



Botschaft Nr. 4

14. Februar 2012

**des Staatsrats an den Grossen Rat
zum Dekretsentwurf über einen zusätzlichen Verpflichtungskredit für die finanzielle
Beteiligung des Staates Freiburg an der Erneuerung einer Basisseilbahn in Charmey
(Sessellift Vounetz)**

Der im Jahre 2008 gewährte Verpflichtungskredit für die finanzielle Beteiligung des Staates Freiburg an der Erneuerung der Basisseilbahnen von La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee reicht für eine der Anlagen nicht aus. Der Staatsrat ist deshalb gezwungen, in Anwendung von Artikel 33 des Gesetzes vom 25. November 1994 über den Finanzhaushalt des Staates einen zusätzlichen Verpflichtungskredit von **620 000 Franken** zu beantragen.

Die Botschaft hat folgenden Aufbau:

1. Aktueller Stand

2. Mehrkosten

3. Gründe für die Mehrkosten

4. Höhe des beantragten Verpflichtungskredits

5. Andere Aspekte

6. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

7. Schluss

1. Aktueller Stand

1.1. Rückblick und bisher zugesprochene Kredite

Am 3. Dezember 2008 hat der Grosse Rat mit 67 gegen 8 Stimmen (7 Enthaltungen) die finanzielle Beteiligung des Kantons Freiburg an der Erneuerung der sechs Basisseilbahnen (1 Luftseilbahn und 5 Sessellifte) von La Berra, Charmey, Jaun, Moléson-sur-Gruyères und Schwarzsee beschlossen (Botschaft Nr. 105 vom 28. Oktober 2008; TGR 2008, S. 2489 ff.). Der Verpflichtungskredit des Kantons belief sich auf 25 210 000 Franken. Die erwarteten Gesamtkosten von 51 950 000 Franken wurden auf den Kanton (49%), die Regionen (17%) und die Seilbahngesellschaften (34%) aufgeteilt. Die Kostenverteilung sah damals wie folgt aus:

Gebiet	Kosten*	Anteil Kanton (49%)*	Anteil Regionen (17%)*	Zu Lasten der Gesellschaften*
La Berra	10,180	4,988	1,730	3,462
Charmey	8,396	4,114	1,427	2,855
Jaun	8,214	4,025	1,396	2,793
Moléson (Luftseilbahn)	14,238	6,976	2,421	4,841
Moléson (Sessellift)	3,698	1,812	0,629	1,257
Schwarzsee	6,724	3,295	1,143	2,286
Reserve	0,500		0,125	0,375
TOTAL	51,950	25,210	8,871	17,869

* In Millionen Franken, gerundet

Gemäss den in der Botschaft des Staatsrats festgelegten Modalitäten musste eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft mit dem Bau der Anlagen beauftragt werden. Diese Gesellschaft wurde am 21. Dezember 2009 unter dem Namen «Remontées Mécaniques Fribourgeoises SA» (RMF SA) mit Sitz in Bulle gegründet. Die oben erwähnte Botschaft sah folgenden Zeitplan für die Arbeiten vor und berücksichtigte dabei insbesondere die Laufzeit der Betriebskonzessionen der zu ersetzenden Anlagen und die Höhe der Investitionen:

Gebiet	Gegenstand	Realisierung (Jahr)						
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
La Berra	Sessellift				■	■	■	
Charmey	Sessellift				■	■	■	
Jaun	Sessellift				■	■	■	
	Luftseilbahn	■	■	■				
Molésion	Sessellift						■	■
Schwarzsee	Sessellift				■	■	■	

