

Seeufergestaltung Zug
Zwischenbericht

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 19. September 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Hiermit orientieren wir Sie über den Stand der Bauarbeiten, der Baukosten und Termine der Seeufergestaltung von Zug.

Am 3. Oktober 1989 bewilligte der Grosse Gemeinderat einen Baukredit von Fr. 35.74 Millionen für eine neue Seeufergestaltung zwischen Schützenmatt und Oeschwiese, unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Stimmberechtigten. Eine gegen diesen Kreditbeschluss erhobene Beschwerde wurde vom Regierungsrat am 4. Dezember 1989 und vom Verwaltungsgericht des Kantons Zug am 5. April 1990 abgewiesen. Auch eine gegen diesen Entscheid eingereichte Beschwerde beim Bundesgericht blieb erfolglos.

An der Urnenabstimmung vom 24. September 1990 haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dem Baukredit von Fr. 35.74 Millionen für eine neue Seeufergestaltung zwischen Schützenmatt und Oeschwiese zugestimmt.

II.

Mit der Detailprojektierung wurden umfangreiche Baugrunduntersuchungen vorgenommen. Nach der Seekatastrophe von 1887 wagte man es bis 1989 nicht mehr, im Raum Vorstadt-Schützenmatt Pfähle zu rammen, weil man die Rutschung des Seeufers auf die Rammarbeiten zurückgeführt hatte. Die Ufermauer beim Rehgarten aus dem Jahre 1905 war nicht auf Pfählen gegründet, weshalb sie sich stellenweise um bis zu 43 cm gesenkt hatte. Zum Zeitpunkt des Kostenvoranschlages (1.4.89) standen noch keine Grundlagen für Rammarbeiten in diesem Gebiet zur Verfügung. Bereits bei den ersten Ergebnissen der Proberammung, welche aus Kostengründen erst nach Vorliegen des Baukredites vorgenommen werden konnten, zeigte es sich, dass die Annahmen, die dem Kostenvoranschlag zugrunde lagen, zu optimistisch waren.

Am 19. Dezember 1989 reichte der Stadtrat von Zug den Bericht der UVP-Voruntersuchung beim Regierungsrat des Kantons Zug

ein. Das Amt für Umweltschutz stellte in seinem Schreiben fest, dass das Vorhaben insgesamt den Eindruck eines ausgewogenen, den Erholungswert der Region steigernden und wenig umweltbelastenden Projektes erwecke. Aufgrund der Erkenntnisse dieser Voruntersuchung gebe es keine schwerwiegenden Bedenken. Allerdings müssten vor allem während der Bauphase Auflagen formuliert werden, welche der Exponiertheit des Projektes im Naherholungs- und Seeufergebiet Rechnung tragen würden. Mit Schreiben vom 28. März 1990 teilte das Amt für Umweltschutz mit, dass für die Seeufergestaltung Zug eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. In einem sehr aufwendigen Verfahren wurde mit den diversen Instanzen ein Umweltverträglichkeitsbericht erstellt. Das Gesamtprojekt erfuhr im Verlaufe der Umweltverträglichkeits-Untersuchung in gewissen Projektteilen Abänderungen, die gegenüber dem ursprünglichen Projekt eine Verminderung der Umweltbelastung ergaben. Teilweise konnten sogar Verbesserungen gegenüber dem heutigen Zustand erzielt werden. Am 19. Februar 1991 übermittelte der Stadtrat dem Regierungsrat den Umweltverträglichkeitsbericht. Am 21. Juni 1991 erfolgte die Beurteilung des Berichtes zur Umweltverträglichkeit durch das Amt für Umweltschutz. Gestützt auf die Untersuchung der Umweltverträglichkeit beantragte die kantonale Fachinstanz gewisse Verbesserungen und stimmte im übrigen dem Projekt als ganzes wie auch seinen einzelnen Teilen zu, da ökologische Ziele beachtet und die Umweltgesetzgebung berücksichtigt worden sei.

Am 16. April 1991 orientierte der Stadtrat mit Vorlage Nr. 1109 in einem Zwischenbericht den Grossen Gemeinderat über planerische Änderungen der "Seeufergestaltung Zug" (Uebersichtsplan Dezember 1990).

