



Botschaft 2015-DIAF-81

6. Oktober 2015

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren auf der SBB-Linie Bern–Freiburg, Bereich Flamatt

Im Sinne von Artikel 29ff. des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates und seinem Ausführungsreglement vom 12. März 1996, legen wir Ihnen hiermit die Botschaft zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit von 501 000 Franken für die Subventionierung von Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren auf der SBB-Linie Bern–Freiburg, Bereich Flamatt vor.

Diese Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Einleitung	4
2. Kostenstand	4
3. Zuständigkeiten Bund Kanton	5
4. Begründung der Kostenüberschreitung	5
5. Offene Arbeiten, Endkostenprognose und Beitragsberechtigte Gesamtkosten	5
6. Zeitplan und weitere Schritte	6
7. Referendum	6
8. Schlussfolgerung	6

1. Einleitung

Die Botschaft Nr. 258 vom 15. Juni 2011 des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für Schutzmassnahmen gegen Naturgefahren auf der SBB-Linie Bern–Freiburg, Sektor Flamatt (Objektkredit) schildert die Ausgangslage und das Projekt. Diese behalten ihre Gültigkeit.

Das entsprechende Dekret vom 6. Oktober 2011 (ASF 2011_103) wurde vom Grossen Rat einstimmig verabschiedet, wonach ein Nettokredit von 2 109 000 Franken eröffnet wurde.

Das Projekt unter der Trägerschaft der SBB wurde anschliessend auch vom Bund genehmigt, die geplanten Bauarbeiten sind mittlerweile entsprechend dem damaligen Programm ausgeführt, wichtige Abschlussarbeiten sind aber noch nicht erfolgt.

Das Projekt wurde mit einem kantonalen Beitrag von 15% der subventionsberechtigten Kosten subventioniert. Dieser

Anteil ergänzt denjenigen des Bundes, sein Beitrag beträgt 39%. Der Bundesanteil wird im Rahmen des Projekts 431.1-FR-3004/0001 via Kanton an die SBB ausbezahlt.

2. Kostenstand

Der per Ende 2014 mit dem Bund und Kanton abgerechnete und ausbezahlte Kostenstand beträgt 14 000 000 Franken, bei einem entsprechenden genehmigten Betrag von 14 060 000 Franken. Der tatsächliche aufgelaufene Kostenstand seitens SBB liegt bei 16 342 536 Franken (30.9.2014).

Diese Angaben verstehen sich inkl. Mehrwertsteuer. Dies ist an dieser Stelle wiederholt, weil die Rechnungssysteme seitens SBB zur Kostenkontrolle im Projektwesen jeweils ohne MwSt. arbeiten, was zu Missverständnissen geführt hat.

3. Zuständigkeiten Bund–Kanton

Die SBB haben gemäss vorgängiger Absprache mit den involvierten Bundes- und Kantonsstellen mit Schreiben vom 30. April 2015 einen Antrag für einen Nachtragskredit eingereicht.

Bereits im Verlauf des Jahres 2014 wurde die Frage des richtigen Zeitpunkts der Eingabe und Behandlung eines Nachtragprojekts angesprochen. Personalwechsel sowohl seitens Bund als auch beim Projektverantwortlichen der SBB führten zu Verzögerungen bei der Bearbeitung des Geschäfts.

Im Frühjahr 2015 erfolgte die Klärung seitens des Bundesamts für Umwelt (BAFU), wonach normalerweise zunächst der Kantonsentscheid erfolgen soll und der Bundesentscheid, darauf abgestützt, nachgelagert sei.

Das vorliegende Einzelprojekt wird nicht im Rahmen der 4-jährlichen Vertragsvereinbarungen zu den Schutzbauten gemäss der Waldgesetzgebung abgewickelt.

4. Begründung der Kostenüberschreitung

Die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten in einem offenen Verfahren führten zu nur 3 Unternehmerangeboten. Auch die günstigste Offerte lag deutlich über dem Kostenvoranschlag des Projekts. Es ergaben sich somit bereits bei Baubeginn Mehrkosten in der Höhe von ca. 3,5 Millionen Franken.

Gründe für diese zu tiefe Einschätzung im Rahmen der Projektierung lagen im Fehlen entsprechender Referenzobjekte und in der Komplexität der geplanten Arbeiten.

In verschiedenen Korrespondenzen hatte sich das Bundesamt für Umwelt (BAFU) und das Amt für Wald, Wild und Fischerei (WaldA) dahingehend geäußert, dass ein Nachtragskredit erst gegen Projektende zu beantragen und die Einsparungspotenziale auszunutzen seien. Es solle kein Nachtragprojekt bearbeitet werden, wenn noch nicht einmal erste Auszahlungen erfolgt waren.

Die Komplexität der Arbeiten, verschiedene unvorhergesehene Positionen sowie Entwicklungen bei automatisierten Alarmsystemen führten jedoch dazu, dass keine Einsparungen möglich waren.

