



Botschaft 2017-DAEC-47

2. Mai 2017

des Staatsrats an den Grossen Rat zum Dekretsentwurf über einen Verpflichtungskredit für den Bau eines Kantons- strassenabschnitts in Châtel-Saint-Denis zur Aufhebung des Bahnübergangs im Rahmen des Projekts für die Versetzung des TPF-Bahnhofs

Wir ersuchen Sie um die Gewährung eines Verpflichtungskredits von 14 350 000 Franken für den Bau eines neuen Kantonsstrassenabschnitts in Châtel-Saint-Denis zur Aufhebung des Bahnübergangs im Rahmen des Projekts für die Versetzung des TPF-Bahnhofs.

Die Botschaft ist wie folgt gegliedert:

1. Rückblick	7
2. Bisher realisierte Studien	8
3. Ausführung	10
4. Planung	10
5. Nachhaltige Entwicklung	10
6. Risiken	11
7. Kosten	11
8. Höhe des beantragten Kredits	11
9. Andere Folgen	12
10. Schlussfolgerungen	12

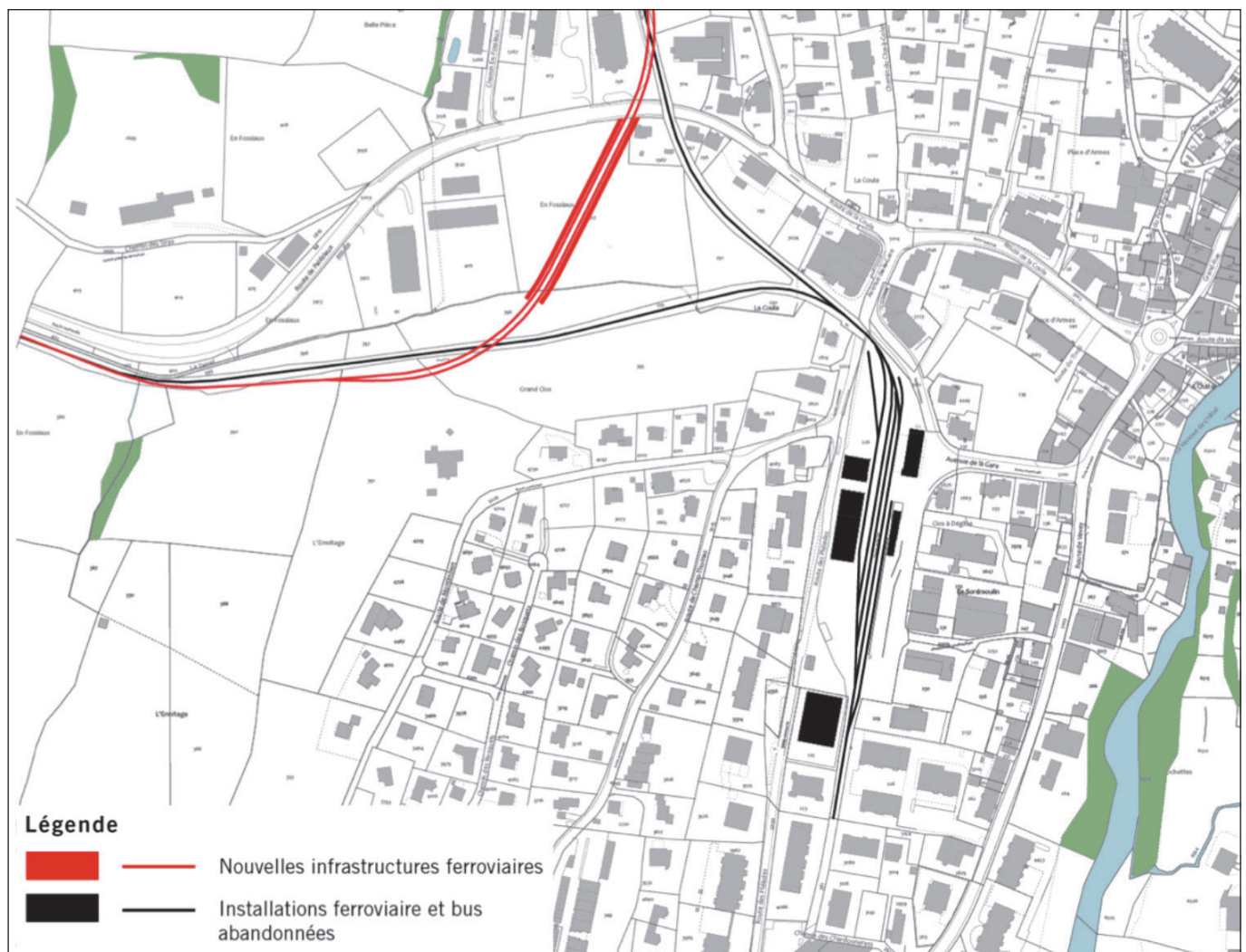
1. Rückblick

1.1. Einleitung

Nach 65 Jahren Betrieb wurde die Bahn der CEV zwischen Saint-Légier und Châtel-Saint-Denis im Jahr 1969 eingestellt. Seit jener Zeit funktioniert der Bahnhof Châtel-Saint-Denis als Kopfbahnhof.

Schon seit mehreren Jahren wollen die Freiburgischen Verkehrsbetriebe (TPF) den Zugang zu den Eisenbahnanlagen auf dem Gebiet der Gemeinde Châtel-Saint-Denis anpassen. Der aktuelle Kopfbahnhof führt nämlich zu einer knapp 3 Minuten längeren Fahrzeit auf der Linie Bulle-Palézieux. Darüber hinaus sind die bestehenden Anlagen nicht vereinbar mit den neuen Vorgaben der Bundesverordnung vom 19. November 2003 über die Beseitigung von Benachteiligun-

