



## Botschaft 2016-DAEC-122

4. Juli 2016

### des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen der TPF

Wir unterbreiten Ihnen hiermit die Botschaft zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit von 1 248 000 Franken für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen der TPF. Dieser Zusatzkredit in Ergänzung zum *Verpflichtungskredit für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen*, den der Grosse Rat im Oktober 2007 verabschiedet hat, ist einerseits nötig, weil neue Sicherheitsanforderungen die Sanierungskosten im Vergleich zum 2007 vorgesehenen Betrag haben ansteigen lassen, und andererseits, weil zusätzliche Bahnübergänge saniert werden müssen.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

<b>1. Hintergrund</b>	<b>3</b>
1.1. Verpflichtungskredit von 2007 und rechtliche Grundlage	3
1.2. Erhöhte Sicherheitsanforderungen	3
<b>2. Aktueller Stand und Gegenstand des Dekrets</b>	<b>4</b>
<b>3. Andere Folgen</b>	<b>4</b>
<b>4. Schlussfolgerung</b>	<b>4</b>

#### 1. Hintergrund

##### 1.1. Verpflichtungskredit von 2007 und rechtliche Grundlage

Im Oktober 2007 verabschiedete der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 4 225 000 Franken für Beiträge an die Aufhebung oder Sicherung von Bahnübergängen. Mit dem Dekret wurde dem Willen des Grossen Rats Rechnung getragen, der am 11. Mai 2005 die Motion von Grossrat Hans-Rudolf Beyeler erheblich erklärt und sich somit dafür ausgesprochen hatte, dass der Kanton ab 2006 die Kosten für die Sanierung der Bahnübergänge übernimmt, die bisher vom Bund getragen wurden. Grundlage für diese Kantonsbeiträge ist das Strassengesetz (StrG), das Folgendes festlegt:

- > Der Staat kann von 2008 bis 2014 finanzielle Beiträge an die Kosten für die Aufhebung oder Sicherung von gefährlichen Bahnübergängen leisten (Art. 136 Abs. 1).
- > Als gefährlich gelten Bahnübergänge, bei denen die Sichtzeit bis zum Eintreffen des Zuges weniger als 12 Sekunden beträgt (Art. 136 Abs. 2 StrG).
- > Die Subventionen betragen 65% der effektiven Kosten gemäss Schlussabrechnung für die Sanierungsarbeiten. Es können jedoch Kosten von höchstens 120 000 Franken geltend gemacht werden (Art. 137 Abs. 3 StrG).

Das heisst, dass der Beitrag je Bahnübergang höchstens 78 000 Franken betragen kann.

Zwar waren im Dekret von Oktober 2007 weder die Zahl der betroffenen Bahnübergänge noch die begünstigten Transportunternehmen erwähnt, doch war die Höhe des Kredits aufgrund der von den Transportunternehmen übermittelten Angaben und Beträge berechnet worden. Die Zahl der Bahnübergänge, welche die Kriterien des Gesetzes erfüllen, war damals auf 65 (davon 55 auf den TPF-Linien) geschätzt und die durchschnittliche Subvention mit 62 600 Franken veranschlagt worden. Dazu kamen 156 000 Franken für Spezialfälle<sup>1</sup>.

##### 1.2. Erhöhte Sicherheitsanforderungen

Die Zahl der sanierungsbedürftigen Bahnübergänge und die Sanierungskosten fallen indessen höher aus als ursprünglich angenommen. Die Gründe dafür lauten:

<sup>1</sup> Die Transportunternehmen bestimmten die sanierungsbedürftigen Bahnübergänge grundsätzlich aufgrund der geforderten Sichtzeit von 12 Sekunden (Art. 136 Abs. 2 StrG). Daneben wurden bestimmte Bahnübergänge mit einer Sichtzeit von über 12 Sekunden aus anderen Gründen (z. B. unmittelbare Nähe zu einer Strasse) als gefährlich eingestuft.

- > Strengere rechtliche Vorschriften erhöhen die Zahl der sanierungsbedürftigen Bahnübergänge und die Sanierungskosten. Seit 2012 müssen die Transportunternehmen die VSS-Regelung «RTE 25931 Regel Technik Eisenbahn» einhalten, die sich aus den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung des Bundes (AB-EBV) ableitet und neue Sicherheitsforderungen eingeführt hat.
- > Aus den höheren Geschwindigkeiten der Züge auf den Linien der RER Fribourg | Freiburg resultiert eine Erhöhung der Zahl der Bahnübergänge, bei denen die Vorgaben des Gesetzes nicht eingehalten sind und deshalb saniert werden müssen.

So stieg die Zahl der Bahnübergänge auf den Eisenbahnlinien der TPF, welche die Subventionskriterien erfüllen, von 55 auf 74<sup>1</sup>.

## 2. Aktueller Stand und Gegenstand des Dekrets

Bis heute wurden 56 Beitragsversprechen abgegeben, davon 39 an die TPF und 17 an die SBB. Der durchschnittliche Kantonsbeitrag, der pro Bahnübergang ausbezahlt wurde, beläuft sich auf 75 261 Franken, was gegenüber dem 2007 geschätzten Betrag einer Erhöhung von 12 661 Franken gleichkommt. Insgesamt ergibt dies einen Betrag von 4 214 616 Franken.

