

**Anfrage Lötscher-Knüsel Trudi und Mit. über die Kostenüberschreitung Rontalzubringer (A 828). 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 Autobahnzubringers 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 folgt Stellung:

*Zu Frage 1: Wie ist es zu dieser Überschreitung gekommen?*

Gemäss aktueller Endkostenprognose vom 30. Dezember 2010 betragen die Gesamtkosten des Zubringers Rontal 125 Mio. Franken Diese Kosten setzen 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 2: Gibt es Anpassungen, die nachträglich zum Projekt dazugekommen sind?*

Wir verweisen auf die Ausführungen in unseren Vorbemerkungen.

*Zu Frage 3: In welchen Bereichen bzw. bei welchen genauen Positionen besteht die Überschreitung?*

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 1.

*Zu Frage 4: Gab es spezielle Vorfälle, unerwartete notwendige Ausgaben?*

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in den Vorbemerkungen.

*Zu Frage 5: Hat das Projektcontrolling versagt?*

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 6: Weshalb wurde die zuständige Fachkommission VBK nicht orientiert?*

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 5.

*Zu Frage 7: Ist der Regierungsrat bereit hier absolute Klarheit und Transparenz zu schaffen bzw. allfällige Konsequenzen zu ziehen?*

Mit der Beantwortung der dringlichen Anfrage wird Klarheit und Transparenz geschaffen. Wir werden auch mit unserer Abrechnungsbotschaft die Endzahlen und Hintergründe ausführlich darlegen.

*Zu Frage 8: Welches sind die Auswirkungen finanzieller Art auf andere (schon beschlossene) Projekte?*

Die hier ausgewiesenen 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 bereits berücksichtigt. Im von Ihrem Rat beschlossenen Bauprogramm 2011 - 2014 für die Kantonsstrassen müssen deshalb keine Projekte verschoben werden.

*Zu Frage 9: Hat diese massive Kostenüberschreitung Auswirkungen auf das bereits genehmigte Bauprogramm 2011 bis 2014?*

Wir verweisen auf unsere Antwort zu Frage 8.