

Bericht und Antrag

an den Grossen Stadtrat von Luzern
vom 8. September 2010 (StB 799)

B+A 33/2010

Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse

- Weiteres Vorgehen
- Zusatzkredit

**Vom Grossen Stadtrat
abgelehnt am
16. Dezember 2010
(Definitiver Beschluss des Grossen
Stadtrates und Protokollbemerkung am
Schluss dieses Dokuments)**

Bezug zur Gesamtplanung 2010–2014

Leitsatz C:	Luzern fördert das Zusammenleben aller.
Stossrichtung C2:	Die Stadt stellt ein flexibles und vielfältiges Grundangebot an Beratungs- und Unterstützungsmassnahmen sicher. Dies ermöglicht allen Bewohnerinnen und Bewohnern ein Leben in sozialer Sicherheit.
Fünfjahresziel C2.1:	Die Lebensqualität im Gebiet Basel-/Bernstrasse Luzern wird durch den nachhaltigen Quartierentwicklungsprozess BaBeL aufgewertet.
Projektplan:	I62046

Übersicht

Mit B+A 20/2007 vom 2. Mai 2007: „Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse“ bewilligte der Grosse Stadtrat am 24. Januar 2008 einen Kredit von 2'910'000.– für den Bau einer Fussgänger-Unterführung durch den Bahndamm entlang der Baselstrasse. Das als „Dammdurchbruch“ bekannte Projekt entsprach einem durch den Verein BaBeL immer wieder geäusserten Wunsch zur Aufwertung und zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Quartiers Basel-/Bernstrasse.

Bei der Submission der Baumeisterarbeiten für den Dammdurchbruch zeigte sich leider, dass die Kosten deutlich höher ausfallen werden als angenommen. Der Kredit gemäss B+A 20/2007 reicht für die vorgesehenen Arbeiten nicht aus. Deshalb wurde die Submission mit StB 383 vom 28. April 2010 abgebrochen und der vorliegende Bericht und Antrag für einen Zusatzkredit nach Art. 62 GO erarbeitet.

Aus folgenden Gründen muss ein Zusatzkredit beantragt werden:

- Die offerierten Einheitspreise sind infolge des komplizierten Bauvorgangs höher ausgefallen, als dies durch die Fachleute des Ingenieurunternehmens und der Verwaltung angenommen wurde.
- Der Aufwand der Ingenieurleistungen für Projekt- und Bauleitung fällt höher aus, als dies ursprünglich angenommen wurde.
- Die Kosten für die Leistungen der SBB sind im Rahmen der Ausschreibung weiter konkretisiert worden und liegen wesentlich über den aufgrund des Vorprojekts ermittelten Kosten. Durch die inzwischen erhöhten Zugsfrequenzen mussten auch die Bahnersatzkosten angehoben werden.

Aufgrund dieser Ausgangslage hat die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit die folgenden drei Möglichkeiten für das weitere Vorgehen geprüft:

1. Einholen eines Zusatzkredites beim Grossen Stadtrat
2. Überarbeitung des Projekts im Sinne von „Design to Cost“, also Vorgeben eines Kostendachs im Rahmen einer Neuausschreibung
3. Abbruch des Projekts und allfällige Neuprojektierung zu einem späteren Zeitpunkt

Der Stadtrat hat die drei Varianten für das weitere Vorgehen gegeneinander abgewogen und kommt zum Schluss, dass er an der Realisierung des Dammdurchbruchs festhalten möchte. Er gewichtet dabei das Projekt und die damit verbundene Signalwirkung für die Entwicklung im gesamten Gebiet Basel-/Bernstrasse höher als die zusätzlichen Kosten von Fr. 900'000.–. Er weist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, dass mit dem Projekt Dammdurchbruch ein bedeutender Impuls für die Aufwertung des gesamten Quartiers Basel-/Bernstrasse gegeben werden soll.

Der bei einer Realisierung des Dammdurchbruchs nach dem Prinzip „Design to Cost“ für die eigentlichen Bauarbeiten zur Verfügung stehende Kredit von knapp 1 Mio. Franken würde bei den gegebenen Rahmenbedingungen nur knapp ausreichen, um eine einfache Unterführung bauen zu können. Erst recht liesse sich damit also kein gestalterisch überzeugendes Bauwerk realisieren, welches von der Bevölkerung angenommen und somit auch benutzt würde und welches den gewünschten Beitrag zur Aufwertung des Quartiers leisten könnte.

Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Ausgangslage	5
1.1 Die Wichtigkeit des Projekts für das Quartier	5
1.2 Bisherige Arbeiten	5
2 Kostenentwicklung	6
2.1 Vergleich Kostenvoranschlag mit Kostenprognose	6
2.2 Honorar Bauingenieur	7
2.3 Bauleistungen Unternehmer	8
2.4 Leistungen SBB	8
2.5 Verschiedenes und Unvorhergesehenes	9
2.6 Lehre aus dem Projekt Dammdurchbruch	9
3 Varianten für das weitere Vorgehen	10
3.1 Einholen eines Zusatzkredites beim Grossen Stadtrat	10
3.2 Überarbeitung des Projekts im Sinne von „Design to Cost“, also Vorgeben eines Kostendachs im Rahmen einer Neuausschreibung	10
3.3 Abbruch des Projekts und allfällige Neuprojektierung zu einem späteren Zeitpunkt	11
4 Erwägungen	12
5 Antrag	13

Anhang

- Schätzung des verbleibenden Kredites für die Ausführung „Design to Cost“

Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1 Ausgangslage

Mit B+A 20/2007 vom 2. Mai 2007 bewilligte der Grosse Stadtrat einen Kredit von Fr. 2'910'000.– für den Bau einer Fussgänger-Unterführung durch den Bahndamm entlang der Baselstrasse. Das als „Dammdurchbruch“ bekannte Projekt entsprach einem durch den Verein BaBeL immer wieder geäusserten Wunsch zur Aufwertung und zur Verbesserung der Durchlässigkeit des Quartiers Basel-/Bernstrasse.

Bei der Submission der Baumeisterarbeiten für den Dammdurchbruch zeigte sich leider, dass die Kosten deutlich höher ausfallen werden als angenommen. Der Kredit gemäss B+A 20/2007 hätte für die vorgesehenen Arbeiten nicht gereicht. Darum wurde die Submission mit StB 383 vom 28. April 2010 abgebrochen.

1.1 Die Wichtigkeit des Projekts für das Quartier

Dass es sich beim Projekt Dammdurchbruch um ein für das Quartier wichtiges und zukunftsweisendes Projekt handelt, zeigt sich unter anderem an der Tatsache, dass sich in der Umgebung des Dammdurchbruchs in Erwartung der Realisierung einiges getan hat. So wurden beispielsweise um den Lädeliplatz Häuser gekauft und umgebaut. Geplant sind die Realisierung eines Take-aways, günstige Studentenwohnungen bzw. Studentenzimmer und die Errichtung eines Gartenrestaurants und einer Vinothek.

1.2 Bisherige Arbeiten

Nach der Krediterteilung durch den Grossen Stadtrat wurde das Projekt, für welches bisher ein Vorprojekt vorgelegen hatte, unter der Federführung des Tiefbauamtes durch das beauftragte Ingenieurbüro zu einem Bauprojekt weiterbearbeitet, und basierend darauf wurden die Submissionsunterlagen erarbeitet. Der Bauvorgang wurde dabei insbesondere mit den SBB nochmals eingehend besprochen, und es wurde beschlossen, neben einer sogenannten „Amtsvariante“ auch „Unternehmervarianten“ zuzulassen, welche sich bezüglich der Bauausführung, nicht aber bezüglich Gestaltung und Qualität des Dammdurchbruchs von der durch das Ingenieurbüro geplanten „Amtsvariante“ unterscheiden durften. Man erhoffte sich durch diese „Unternehmervarianten“ eine Kosteneinsparung. Im Frühjahr 2010 wurden die einge-

gangenen Offerten für die ausgeschriebenen Baumeisterarbeiten zum Dammdurchbruch dann ausgewertet. Leider stellte sich dabei heraus, dass die Kosten gemäss Voranschlag in wesentlichen Arbeitsgattungen zu tief angenommen wurden. Es zeigte sich, dass sich das Projekt Dammdurchbruch nicht innerhalb des durch den Grossen Stadtrat genehmigten Kreditrahmens realisieren lässt.