gen von Menschen mit Behinderungen (BehiV). Die Analyse verschiedener möglicher Lösungen ergab, dass die Versetzung des Bahnhofs in Richtung Nordwesten die beste ist.



Dieses Projekt geht einher mit einer Gesamtbetrachtung zur Mobilität, welche die Gemeinde Châtel-Saint-Denis (nachfolgend: die Gemeinde) im Rahmen der im Juli 2015 genehmigten Ortsplanrevision (OP) angestellt hatte.

Im Herbst 2014 gab der Staatsrat auf Gesuch der Gemeinde und der TPF seine grundsätzliche Zustimmung zur Fortführung der Studien für die Versetzung der Kantonsstrasse im Zusammenhang mit dem Bau des neuen Bahnhofs Châtel-Saint-Denis. Mit dem Projekt zur Versetzung der Kantonsstrasse ist es insbesondere möglich, den Bahnübergang aufzuheben, der den Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse in Châtel-Saint-Denis stört. Im Übrigen beschloss die Gemeinde, auf ihr Umfahrungsstrassenprojekt mit einem Tunnel unter dem Montimbert zu verzichten (siehe Schlussbericht *Evaluation und Priorisierung von Umfahrungsstrassen* der RUBD vom 28. November 2013).

Am 13. April 2016 unterzeichneten die drei Bauherren – die TPF, die Gemeinde und der Staat Freiburg, der von der Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektion (RUBD) vertreten wird – eine Vereinbarung (nachfolgend: tripartite Vereinbarung) über die Kompetenzübertragung, die Finanzierung der Teilprojekte und eine faire Kostenaufteilung. Zudem

wurde eine Projektoberleitung eingesetzt, die vom Kantonsingenieur geleitet wird und in der die drei Bauherren vertreten sind.