III.

In einem aufwendigen Bewilligungsverfahren verbunden mit der Umweltverträglichkeits-Untersuchung, Konzessionen mit dem Kanton, Bundesamt für Verkehr, als Bewilligungsbehörde für die SGZ und diversen Spezialbewilligungen, wurden vom 26. Juli bis 26. August 1991 sämtliche Bauvorhaben der Seeufergestaltung zwischen Schützenmatt und Oeschwiese publiziert und öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist gingen 11 Einsprachen gegen die Projekte Hafengebäude, Trockendock, Anlegestelle SGZ, Kleinboothafen und Seeuferweg ein.

Aufgrund der unterschiedlichen Behandlungsdauer der Einsprachen und Baugesuche musste das Bauprogramm umgestellt werden.

Der Regierungsrat erteilte mit Beschluss vom 12. August 1992 der Einwohnergemeinde Zug die Konzession für die aus kantonaler Sicht konzessions- und bewilligungspflichtigen Projektbestandteile im Bereich Schützenmatt bis Hafenplatz. Der Stadtrat erteilte für diese Projekte am 27. Oktober und 17. November 1992 die Baubewilligung. Diese 1. Etappe mit den Baupro-

jekten Promenade und Grünanlage Siehbach, Siehbachmündung, Anlagen beim Hafenplatz wurden im Herbst 1992 in Angriff genommen. Dieser Teil ist in der Zwischenzeit weitgehend verwirklicht. Bis Ende Jahr dürfte auch die Oeffnung des Siehbaches abgeschlossen sein.

Noch nicht entschieden war damit über die Seeufergestaltung im Bereich Hafenplatz bis Trockendock, das Hafengebäude, die Steganlage der Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee mit Standplätzen für die Kursschiffe, den Kleinboothafen mit Steg, Slipanlage und Leitpfählen sowie den Uferweg vor der Oeschwiese.

Am 30. März 1993 führte der Regierungsrat mit den Parteien einen Augenschein durch. Im Sinne einer Optimierung reichte der Stadtrat in der Folge beim Regierungsrat eine Projektänderung für den Kleinboothafen (als Teil der Seeufergestaltung) ein, indem der Hafen zum bessern Schutz des Ufer- und Flachwasserbereichs um ca. 35 m seewärts verschoben wurde.

Der Stadtrat liess die Projektänderung samt einer Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsbericht vom 6. August bis 6. September 1993 öffentlich auflegen. Während der Auflagefrist erhoben zwei private Anstösser wiederum Einsprache gegen den weiter auf den See hinausgeschobenen Kleinboothafen sowie den Uferweg. Der WWF Schweiz, der Schweizerische Naturschutzbund und die Sektion Zug des WWF sowie der Naturschutzbund des Kantons Zug zogen hingegen ihr frühere Einsprache aus dem Jahre 1991 aufgrund der Projektänderung - die von ihnen begrüsst worden ist - zurück.

Am 21. Dezember 1993 haben der Regierungsrat des Kantons Zug, das Bundesamt für Verkehr, die Forstdirektion des Kantons Zug und der Stadtrat von Zug über die Gesuche der Einwohnergemeinde Zug für Bauten und Anlagen zur Gestaltung des Seeufers, Bereich Hafenplatz bis Oeschwiese, entschieden und die notwendigen Bewilligungen erteilt. Dagegen wurden zwei Beschwerden von Nachbarn vor Verwaltungsgericht erhoben. Eine Beschwerde wurde inzwischen zurückgezogen, während die andere vom Verwaltungsgericht mit Entscheid vom 14. Juli 1994 abgewiesen wurde. Gegen dieses Urteil hat der Beschwerdeführer nach Ablauf der Gerichtsferien am 14. September 1994 Verwaltungsgerichtsbeschwerde und staatsrechtliche Beschwerde beim Bundesgericht erhoben. Dieses Verfahren ist heute noch nicht abgeschlossen.

IV.