Parallel zur Erarbeitung des Bauprojektes und der Submissionsunterlagen hat das Tiefbauamt zusammen mit dem Rechtsdienst der Baudirektion den für die Realisierung des Projektes notwendigen Land- und Rechtserwerb getätigt. Diese Arbeiten sind abgeschlossen; die Stadt Luzern verfügt über sämtliche notwendigen Rechte zur Realisierung des Dammdurchbruchs.

2 Kostenentwicklung

2.1 Vergleich Kostenvoranschlag mit Kostenprognose

Das Tiefbauamt, das beauftragte Ingenieurbüro, die SBB und der externe Prüfsachverständige haben anschliessend an die abgebrochene Submission die eingegangenen Angebote der „Amtsvariante“ und die „Unternehmervarianten“ detailliert ausgewertet und mit dem auf dem Vorprojekt basierenden Kostenvoranschlag verglichen. Es zeigte sich dabei, dass die Kosten für die Realisierung der „Amtsvariante“ bei 4,1 Mio. Franken liegen wird, bei der kostengünstigsten Unternehmervariante liegen sie bei 3,75 Mio. Franken.

Es musste somit zur Kenntnis genommen werden, dass das Projekt „Dammdurchbruch“ nicht im Rahmen des vom Parlament erteilten Kredits von 2,91 Mio. Franken (Kostenstand März 2007) realisiert werden kann. Rechnet man die inzwischen erfolgte Teuerung auf, so ergibt sich aufgrund des Indexes im April 2010 ein zur Verfügung stehender Kredit von rund 3,2 Mio. Franken.

Anhand der aus der Submission gewonnenen Erkenntnisse wurde inzwischen der ursprüngliche Kostenvoranschlag überarbeitet. Nachstehend lassen sich die Differenzen zwischen dem ursprünglichen Kostenvoranschlag, welcher die Grundlage für die Kreditvorlage an den Grossen Stadtrat bildete, und der aus der Überarbeitung resultierenden Kostenprognose ansehen.

		Kostenvoranschlag	Kostenprognose	Differenz
		Fr.	Fr.	Fr.
000	Landerwerb	80'000.–	95'000.–	+15'000.–
100	Bauleistungen Unternehmer	1'225'000.–	1'500'000.–	+275'000.–
300				
500	Elektroanlagen, Beleuchtung	69'000.–	50'000.–	–19'000.–
800	Nebenkosten	17'000.–	20'000.–	+3'000.–
	Honorare:			
	PL Bauherr, OBL	140'000.–	140'000.–	+/-0.–
	Architekt	44'000.–	44'000.–	+/-0.–
	Bauingenieur	166'000.–	420'000.–	+254'000.–
	Prüfingenieur, Geologe usw.	55'000.–	70'000.–	+15'000.–
900	Leistungen SBB (inkl. Hilfsbrücken)	870'000.–	1'200'000.–	+330'000.–
999	Diverses und Unvorhersehbares	54'000.–	315'000.–	+246'000.–
	MWSt (neu 8 %)	190'000.–	246'000.–	+56'000.–
Total	(Index-Stand Mai 2007)	2'910'000.–		
	teuerungsbereinigt			
	(Indexstand April 2010)	zirka 3'200'000.–	4'100'000.–	+900'000.–

Die wesentlichen Abweichungen ergeben sich aus den Positionen „Bauleistungen Unternehmer“, „Honorar Bauingenieur“, „Leistungen SBB“ sowie „Diverses und Unvorhergesehenes“. Die Begründungen zu den Abweichungen in diesen Positionen sind nachstehend aufgeführt.

