



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Zusatzkredites für die Erarbeitung des Generellen Projektes des Stadttunnels Zug

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 3. April 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Erarbeitung des Generellen Projektes des Stadttunnels Zug stehen 3.4 Mio. Franken zur Verfügung. Nötig sind jedoch 4.95 Mio. Franken. Entsprechend beantragen wir einen Zusatzkredit von 1.55 Mio. Franken. Dessen Finanzierung erfolgt aus einem Rahmenkredit des Strassenbauprogramms und ist gesichert.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:

- I. In Kürze
- II. Projektbegründung / Vorgeschichte / Projektbeschrieb / Zeitplan / Umwelt und Rechtserwerb
- III. Kosten
- IV. Zusatzkredit
- V. Antrag

I. IN KÜRZE

Die Planung eines Stadttunnels Zug ist seit Jahrzehnten im Gespräch. Mit der Aufnahme des Stadttunnels Zug in den Teilrichtplan Verkehr 2002 und im Jahre 2004 in den kantonalen Richtplan hat der Kantonsrat die Planungsaufgabe bekräftigt.

Die Lösung ist mit der Bestvariante U65 gefunden, welche einen unterirdischen Kreisel vorsieht. Für die Ausarbeitung des Generellen Projektes hat der Kantonsrat am 23. Februar 2012 einen Objektkredit in der Höhe von 3.4 Mio. Franken beschlossen. Nun hat sich aufgrund der Prognosen und groben Schätzungen der Ingenieurinnen und Ingenieure gezeigt, dass für diese Projektierung mit Kosten von 4.95 Mio. Franken gerechnet werden muss. Dies erfordert einen Zusatzkredit von 1.55 Mio. Franken.

Der Kanton hat 2009 für den Stadttunnel Zug ein Teilvorprojekt mit Baulinien vorgestellt. Aufgrund einer Motion von Werner Villiger, Rudolf Balsiger und Moritz Schmid betreffend beschleunigte Realisierung eines wirkungsvollen und kostengünstigeren Stadttunnels und zugleich Einführung eines neuen Verkehrsregimes in der Innenstadt Zug vom 14. Dezember 2009 (Vorlage Nr. 1883.1 - 13273) haben sich der Kanton und die Stadt Zug veranlasst gesehen, in einer strategischen Zwischenphase die Variantendiskussion noch einmal zu öffnen. Der Kantonsrat hat dem Regierungsrat die Frist für die Behandlung der überwiesenen Motion bis Ende 2012 erstreckt.

Nach einem intensiven Mitwirkungsprozess mit Fachpersonen, Vertreterinnen und Vertretern von Parteien, Verbänden, mit dem Gewerbe und den Quartiervereinen haben sich der Regierungsrat und der Stadtrat Zug im Herbst 2011 auf die Bestvariante "U65" geeinigt. Der Kantonsrat hat am 23. Februar 2012 den Objektkredit für die Erarbeitung des Generellen Projektes des Stadttunnels Zug in der Höhe von 3.4 Mio. Franken als Teil des Strassenbauprogramms, d.h. des Rahmenkredites für Allgemeine Projektierungen und Generelle Planungen von Neubauprojekten, mit dem Ergebnis von 72 : 0 Stimmen verabschiedet. Dieser Kreditantrag beruhte auf einer Kostenschätzung fussend auf den Erfahrungen der Tangente Zug/Baar, der Umfahrung Cham - Hünenberg (UCH) und Grindel - Bibersee sowie gemäss ersten Gesprächen mit den Ingenieuren, welche im November und Dezember 2011 stattfanden. Seither wird mit Nachdruck am Generellen Projekt gearbeitet.

Eine erste Kostenkontrolle und Endkostenprognose vom März 2012 zeigt, dass der Objektkredit von 3.4 Mio. Franken nicht reichen wird. Vielmehr muss mit Mehrkosten von 1.55 Mio. Franken gerechnet werden, so dass sich daraus ein Kreditrahmen von 4.95 Mio. Franken ergibt.

II. PROJEKTBEGRÜNDUNG / VORGESCHICHTE / PROJEKTBESCHRIEB / ZEITPLAN / UMWELT UND RECHTSERWERB

Die Projektbegründung, die Vorgeschichte, der Projektbescrieb, der Zeitplan sowie Aussagen zu den Bereichen Umwelt und Rechtserwerb brauchen nicht wiederholt zu werden. Es kann in diesem Zusammenhang auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Freigabe eines Objektkredites für die Erarbeitung des Generellen Projektes des Stadttunnels Zug, Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 20. Dezember 2011 (Vorlage Nr. 2103.1 - 13952), verwiesen werden.