Heute präsentiert sich der Stand der Bauarbeiten wie folgt: Abgeschlossen sind die Arbeiten im östlichen Teil des Gebietes. Diese zuerst in Angriff genommenen Arbeiten bezogen sich auf die neue Gestaltung des Uferbereichs unterhalb der Schützenmatte und den Uebergang vom Alpenquai zur Promenade.

Mit der neuen Gestaltung des Badeplatzes Siehbach und des See-Clubgeländes wurde anfangs 1993 begonnen. Die Umgebungsarbeiten bei diesen Objekten konnten im Frühling 1994 fertig erstellt und für die Benützung freigegeben werden.

Als weiterer Bauabschnitt erfolgte die Verlegung des Trockenplatzes Richtung Yachthafen mit zwei neuen Slipanlagen und der Hafenplatzüberdachung. In diesem Zusammenhang mussten verschiedene bestehende und neue Leitungen verlegt werden und die ganze Versorgung der Seeufergestaltung mit Elektrizität auf die neue Trafostation beim Dienstgebäude ausgerichtet werden.

Die bestehenden Fischerhütten beim Yachthafen mussten abgebrochen werden. Eine provisorische Ueberdachung über dem Wasser dient als Ersatz bis das Hafengebäude erstellt ist.

Zurzeit laufen die Bauarbeiten für die Offenlegung des Siehbaches mit Spielgarten. In diesem Zusammenhang musste für die Gewährleistung der Ver- und Entsorgung des Dienststeges für die SGZ eine Brücke über den Siehbach für Fahrzeuge bis max. 28 t erstellt werden.

Bis Ende 1994 sollten diese Bauarbeiten bis zur bestehenden Slipanlage der SGZ weitgehend fertig sein. Dieser Teil der Seeufergestaltung entspricht ca. einem Drittel der gesamten Gestaltung.

Beim Hafengebäude, Trockendock und bei der Anlage für die SGZ ist die Detailplanung abgeschlossen. Die Submission über die Arbeitsgattungen wurden im Mai 1993 durchgeführt. Weil die Offerten nicht mehr gültig sind, wird die Submission zur Zeit nochmals wiederholt, um möglichst aktuelle Preise zu erhalten.

Beim Kleinboothafen und dem Seeuferweg sind die Detailprojektierung und Submission noch nicht erfolgt. Die Ausführung dieser Objekte ist nicht vor 1997 vorgesehen.

Ueber die Wohnbauprojekte Chamerstrasse 45 und Bürgerasyl, für welche ein separater Kredit erteilt wurde, soll der Grosse Gemeinderat in einem separaten Zwischenbericht orientiert werden.

V.

Bereits in der ersten Etappe zeigte es sich, dass der Kostenvoranschlag (Index 1.4.89) in bezug auf die Foundationen und Wasserbauten nicht eingehalten werden kann. In den Jahren 1990/91 wurde die an das Projekt "Seeufergestaltung Zug" angrenzende Ufermauer Rehgarten neu erstellt. Für die Foundation waren auch hier Holzpfähle vorgesehen, und es zeigte sich, dass die Tragfähigkeit des Seebodens wesentlich schlechter ist als im Projekt angenommen. Die Foundationspfähle mussten verlängert und deren Anzahl verdoppelt werden.

Aufgrund dieser Erfahrung mussten dann auch das Projekt und die Ausschreibung Seeufergestaltung Zug angepasst werden, was Mehrkosten in den Foundationsarbeiten verursachte.

Die dadurch in der 1. Etappe entstandenen Mehrkosten konnten durch Umprojektierung und entsprechende Einsparungen und Vereinfachungen weitgehend aufgefangen werden.

Für die zweite Etappe hingegen, nämlich das Kernstück der Seeufergestaltung mit Hafengebäude, Trockendock, Stationierungsanlage Schifffahrtsgesellschaft und die dritte Etappe, Kleinboothafen und Seeuferweg, ist mit Mehrkosten zu rechnen, die nicht durch anderweitige Einsparungen kompensiert werden können.

Der Mehraufwand liegt einerseits in den Foundationen und Wasserbauten. Eine grosse Rolle spielt anderseits auch die Index-Entwicklung. Der Wohnbaukostenindex, auf dem die Teuerungsrechnungen beruhen, ist in bezug auf die vorliegenden Bauprojekte nicht repräsentativ. Auch einzelne objektspezifische Ursachen, wie sie bei den jeweiligen Objekten erläutert werden, führten zu Mehrkosten. Dies zeigt folgende Uebersicht:

Stand der Baukosten per 15. August 1994

Tabelle 1: Voraussichtliche Ausführungskosten
Gesamtübersicht

	KV 1.4.89 Volksab- stimmung	KV 1.4.93	KV 1.4.94	Voraussichtl. Ausführungs- kosten	Mehrkosten zu KV 1.4.94
305 Gesamtgest.	1'251'000.--	1'425'412.--	1'404'880.--	1'884'880.--	480'000.--
306 Hafengebäude	14'592'000.--	15'385'880.--	15'178'860.--	16'933'860.--	1'755'000.--
307 Hafenplatz- gestaltung	8'157'500.--	9'149'292.--	9'113'914.--	11'088'914.--	1'975'000.--
308 Kleinboothafen	2'210'000.--	2'237'208.--	2'201'626.--	2'256'626.--	55'000.--
309 Seeuferweg	808'000.--	857'192.--	845'434.--	845'434.--	--
310 Promenade	5'475'000.--	5'911'766.--	5'840'978.--	5'940'978.--	100'000.--
311 Siehbachmünd.	1'624'000.--	1'794'205.--	1'791'416.--	1'881'416.--	90'000.--
372 Stationier. anlage SGZ	1'622'500.--	1'774'805.--	1'751'892.--	1'866'892.--	115'000.--
Total	35'740'000.--	38'535'760.--	38'129'000.--	42'699'000.--	4'570'000.--
	93.7 %	101 %	100 %	112 %	+ 12 %

Tabelle 2: Kostenstand der Vergebungen und der Ausführung
per 15.8.94

KV 1.4.94	38'129'000.--	
Bauleistungen	9'862'268.--	26 %
Vergebungen	15'089'292.--	40 %
Submissioniert	28'888'292.--	75 %
noch zu vergeben	22'898'676.--	60 %

Index-Veränderungen ab Kostenvoranschlag 1.4.1989

KV 1.4.89	1.4.90	1.4.91	1.4.92	1.4.93	1.4.94
104.4	113.5	120.4	119.6	114.2	112.7
100 %	108.7 %	115.3 %	114.6 %	109.4 %	107.9 %

Aufgrund der Indexentwicklung wäre am 1.4.91 (Index 120.4)
ein Kredit von Fr. 41'217'400.-- zur Verfügung gestanden.
(Index 1.4.94: Fr. 38'129'000.--).

Zu den einzelnen Projekten

305 Gesamtgestaltung

KV 1.4.94	1'404'880.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	1'884'880.--	134 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	480'000.--	34 %
Vergebungen	1'205'918.--	86 %
Submissioniert	--	

Das Objekt Gesamtgestaltung umfasst das Planwerk der Gesamtanlage, Entwicklung von Elementen für die Gesamtgestaltung, Versorgung und Entsorgung, Verkehr, Wege, Materialien, Modelle, Beleuchtung und Präsentation der Gesamtanlage. Der Aufwand für die Planung des Gesamtwerkes im Zusammenhang mit der Behandlung der verschiedenen Einsprachen und Baubewilligungen sowie die Umstellung des ursprünglichen Bauprogrammes wurden unterschätzt. Für die aufwendige Umweltverträglichkeits-Untersuchung und die sich daraus ergebenden zusätzlichen Planungsarbeiten ergibt sich ein ausgewiesener Mehraufwand von ca. Fr. 400'000.--.