5. Offene Arbeiten, Endkostenprognose und Beitragsberechtigte Gesamtkosten

Die noch offenen Arbeiten betreffen hauptsächlich das Alarmsystem, welches zügig installiert werden soll. Das Alarmsystem besteht in Sensoren, welche in die bergseitigen Schutzzäune eingebaut sind. Im Falle einer Beanspruchung erfolgen direkte Signale in das Leitsystem der SBB und verhindern so Unfälle oder Kollisionen. Dieses wichtige Kernstück des gesamten Konzepts ist komplex, die Technologie war noch 2014 Gegenstand von Evaluationen.

Kostenbereich	KV Projekt	Aktueller Ausführungs-	Endkostenprognose
	Fr.	stand	Fr.
Honorare	1 000 000	1 152 000	1 202 000
Sicherheitszaun	2 000 000	1 087 000	2 038 000
Unterhaltungsweg	550 000	570 000	570 000
Entwässerungen	200 000	535 000	535 000
Forstarbeiten	100 000	104 000	104 000
Murgangnetze	90 000	110 000	110 000
Landerwerb und Entschädig.	60 000	115 000	125 000
SBB-Infrastruktur	145 000	249 000	249 000
Hangrückbau inkl. Installationen	9 020 000	11 380 000	11 380 000
Total exkl. MwSt.	13 165 000	15 302 000	16 313 000
Total mit MwSt.	14 060 000	16 343 000	17 422 000

Subventionierungsaspekte	Projekt 2011	Aktueller Auszahlungs-	Projekt inkl. Nachtrag
		stand	
Genehmigte Kosten	14 060 000	14 000 000	17 400 000
Kantonsbeitrag 15%	2 109 000	2 100 000	2 610 000
Bundesbeitrag 39%	5 483 400	5 460 000	6 786 000

Der Antrag der SBB macht eine Endprognose der subventionierbaren Kosten von 17 422 000 Franken (inkl. MwSt.).

Diese Kostenüberschreitung gegenüber dem Projekt von 2011 und den genehmigten, beitragsberechtigten Kosten beträgt also 3 362 000 Franken. Dem Grossen Rat wird eine leichte Reduktion und die Plafonierung der beitragsberechtigten Kosten auf insgesamt 17 400 000 Franken vorgeschlagen. Damit ergeben sich beitragsberechtigte Mehrkosten von 3 340 000 Franken, mit einem Kantonsbeitrag von 15% dieser Kosten, resp. 501 000 Franken.

Kreditnachträge wegen allfälligen weiteren Kostenüberschreitungen sind auszuschliessen.

6. Zeitplan und weitere Schritte

Die Ausführung der Baumeisterarbeiten erfolgten gemäss dem ursprünglichen Zeitplan, das heisst sie waren per Ende 2014 beendet. Verschiedene Abschlussarbeiten erfolgen mit leichter Verzögerung. Die Unwetter 2014 führten zu einigen Komplikationen, der Zwischenfall anfangs Mai 2015 (Rutschung mit Zerstörung des Zauns und Blockierung einer Zugskomposition) zeigte erneut die Dringlichkeit des Einbaus des Alarmsystems auf.

Sofern die SBB, der Kanton und der Bund die notwendigen Entscheide innert nützlicher Frist herbeiführen können, und alle technischen Belange geklärt sind, sollte der Abschluss noch per Ende 2015 möglich sein. Eine Verzögerung mit Abschluss per 2016 kann aber nicht ausgeschlossen werden.

Nach dem kantonalen Entscheid muss noch der Bundesentscheid erfolgen. Der Antrag wird im Sommer 2015 eingereicht.

7. Referendum

Die Gesamtsumme der Verpflichtungskredite beträgt 2 610 000 Franken, der erste Verpflichtungskredit beträgt 2 109 000 Franken und der zusätzliche Verpflichtungskredit 501 000 Franken. Der Gesamtbetrag liegt unter den in der Verordnung vom 27. Mai 2014 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung festgelegten Beträge betreffend das obligatorische und das fakultative Finanzreferendum, gemäss der Verfassung des Kantons Freiburg vom 16. Mai 2004 (Art. 45 und 46).

8. Schlussfolgerung

Die SBB-Strecke Bern–Freiburg–Lausanne ist von vitaler Bedeutung für den Kanton Freiburg. Der Kanton soll sich deshalb im Rahmen der Verbundaufgabe «Sicherheit gegen Naturgefahren» zwischen Bund und Kantonen an diesen zusätzlichen Aufwendungen beteiligen, entsprechend den

bestehenden Rahmenbedingungen des Projekts. Der Mehraufwand ist im Budget 2016 des zuständigen Amtes vorgesehen.

Die Ausführung dieser Massnahmen reduziert die mit den Naturgefahren verbundenen Risiken massgeblich und erlaubt den Projektabschluss gemäss dem ursprünglichen Projekt.

Der Staatsrat lädt den Grossen Rat ein, diesen Dekretsentwurf gutzuheissen.
