



## **Kantonsratsbeschluss**

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

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten  
vom 4. Mai 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 3. April 2012 (Vorlagen Nrn. 2130.1/2 - 14031/14032) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 4. Mai 2012 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
  - a) Vorbemerkungen
  - b) Gründe für den Zusatzkredit
  - c) Höhe des Zusatzkredits
  - d) Bekanntwerden der Mehrkosten
  - e) Bundesbeitrag
3. Detailberatung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2130.1/2 - 14031/14032 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

#### **2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn orientierten Baudirektor Heinz Tännler sowie Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick verschaffen können.

##### *a) Vorbemerkungen*

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass der Stadttunnel das bisher grösste Strassenbauprojekt des Kantons Zug sein wird. Ende 2011 lagen der Vorlage für den Projektierungskredit Grobkostenschätzungen verschiedener Ingenieurbüros in der Höhe von 3.4 Mio. Franken zugrunde. Aus damaliger Sicht war dieser Kredit für die Erarbeitung des Generellen Projekts aus-

reichend. Die Kommissionsmitglieder stellten fest, dass die Baudirektion die Kosten im Griff hat. Insbesondere deshalb konnte sie gestützt auf eine Endkostenprognose feststellen, dass der bewilligte Projektierungskredit nicht reichen wird. Die Kommission anerkannte, dass dem Kantonsrat zum heutigen Zeitpunkt ein Zusatzkreditantrag zum Beschluss unterbreitet wird, damit mit der Planung fortgefahren und nicht erst in einigen Jahren eine höhere Schlussabrechnung genehmigt werden muss. Sie schätzte ausserdem auch diese Transparenz bei der Planung des Stadttunnels. Die Kommission vermochte trotzdem ein gewisses Unbehagen nicht zu verhehlen, weil zwei Monate nach der Rechtskraft des Objektkredits für die Ausarbeitung des Generellen Projekts bereits ein Zusatzkredit bewilligt werden muss.

*b) Gründe für den Zusatzkredit*

Die Kommission stellte fest, dass insbesondere der enorme Zeitdruck der Grund für den Zusatzkredit sei. Dieser Zeitdruck führe zu Doppelbelegungen bzw. zu Parallelplanungen. Die Kommission fragte sich auch, ob dieser Zeitdruck nötig sei.

Die Vertreter der Baudirektion konnten darlegen, dass es nicht nur einen Grund für diesen Nachtragskredit gibt. So hatte zum Beispiel der Kantonsrat die Frist für die Ausarbeitung des Generellen Projekts bis Ende 2012 festgesetzt. Die Ingenieurbüros sind bestimmt und die Kosten verifiziert. Intern hat sich die Baudirektion entsprechend organisiert, dass zeitgerecht ein qualitativ hochwertiges Generelles Projekt vorgelegt werden kann. Dieser Zeitdruck führt aber zwangsläufig zu gewissen Parallelplanungen. Des Weiteren laufen im September 2012 die Planungszonen aus. Sie wurden bereits einmal verlängert. Eine erneute Fristerstreckung wird deshalb nicht mehr möglich sein. Bis im September 2012 müssen ausserdem die Baulinien aufgelegt werden können, wofür das Projekt einen entsprechenden Detaillierungsgrad aufweisen muss. Gemäss Gesetz über Strassen und Wege muss ein Generelles Projekt lediglich die Linienführung, das Normalprofil, die Anschlüsse sowie eine Kostenschätzung enthalten. Das Generelle Projekt für den Stadttunnel wird weiter gehen. Es wird nahezu die Projektiefe eines Vorprojekts aufweisen. Damit wird auch die Kostengenauigkeit bei der Objektkreditbewilligung für den Landerwerb und den Bau steigen.

*c) Höhe des Zusatzkredits*

Die Kommissionsmitglieder nahmen teilweise mit Erstaunen davon Kenntnis, dass der Objektkredit um beinahe 50 % erhöht werden sollte. Sie fragten sich, ob der Stadttunnel überhaupt mit den anderen Kantonsstrassenprojekten Umfahrung Cham-Hünenberg und Tangente Zug/Baar verglichen werden und ob man während der Bauphase die Finanzen im Griff behalten könne.

