DAEC-59 du Conseil d'Etat du 23 février 2021;

Sur la proposition de cette autorité,

Décrète:

Entwurf vom 23.02.2021

Dekret über einen Verpflichtungskredit für einen Beitrag an die Aufhebung des Bahnübergangs in Villaz

vom…

Betroffene Erlasse (SGF Nummern):

Neu: –
Geändert: –
Aufgehoben: –

Der Grosse Rat des Kantons Freiburg

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

gestützt auf das Verkehrsgesetz vom 20. September 1994 (VG);

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

gestützt auf das Subventionsgesetz vom 17. November 1999 (SubG);

gestützt auf die Botschaft 2019-DAEC-59 des Staatsrates vom 23. Februar 2021;

auf Antrag dieser Behörde,

beschliesst:

I.

Art. 1

[1] Un crédit d'engagement d'un montant net de 7,85 millions de francs est ouvert auprès de l'Administration des finances en vue de la participation au financement de la suppression du passage à niveau situé sur la commune de Villaz et de son remplacement par une nouvelle route et un nouveau passage inférieur.

Art. 2

[1] Les crédits de paiement nécessaires seront portés au budget du Service de la mobilité (années 2021 à 2026), sous le centre de charges SMOB 5640.007, et utilisés conformément aux dispositions de la loi sur les finances de l'Etat.

[2] Les disponibilités financières de l'Etat sont réservées.

Art. 3

[1] Le montant du crédit d'engagement sera majoré ou réduit en fonction:

a) de l'évolution de l'indice suisse des prix de la construction (indice de construction total) pour l'Espace Mittelland, édité par l'Office fédéral de la statistique, survenue entre la date de l'établissement du devis et celle de l'offre;

b) des augmentations ou des diminutions officielles des prix survenues entre la date de l'offre et celle de l'exécution des travaux.

Art. 4

[1] Les dépenses relatives aux travaux prévus seront activées au bilan de l'Etat, puis amorties conformément à l'article 27 LFE.

II.

Aucune modification d'actes dans cette partie.

I.

Art. 1

[1] Für die finanzielle Beteiligung an der Aufhebung des Bahnübergangs von Villaz-Saint-Pierre und dessen Ersatz durch eine neue Strasse mit Unterführung, wird bei der Finanzverwaltung ein Verpflichtungskredit von 7,85 Millionen Franken eröffnet.

Art. 2

[1] Die Zahlungskredite für den Beitrag werden unter der Kostenstelle SMOB 5640.007 in den Voranschlag des Amts für Mobilität (Jahre 2021 bis 2026) aufgenommen und gemäss dem Gesetz über den Finanzhaushalt des Staates verwendet.

[2] Die verfügbaren Mittel des Staates bleiben vorbehalten.

Art. 3

[1] Der Verpflichtungskredit wird erhöht oder herabgesetzt entsprechend:

a) der Entwicklung des vom Bundesamt für Statistik publizierten schweizerischen Baupreisindex (Index Baugewerbe Total) für den Espace Mittelland, die zwischen der Ausarbeitung des Kostenvoranschlags und der Einreichung der Offerte stattfindet;

b) den offiziellen Preiserhöhungen oder -senkungen, die zwischen der Einreichung der Offerte und der Ausführung der Arbeiten eintreten.

Art. 4

[1] Die Ausgaben für die Arbeiten werden in der Staatsbilanz aktiviert und nach Artikel 27 FHG abgeschrieben.

II.

Keine Änderung von Erlassen in diesem Abschnitt.

III.

Aucune abrogation d'actes dans cette partie.

IV.

Le présent décret n'est pas soumis au referendum.

Il entre en vigueur immédiatement.

III.

Keine Aufhebung von Erlassen in diesem Abschnitt.

IV.

Dieses Dekret untersteht nicht dem Referendum.

Es tritt sofort in Kraft.