III. KOSTEN

1. Kostenvoranschlag gemäss Kreditbeschluss vom 23. Februar 2012

Aufgrund einer ersten groben Kostenschätzung, welche lediglich als Basis für den Vergleich der verschiedenen Varianten diente, waren die Erstellungskosten des Stadttunnels mit ca. 520 Mio. Franken beziffert. Für die Erarbeitung des Generellen Projektes wurden 3.4 Mio. Franken (inkl. 8 % MwSt., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2011) genannt. Der Kostenvoranschlag basierte auf Erfahrungen aus bereits durchgeführten Projekten wie Tangente Zug/Baar, UCH und Grindel - Bibersee sowie einer ersten Zusammenstellung möglicher Aufträge:

- Strassen- und Tunnelbau	Fr.	1'370'000.--
- Betriebs- und Sicherheitsanlagen	Fr.	180'000.--
- Geotechnische, hydrologische Untersuchungen	Fr.	230'000.--
- Umwelt (Voruntersuchung)	Fr.	130'000.--
- Verkehrsplanung	Fr.	330'000.--
- Bauherrenunterstützung/Controlling	Fr.	180'000.--
- Prüfingenieurinnen und -ingenieure/Expertinnen und Experten/ Architektinnen und Architekten/Grundlagen	Fr.	580'000.--
- Nebenkosten	Fr.	90'000.--
- Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>310'000.--</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. MwSt.)	Fr.	<u>3'400'000.--</u>

2. Kostenvoranschlag gemäss erster Kostenkontrolle vom März 2012

Bisher sind gestützt auf den bewilligten Objektkredit Aufträge in der Höhe von 1.575 Mio. Franken hauptsächlich für Grundlagenerhebung und Variantenabklärungen ausgelöst worden. Aufgrund einer ersten Kostenkontrolle und Endkostenprognose musste der Regierungsrat im März 2012 feststellen, dass der Objektkredit von 3.4 Mio. Franken für die Ausarbeitung des Generellen Projektes nicht reichen wird. Die Gründe dafür sind folgende:

- Der bewilligte Objektkredit des Kantonsrates vom 23. Februar 2012 fusst auf ersten Gesprächen mit den Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie auf einer Grobkostenschätzung, welche sich an den Objektkrediten für die Erarbeitung der Generellen Projekte der Tangente Zug/Baar, UCH und Grindel - Bibersee orientierte.
- Aufgrund des Zeitdrucks, dem die Planerinnen und Planer, Ingenieurinnen und Ingenieure sowie Geologinnen und Geologen ausgesetzt sind, mussten die einzelnen Chargen jeweils doppelt besetzt werden. Tatsächlich ist es zu Personalfluktuations- und krankheitsbedingten Ausfällen bei Ingenieurinnen und Ingenieuren gekommen, die umgehend ersetzt werden mussten. Dank der Doppelbesetzung der Chargen ist Gewähr geboten, dass solche unvorhersehbaren Ereignisse nicht zu Verzögerungen bei der Planung führen, dass der enge Sitzungsraster eingehalten werden kann und dass das Generelle Projekt spätestens im Herbst 2012 vorliegen wird. Das Tiefbauamt hat dann noch wenige Wochen Zeit, den Bericht und Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat betreffend Rahmenkredit für die weitergehende Planung, den Bau sowie den Land- und Rechtserwerb des Stadttunnels zu verfassen. Dieser äusserst enge Terminplan ist nicht zuletzt auch wegen der Befristung der Planungszonen bis September 2012 notwendig geworden.
- Damit der Rahmenkredit für die weitergehende Planung, den Bau sowie den Land- und Rechtserwerb des Stadttunnels beantragt werden kann, bedarf es genauer Grundlagen. Es hat sich gezeigt, dass zur Wahrung der Kostengenauigkeit für den Stadttunnel in der jetzigen Phase namentlich im Bereich der Geologie zusätzliche Abklärungen getroffen werden müssen. Zusätzliche Variantenuntersuchungen insbesondere bei den Tunnelportalen, im Bereich der SBB-Unterführung Gubelstrasse und baugelastische Abklärungen, welche nicht vorhersehbar waren, führten ebenfalls zu einem Mehraufwand. In der jetzigen Planungsphase erfolgen vertiefte und intensive Abklärungen, so dass dadurch der dem Kantonsrat im Dezember 2012 zu beantragende Rahmenkredit für die weitergehende Planung, den Bau sowie den Land- und Rechtserwerb des Stadttunnels an Genauigkeit gewinnen wird.
- Hinzu kommen weitere Gründe für den Mehraufwand:
 - sehr hohe Präsenz aufgrund grosser Sitzungsdichte auf verschiedenen Stufen;
 - übermässig grosser Koordinationsaufwand aufgrund der vielen Planerinnen und Planer;
 - Zeitdruck erfordert paralleles Vorantreiben der Arbeiten und Annahme von Arbeitshypothesen;
 - Spezialvertiefung der Standortabklärungen des Portals Ägerstrasse sowie des Portals Gubelstrasse;
 - Verkehrserhebungen deutlich detaillierter und zeitintensiver als ursprünglich angenommen;
 - Planungstiefe des Generellen Projektes ist deutlich grösser;
 - neue Erkenntnisse beim Projektfortschritt ergeben neuen Abklärungsbedarf;