Da jedoch die Jahresrechnungen des Kantons für die Jahre 2008 bis 2010 sehr gut ausfielen, konnte dieser den gesamten Kredit von 25 210 000 Franken vorschliessen. Auf Antrag einzelner Seilbahngesellschaften hat der Kanton eingewilligt, seinen Anteil an der Finanzierung von Bauvorhaben, die früher realisiert werden als ursprünglich geplant, vorzeitig auszuzahlen. So konnten die Luftseilbahn von Molésion, der Sessellift Vounetz in Charmey, der Sessellift Gastlosen in Jaun und der Sessellift Kaiseregg in Schwarzsee bereits im Zeitraum 2009–2011 realisiert werden. Diese Anlagen sind somit gebaut und seit Dezember 2011 in Betrieb. Die Vorbereitungsarbeiten auf dem Skigebiet von La Berra sind ebenfalls bereits weit fortgeschritten. Die neue Anlage wird voraussichtlich 2013 in Betrieb gehen. An dieser Stelle ist zu erwähnen, dass die Projekte sowohl von der RMF SA als auch von den verschiedenen Seilbahngesellschaften sehr professionell und zielstrebig realisiert wurden.

1.2. Schwierigkeiten auf der Baustelle des Sessellifts Vounetz in Charmey

Der Bau des Sessellifts Vounetz in Charmey begann am 29. Juli 2011 nach Erhalt der Teilbaubewilligung des Bundesamts für Verkehr (BAV). Während den Arbeiten stiessen die vom Bauherrn beauftragten Unternehmen auf grosse Schwierigkeiten, dies hauptsächlich wegen der Beschaffenheit des Untergrunds. Am 3. August 2011, als die Erdarbeiten für die Talstation des Sessellifts begannen (Erdarbeiten an einem 45° steilen Hang), wurde festgestellt, dass der Unter-

grund bis in grosse Tiefe viel schlechter beschaffen war, als die geologischen Studien vorhergesagt hatten (organisches Material, darunter Baumstümpfe usw.). Am 9. August 2011, nachdem Wasser in die Baustelle eingedrungen war, stand fest, dass die Böschung instabil war. Ausserdem waren auf der Alpstrasse oberhalb der Baustelle Risse entstanden. Am 11. August 2011 wurden die Arbeiten unterbrochen, da es angesichts der Geländebewegungen immer wahrscheinlicher wurde, dass der Hang absacken würde.

Nach Prüfung verschiedener Lösungen (vorgefertigte Mauer, Böschungssicherung, Steinblöcke, Verschiebung der Strasse mit Reduktion der Steigung usw.) haben die Ingenieure und Geologen diesen Lösungsweg aufgegeben, da sie davon ausgehen mussten, dass die Instabilität den ganzen Hang oberhalb der vorgesehenen Sessellift-Talstation betraf. Deshalb wurde beschlossen, die Talstation um 19 Meter zurück zu versetzen. Dieser Entscheid hatte Auswirkungen auf die Arbeiten, die der Sesselliftbauer bereits ausgeführt hatte und erforderte verschiedene zusätzliche Massnahmen, insbesondere die Anpassung der Masten und die Verschiebung der Betonsockel.

Als dem BAV die Verschiebung der Talstation zur Bewilligung unterbreitet wurde, hat es die Ernennung eines unabhängigen Experten gefordert, um sich der Stabilität des Geländes zu versichern. Nach einer Besichtigung vor Ort hat der Experte die Benutzung von Mikropfählen empfohlen, um den Damm unterhalb der verschobenen Station zu stabilisieren. Diese Sicherungsmassnahmen wurden ab dem 15. November 2011 durchgeführt, so dass die Anlage rechtzeitig fertiggestellt werden konnte. Daraufhin hat das BAV nach einer Serie von Tests und Kontrollen die Bewilligung für den Betrieb der Anlage ab dem 24. Dezember 2011 erteilt.