2.2 Honorar Bauingenieur

Die Honorarkosten für die Projektleitung (Oberbauleitung, Berater) und den Architekten sind gegenüber dem Kostenvoranschlag unverändert geblieben. Der Bauingenieur hingegen hat seine Leistungen im Kostenvoranschlag zu tief budgetiert. Seine Aufwendungen für die Erarbeitung des Konzeptes und des Vorprojektes, welche Kosten von Fr. 40'000.– verursacht hatten, sind aufgrund eines Kopierfehlers nicht in den Kostenvoranschlag und den Kreditantrag an das Stadtparlament (B+A 20/2007) eingeflossen. Ursprünglich hatte das beauftragte Büro seine Ingenieurleistungen für das Bauprojekt, die Submission und die Bauleitung mit Fr. 166'000.– veranschlagt. Dieser Betrag ist auch in den Kostenvoranschlag aufgenommen worden. Die Erarbeitung des Bauprojektes, des Prüfdossiers und der Submission sowie die separat beauftragte Prüfung der Unternehmervarianten hatten aber bereits Ingenieurkosten von Fr. 160'000.– zur Folge. Für die anstehenden Ingenieurleistungen, welche das Erarbeiten des Ausführungsprojektes, der Detailkonstruktion, der Statik sowie die Bauleitung (inkl. Qualitätsmanagement, Baustellen-Sicherheit und Kostenkontrolle) umfassen, muss aufgrund der Bausumme mit weiteren Fr. 220'000.– gerechnet werden, das Ingenieurhonorar beträgt also total Fr. 420'000.–. Diese Gesamtsumme entspricht der Honorar-Ordnung (SIA 103, Art. 7) und ist mit der Formel der honorarberechtigten Baukosten überprüft worden. Wichtig ist in die-

sem Zusammenhang zu erwähnen, dass aufgrund der abgebrochenen Submission die entsprechenden Ingenieurleistungen erneut zu erbringen sind, in der erwähnten Gesamtsumme also doppelt enthalten sind.

Der Stadtrat bedauert den entsprechenden Fehler in der Kostenzusammenstellung sehr, hätte die Überprüfung der Honorarsumme nach der SIA-Honorarordnung doch im Rahmen der Erarbeitung des Berichts und Antrags zum Dammdurchbruch erfolgen sollen. Trotz der dadurch im Gesamtkredit fehlenden rund Fr. 200'000.– rechnete das Tiefbauamt bis zur Offertöffnung der Baumeistersubmission damit, das Projekt innerhalb des Gesamtkredites realisieren zu können.

Die Projekt- und Bauleitungskosten werden bei einer Realisierung des Projekts Dammdurchbruch nach einer „Unternehmervariante“ zum Teil durch die Honorare für den Ingenieur des Totalunternehmers ersetzt. Durch die Realisierung einer „Unternehmervariante“ würde in dieser Position also ein Einsparpotenzial bestehen. Der beigezogene Prüfeningenieur empfiehlt in seiner Stellungnahme allerdings, aufgrund der Bedeutung des Bahndamms für den Bahnverkehr des gesamten Bahnknotens Luzern die „Amtsvariante“ zu realisieren. Zwar weisen diese gegenüber den „Unternehmervarianten“ etwas höhere Kosten auf, sie stellen aber eine sichere und risikoarme Lösung dar, welche aufgrund ihrer monolithischen Struktur bezüglich Robustheit und Qualität gegenüber den „Unternehmervarianten“ deutliche Vorteile aufweise.

2.3 Bauleistungen Unternehmer

Die offerierten Einheitspreise sind infolge des komplizierten Bauvorgangs und wegen des Bauens unter intensivem Bahnverkehr (sehr kurze Nachtintervalle) höher, als dies die Fachleute des Ingenieurunternehmens und der Verwaltung aufgrund von Erfahrungswerten angenommen hatten. Dazu kommt, dass die Bauunternehmungen in der Zentralschweiz gut ausgelastet sind (einige haben sogar auf das Einreichen eines Angebots verzichtet) und aufgrund dieses Umstandes zu höheren Preisen offerieren.

Ferner ergab die detailliertere statische Berechnung, welche im Rahmen des Bauprojektes vorgenommen wurde, dass einige Betonteile stärker ausgebildet werden müssen, als dies noch im Vorprojekt angenommen wurde. Im Rahmen des Bauprojektes sind die Ausgestaltungen des Lädelplatzes weiter konkretisiert und die Anpassungsarbeiten an Nachbarobjekte, die im Vorprojekt noch nicht klar definiert waren, detaillierter projektiert worden. Der daraus resultierende höhere Arbeitsumfang wirkte sich auch auf den Angebotspreis aus.

2.4 Leistungen SBB

Aufgrund des vorliegenden Vorprojekts wurden die Kosten für die Bahnsicherung durch die SBB mit Fr. 870'000.– beziffert. Der grösste Teil dieser Kosten ergibt sich aus den für die

„Amtsvariante“ des Bauwerks notwendigen Hilfsbrücken, mit denen die drei Geleise auf dem Bahndamm während der Bauarbeiten gesichert werden müssen.

Die Kosten für die Leistungen der SBB wurden im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes weiter konkretisiert. Unter Einbezug aller notwendigen Bauvorgänge und Sicherungsarbeiten, wie zum Beispiel Einbau der Hilfsbrücken, Bahntransporte, Schutz von Kabelanlagen, Erden der Fahrleitungen für gewisse Bauetappen, Einsatz des Sicherheitspersonals während der gesamten Baudauer, zeigte sich, dass die Kosten mit Fr. 1'142'000.– wesentlich über den aufgrund des Vorprojekts ermittelten Kosten von Fr. 870'000.– liegen. Diese Kostensteigerung begründete die SBB mit den einerseits inzwischen gestiegenen Preisen für die Hilfsbrücken, vor allem aber auch mit inzwischen erhöhten Zugfrequenzen im Bereich des Bahndamms in Luzern, welche sich bei den Bahnersatzkosten, aber auch den Bahntransporten von Geräten und Baumaterialien sowie der Bahnsicherung kostensteigernd auswirkten.

Der grösste Teilbetrag innerhalb der Kosten für die Leistungen der SBB ergibt sich nach wie vor aus dem Einsatz der Hilfsbrücken. Aus diesem Grunde wurde den Unternehmern auch freigestellt, andere Bauverfahren vorzuschlagen, bei welchen auf die Hilfsbrücken verzichtet werden kann. Allerdings zeigte die Submission, dass die Einsparungen durch den Verzicht auf Hilfsbrücken nicht ganz so gross sind, wie dies erwartet wurde. Dies ergibt sich aus der Tatsache, dass auch bei den „Unternehmervarianten“ viele Arbeiten im Gleisfeld notwendig sind und diese wiederum Sicherungs- und Begleitmassnahmen durch die SBB bedingen.

2.5 Verschiedenes und Unvorhergesehenes

Wie die geologischen Untersuchungen am Bahndamm zeigen, besteht der Bahndamm aus äusserst inhomogenem Schüttmaterial. Diese Erkenntnis, verbunden mit der Tatsache, dass es auf diesem Gleisabschnitt der SBB mit den sehr dichten Taktfolgezeiten der Züge zu keinerlei Behinderungen durch Bauarbeiten kommen darf, hat das Tiefbauamt dazu veranlasst, die Reserven, welche ursprünglich lediglich Fr. 54'000.– betragen hatten, auf Fr. 300'000.– zu erhöhen.

2.6 Lehre aus dem Projekt Dammdurchbruch

Das Tiefbauamt der Stadt Luzern, welches innerhalb der Stadtverwaltung für das Projekt Dammdurchbruch zuständig ist, hat aufgrund der für alle Projektbeteiligten höchst unbefriedigenden Kostenentwicklung den Ablauf bei der Erarbeitung eines Projekts eingehend überprüft. Es kommt zum Schluss, dass es bei grösseren und komplizierteren Vorhaben, wie der Dammdurchbruch eines ist, in Zukunft zuerst einen Planungskredit beantragen wird. Dadurch wird es möglich, das Projekt in genügender Tiefe zu projektieren und basierend auf diesen Grundlagen einen Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Dieses Vorgehen hat zudem den Vorteil, dass Stadtrat und Parlament bereits in einer früheren Phase ins Projekt einbezogen werden können. Für einfacher zu kreditierende Vorhaben wie Strassensanierungen oder die Erneue-

rung von Siedlungsentwässerungsanlagen soll dem Parlament aber auch in Zukunft direkt ein Baukredit unterbreitet werden.

3 Varianten für das weitere Vorgehen

Wie im vorangegangenen Kapitel ausführlich dargelegt wurde, reicht der bewilligte Kredit von 2,91 Mio. Franken nicht aus, um das geplante Projekt Dammdurchbruch realisieren zu können. Für das weitere Vorgehen beim Projekt „Dammdurchbruch“ ergeben sich aus Sicht des Stadtrates deshalb drei Möglichkeiten:

1. Einholen eines Zusatzkredites beim Grossen Stadtrat,
2. Überarbeitung des Projekts im Sinne von „Design to Cost“, also Vorgeben eines Kostendachs im Rahmen einer Ausschreibung,
3. Abbruch des Projekts und allfällige Neuprojektierung zu einem späteren Zeitpunkt.

3.1 Einholen eines Zusatzkredites beim Grossen Stadtrat

Um das geplante Projekt Dammdurchbruch realisieren zu können, sind zusätzliche Geldmittel notwendig. Die Direktion Umwelt, Verkehr und Sicherheit schätzt die Kosten für die Realisierung des Dammdurchbruchs nach dem ursprünglichen Projekt („Amtsvariante“) auf 4,1 Mio. Franken. Unter Berücksichtigung der auf dem ursprünglichen Kredit inzwischen aufgelaufenen Teuerung ist ein Zusatzkredit von Fr. 900'000.– notwendig. Für die Erteilung dieses Zusatzkredites ist nach Art. 62 GO der Grosse Stadtrat zuständig.

3.2 Überarbeitung des Projekts im Sinne von „Design to Cost“, also Vorgeben eines Kostendachs im Rahmen einer Neuausschreibung

Beim Ausschreibungsprinzip „Design to Cost“ gibt der Bauherr bei der Ausschreibung der Arbeiten den potenziellen Anbietern die Kosten verbindlich vor. Die Anbieter sind mit wenigen Rahmenbedingungen frei in der Ausgestaltung des Projekts. Die eingereichten Projekte werden in der Folge durch eine Jury bewertet und das Beste erhält den Zuschlag zur Realisierung.

Voraussetzung für einen erfolgreichen Unternehmerwettbewerb für den Dammdurchbruch ist allerdings ein genügend hoher (Rest-)Kredit für das gesamte Verfahren inklusive Realisierung. Die Planung muss in Zusammenarbeit mit dem Totalunternehmer erfolgen.

Zur Bestimmung des verbleibenden Kredits hat das Tiefbauamt deshalb sämtliche bisher aufgewendeten Kosten sowie die zu erwartenden weiteren Projektkosten abgeschätzt und nachstehend aufgelistet.

Kostenzusammenstellung:		Fr.
Bewilligter Kredit, inkl. aufgerechnete Indexteuerung April 2010		3'200'000.–
Bisher aufgewendete Kosten		383'000.–
Voraussichtliche weitere Kosten ausserhalb TU-Angebot		445'000.–
Kosten SBB (Bahnsicherung, Bau- und Schutzarbeiten)	Schätzung	1'200'000.–
Verbleibender Kredit für Projekt Design to Cost (Total TU-Betrag)		1'172'070.–
davon Projektierungskosten (TU-intern)		200'000.–
verbleibender Kredit für Baumeisterarbeiten (TU-intern)		972'000.–

Aus dieser Zusammenstellung lässt sich ersehen, dass für die effektiven Bauarbeiten ein Restkredit von lediglich 1 Mio. Franken verbleibt. Aufgrund dieser Tatsache kommt das Tiefbauamt zum Schluss, dass die Realisierung eines Design-to-Cost-Projekts für den Dammdurchbruch unrealistisch ist. Bereits das Realisieren einer einfachen Fussgängerunterführung ist mit diesem Betrag in Frage gestellt, erst recht aber die Realisierung eines auch gestalterisch überzeugenden Projekts.

3.3 Abbruch des Projekts und allfällige Neuprojektierung zu einem späteren Zeitpunkt

Als letzte der zu prüfenden Varianten bleibt der Projektabbruch. Es ist wichtig, in diesem Zusammenhang zu erwähnen, dass ein Teil der bisher aufgewendeten Kosten von Fr. 383'000.– nicht „verloren“ ist. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt das Projekt Dammdurchbruch erneut lanciert werden, kann auf die folgenden bereits erbrachten Leistungen zurückgegriffen werden:

▪ Kosten für den Landerwerb und die Handänderung	Fr.	96'000.–
▪ Geologische Untersuchungen, Vorprojekt sowie Teile des Bauprojekts	Fr.	74'000.–
Total	Fr.	170'000.–

Als nicht direkt wiederverwendbar sind die für das Bauprojekt und die Submission aufgewendeten Leistungen im Umfang von Fr. 213'000.– zu betrachten.

Der allfällige Verzicht auf die Realisierung des Dammdurchbruchs wäre für BaBeL und die betroffenen Quartiere sicher eine grosse Enttäuschung. In dieses Projekt hatte man sehr grosse Hoffnungen gesetzt. Ein kompletter Projektabbruch wäre auch als Vertrauensbruch gegenüber den privaten Investoren am Lädliplatz zu werten. Aus Sicht des Stadtrates sollte wenigstens der als Treffpunkt im Quartier geplante Lädliplatz, welcher Bestandteil des Gesamtprojekts und Teil des bewilligten Kredites Dammdurchbruch ist, realisiert werden. Der entsprechende Teilkredit beläuft sich auf zirka Fr. 320'000.–.

4 Erwägungen

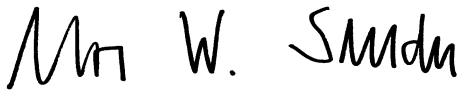
Der Stadtrat hat die drei Varianten für das weitere Vorgehen gegeneinander abgewogen und kommt zum Schluss, dass er an der Realisierung des Dammdurchbruchs festhalten möchte. Er gewichtet dabei das Projekt und die damit verbundene Signalwirkung für die Entwicklung im gesamten Gebiet Basel-/Bernstrasse höher als die zusätzlichen Kosten von Fr. 900'000.–. Er weist in diesem Zusammenhang nochmals darauf hin, dass mit dem Projekt Dammdurchbruch ein bedeutender Impuls für die Aufwertung des gesamten Quartiers Basel-/Bernstrasse gegeben werden soll.

Der bei einer Realisierung des Dammdurchbruchs nach dem Prinzip „Design to Cost“ für die eigentlichen Bauarbeiten zur Verfügung stehende Kredit von knapp 1 Mio. Franken würde bei den gegebenen Rahmenbedingungen nur knapp ausreichen, um eine einfache Unterführung bauen zu können. Erst recht liesse sich damit also kein gestalterisch überzeugendes Bauwerk realisieren, welches von der Bevölkerung angenommen und somit auch benutzt würde und welches den gewünschten Beitrag zur Aufwertung des Quartiers leisten könnte. Es sei in diesem Zusammenhang nochmals auf die Initiative angrenzender privater Liegenschaftenbesitzer hingewiesen, welche in Erwartung des Dammdurchbruchs eigene Projekte zur Aufwertung dieses Quartiers lanciert haben. Auch der Kanton Luzern ist am Dammdurchbruch und einer nachhaltigen Quartierentwicklung interessiert, plant er doch mittelfristig das Grundstück mit den Gebäulichkeiten der heutigen Hochschule für Design und Kunst (altes Technikum an der Dammstrasse) anderweitig zu nutzen (z. B. Büro- oder Wohnnutzung).

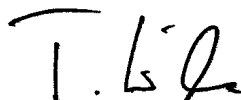
5 Antrag

Aufgrund der obenstehenden Ausführungen beantragt Ihnen der Stadtrat, in Ergänzung zum mit B+A 20/2007 vom 2. Mai 2007 bereits bewilligten Kredit von Fr. 2'910'000.– den für die Realisierung des Dammdurchbruchs notwendigen Zusatzkredit von Fr. 900'000.– zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 8. September 2010


Urs W. Studer
Stadtpräsident




Toni Göpfert
Stadtschreiber

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 33 vom 8. September 2010 betreffend

Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse

- **Weiteres Vorgehen**
- **Zusatzkredit,**

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. c, Art. 62 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 5 sowie Art. 69 lit. a Ziff. 5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

- I. Für die Realisierung des Dammdurchbruchs wird ein Zusatzkredit von Fr. 900'000.– bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Definitiver Beschluss des Grossen Stadtrates

zu B+A 33/2010 Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse (unter Berücksichtigung der im Grossen Stadtrat beschlossenen Änderungen)

Der Grosse Stadtrat von Luzern,

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag 33 vom 8. September 2010 betreffend

Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse

- Weiteres Vorgehen
- Zusatzkredit,

gestützt auf den Bericht der Baukommission,

in Anwendung von Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. c, Art. 62 Abs. 1, Art. 68 Ziff. 5 sowie Art. 69 lit. a Ziff. 5 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

beschliesst:

Der Zusatzkredit von Fr. 900'000.– für die Realisierung des Dammdurchbruchs wird abgelehnt.