Das interne Kostencontrolling der Baudirektion hat aufgrund einer Endkostenprognose festgestellt, dass der Planungskredit nicht ausreichen wird. Daraus erhellt, dass die Baudirektion bei den von ihr betreuten Projekten die Kosten vollumfänglich und jederzeit im Griff hat. Die Gesamtkosten für den Stadttunnel in der derzeitigen Höhe von rund 520 Mio. Franken fussen auf phasengerechten Abklärungen. Die Kosten werden nun verifiziert. Selbstverständlich ist in den Kosten für das Generelle Projekt samt Zusatzkredit von insgesamt 4.9 Mio. Franken auch eine gewisse Reserve enthalten. Man muss sich aber bewusst sein, dass bei einer offenen Planung auch immer mit der einen oder anderen Überraschung gerechnet werden muss. Bis jetzt konnten aber alle Strassenbauprojekte unter dem bewilligten Kredit abgerechnet werden. Das wird wohl auch beim Stadttunnel der Fall sein.

d) *Bekanntwerden der Mehrkosten*

Kommissionsmitglieder stellten fest, dass der Regierungsrat die Vorlage am 3. April 2012 verabschiedet habe. Die Baudirektion habe deshalb die Vorlage wohl Mitte März ausgearbeitet, ungefähr drei Wochen nach dem Entscheid des Kantonsrates über den Projektierungskredit. Es stelle sich deshalb die Frage, ob der Baudirektor am 23. Februar 2012 bei der Kreditbewilligung für das Generelle Projekt bereits eine Vorahnung oder Anhaltspunkte für diesen Zusatzkredit gehabt habe und ob ein entsprechender Hinweis bei der Debatte im Kantonsrat in angebracht gewesen sei.

Diese Frage ist tatsächlich berechtigt. Es kann aber festgehalten werden, dass am 23. Februar 2012 weder das Tiefbauamt noch die externen Ingenieure noch der Baudirektor irgendwelche Anhaltspunkte haben konnten, dass die Endkostenprognose über 1 Mio. Franken daneben lag. Diese Erkenntnis ergab erst das interne Kostencontrolling Mitte März. Selbstverständlich kann gegenüber dem Regierungsrat und insbesondere gegenüber der Baudirektion der Vorwurf erhoben werden, man hätte von Beginn weg einen höheren Kredit beantragen sollen. Ziel der Baudirektion ist es, realistische Kreditbegehren zu stellen und nicht unnötige Reserven einzuplanen. Bleibt bei einer Endabrechnung eines Projekts allenfalls ein grösserer Betrag übrig, werden aus dem Kantonsrat und von der Finanzkontrolle ebenfalls Vorwürfe erhoben.

e) *Bundesbeitrag*

Die Kommission wollte ausserdem wissen, weshalb der Bundesbeitrag noch offen und von welchen Faktoren dieser abhängig sei.

Die Vertreter der Baudirektion legten dar, dass der Stadttunnel Bestandteil des Agglomerationsprogramms zweiter Generation ist. Der Bundesbeitrag wird deshalb davon abhängen, wie hoch die Beiträge gesamthaft für das Agglomerationsprogramm zweiter Generation sein werden. Zur Erinnerung: Beim Agglomerationsprogramm der ersten Generation waren die Ansprüche der Kantone zehnmal so hoch wie die zur Verfügung stehenden Bundesmittel. Es ist deshalb davon auszugehen, dass auch beim Agglomerationsprogramm zweiter Generation ein Verteilungskampf zwischen ÖV, MIV und Langsamverkehr stattfinden wird. Trotzdem ist nicht von vorne herein ausgeschlossen, dass der Stadttunnel im Agglomerationsprogramm berücksichtigt wird, weil er auf eine Entlastung des Stadtzentrums und damit eine Bevorzugung des Langsamverkehrs und des ÖV zielt.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission mit 14 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2130.2 - 14032.

### **3. Detailberatung**

In der Detailberatung kam es zu keinen Wortmeldungen.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2130.2 - 14032 mit 14 : 0 Stimmen zu.

#### **4. Antrag**

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

Rotkreuz, 4. Mai 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch