

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 25. Mai 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 570653
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Worb, Kantonsstrasse Nr. 10, Bern – Langnau 2018 / Verkehrssanierung Worb Zusatzkredit zum Ausführungskredit vom 20. November 2007

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	2
3	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	2
3.1	Ausgangslage	2
3.2	Baugrundverhältnisse Spange Süd	3
3.3	Anpassungen Langsamverkehr Teilprojekt Richigenstrasse	3
3.4	Alternativen / Folgen bei einem Verzicht	4
4	Finanzielle und personelle Auswirkungen	4
4.1	Finanzierung	5
4.2	Personelle Auswirkungen und Folgekosten	5
5	Auswirkungen auf die Gemeinden	5
6	Antrag	5



1 Zusammenfassung

Mit Beschluss vom 20. November 2007 hat der Grosse Rat für die Verkehrssanierung Worb einen Ausführungskredit von CHF 59'258'000.-- brutto bewilligt, der sich heute, inkl. Teuerung und unter Anrechnung der Projektierungskosten von CHF 3 Mio., auf rund CHF 69 Mio. beläuft. Das Projekt beinhaltet zwei neue Umfahrungsstrassen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrum von Worb. Die Ausführungsarbeiten sind seit 2012 im Gang und verlaufen weitgehend planmässig. Nicht den Erwartungen entsprochen hat hingegen die Beschaffenheit des Felsens beim Bau des Wislentunnels. Dies, obwohl im Rahmen der Projekterarbeitung die Geologie gründlich untersucht worden war. Dadurch wurden teurer zusätzlicher Felsabbau und umfangreiche Baugrubensicherungsmaßnahmen erforderlich. Zudem hat eine Projektüberprüfung ergeben, dass beim Teilprojekt Richigenstrasse die Sicherheit der velofahrenden Schülerinnen und Schüler nach heutigen Massstäben nicht ausreichend gewährleistet ist. Deshalb wird dort eine Projektanpassung nötig, die Zusatzkosten verursacht.

Der bewilligte Ausführungskredit vom 20. November 2007 hatte auf einer Kostenschätzung basiert, die im Gegensatz zur heutigen Praxis noch keine Risikopositionen enthalten hatte. Der beantragte Zusatzkredit von CHF 4'700'000.-- liegt innerhalb der Bandbreite für Risikopositionen, die heute standardmässig in die Kostenvoranschläge für Grossprojekte eingerechnet werden.

Da der Ausführungskredit als Bruttokredit bewilligt wurde, werden auch die nun vorliegenden Zusatzkosten als Bruttoausgaben beantragt. Der Bund beteiligt sich am Projekt mit voraussichtlich rund CHF 22 Mio. Dies entspricht einem Anteil von rund 32%.

2 Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38 und 49
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassenplan, genehmigt mit Beschluss vom 10. Mai 2006
- GRB 1442/2007 vom 20. November 2007 betreffend Ausführungskredit
- Finanzierungsvereinbarung mit dem Bundesamt für Strassen vom 2. und 10. August 2011

3 Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Seit 2012 wird das Projekt Verkehrssanierung Worb ausgeführt. Die Umfahrung, bestehend aus den beiden Teilprojekten Spange Süd und Nord, soll im Herbst 2016 eröffnet werden. Im Anschluss wird die Umgestaltung der bestehenden Kantonstrassenabschnitte im Zentrum von Worb beginnen.

Aufgrund der periodisch aktualisierten Endkostenprognose steht heute fest, dass die bewilligten Kreditmittel nicht zur Finanzierung der sich abzeichnenden Zusatzkosten ausreichen. Die Zusatzkosten entstehen aus folgenden Gründen:

- während der Ausführung angetroffene, nicht vorhersehbare Baugrundverhältnisse in der Spange Süd
- gestiegene Anforderungen an den Langsamverkehr im Teilprojekt Richigenstrasse.

3.2 Baugrundverhältnisse Spange Süd

Der prognostizierte Baugrund für den Aushub des Wislentunnels basierte auf den im Vorfeld durchgeführten Erkundungsmassnahmen und dem dazu eingeholten geologischen Gutachten. Gestützt darauf wurde davon ausgegangen, der Fels sei standfest, günstig geschichtet und nicht verwittert. Deshalb wurde nur lokal mit Sicherungsmassnahmen gerechnet. Auf dieser Basis wurden die Ausschreibungsunterlagen erstellt.

Der effektiv angetroffene Baugrund beim Aushub des Wislentunnels wich nun stark von den seinerzeit erarbeiteten Annahmen ab. Während der Aushubarbeiten sind viele vertikale Klüftungen (Trennflächen), gefüllt mit Lockergestein, zum Vorschein gekommen. Diese Klüftungen waren ungünstig für die Aushubarbeiten, da sie spitzwinklig zur Baugrubenachse verliefen. Entsprechend schlechter war auch die hangseitige Standfestigkeit der Baugrube, was umfangreiche Sicherungen mit Nagelwänden (Sicherungsanker) nötig machte, damit die Kluftplatten nicht abkippten und die Arbeitssicherheit in der Baugrube jederzeit gewährleistet war. Zudem sind stark verwitterungsanfällige Bereiche des Felsens mit Mergellagen zum Vorschein gekommen, was sogar Absicherungen mit Netzen erforderlich machte. Zu diesen Sicherungsmassnahmen gab es keine Alternativen.

Neben der unerwarteten Beschaffenheit lag der Felsen auch höher als prognostiziert. Wegen der höheren Lage musste mehr Fels abgebaut werden, was wesentlich höhere Kosten verursachte als ein normaler Aushub.