2. Mehrkosten

2.1. Vorbemerkungen

Das Auflagedossier, das dem BAV vorgelegt wurde, enthielt keine Angaben über die ungünstige Beschaffenheit des Untergrunds am vorgesehenen Standort der Sessellift-Talstation. Die geologischen Studien, die im Hinblick auf das Gesuch um Baubewilligung durchgeführt wurden, enthalten keine Hinweise auf besondere Probleme und damit auch keine entsprechenden Vorbehalte. Die Bauherrin, die RMF SA, hat deshalb die nötigen Schritte eingeleitet, um abzuklären, ob ihre Auftragnehmer – hauptsächlich der Geologe, der Ingenieur, das Tiefbauunternehmen und der Anlagebauer – in irgendeiner Weise haftbar sind. Die RMF SA hat im Februar 2012 einzelne der erwähnten Personen und ihre Versicherer getroffen. Nach Aufnahme des Tatbestands wurde geprüft,

ob Haftungsgründe vorliegen. Die Parteien haben daraufhin beschlossen, die Dienste eines unabhängigen Experten in Anspruch zu nehmen, um die Situation zu analysieren und die Verantwortlichkeiten der Auftragnehmer im Rahmen der Ereignisse, die die Mehrkosten verursacht haben, abzuklären. Die RMF SA wird ihre Schadenersatzforderungen auf diese Expertise abstützen und wird, falls keine gütliche Einigung zustande kommt, den Rechtsweg einschlagen. Sie hat im Übrigen auch ihre eigene Haftpflichtversicherung als Bauherrin zur Schadensdeckung herangezogen.

Daraus ergibt sich, dass, je nach Ausgang der Verhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften und der allfälligen gerichtlichen Klagen gegen diese, der beantragte zusätzliche Verpflichtungskredit herabgesetzt werden könnte.

2.2. Referenzbetrag

Gemäss dem im Dekret aus dem Jahre 2008 berücksichtigten Voranschlag wurden die Kosten für den Bau des Sessellifts Vounetz auf 8 396 000 Franken geschätzt. Es war vorgesehen, dass sich der Kanton mit 4 114 000 Franken (49%) an der Finanzierung beteiligt. Nach der öffentlichen Ausschreibung reduzierten sich die Kosten für die Anlage auf **8 062 190 Franken**, was einer Senkung um 333 810 Franken gegenüber dem ursprünglichen Voranschlag entspricht. Diese Reduktion wird bei der unten beschriebenen Schätzung der Mehrkosten berücksichtigt.

2.3. Schätzung der Mehrkosten

Nach Änderung des Projekts und Reparatur der verursachten Schäden an der Alpstrasse belaufen sich die Gesamtkosten der Arbeiten auf **9 660 414 Franken**. Der Referenzbetrag (vgl. Pkt. 2.2) belief sich auf 8 062 190 Franken, so dass sich die Mehrkosten voraussichtlich auf **1 598 224 Franken** belaufen werden.

Dieser Betrag kann sich aufgrund der definitiven Berechnungen und der Schlussabrechnung noch etwas ändern.

3. Gründe für die Mehrkosten

Die wichtigsten Gründe für die Mehrkosten sind:

Zusätzliche Arbeiten	– Zusätzlicher Damm (mit Zuführen von Material) – Entwässerung – Verstärkung mit Geotextilien – Stabilisierung mit Kalk – Abbruch/Wiederaufbau von Masten – Austausch von Boden – Steinschüttung – Bachsanierung – Provisorische Sicherung der Alpstrasse – Anpassung der Talstation und der Masten – Anpassung des Garagenpfeilers	645 437 Franken
Vom Experten des BAV veranlasste Arbeiten	– Mikropfähle – Aufschüttung – Schutzmassnahmen – Schneeräumung – Schutz der Mikropfahlköpfe	253 300 Franken
Offene Arbeiten für 2012	– Wiederinstandstellung der Alpstrasse – Zusätzliche Entwässerung – Weg und Leitung – Mutterboden – Aussaat – Hochwasserschutz – Ausebnung – Zusätzliche Massnahmen BAFU und Sektion Gewässer – Reserve (150 000 Franken, Anforderung des BAV-Experten)	399 000 Franken
Zusätzliche Honorare		182 100 Franken
Total brutto		1 479 837 Franken
MWSt		118 387 Franken
Total gerundet (inkl. Steuern)		1 598 224 Franken

4. Höhe des beantragten Verpflichtungskredits

4.1. Begründung des Antrags

Im Dekretsentwurf aus dem Jahre 2008, der vom Grossen Rat verabschiedet wurde, stand ausdrücklich, dass das bedingt rückzahlbare Darlehen für die Erneuerung der Seilbahnen nicht überschritten werden darf (siehe Art. 2 Abs. 1 des Dekrets). Deshalb stellt sich heute die Frage, weshalb das Kantonsparlament gebeten wird, einen zusätzlichen Kredit zur Ergänzung des ursprünglichen Darlehens zu gewähren. Als der Staatsrat prüfte, ob er auf das Finanzierungsgesuch eintreten soll, hat er folgende Punkte berücksichtigt:

- > **Das Ereignis, das die Mehrkosten verursacht hat, ist ausserordentlicher und unvorhersehbarer Natur:** Für den Bau und den Betrieb einer Seilbahn zur Personenbeförderung gelten sehr strenge Regeln, die von den zuständigen Behörden des Bundes und des Kantons insbesondere in Bezug auf die Sicherheit aufgestellt werden. Nachdem die Bewilligung zum Bau der betroffenen Anlage erteilt worden war, konnte davon ausgegangen

werden, dass die gesamten Arbeiten und Studien, die im Hinblick auf die Erlangung der Baubewilligung durchgeführt worden waren, vollständig und ausreichend waren. Schliesslich wäre keine Bewilligung erteilt worden, wenn bekannt gewesen wäre, dass sich die Talstation auf einem Rutschgebiet befindet, das sich nicht für diese Art von Bauvorhaben eignet. Daraus ist abzuleiten, dass es sich um eine ausserordentliche Tatsache handelt, die erst erkennbar wurde, als die Erdarbeiten ausgeführt wurden. Folglich sollte nicht alleine die Betriebsgesellschaft des Sessellifts für den Schadenfall aufkommen, der auf einem aussergewöhnlichen und unvorhersehbaren Risiko gründet, da alle vorgeschriebenen Studien durchgeführt worden waren.

- > **Die finanziellen Konsequenzen für die Betriebsgesellschaft:** Alleine wäre die Betriebsgesellschaft nicht in der Lage, die Mehrkosten für den Bau zu tragen. Seit 2008 mussten alle beteiligten Seilbahngesellschaften grosse Anstrengungen machen, um ihren Anteil an der Finanzierung der Seilbahnerneuerung zu decken. Dies gelang ihnen durch Aufstockung des Gesellschaftskapitals, durch Aktienzeichnungen, durch Sponsorenbeiträge, durch den Einsatz ihrer Reserven und durch Kreditaufnahmen. Die Gesellschaften haben ihre gesamten finanziellen Möglichkeiten ausgeschöpft, ohne allerdings ihre Lebensfähigkeit zu gefährden. Im vorliegenden Fall konnten die Mehrkosten von der betroffenen Betriebsgesellschaft nicht vorhergesehen werden, so dass sie nicht in der Lage ist, den gesamten Betrag zu decken. Wie weiter oben erwähnt, sahen die Botschaft und das Dekret vom Dezember 2008 ausdrücklich vor, den Gesamtbetrag der Darlehen anhand der geschätzten Kosten auf die einzelnen Erneuerungsvorhaben aufzuteilen. Die pro Vorhaben zugesprochenen Beiträge des Kantons und der Regionen wurden damit fest garantiert. Die effektiven Kosten der Vorhaben konnten folglich einen Einfluss auf den Finanzierungsanteil zulasten der Betriebsgesellschaften haben. Dieser war ursprünglich auf 34% festgelegt worden (vgl. Pkt. 1.1). Es hat sich gezeigt, dass die oben erwähnten Gesellschaften für die bereits abgeschlossenen Projekte einen tieferen (– 6% in Jaun/– 7% in Schwarzsee) oder leicht höheren Beitrag leisten mussten (+ 1,6% in Moléson). Diese Schwankungen liegen hauptsächlich im Unterschied zwischen den ursprünglich geschätzten Kosten und den definitiven Kosten nach Durchführung der öffentlichen Ausschreibung, die für die Vorhaben in Jaun und Schwarzsee günstig ausfielen. Bei der Luftseilbahn von Moléson dagegen liegen die Endkosten leicht über dem erwarteten Betrag, wobei die Mehrkosten jedoch nicht auf ein besonderes unvorhersehbares Ereignis zurückzuführen

sind. Zum Vergleich könnten die definitiven Kosten des Vorhabens von La Berra nach aktuellen Schätzungen eine Reduktion des Beitrags der Gesellschaft um etwa 9% bewirken. Diese Schätzungen bleiben jedoch sehr provisorisch und könnten sich je nach den gewählten Varianten und den zusätzlich durchzuführenden Studien insbesondere im Bereich der Geologie noch ändern.

Im Fall von Charmey würde angesichts der Mehrkosten des Vorhabens der Anteil zulasten der Seilbahngesellschaft um etwa 9% höher ausfallen. Da die Region ihren effektiven Finanzierungsanteil auf 25% festgelegt hat (das Dekret aus dem Jahre 2008 legte den Mindestanteil der Regionen auf 17% fest), beläuft sich der Anteil zulasten der Seilbahngesellschaft auf etwa 35% der Gesamtkosten der Anlage. Zum Vergleich beläuft sich dieser Anteil auf etwa 27,6% in Moléson, auf 19% in Jaun und auf 17% in La Berra (gemäss Schätzungen). In Schwarzsee beläuft sich dieser Anteil auf 18,5% (der Anteil der Region wurde durch den Gemeindeverband des Sensebezirks auf 27,5% festgelegt).

Deshalb scheint es auf der Hand zu liegen, dass aufgrund der Unvorhersehbarkeit des Ereignisses und aus Gründen der Gleichbehandlung zwischen den Betriebsgesellschaften die Mehrkosten für die Anlage in Charmey von allen getragen werden sollte, die sich an der Finanzierung der Seilbahnerneuerung beteiligen, das heisst vom Kanton, von der Region und von der Seilbahngesellschaft selbst.

Bezüglich der Reduktion der Anteile der Seilbahngesellschaften ist zu erwähnen, dass besondere Umstände in Verbindung mit den Baustellen zusätzliche Investitionen verursachten, die bei den öffentlichen Ausschreibungen ursprünglich nicht vorgesehen waren und für die die Seilbahngesellschaften aufkommen mussten (z.B. Verschiebung des Alpwegs und einer Leitung in Schwarzsee und Umleitung eines Wasserlaufs in Jaun). Für diese Investitionen mussten die Mittel eingesetzt werden, die durch die Einsparungen aufgrund der öffentlichen Ausschreibungen freigesetzt wurden. Daraus folgt, dass die betroffenen Seilbahngesellschaften nicht wirklich von der Reduktion ihres Finanzierungsanteils profitiert haben, da die verfügbaren Mittel anderweitig in die Projekte investiert wurden.

- > **Folgen für die RMF SA:** Die gemischtwirtschaftliche Gesellschaft war gezwungen, die zusätzlichen Arbeiten zu erlauben, als sie über die geologischen Schwierigkeiten an der Baustelle informiert wurde, dies insbesondere, um die Böschung zu sichern, die abzusacken und die Alpstrasse mitzureissen drohte. Auch der Bau der Anlage war bereits so weit fortgeschritten, dass eine

Unterbrechung der Arbeiten die Wintersaison 2011/12 gefährdet hätte, da der alte Skilift bereits demontiert worden war. Als Bauherrin ist die RMF SA die Hauptschuldnerin der Mehrkosten, die der Bau der Anlage verursacht hat, deren Eigentümerin sie jetzt ist. Sie ist dafür verantwortlich, den nötigen Betrag bei der Betriebsgesellschaft einzufordern. Sollte die Betriebsgesellschaft ihren finanziellen Pflichten nicht nachkommen können, muss die RMF SA dafür aufkommen, wofür aber auch sie zusätzliche Mittel benötigt.

