

**Anfrage Hartmann Armin und Mit. über die Kostenüberschreitung beim Bau des Rontalzubringers (A 835). 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: Wo fielen die Mehraufwendungen beim Projekt an?*

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in den Vorbemerkungen.

*Zu Frage 2: In welcher Projektphase bzw. in welchen Jahren fielen die Mehrkosten an?*

Wie in den Vorbemerkungen ausgeführt, ist die Änderung gegenüber dem bewilligten Gesamtkredit grossmehrheitlich auf die Teuerung zurückzuführen. Die Vorvertragsteuerung 2005 - 2008 betrug 14,9 Mio. Franken und die Vertragsteuerung 2008 - 2011 2 Mio. Franken. Die Zusatzaufwendungen für Lärm-, Umwelt- und Hochwasserschutz von 3,8 Mio. Franken fielen in den Jahren 2008 - 2011 an.

*Zu Frage 3: Warum wurde bis heute kein Zusatzkredit beantragt? Wann wird allenfalls der Zusatzkredit dem Kantonsrat zur Beschlussfassung vorgelegt?*

Wie in den Vorbemerkungen ausgeführt, ist die Änderung gegenüber dem bewilligten Gesamtkredit grossmehrheitlich auf die Teuerung zurückzuführen. Zusatzkredite brauchen für teuerungsbedingte Mehrausgaben nicht verlangt zu werden. Das Gleiche gilt für gebundene Ausgaben. Die entsprechenden Aufwendungen waren für die Einhaltung der öffentlich- und zivilrechtlichen Vorgaben nötig.

*Zu Frage 4: Wie verteilen sich die Mehrkosten auf die folgenden Kategorien: teuerungsgebundene Mehrkosten, gebundene Ausgaben, frei bestimmbare Ausgaben?*

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      |

Bei den Zusatzaufwendungen handelt es sich um gebundene Ausgaben. Die Zusatzaufwendungen waren für die Einhaltung der öffentlich- und zivilrechtlichen Vorgaben nötig.

*Zu Frage 5: Warum wurden in den Jahren, in denen die Mehrkosten anfielen, keine Nachtragskredite einverlangt?*

Die für den Zubringer Rontal jährlich angefallenen Kosten wurden über die bewilligten Globalbudgets für Strasseninvestitionen der jeweiligen Jahre finanziert.

*Zu Frage 6: Mussten aufgrund der über den Voranschlagskredit abgerechneten Mehrkosten andere Projekte verschoben werden?*

Wir haben in unserer Botschaft über die Änderung des Bauprogramms 2007 - 2010 für die Kantonsstrassen (B 100) auf den starken Anstieg der Preise im Bauhauptgewerbe und die hauptsächlich betroffenen Produkte Beton, bituminöse Beläge und Stahl hingewiesen und aufgezeigt, dass dadurch die Gesamtbaukosten der Vorhaben im Kantonsstrassenbau um über 10 % anstiegen. Somit konnten im Bauprogramm 2007 - 2010 für die Kantonsstrassen weniger Bauvorhaben als ursprünglich vorgesehen, realisiert werden. Ihr Rat hat die Änderung des Bauprogramms 2007 - 2010 am 26. Mai 2009 beschlossen. 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 7: Wie hoch sind die Mehrkosten, die im Jahr 2011 anfallen? Ist für das Jahr 2011 ein Nachtragskredit vorgesehen?*

Die für den Zubringer Rontal im Jahre 2011 anfallenden Kosten werden über das bewilligte Globalbudget für Strasseninvestitionen dieses Jahres finanziert. Ein Nachtragskredit ist nicht erforderlich.