

Botschaft	Traktandum Nr.	3
Düdingen Bahnunterführung Langsamverkehr am Bahnhofplatz; Genehmigung Projektierungskredit		

Ausgangslage

Im Zusammenhang mit der Realisierung der Transagglomeration und der Entwicklung des Ortsteils westlich der Bahn beabsichtigt die Gemeinde Düdingen die West-Ost-Verbindung für den Langsamverkehr im Bereich Bahnhofplatz zu verbessern. Die bestehende Bahnunterführung wird von der SBB betrieben. Ihre primäre Funktion ist die Erschliessung der Bahnperone und ist ausschliesslich für Fussgänger konzipiert. Die Benützung mit Fahrrädern ist aus Sicherheitsgründen nicht gestattet.

Im Richtplan Verkehr der Gemeinde ist ein gut ausgebautes Langsamverkehrsnetz ein prioritäres Ziel. In Zusammenarbeit mit der Agglomeration entsteht eine Langsamverkehrsachse von Düdingen bis Avry-sur-Matran. Die Unterquerung der Bahnlinie in Düdingen spielt dabei eine wichtige Rolle als Zubringer und soll im Zusammenhang mit der Erschliessung der Überbauung des Quartiers "düdingenplus" realisiert werden.

Nach Abschluss der Studie "multimodale Plattform Bahnhof Düdingen" hat der Gemeinderat eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um mögliche Varianten am Standort "Landi" zu prüfen. Gestützt auf den Schlussbericht dieser Studie und auf die Empfehlungen der Ortsplanungskommission (OPK) und der Kommission für Verkehrswege, Tiefbau und Entsorgung (VTE) hat der Gemeinderat entschieden, das Projekt mit der Variante C (Rampe Kiosk Ost (10%) / Trichter West) weiter zu verfolgen. Die Rampenneigung muss jedoch, soweit möglich, reduziert werden.

Die am stärksten betroffenen Anstösser (SBB, Landi, Berninvest) wurden mehrmals über die Absichten der Gemeinde informiert und konnten sich im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu den vorgeschlagenen Varianten äussern. Die eingebrachten Stellungnahmen wurden entsprechend berücksichtigt.

Der nächste Schritt besteht nun darin, ein Vorprojekt auszuarbeiten und dieses dem Kanton und der SBB zur Prüfung zu unterbreiten. Hierzu wird ein Projektierungskredit benötigt, welcher mittels dieser Botschaft beim Generalrat beantragt wird.

Ziel

Die Gemeinde verfügt Anfang 2024 über ein vorgeprüftes Bauprojekt mit einer Kostenschätzung im Bereich von +/- 10%. Auf dieser Grundlage kann im März 2024 dem Generalrat der Objektkredit beantragt werden.

Projektbeschreibung

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie von Emch+Berger wurden verschiedene Varianten geprüft und bezüglich Einhaltung der vielseitigen Vorgaben und Erfüllung der ermittelten Bedürfnisse bewertet.

Die berücksichtigten Varianten wurden der OPK und der VTE vorgestellt und zur Stellungnahme unterbreitet. An der gemeinsamen Sitzung der OPK und der VTE, vom 01.02.2023, wurde dem Gemeinderat folgende Variante zur Weiterbearbeitung empfohlen:

Variante C (Rampe Kiosk Ost (10%) / Trichter West) unter der Bedingung, dass die Neigung der Rampe reduziert wird, um die Nutzung für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu erleichtern.

An seiner Sitzung vom 06.02.2023 entschied sich der Gemeinderat aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse und der Verkehrsflusssicherheit für die Weiterentwicklung des Projekts mit der Trichterlösung im Westen und einer Rampe, ohne Schlaufe, im Osten (Variante C).

Die gewählte Lösung ermöglicht eine spätere Verlängerung unter der Kantonalstrasse bis Seite Bahnhofzentrum.

Vorgesehene Projektphasen:

Phasen:

1. Strategische Planung (erledigt)
2. Vorstudien (Machbarkeit) (erledigt)
3. Projektierung (Vorprojekt, Bauprojekt, Bewilligungsverfahren/Auflageprojekt)
4. Ausschreibung (Arbeitsausschreibung und Vergabe)
5. Realisierung (Ausführungsprojekt/Bauleitung, Ausführung, Inbetriebnahme, Abschluss)

Der beantragte Projektierungskredit enthält die Planer- und Bauleistungsleistungen der Phasen 3, 4 und 5. Der aktuelle Terminplan wurde bereits sehr gestrafft und bietet keine Zeitreserven mehr. Für einen optimalen Ablauf müssen verschiedene Arbeitsschritte parallel laufen, damit die notwendigen Mandate für die Projektierung und die Ausschreibung der Baumeisterarbeiten möglichst ohne Verzögerungen vergeben werden können.

Nächste Etappen:

- Vorprojekt
Erarbeitung Vorprojekt
Vorprüfung durch Kanton
Vorprüfung durch Agglomeration Freiburg
Vorprüfung durch SBB (obligatorisch)
Erstellung Pflichtenheft und Ausschreibung für die Planer
- Ausführungsprojekt
Erarbeitung Bauprojekt
Baugesuch und öffentliche Auflage
Ausschreibung Baumeisterarbeiten
- Umsetzung
Vergabe Baumeisterarbeiten
Erstellung Ausführungspläne
Bauarbeiten
Inbetriebnahme und Abschluss

Massnahmen

Bei Genehmigung des Projektierungskredits durch den Generalrat beabsichtigt der Gemeinderat umgehend das Mandat für das Vorprojekt zu vergeben, damit dieses im September 2023 für die verschiedenen Vorprüfungen eingereicht werden kann. Die folgenden Phasen verlaufen anschliessend parallel oder gestaffelt, gemäss dem aktuellen Terminprogramm.

Ausserdem sieht der Gemeinderat vor, eine Begleitgruppe für das Vorprojekt einzusetzen, welche aus Vertretern des Gemeinderats, des Bauamts, der OPK und der VTE zusammengestellt wird.

Rechtliche Qualifikation der Ausgabe

Es handelt sich um einen Projektierungskredit (Verpflichtungskredit) gemäss Art. 25 und 26 des kantonalen Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden (GFHG) sowie um eine neue, einmalige Ausgabe gemäss Art. 6 Abs 1 des Finanzreglements der Gemeinde Düringen.

Finanzierung und Folgekosten

Gemäss der ersten Grobkostenschätzung des Büros Emch+Berger vom Oktober 2022 (+/-30%) belaufen sich die gesamten Projektkosten, auf zirka CHF 5'000'000.-. Nach Abzug der Einzahlung von "düdingenplus" in den Infrastrukturfonds (CHF 3'000'000.-) und der Beteiligung von Bund und Agglo an dieser Massnahme (50% der verbleibenden Restkosten) werden für die Gemeinde Düdingen, für die Realisierung des Bauwerks, Nettokosten von zirka CHF 1'000'000.- anfallen (rund 20% der Investitionskosten).

Beantragter Bruttokredit (inkl. MWST) für die vorgängig beschriebene Projektierung (+/-30%):

1. Vorprojekt:	CHF 160'000.—
2. Projektierung:	CHF 510'000.—
3. SBB (Betrag für Beratung und Begleitung):	CHF 30'000.—(Schätzung)
4. Spezialisierte Büros (Geologie, Geometer, Baustatik):	inklusive in 1. und 2.
5. Infoanlass für die Bevölkerung (optional):	inklusive in 1. und 2.

Total beantragter Bruttokredit inkl. MWST:	CHF 700'000.—
Voraussichtlicher Subventionsbetrag:	CHF -560'000.—
Nettoausgaben z. L. der Gemeinde	CHF 140'000.—

Investitionsfolgekosten ab Inbetriebnahme:

Jährliche Abschreibung 2.5% (40 Jahre)	CHF 3'500.—
Verzinsung, kalkulatorischer Zins 1.5% ¹	CHF 2'100.—
Jährliche Folgekosten	CHF 5'600.—

Die Ausgabe ist im Investitionsbudget 2023 vom 5. Dezember 2022 enthalten, resp. Im Finanzplan 2023 – 2027 eingestellt. Die Folgekosten sind ab 2026 im Finanzplan eingestellt.

Die Aktivierung erfolgt nach Abschluss der Arbeiten. Bei Nichtrealisierung erfolgt eine Sonderabschreibung zu Lasten der Erfolgsrechnung des betreffenden Jahres.

Da die Offerten für die Projektierung noch nicht vorhanden sind, beruht der beantragte Kredit auf Schätzungen des Planungsbüros Emch+Berger (gemäss Machbarkeitsstudie).

¹Aktueller Zinssatz = 0.82%

Fazit

Mit der Genehmigung des beantragten Projektierungskredits kann das Projekt nahtlos weitergeführt werden, mit dem Ziel, das Vorprojekt im September 2023 in die verschiedenen Vorprüfungen zu geben und den Terminplan, mit einem Baustart Anfang 2025, einzuhalten.

ANTRAG DES GEMEINDERATES

Der Gemeinderat beantragt dem Generalrat:

Die Genehmigung eines Projektierungskredits (Verpflichtungskredit) für die Planer- und Bauleistungsleistungen der Phasen 3, 4 und 5 des Projekts Bahnunterführung für den Langsamverkehr am Bahnhofplatz im Betrag von brutto CHF 700'000.- inkl. MWST.

Beilagen:

- Bericht Machbarkeitsstudie von Emch+Berger, vom 09.02.2023
- 3 Pläne der Varianten A, B und C der Machbarkeitsstudie