4.2. Höhe des Verpflichtungskredits

Wie weiter oben erwähnt, lag der ursprüngliche Voranschlag des Projekts zur Erneuerung des Sessellifts in Charmey um 333 810 Franken über den effektiven Kosten für das günstigste Angebot, das im Rahmen der öffentlichen Ausschreibung vorgelegt wurde. Die Beteiligung des Kantons in der Höhe von 4 114 000 Franken wurde anhand des ursprünglichen Voranschlags berechnet. Deshalb muss von diesem Betrag ausgegangen werden, um die Mehrkosten zu berechnen, die durch einen zusätzlichen Verpflichtungskredit gedeckt werden müssen. Der Betrag, der als Grundlage für die Schätzung des Kredits dient, wird wie folgt berechnet:

Definitiver Gesamtbetrag	9 660 414 Franken
– Ursprünglich geschätzter Gesamtbetrag	8 396 000 Franken
= Mehrkosten zulasten des zusätzlichen Kredits	1 264 414 Franken

Artikel 55 Abs. 2 des Gesetzes vom 13. Oktober 2005 über den Tourismus (TG; SGF 951.1) sieht eine finanzielle Beteiligung der betroffenen regionalen Körperschaften oder Gemeinden vor. Dies bedeutet im vorliegenden Fall, dass der Gemeindeverband des Greyerzbezirks (Association Régionale la Gruyère), der als einziger von den Mehrkosten betroffen ist, sich an deren Finanzierung beteiligen muss. Sein Mindestbeitrag beläuft sich auf 17% der gesamten Zusatzinvestition. Folglich müssen die Mehrkosten im Sinne des ursprünglichen Dekrets wie folgt gedeckt werden: mit einem **Beitrag des Kantons Freiburg** von 619 563 Franken, gerundet auf **620 000 Franken** (49%), mit einem **Beitrag des Gemeindeverbands des Greyerzbezirks** von mindestens 214 950 Franken, gerundet auf **215 000 Franken** (17%) und mit einem **Beitrag der Seilbahngesellschaft** von 429 900 Franken, gerundet auf **430 000 Franken** (34%).

Wie beim ersten Dekret besteht die Beteiligung des Kantons aus einem bedingt rückzahlbaren Darlehen, das der gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft zur Verfügung gestellt

wird, die für die Erneuerung der Seilbahnen verantwortlich ist. Dieses Darlehen wird nur gewährt, wenn sich die anderen betroffenen Partner verpflichten, ihren Anteil an der Finanzierung ebenfalls zu übernehmen.

Weiter ist zu erwähnen, dass der Vorstand des Tourismusförderungsfonds im Oktober 2011, noch bevor die definitiven Mehrkosten feststanden und sich zeigte, dass ein Zusatzkredit beantragt werden muss, der Betriebsgesellschaft eine Finanzhilfe in Form eines Zinskostenbeitrags für ein Darlehen von 850 000 Franken gewährt hat, das aufgenommen wurde, um einen Teil der zusätzlichen Kosten zu decken. Diese Finanzhilfe, die sich auf 25 500 Franken pro Jahr während acht Jahren (3% von 850 000 Franken) beläuft, wurde mit der unvorhersehbaren und aussergewöhnlichen Natur des Ereignisses begründet, das die Mehrkosten verursacht hat. Da nun ein Zusatzkredit gewährt wird, muss der Vorstand des Tourismusförderungsfonds insbesondere unter Berücksichtigung des verbleibenden Darlehens zulasten der Betriebsgesellschaft prüfen, ob er seinen Entscheid wieder erwägen oder annullieren soll.

5. Andere Aspekte

5.1. Allgemeines

Das vorliegende Dekret hat keine Auswirkungen auf die Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Es hat auch keinen Einfluss auf den Personalbestand des Staats und ist nicht von der Frage der Europaverträglichkeit betroffen.

5.2. Referendum

Da der Dekretsentwurf keine nennenswerten Mehrausgaben verursacht, ist er nach Verabschiedung durch den Grossen Rat keinem Finanzreferendum unterstellt (siehe Verordnung vom 26. Mai 2010 über die massgebenden Beträge gemäss der letzten Staatsrechnung; SGF 612.21). Er ist auch nicht dem Gesetzesreferendum unterstellt.

6. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln

Mit dem Artikel 1 wird bestätigt, dass sich der Kanton grundsätzlich an den Mehrkosten für die Erneuerung des Sessellifts Vounetz in Charmey beteiligen soll. Diese Beteiligung kann selbstverständlich nur gefordert werden, wenn die betroffenen Partner ihren jeweiligen Beitrag ebenfalls bestätigt haben.

Der Beitrag des Kantons wird über einen Zusatzkredit gedeckt, der im Voranschlag des Jahres 2013 unter der Position 3500/524.001 «Darlehen für die Erneuerung von Seil-

bahnen» aufgeführt wird. Falls der Kredit vor 2013 ausbezahlt werden muss, kann er mit den Krediten kompensiert werden, die mit dem Dekret vom 3. Dezember 2008 für die Erneuerung der übrigen, noch nicht gebauten Seilbahnen gewährt wurden.

Die Beteiligung des Kantons wird in Form eines einmaligen, bedingt rückzahlbaren Darlehens von 620 000 Franken gewährt. Falls die Versicherungen den Schaden ganz oder teilweise decken, wird der Entschädigungsanteil, der dem Beitragsanteil des Kantons entspricht, vom Darlehen abgezogen. Für die Gewährung des Darlehens wird ausserdem verlangt, dass eine detaillierte Abrechnung der zusätzlichen Kosten und ein Bericht über die Resultate der Nachforschungen nach den Verantwortlichkeiten vorgelegt werden.

7. Schluss

Trotz den unvorhersehbaren und aussergewöhnlichen Umständen bleibt die Erneuerung des Sessellifts Vounetz in Charmey eine für die touristische Zukunft der Region unerlässliche Investition, wie dies bereits bei der Festlegung des Darlehens des Kantons 2008 erwähnt wurde. Trotz der Vorsichtsmassnahmen, die beim Bau derartiger Anlagen üblich sind, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Schwierigkeiten auftreten, die Mehrkosten verursachen. Diese wurden im vorliegenden Fall so weit wie möglich in Grenzen gehalten.

Heute ist der Sessellift Vounetz in Betrieb und ist Bestandteil eines Infrastrukturnetzwerks, das einen Beitrag an die Wirtschaft unseres Kantons leistet. Um das Überleben dieser Anlage sicherzustellen und ihr zu erlauben, den Zweck zu erfüllen, für den sie gebaut wurde, müssen der Kanton und die betroffene Region ihren Anteil an den Kosten tragen, die durch die Verwirklichung eines Risikos entstanden sind, das mit jedem menschlichen Unterfangen dieser Dimension verbunden ist.

Der Staatsrat wird sich über seine Vertreter bei der RMF SA vergewissern, dass für die Erneuerung der letzten beiden zu bauenden Anlagen dieses Risiko noch weiter minimiert wird – dies wenn nötig mit zusätzlichen Studien, die über die Anforderungen der zuständigen Behörden hinaus gehen. Er kann dieses Risiko jedoch angesichts der besonderen Art der Vorhaben, ihres Standorts und der Gesetze der Natur nicht vollständig ausschliessen. Der Staatsrat weist aber darauf hin, dass heute bereits vier Vorhaben realisiert sind, von denen drei keine grösseren Schwierigkeiten bereitet haben, obwohl eines davon besonders komplex war (Luftseilbahn von Moléson).

Was die Deckung der Mehrkosten betrifft, so wird er ebenfalls dafür sorgen, dass alle Verantwortlichkeiten abgeklärt werden und dass von den Versicherungen alle Entschädigungssummen eingefordert werden, auf die Anspruch erhoben werden kann.

Der Staatsrat lädt den Grossen Rat ein, den vorliegenden Dekretsentwurf anzunehmen.
