



**Anfrage Odermatt Markus und Mit. über die Kostenüberschreitung Rontal-zubringer und die Auswirkungen auf das Bauprogramm 2011-2014 (A 826).
Eröffnet am: 21.02.2011 Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement**

Antwort Regierungsrat:

Vorbemerkungen

Am 7. März 2005 hat Ihr Rat das Dekret über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahn-zubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon gutgeheissen. Der bewilligte Kredit betrug 100 Mio. Franken (Preisstand Januar 2005). Am 25. September 2005 wurde der von Ihnen bewilligte Kredit von 100 Mio. Franken an der Volksabstimmung bewilligt. Am 25. Juni 2007 beschloss Ihr Rat den Bau eines durchgehenden Sicherheits- und Werkleitungsstollens im Tunnel des Autobahnzubringers Rontal und bewilligte dafür einen Zusatzkredit von 4,3 Mio. Franken. Der bewilligte Gesamtkredit betrug damit 104,3 Mio. Franken. Dieser Betrag hat sich durch folgende Umstände geändert:

Ausserordentliche Teuerung

Aufgrund der Komplexität des Projekts und des damit verbundenen Projektierungsaufwandes für den Zubringer Rontal beantragten wir Ihnen den Sonderkredit gestützt auf ein Vorprojekt aus dem Jahre 2004. Im Zeitraum bis zum Baubeginn, beziehungsweise bis April 2008, als die Angebote für die Hauptarbeiten des Zubringers eingereicht wurden, herrschte in der Schweiz auf dem Bausektor, insbesondere im Tunnelbau, ein sehr starker Teuerungsdruck.

Gemäss der Koordination der Bau- und Liegenschaftsorgane des Bundes (KBOB) ist zwischen der Vorvertragsteuerung der Planungsphase und der tatsächlichen Vertragsteuerung in der Ausführungsphase zu unterscheiden. Die Vorvertragsteuerung von Tiefbauprojekten wie Strassenbau und Brückenbau wird mit dem Preis-Index-Verfahren aufgrund des Baupreisindex (BPI) der Schweiz berechnet. Die Vorvertragsteuerung von Tunnelbauten wird mit dem NEAT-Teuerungsindex (NTI) des Bundesamts für Verkehr berechnet. Für die Periode der Kreditbewilligung von 100 Mio. Franken im Januar 2005 bis Einreichung der Angebote des Baumeisters im April 2008 beträgt der BPI-Index 13 % und der NEAT-Index 19 %. Für die Bewilligung des Zusatzkredites von 4,3 Mio. Franken Stand Februar 2007 bis Einreichung der Angebote des Baumeisters im April 2008 beträgt der NEAT-Index 5 %. Dies entspricht einer Vorvertragsteuerung von 14,9 Mio. Franken inkl. MWST für den Zubringer Rontal. Die Vertragsteuerung seit April 2008 wird mit Objektindexverfahren (OIV) errechnet und ist in der Endkostenprognose bis Ende 2011 mit 2 Mio. Franken berücksichtigt. Die Teuerung kumuliert sich somit für den Zubringer Rontal auf 16,9 Mio. Franken.

(vgl. Beilagen 1 und 2).

Zusätzliche Aufwendungen für Lärm-, Umwelt- und Hochwasserschutz

Zu Zusatzkosten führten zudem Massnahmen, die im Zuge der Projektierung und der Bauphase zur Optimierung der Lärm-, Umwelt- und Hochwasserschutzsituation ergriffen wurden. Die über 30 Einsprachen gegen den Zubringer Rontal führten nach der Planaufgabe vom Juni 2006 zu wiederholten Umprojektierungen und zwei zusätzlichen Planaufgaben im November 2006 und Mai 2008. Dies führte zu Zusatzkosten bei der Planung. Auch die Landerwerbskosten haben über den langen Zeitraum von 2005 bis 2007/2008, als die meisten Geschäfte von der Dienststelle Immobilien getätigt wurden, angezogen.

Zusätzliche Massnahmen zugunsten der Bevölkerung, z. B. die Baustellenzufahrt Ost zur Entlastung der Moosstrasse vom Baustellenverkehr, wurden in der Bauphase ausgeführt. Aus Sicherheits- und Umweltschutzgründen wurde bei der Rontalbrücke, ähnlich wie in SIA-Normen für Strassentunnels vorgeschrieben, zusätzlich eine Schlitzrinne eingebaut. Bei einem Unfall werden die anfallenden wassergefährdenden Flüssigkeiten in zwei zusätzlich gebaute Havariebehälter abgeleitet.