2. Bisher realisierte Studien

Angesichts des Standorts des neuen Bahnhofs in der Nähe des Ortszentrums, der nach der Stilllegung des aktuellen Bahnhofs freiwerdenden Grundstücke, der Rolle der neuen öffentlichen Verkehrsschnittstelle für die Siedlungsentwicklung sowie der strategischen Bedeutung der Nachbargrundstücke kamen die TPF und die Gemeinde überein, für die optimale Nutzung dieses wichtigen Sektors eine Studie mit erweitertem Perimeter (zirka 12 ha) durchzuführen. Die künftige Ausgestaltung der Zone war Gegenstand eines Studienauftrags, der von der Gemeinde und den TPF durchgeführt und im November 2013 veröffentlicht wurde. Ziel dieser Studie war, ein Gleichgewicht zwischen den neuen Räumen und den bestehenden Quartieren sicherzustellen, um den neuen Bahnhof optimal zu integrieren.

Die TPF haben die Kosten der Vorstudien vorgeschossen. In der Folge wurden diese Kosten zwischen den drei Bauherren

gemäss Verteilschlüssel der tripartiten Vereinbarung aufgeteilt.

2.1. Gesamtprojekt

Das Projekt setzt sich aus folgenden Hauptelementen zusammen (die Detailbebauungspläne für die künftigen Bauzonen sind dabei ausgeschlossen):

- > Bahnprojekt für die Versetzung des Bahnhofs Châtel-Saint-Denis bzw. den Bau eines neuen Bahnhofs und eines neuen Gleisabschnitts:
Dieses Projekt wird vollständig von den TPF bzw. über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) finanziert.
- > Strassenprojekt, das aus zwei Teilabschnitten besteht:
Der erste Teilabschnitt (KS1) ist integrierender Bestandteil des Bahnprojekts, hat eine Länge von 840 m und besteht im Bau einer neuen Kantonsstrasse, der die Route de Palézieux mit der Avenue de la Gare verbindet (Teilabschnitt West). Für den zweiten, 185 m langen Teilabschnitt (KS2) sind der Ausbau und die Sanierung der heutigen Gemeindestrasse in der Verlängerung der neuen Kantonsstrasse vorgesehen (Teilabschnitt Ost); darin eingeschlossen ist die Avenue de la Gare bis zur Einmündung in die Route de Vevey (Kantonsstrasse). Das Strassenprojekt wird hauptsächlich vom Staat Freiburg finanziert.

- > Projekt für die Revitalisierung des Bachs Le Tatrel:
Das Revitalisierungsprojekt ist integrierender Bestandteil des Gesamtprojekts. Die Kosten für die Revitalisierung werden unter den drei Bauherren aufgeteilt.

Bau einer grünen Verbindung zwischen dem neuen Bahnhof und der Orientierungsschule von Châtel-Saint-Denis: Diese Verbindung geht vollständig zulasten der Gemeinde.

- > Für die Versetzung bestehender Leitungen und Kanalisationen Dritter, deren Streckenführung mit dem Projekt nicht vereinbar ist, wurde eine Einigung mit den Eigentümern (Holdigaz für die Gasleitung und Gemeinde Remaufens für die Wasserversorgungsleitung) erzielt. Die Eigentümer beteiligen sich an den Kosten für die Studien und Arbeiten für die Versetzung ihrer Leitungen.

2.2. Strassenprojekt

Das Tiefbauamt wurde mit der Studie und der Verwirklichung der beiden Strassenteilabschnitte KS1 und KS2 beauftragt.

Diese beiden Teilabschnitte fliessen ineinander über und sind auch sonst eng miteinander verbunden, namentlich in Bezug auf die Strassenentwässerung und die Bemessung des Kreisels, der als Scharnier zwischen den beiden Teilabschnitten funktioniert.



Mit der Inbetriebnahme des neuen Kantonsstrassenabschnitts wird die heutige Kantonsstrasse zwischen dem Kreis der Route der Vevey und dem künftigen Anschluss an die Route de Bossonnens in das Gemeindestrassennetz integriert.

2.2.1. Langsamverkehr

Der Teilabschnitt KS1 wird beidseitig einen je 1,50 m breiten Radstreifen umfassen. Für den Teilabschnitt KS2 ist hingegen keine solche Einrichtung geplant, weil alternative

Velorouten in der neuen Fussgängerzone der Place d'Armes vorgesehen sind.