- Anforderungen und Informationsgehalt an das Generelle Projekt steigen laufend;
- neue zusätzliche Expertinnen und Experten sowie Abklärungen werden notwendig, namentlich Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen, Koreferate durch Expertengruppen, Kostenüberprüfung durch Drittbeauftragte, Abklärungen zum Land- und Rechtserwerb, Sicherheit und Tunnellüftung.

Aus diesen Gründen lautet der angepasste Finanzbedarf wie folgt:

- Strassen- und Tunnelbau	Fr.	2'110'000.--
- Betriebs- und Sicherheitsanlagen	Fr.	210'000.--
- Geotechnische, hydrologische Untersuchungen	Fr.	300'000.--
- Umwelt (Voruntersuchung)	Fr.	80'000.--
- Verkehrsplanung	Fr.	680'000.--
- Bauherrenunterstützung/Controlling	Fr.	530'000.--
- Prüffingenieurinnen und -ingenieure/Expertinnen und Experten/ Architektinnen und Architekten/Grundlagen	Fr.	640'000.--
- Nebenkosten	Fr.	90'000.--
- Unvorhergesehenes, ca. 7 %	Fr.	310'000.--
Total Kostenvoranschlag (inkl. MwSt.)	Fr.	<u>4'950'000.--</u>

3. Kostenteiler

Die Planungskosten für das Generelle Projekt des Stadttunnels werden vom Kanton Zug getragen. Demgegenüber trägt die Stadt Zug die Planungskosten im Bereich des Teilprojektes Zentrum^{plus} (Gestaltung) alleine. Diese Kosten sind nicht Bestandteil der vorliegenden Kreditvorlage.

Ob der Stadttunnel Zug ins nächste Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht aufgenommen werden und ein Bundesbeitrag fliessen kann, bedarf noch weiterer Abklärungen. Der Regierungsrat setzt sich für einen Bundesbeitrag ein.

4. Finanzierung

Allgemeines

Die Stadt Zug trägt die Planungskosten im Bereich Zentrum^{plus} alleine.

Allgemeine Projektierungen und Generelle Planungen von Neubauprojekten

Der Kantonsrat hat zur Durchführung des Strassenbauprogramms einen Rahmenkredit für Allgemeine Projektierungen und Generelle Planungen von Neubauprojekten von 29 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 lit. c Strassenbauprogramm; BGS 751.12, gültig bis Ende 2014). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 30. September 2010	Fr.	29'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (netto)	Fr.	24'651'615.35
abzüglich in Behandlung stehender Objektkredit	Fr.	0.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	1'550'000.00
Verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>2'798'384.65</u>

Die Ausgaben zulasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben.

A	Investitionsrechnung	2012	2013	2014	2015
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	0	0	0	0
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	- zulasten Spezialfinanzierung	1'450	100	0	0
	- zulasten Verwaltungsrechnung	0	0	0	0
	effektive Einnahmen	0	0	0	0
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	0	0	0	0
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	1'450	100	0	0
C	Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

IV. ZUSATZKREDIT

Der Regierungsrat will mit dieser Vorlage Klarheit schaffen. Er will die Kosten der Generellen Planung des Stadttunnels transparent machen und will gleichzeitig vermeiden, dass sich der Kantonsrat im Nachhinein bei der Abrechnung des bewilligten Objektkredites mit einer Kostenüberschreitung befassen muss. Aus diesem Grund beantragt er dem Kantonsrat hiermit nicht zuletzt auch aufgrund des Vertrauensvotums des Kantonsrates bei der Bewilligung des Objektkredites vom 23. Februar 2012 einen Zusatzkredit im Sinne von § 28 Abs. 2 lit. c FHG im Umfang von 1.55 Mio. Franken. Damit wird der bewilligte Objektkredit von 3.4 auf 4.95 Mio. Franken erhöht.

V. ANTRAG

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2130.2 - 14032 einzutreten und ihr zuzustimmen

Zug, 3. April 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Der Landschreiber: Tobias Moser