Beim Autobahnanschluss Buchrain wurden höhere und längere Dämme erstellt. Da diese Massnahmen nicht als lärmtechnische Sanierungsverpflichtung erfolgt sind, muss der Kanton dafür Kostenbeiträge an den Nationalstrassenbau entrichten. Diese Dämme gehören räumlich nicht zum Zubringer Rontal, sondern zum Anschluss Buchrain und müssen deshalb über einen eigenen Kredit durch den Regierungsrat beschlossen werden. Im Sinne der Transparenz weisen wir jedoch auch diesen Betrag in der Gesamtrechnung Zubringer Rontal aus.

Aufgrund des Hochwassers im August 2005 wurden im Bereich des Knotens Reussbrücke diverse Hochwasserschutzmassnahmen wie Dämme, Dammbalken und bauliche Massnahmen zur Entwässerung notwendig.

Im Tunnel Buchrain wurden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dem Stand der Technik entsprechende, zusätzliche Vorkehrungen umgesetzt. Beim Tunnelportal West wurde die Erschliessung einer öffentlichen Parzelle mit der Unterführung Fahr gewährleistet. Zuerst nur als landwirtschaftliche Unterführung gedacht, mussten die Abmessungen für den möglichen LKW-Verkehr vergrössert werden. Auch dies führte zu zusätzlichen Aufwendungen in Planung und Ausführung. Bei einem späteren Verkauf dieser Bauparzelle fliessen die Mehrkosten wieder an den Kanton zurück.

Diese zusätzlichen Massnahmen führten zu nicht vorhersehbaren Zusatzkosten von 3,8 Mio. Franken. Sie liegen damit jedoch im Rahmen des für Projekte dieser Grössenordnung üblichen Bereichs des Unvorhersehbaren von 10 %. Gemäss aktueller Endkostenprognose vom 30. Dezember 2010 betragen damit die Gesamtkosten des Zubringers Rontal 125 Mio. Franken.

Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Frage 1: Wie kommt es, dass die Medien vor der kantonsrätlichen Kommission VBK über die Kostenüberschreitung in Kenntnis gesetzt wurde?

Die Mehrkosten liegen innerhalb der bei einem Vorprojekt, wie es im Zeitpunkt des Kreditbeschlusses lediglich vorlag, in der in den Krediten ausgewiesenen Bandbreite von +/- 10 %. Am 20. Mai 2010 wurde die VBK anlässlich einer Baustellenbegehung darüber informiert, dass die Endkosten innerhalb des bewilligten Sonderkredits von 104,3 Mio. Franken plus Teuerung seit Herbst 2004, plus Bandbreite von 10 %, liegen. Allerdings wurden nur die relativen, nicht aber die absoluten Beträge ausgewiesen. Obwohl es bereits damals zu erkennen war, dass die effektiven Kosten über den Betrag von 104,3 Mio. Franken liegen würde, ist diese Unterlassung, wenn auch nicht mit bösem Willen, ein Mangel, den wir bedauern.

Zu Frage 2: Was sind die Gründe für die massive Kostenüberschreitung?

Wir verweisen auf die Vorbemerkungen. Die Endkostenprognose vom 30. Dezember 2010 setzt sich wie folgt zusammen:

Kredite 2005 und 2007 (Stand: Jan. 2005)	Fr.	104'300'000
Vorvertragsteuerung 2005 - 2008	Fr.	14'900'000
Vertragsteuerung 2008 - 2011	Fr.	2'000'000
Zusatzaufwendungen	Fr.	<u>3'800'000</u>
Endkostenprognose	Fr.	125'000'000

Zu Frage 3: Ist tatsächlich nur die Teuerung verantwortlich. Gemäss Kundenindex beträgt die Teuerung in dieser Zeitspanne lediglich 4,5 %?

Für die Kosten des Zubringers Rontal ist die Bauteuerung und nicht der Landesindex der Konsumentenpreise massgebend. Wir verweisen dazu auf die Vorbemerkungen zur Teuerung.

Zu Frage 4: Kann es sein, dass verschiedene Anpassungen (Standards, Sicherheit, Projektänderungen) zu dieser Kostenüberschreitung beigetragen haben?

Wir verweisen auf die Ausführungen über die zusätzlichen Aufwendungen für Lärm-, Umwelt- und Hochwasserschutz in den Vorbemerkungen. Vorprojektierung, Detailprojektierung und Bauausführung haben sich bei einem solch grossen Projekt über mehrere Jahre erstreckt. Gerade im Bereich des Tunnelbaus haben sich in dieser Phase die allgemein anerkannten Normen und Standards geändert und erhöht. Diese sind aber einzuhalten, wenn die Sicherheit gewährleistet werden soll, was nach den gesetzlichen Vorgaben zum Schutze der Verkehrsteilnehmer, aber auch zur Vermeidung von Schadenersatzansprüchen zwingend ist. Diese entsprechenden Aufwendungen waren für die Einhaltung der öffentlich- und zivilrechtlichen Vorgaben nötig, so dass in diesem Bereich kein Spielraum besteht.