2.2.2. Umweltverträglichkeitsprüfung

Das Gesamtprojekt wurde auf dessen Umweltverträglichkeit hin analysiert. Der Bericht ist integrierender Bestandteil der Genehmigungsdossiers.

2.2.3. Stand der Bewilligungen

Der Teilabschnitt KS1 wurde im bundesrechtlichen Plange-nehmungsverfahren (PGV) für Bahnprojekte behandelt. Gegen das Projekt wurden zwei Einsprachen eingereicht, die in der Folge zurückgezogen wurden. Es wird erwartet, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Bewilligung im Frühjahr 2017 erteilt, was bedeutete, dass die Bauarbeiten im Herbst beginnen könnten.

Der Teilabschnitt KS2 ist Gegenstand eines kantonalen Plan-bewilligungsverfahrens und soll im Mai 2017 öffentlich auf-gelegt werden. Eine allfällige Verspätung oder eine Aufschie-bung der Bewilligung für diesen Teilabschnitt würde das Gesamtprojekt nicht infrage stellen.

2.3. Bisher bezogene Leistungen und investierte Beträge

Die Studien wurden über den Verpflichtungskredit zur Finanzierung von Studien und Landerwerb für die Kan-tonsstrassen in den Jahren 2014–2019 finanziert. Die ers-ten Landerwerbe wurden über einen Verpflichtungskredit von 3 Millionen Franken finanziert, den der Staatsrat am 19. Januar 2016 sprach (Beschluss Nr. 2016–65).

Die bisherigen Ausgaben für die Studien sowie den Erwerb von Grundstücken und Immobilien, die für den neuen Strassenabschnitt nötig sind, beliefen sich auf insgesamt 1 086 594 Franken.

3. Ausführung

Für die Ausführung der dargelegten Projekte ist eine enge Koordination zwischen den drei Bauherren nötig. Der neue Bahnhof wird erst dann fertiggestellt werden können, wenn der Teilabschnitt KS1 der neuen Kantonsstrasse in Betrieb ist und der Bahnübergang somit aufgehoben werden kann.

Die TPF planen, die Linie Châtel-Saint-Denis–Palézieux im Jahr 2019 für 9 Monate ausser Betrieb zu nehmen und die Verbindung während dieser Periode durch Ersatzbusse sicherzustellen. Der Betriebsunterbruch wird es erlauben, die TPF-Brücke über die künftige Kantonsstrasse zu bauen. Die Bauarbeiten für die Kantonsstrasse werden sofort nach

der Ausserbetriebnahme der TPF-Linie in Angriff genom-men werden.

Aus Gründen der Koordination und um Einsparungen erzie-len zu können, haben die drei Bauherren beschlossen, ihre Arbeiten mit einem gemeinsamen Pflichtenheft auszuschrei-ben. Auf diese Weise können die Arbeiten einem einzigen Unternehmen oder einer einzigen Bietergemeinschaft zuge-schlagen werden, was die Koordination vereinfachen und Einsparungen ermöglichen sollte.

4. Planung

Die Bauarbeiten sollen im September 2017 beginnen. Das unterirdische Parkhaus und der neue Bahnhof dürften rasch gebaut werden können. Es ist vorgesehen, die vorbereitenden Arbeiten für die Strassenteilabschnitte (Versetzung der Lei-tungen und Einrichtung von Zufahrtspisten) parallel dazu durchzuführen. Der Teilabschnitt KS1 könnte 2018 gebaut werden. Für den restlichen Teil der neuen Kantonsstrasse muss bis 2019 zugewartet werden, weil zuerst die TPF-Gleise der Linie Châtel-Saint-Denis–Palézieux ausser Betrieb ge-nommen werden müssen.