Luzern, 16. Dezember 2010

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern

Rolf Krummenacher
Ratspräsident

Toni Göpfert
Stadtschreiber



Protokollbemerkung des Grossen Stadtrates

zu B+A 33/2010 Dammdurchbruch Lädelistrasse zur Dammstrasse:

Der Stadtrat soll die Neugestaltung des Lädeliplatzes, wie im B+A 20/2007 vorgesehen, in Angriff nehmen und umsetzen.

Schätzung des verbleibenden Kredites für die Ausführung „Design to Cost“

Kostenschätzung: Voraussichtliche und bisher verbrauchte Projektkosten

	Zeiddauer [Mt]	Dritte, Unternehmer	Aufwand TBA	Ext. Bauherrenbegleiter	Zeichner / Planer	Prüfingenieur und Geologe	SBB	Zwischensummen	Total pro Phase
--	----------------	---------------------	-------------	-------------------------	-------------------	---------------------------	-----	----------------	-----------------

a: Bisherige Kosten

Landerwerb inkl. Handänderung, Gebühren und Nebenkosten		96'000						96'000	
Honorare für Vorstudien, Vorprojekt, z.T. Bauprojekt, Projektleitung			5'000		60'000	2'000	7'000	74'000	
Total bisher ausgegeben und weiter nutzbar (Sicherung für Zukunft)									170'000
Honorare grösstenteils für Bauprojekt, Ausschreibung, Submission		40'000	7'000		132'000		8'000	187'000	
Rechnungen SBB, Schlussrechnung ARP					1'000		25'000	26'000	
Total nicht wieder brauchbare (verlorenen) Leistungen									213'000
Sub-Total a: bisherige Kosten		136'000	12'000	-	193'000	2'000	40'000		383'000

b: Voraussichtliche weitere Projektkosten ausserhalb TU (Prognose)

1. Vorarbeiten, Vorbereitung Neustart	3								
- Vorgehenskonzepte und Entscheid StR, Auswahl Bauherrenberater			6'000	3'000	1'000			10'000	10'000
2. Ausschreibung / Submission:	5								
- Projekt neu definieren mit Arch, QV, BaBeL usw.			2'000	10'000		1'000		13'000	
- Überarbeiten Bedingungen Stadt			2'000	5'000				7'000	
- Überarbeiten Bedingungen SBB			1'000	2'000			5'000	8'000	
- Ausschreibungs- und Bewertungsprogramm, Jury, Gewichtung			2'000	10'000	2'000		1'000	15'000	43'000
3. Ausführungsprojekt	4								
- Eingereichte Bauprojekte formell prüfen			4'000	20'000	2'000	2'000		28'000	
- Vorprüfung SBB			1'000	1'000			30'000	32'000	
- Prüfingenieur						10'000		10'000	
- Entscheid Projekt durch Jury		5'000	2'000	2'000				9'000	
- Vernehmlassung vip, STIL, ewl, BaBeL, Pol, FW			2'000	2'000				4'000	
- Projektbereinigung zum Auflageprojekt			2'000	3'000	2'000			7'000	
- Unternehmerentschädigungen		40'000						40'000	130'000
4. Bewilligungen/Genehmigung Projektänderung zu B+A 20/2007	4								
- B+A: Beschluss StR, Baukommission, GrStR			2'000					2'000	
- fakultatives Referendum									
- SBB- Bewilligung nach Art. 18 m, Bewilligungsinstanz SBB-							1'000	1'000	
- StB: Projektauflage und Bewilligung durch Stadtrat			2'000					2'000	5'000
5. Ausführung	9								
- Werkvertrag									
- AVOR			50'000	150'000		2'000	5'000	207'000	
- Vorbereitung / Vorarbeiten SBB							10'000	10'000	
- Ausführung, Baubegleitung, Oberbauleitung Stadt		40'000						40'000	257'000
(Baubegleitung SBB in den SBB-Kosten (Unternehmerangebot)									
Sub-Total b: voraussichtliche weitere Projektkosten ausserhalb TU		85'000	78'000	208'000	7'000	15'000	52'000		445'000