Zu Frage 5: Was für Auswirkungen hat diese Kostenüberschreitung für das überarbeitete und verabschiedete Bauprogramm 2011-2014, bezogen auf Verbindlichkeit und mögliche Verschiebungen von Projekten?

Die Kosten für den Bau und die Fertigstellung des Autobahnzubringers Rontal für die Jahre 2011 und 2012 sind im Bauprogramm 2011-2014 für die Kantonsstrassen und im Integrierten Finanz- und Aufgabenplan IFAP 2011 - 2015 berücksichtigt. Im von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen müssen keine Projekte verschoben werden.

Zu Frage 6: Warum wurde bei der Beratung des Bauprogramms 2011-2014, die massiven Kostenüberschreitungen nicht thematisiert?

Wir haben die damals bekannten Kosten für die Jahre 2011 und 2012 für dieses Projekt im Bauprogramm ausgewiesen. Diese Zahlen entsprechen den heute ausgewiesenen Beträgen. Bei der Darstellung des Bauprogramms waren aber die Gesamtkosten tatsächlich nicht ersichtlich, weil die bereits beanspruchten Mittel früherer Jahre nicht ausgewiesen wurden. Dies ist ein Mangel, ist doch so eine Gesamtbeurteilung im Bauprogramm nicht oder nur mit früheren Jahresrechnungen möglich. Wir werden diesen Mangel bei den künftigen Darstellungen der Bauprogramme beheben.

Zu Frage 7: Ist die Regierung bereit, die fehlenden 25 Mio. Franken aus dem möglichen Überschuss der Staatsrechnung 2010 zu begleichen, damit das Bauprogramm für die Gemeinden keinerlei Nachteile und Verzögerungen erfährt?

Wir verweisen auf die Antwort zu Frage 5.

Zu Frage 8: Autobahnanschluss Buchrain als auch der Rontalzubringer sind Projekte vom Agglomerationsprogramm. Wird sich der Bund an den Mehrkosten des Rontalzubringers anteilmässig beteiligen?

Der Autobahnanschluss Buchrain mit Zubringer Rontal ist als Massnahme M.2 im Agglomerationsprogramm Luzern enthalten. Es handelt sich dabei um eine Massnahme der Kategorie "Vorleistung". Diese wurden bei der Wirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt. Der Bund leistet an die Vorleistungen aber keine Beiträge.

Zu Frage 9: Welche Rückschlüsse (Priorisierung der Projekte, verbindliche Kosten, Kommunikation) zieht der Regierungsrat zum Grossprojekt „Seetalplatz“?

Das Vorhaben Seetalplatz wird zum Zeitpunkt der Überweisung der Botschaft an Ihren Rat einen höheren Projektierungsstand und somit eine höhere Kostengenauigkeit aufweisen als die Botschaft über einen Sonderkredit für den Bau des Autobahnzubringers Rontal (Kantonsstrasse K 65b) in den Gemeinden Buchrain, Dierikon und Ebikon (B 83). Die Kosten für das Projekt Seetalplatz werden auf der Basis eines Bauprojekts ermittelt und den üblichen Genauigkeitsgrad erreichen. Wir werden wie bis anhin die VBK Ihres Rates über alle wesentlichen Projektfortschritte des Grossprojektes "Seetalplatz" auf dem Laufenden halten.

Zu Frage 10: Welche Lehren zieht der Regierungsrat, im Hinblick auf die Abstimmung „Seetalplatz“, damit ein verlässlicher Baukredit dem Stimmvolk vorgelegt werden kann?

Wir werden Ihrem Rat die Kostenberechnungen für die Baukredite gestützt auf zuverlässige Kostenberechnungen und nicht wie hier aufgrund von Vorprojekten mit einer zu grossen Ungenauigkeit beantragen. Wir haben für den Zubringer Rontal dieses Verfahren wegen der hohen Kosten für die Detailprojektierung gewählt. Diese wären bei einer Ablehnung durch die Stimmberechtigten verloren gewesen. Dieses Vorgehen war ein Versuch und hat sich zumindest für solch komplexe, grosse Bauprojekte, nicht bewährt. Insofern war und ist das Projekt Autobahnzubringer Rontal ein Sonderfall, der durch die erwähnten besonderen Umständen zweckmässig war.