Diese geologischen Gegebenheiten haben nicht vorhersehbaren Zusatzkosten in der Höhe von CHF 3'200'000.-- zur Folge.

3.3 Anpassungen Langsamverkehr Teilprojekt Richigenstrasse

Das Teilprojekt Richigenstrasse beinhaltet Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs (Schulwegroute Velo zum Oberstufenzentrum und Schulwegquerung zum Unterstufen Schulhaus). Das genehmigte Projekt wurde 1998 nach den damaligen Grundsätzen projektiert. Die geschätzten Kosten von CHF 0,9 Mio. sind Teil des genehmigten Kredits der Verkehrssanierung Worb.

Im Rahmen einer Projektüberprüfung zeigte sich, dass das damalige Projekt die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler, die per Velo oder zu Fuss auf dem Schulweg unterwegs sind, gemäss den heutigen Vorgaben nicht ausreichend gewährleistet. Das genehmigte Teilprojekt kann daher in der vorliegenden Form nicht realisiert werden, sondern es sind die folgenden Projektanpassungen erforderlich: Erweiterung des Projektperimeters um 130 m auf insgesamt 580 m, mit drei Fussgängerübergängen mit Mittelinseln, statt einem, sowie beidseitigen Radstreifen anstelle des ursprünglich bloss einseitig geplanten kombinierten Rad- und Gehwegs. Dies macht eine entsprechende Änderung des Strassenplanes erforderlich, mit einer teilweisen Neuauflage und Genehmigung.

Die Gesamtkosten für das neue Projekt belaufen sich gemäss der Kostenschätzung (+/- 20%) auf CHF 2'400'000.-- und sind damit um CHF 1'500'000.-- höher als bewilligt.

3.4 Alternativen / Folgen bei einem Verzicht

- Zu einem Zusatzkredit 'Baugrundverhältnisse Spange Süd', gemäss Ziffer 3.2 vorn, bestehen keine sinnvollen Alternativen. Im Rahmen der Aktualisierung der Endkostenprognose wurde eine Verzichtsplanning durchgeführt. Einsparungen konnten im Umfang von CHF 360'000.-- erzielt werden, aber wegen des weit vorgeschrittenen Baufortschritts sind keine sinnvollen weiteren Einsparungen möglich. Ein theoretisches Resteinsparpotenzial der Verzichtsplanning beläuft sich im gesamten Projekt noch auf knapp CHF 125'000.--, aber dies würde drastische Abstriche bei der Gestaltung und sozialen Sicherheit bedingen, weil auf (Baum-)Bepflanzungen und Kandelaber verzichtet werden müsste. Ein Verzicht auf diesen Teil des Zusatzkredits hätte faktisch zur Folge, dass nicht mehr genügend Mittel für die Sanierung der Strassenabschnitte im Zentrum von Worb zur Verfügung ständen.
- Auch für die 'Anpassung Langsamverkehr Teilprojekt Richigenstrasse', gemäss Ziffer 3.3 vorn, bestehen keine sinnvollen Alternativen. Würde dieser Teil des Zusatzkreditanspruchs nicht bewilligt, könnte das Teilprojekt Richigenstrasse nicht im Rahmen der Verkehrssanierung Worb umgesetzt werden und müsste aus dem Projekt herausgelöst werden.

4 Finanzielle und personelle Auswirkungen

Preisbasis 1. Januar 2006; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamts für Statistik (Basis Oktober 1998 = 100, Espace Mittelland, Tiefbauarbeiten)

Gesamtkosten brutto, inkl. Teuerung	CHF	73'700'000.00
abzüglich		
bewilligte Projektierungs- und Ausführungskredite (brutto, inkl. eingetretener Teuerung)	CHF	69'000'000.00
Zusatzkosten	CHF	4'700'000.00
davon		
• Zusatzkosten Baugrundverhältnisse	CHF	3'200'000.00
• Mehraufwendungen Teilprojekt Richigenstrasse	CHF	1'500'000.00
für die Ausgabenbewilligung massgebende Kreditsumme gemäss Art. 54 Abs. 2 FLG und zu bewilligender Zusatzkredit	CHF	4'700'000.00

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und Art. 48 Abs. 1 FLG.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit dem vorliegenden Beschluss bewilligt (Art. 54 Abs. 3 FLG und Art. 151 FLV).

4.1 Finanzierung

Die bereits bewilligten und die zusätzlichen Ausgaben sind im Voranschlag und in der Aufgaben- und Finanzplanung der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion eingestellt.

Es handelt sich um einen Zusatzkredit gemäss Art. 54 FLG zum mehrjährigen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs erwähnten voraussichtlichen Zahlungen abgelöst wird.

4.2 Personelle Auswirkungen und Folgekosten

Die Massnahmen haben keine Auswirkungen auf Personalbestand und Folgekosten.

5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Der vorliegende Antrag auf einen Zusatzkredit hat keine Auswirkungen auf die Gemeinde Worb.

Ein Verzicht auf den Zusatzkredit hätte hingegen grosse Auswirkungen auf die im Projekt vorgesehene Umgestaltung im Zentrum von Worb. Die Einführung von Tempo-30 Zonen und Sperrungen für den Durchgangsverkehr sollten Grundlage für die innere Verdichtung und Aufwertung des Zentrums sein. Der Verzicht hätte zur Folge, dass die zwingenden flankierenden Massnahmen im Ortszentrum nicht finanziert werden könnten.

6 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Projektübersicht

Zusätzliche Beilagen für die BaK

- Projektdokumentation
- Kostenübersicht