Eine Bestandesaufnahme zur Sanierung der TPF-Bahnübergänge ergibt folgendes Bild:

- > 74 Bahnübergänge wurden bereits saniert oder müssen es noch werden<sup>2</sup>.
- > Deren 39 kommen in den Genuss eines Kantonsbeitrags (21 Beiträge wurden bereits ausbezahlt und 18 werden im Rahmen des Voranschlagsjahrs 2016 ausgerichtet werden). Dies ergibt einen Gesamtbetrag von rund 2,9 Millionen Franken.

35 Bahnübergänge (74 minus 39) erhalten keinen Kantonsbeitrag, weil der 2007 gewährte Kredit ausgeschöpft ist.

Dies bedeutet, dass von den 55 TPF-Bahnübergängen, die Gegenstand des Kreditbegehrens von 2007 waren, 16 keinen Kantonsbeitrag erhalten haben, obschon der Beitrag Bestandteil des Finanzierungsplans war und die betroffenen Bahnübergänge die Vorgaben nach StrG für eine Subventionierung erfüllen (vgl. Punkt 1.1). Die SBB und MOB erhielten Beiträge an die Sanierung von insgesamt 17 Bahnübergängen; im Kreditbegehren von 2007 waren 10 vorgesehen. Dies ist auf die gestiegenen Anforderungen, die der Bund eingeführt hat, und die höhere Zahl der

sanierungsbedürftigen Bahnübergänge zurückzuführen. Aus diesem Grund und weil die Planakten vor dem 31. Dezember 2014 eingereicht worden waren (Frist nach Art. 136 Abs. 1 StrG), schlägt der Staatsrat dem Grossen Rat vor, den TPF mit einem zusätzlichen Verpflichtungskredit von 1 248 000 Franken für Kantonsbeiträge an die Sanierung dieser 16 Bahnübergänge zu gewähren. Dies entspricht einem durchschnittlichen Kantonsbeitrag von 78 000 Franken<sup>3</sup>. Das Kreditbegehren wird in Einklang mit Artikel 33 des Gesetzes über den Finanzhaushalt des Staates (FHG) eingereicht, der Folgendes festlegt: «Erweist sich ein Verpflichtungskredit als nicht ausreichend, so muss ein Zusatzkredit eingeholt werden, bevor neue Verpflichtungen eingegangen werden.»

Die Finanzierung für die 19 Bahnübergänge, die nicht Gegenstand des Kreditbegehrens von 2007 waren, wurde in die Leistungsvereinbarungen für die Perioden 2011–2012 und 2013–2016 zwischen dem Bund, dem Kanton und den TPF aufgenommen und wird seit dem 1. Januar 2016 über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) sichergestellt.

## 3. Andere Folgen

Der ursprüngliche Verpflichtungskredit von 4 225 000 Franken und der zusätzliche Verpflichtungskredit von 1 248 000 Franken ergeben zusammen 5 473 000 Franken. Weil dieser Betrag  $\frac{1}{8}$  % der Gesamtausgaben (4 423 820 Franken gemäss Verordnung über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung) übersteigt, ist für dieses Dekret laut Artikel 141 Abs. 2 des Grossratsgesetzes vom 6. September 2006 (GRG) das qualifizierte Mehr erforderlich. Es muss mit anderen Worten von der Mehrheit der Mitglieder des Grossen Rats (56 Mitglieder, siehe Art. 140 GRG) und nicht bloss von der Mehrheit der abgegebenen Stimmen (einfaches Mehr) angenommen werden.

Dieses Dekret untersteht weder dem obligatorischen noch dem fakultativen Finanzreferendum, weil der Betrag unter den in den Artikeln 45 und 46 der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 festgelegten Schwellen (mehr als  $\frac{1}{4}$  % und 1 % der Gesamtausgaben bzw. mehr als 8 847 639 Franken und 35 390 557 Franken gemäss der oben erwähnten Verordnung) liegt.

## 4. Schlussfolgerung

Das Zusatzkreditbegehren ist die Folge der Erhöhung der eidgenössischen Sicherheitsanforderungen und der grösseren Zuggeschwindigkeiten auf dem TPF-Netz. Die Aufhebung oder Sanierung der Bahnübergänge ist nicht nur obligatorisch, sondern führt auch zu einer erheblichen

<sup>1</sup> Die anderen Transportunternehmen (SBB, MOB, BLS) haben keine neuen Beitragsgesuche eingereicht.

<sup>2</sup> Bei 4 Bahnübergängen steht die Sanierung noch an (Stand: 14. April 2016).

<sup>3</sup> Entspricht dem Höchstbeitrag je Bahnübergang gemäss Art. 137 StrG (vgl. Punkt 1.1).

Verringerung des Unfallrisikos. Die TPF führen im Übrigen eine aktive Sicherheitspolitik, die es zu unterstützen gilt.

Aus diesen Gründen ersucht der Staatsrat den Grossen Rat, den Dekretsentwurf anzunehmen.

---