Der Teilabschnitt KS1 muss im Sommer 2019 in Betrieb sein, um die Abschlussarbeiten für die am 4. November 2019 geplante Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs verwirklichen zu können. Die Abschlussarbeiten für die Strassenteilab-schnitte KS1 und KS2 sind für 2020 vorgesehen.

5. Nachhaltige Entwicklung

Das Gesamtprojekt (Versetzung des TPF-Bahnhofs, Revita-lisierung des Bachs Le Tatrel, Bau der neuen Strassenteilab-schnitte, Gestaltung der künftigen Quartiere) wurden mit dem Instrument Kompass21 unter dem Gesichtspunkt der nachhaltigen Entwicklung beurteilt.

Aus dieser Analyse geht hervor, dass das Projekt der künf-tigen Entwicklung der Stadt Châtel-Saint-Denis Rechnung trägt, die eine direkte Folge der Verbesserung der Infrastruk-turen ist. Das Projekt will namentlich das öffentliche Ver-kehrsangebot und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessern, Räume für den Langsamverkehr schaffen und eine harmonische Entwicklung des Stadtzentrums errei-chen. Es ermöglicht die Schaffung neuer Begegnungs- und Arbeitszonen sowie eine Siedlungsentwicklung nach innen, wodurch der Auftrag des Bundesgesetzes über die Raumpla-nung erfüllt wird. Insgesamt fällt die Beurteilung aus Sicht der nachhaltigen Entwicklung positiv aus. Daneben wur-den im Nachhaltigkeitsbericht ein paar wenige Empfehlun-gen abgegeben, denen bei der Verwirklichung des Projekts vollumfänglich Rechnung getragen werden wird.

6. Risiken

6.1. Planungsrisiken

Die TPF haben strikte Vorgaben für die Planung definiert. So müssen das neue Bahntrasse und der neue Bahnhof am 3. November 2019, vor dem Fahrplanwechsel, in Betrieb genommen werden können. Kommt hinzu, dass der neue Teilabschnitt KS1 in Richtung Palézieux über weite Strecken dem heutigen Bahntrasse der TPF folgen wird. Aus organisatorischen Gründen wird dieser Bahnabschnitt nur für eine kurze Zeit unterbrochen werden, von März bis November 2019. Dies ist eine Herausforderung für die Verwirklichung der beiden Kreisel, des Strassenteilabschnitts KS1 und der TPF-Überführung.

6.2. Technische Risiken

Das Vorhandensein eines unterirdischen Gewässers, das gegenwärtig relativ nahe an der Oberfläche ist, ist das wichtigste technische Risiko. Für den Bau der Strasse in einem Einschnitt und des Parkplatzes unter dem neuen Bahnhof wird das Grundwasser abgesenkt werden müssen. Die zuständigen Ämter von Bund und Kanton haben die definitive Absenkung dieses Gewässers bewilligt. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit in dieser Zone (sedimentartiges Kolluvium, siltige Kiese mit Ton) kann sich die Entwässerung des Bodens als schwierig erweisen und zahlreiche Brunnen erfordern. Das Wasser wird durch Schwerkraft in Richtung Remaufens abgeleitet werden. Nach der Fertigstellung der Anlagen wird ein bedeutender Unterhalt der Entwässerung sichergestellt werden müssen, um zu verhindern, dass der Grundwasserspiegel wieder ansteigt.

6.3. Begleitung der Risiken

Die Risiken werden eng überwacht und kontrolliert. An den Sitzungen der Projektoberleitung wird eine Risikomatrix präsentiert.

6.4. Finanzielle Überwachung

Weil die betroffenen Partner unterschiedliche Finanzierungsmechanismen haben, ist die Rechnungsführung äusserst komplex. Für jeden Bauherrn wird eine detaillierte Abrechnung der Spesen und Arbeiten sichergestellt. Die gemeinsamen Arbeiten werden gemäss dem allgemeinen Verteilschlüssel oder gemäss einem vertragsspezifischen Verteilschlüssel verrechnet. Es ist denkbar, dass der allgemeine Verteilschlüssel mit der zunehmenden Genauigkeit der Vorschläge und Abrechnungen angepasst werden wird. Die allfälligen Anpassungen werden aber nicht rückwirkend gelten.

7. Kosten

Die Kostenberechnung stützt sich insbesondere auf das wirtschaftlich günstigste der Angebote, welche die Bauunternehmen am 3. März 2017 im Rahmen einer Ausschreibung nach dem offenen Verfahren des öffentlichen Beschaffungswesens eingereicht haben; die Offerten stützten sich ihrerseits auf eine Submission, die nach der Phase SIA 103/2003 «Projekt für das Bauwerk» verfasst wurde. Für die Arbeiten bleibt insgesamt dennoch ein Unsicherheitsgrad von 15% (siehe Risikoanalyse in Kapitel 6).

Der MWST-Satz liegt bei 8% und dürfte sich bis zum Ende der Arbeiten nicht verändern.

Preisänderungen (Indexierung und Teuerung) können einen Einfluss auf die Endkosten des Projekts haben. Artikel 3 des Dekrets sieht eine entsprechende Anpassung des Kredits vor.

8. Höhe des beantragten Kredits

Der beantragte Kredit lässt sich wie folgt aufschlüsseln (alle Beträge inkl. MWST):

	Fr.	Fr.
Tiefbauarbeiten	6 695 510	
Honorare und Spesen gemäss der tripartiten Vereinbarung (bereits bezahlt)	375 000	
Honorare Bauingenieurleistungen, Fachpersonen, Versicherungen, Geometer, Sicherheit usw.	793 000	
Andere Arbeiten zulasten des Staats	759 000	
Gesamtbetrag für Studien und Arbeiten zulasten des Staats		8 622 510
Verschiedenes und Unvorhergesehenes 15%	1 293 376	
Kauf von Gebäuden und Grundstücken zulasten des Staats	8 250 000	
Gesamtbetrag zulasten des Staats		18 165 886
Verpflichtungskredit des Staatsrats für den Erwerb von Grundstücken und Immobilien	-3 000 000	
2013 gesprochener Kredit für Studien und Landerwerbe, DGC-R 2013-113	-850 000	
Beantragter Verpflichtungskredit (gerundet)		14 350 000

Die Studien und Landerwerbe wurden gemäss Gesetzgebung des öffentlichen Beschaffungswesens ausgeschrieben und im Rahmen der jährlichen Investitionsbudgets von der Behörde des Staats, die aufgrund der Höhe des betroffenen Betrags zuständig ist, vergeben.

9. Andere Folgen

Das vorgeschlagene Dekret hat keinen Einfluss auf die Aufgabenteilung zwischen Staat und Gemeinden im Bereich der Strassen.

Es hat keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staates und ist nicht von Fragen der Eurokompatibilität betroffen.

Aufgrund der Höhe der Ausgaben (mehr als ¼% der Gesamtausgaben laut Verordnung über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung, SGF 612.21) 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 dem fakultativen Finanzreferendum (mehr als ¼% der Gesamtausgaben der letzten vom Grossen Rat genehmigten Staatsrechnung).

10. Schlussfolgerungen

Die vorgeschlagenen Studien und Arbeiten ermöglichen im Zusammenhang mit der Versetzung des TPF-Bahnhofs in Châtel-Saint-Denis die Verwirklichung eines neuen Strassentrassees und damit die Aufhebung des TPF-Bahnübergangs. Dadurch kann eine problematische Kreuzungsstelle zwischen Bahn und Strasse aufgehoben sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Aus den dargelegten Gründen ersucht der Staatsrat den Grossen Rat, das Projekt zu unterstützen und das Kreditbegehren gutzuheissen.

Anhänge

- > Situationsplan Teilabschnitt West KS1
- > Situationsplan Teilabschnitt Ost KS2
- > Geometrische Normalprofile KS1 und KS2
- > Situationsplan Revitalisierung des Bachs Le Tâtre