306 Hafengebäude

KV 1.4.94	15'178'860.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	16'933'860.--	111.5 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	1'755'000.--	11.5 %
Vergebungen	2'314'474.--	16 %
Submissioniert	8'196'474.--	54 %

Im Juni 1991 wurden für das Hafengebäude zwei Probepfähle gerammt und Belastungsversuche durchgeführt. Die Resultate zeigten, dass die Seegrundverhältnisse nicht den Annahmen entsprachen. Der feste Grund liegt unter 60 m Tiefe, darüber liegen Seeablagerungen, welche in den oberen 25 m schrumpfen und darunter nur von geringer Tragfähigkeit sind. Der Pfahlbelastungsversuch und die detaillierten geologischen Abklärungen haben gezeigt, dass für eine ausreichende Foundation längere Pfähle gewählt werden müssen.

Aufgrund der genauen Resultate der Probepfähle wurden die Arbeiten im Mai 1993 öffentlich ausgeschrieben. Die Auswertung der Offerten zeigte eine überdurchschnittliche Teuerung (1989 - 1994) für Bauten im Wasser und kann mit dem Zürcher Index für Wohnbauten nicht verglichen werden.

Die Mehrkosten sind bedingt durch die Kosten der Probepfählung und den Mehraufwand für Pfählungen und Foundationen. Da die Offerten in der Zwischenzeit abgelaufen sind, wird die Submission zur Zeit nochmals wiederholt.

307 Hafenplatzgestaltung

KV 1.4.94	9'113'914.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	11'088'914.--	121 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	1'975'000.--	21 %
Vergebungen	4'233'241.--	47 %
Submissioniert	10'053'241.--	110 %

Bei der Hafenplatzgestaltung mit den Ufermauern und dem Trockendock zeigte sich, dass der Untergrund teilweise schlechter ist als ursprünglich angenommen wurde. Für die Durchspülung des Trockendocks sollte gemäss Projekt das Rückgabewasser der Kunsteisbahn verwendet werden. Dieses aus tiefen Wasserschichten des Zugersees stammende Wasser ist stark phosphatbelastet. Die verschärften Vorgaben des Kantons (Amt für Umweltschutz) erlauben es nicht mehr, dieses Seewasser oberflächennah in den See zurückzugeben, hauptsächlich weil im Sommer starke Algenbildung auftreten kann. Eine fest installierte Pumpe im Trockendock und eine zusätzliche Seewasserfassungsleitung müssen deshalb gebaut werden. Auch hier zeigte sich die überdurchschnittliche Teuerung für Bauten im Wasser, welche nicht mit dem Zürcher Index für Wohnbauten verglichen werden kann.

Im bisher gebauten Teil konnte der KV eingehalten werden (Anteil 45 %). Für die noch auszuführenden Arbeiten sind Mehrkosten von Fr. 1,95 Mio. im Wasserbau zu erwarten.

308 Kleinboothafen

KV 1.4.94	2'201'626.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	2'256'626.--	102.5 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	55'000.--	2.5 %
Vergebungen	241'172.--	11 %
Submissioniert	--	

Wie bereits erwähnt, wurde der Kleinboothafen im Sinne einer Optimierung vom Stadtrat mit einer Projektänderung nochmals öffentlich aufgelegt. Die Projektänderung beinhaltet im wesentlichen, den vorgesehenen Standort des Kleinboothafens um ca. 35 m in den See hinaus zu verlegen. Mit dieser Projektänderung kann die Flachwasserzone besser geschützt werden. Die Objekte Seeuferweg und Kleinboothafen sind in der dritten Etappe vorgesehen. Da die Detailprojektierung und die Submission, wegen dem noch hängigen Verfahren beim Bundesgericht, noch nicht erfolgt sind, kann über die Kosten der Projektänderung noch nichts ausgesagt werden.

309 Seeuferweg

KV 1.4.94	845'434.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	845'434.--	
Mehrkosten zu KV 1.4.94	--	
Vergebungen	97'290.--	11 %
Submissioniert	--	

Der Seeuferweg als Verlängerung der Promenade bis zum Strandbad ist vom baulichen Ablauf her mit dem Kleinboothafen vorgesehen. Die Verbindung mit dem kurzen Holzsteg vor der Parzelle 192 zu einer Plattform ist noch Gegenstand der Einsprache.

310 Promenade und Grünanlage Siehbach

KV 1.4.94	5'840'978.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	5'940'978.--	101.7 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	100'000.--	1.7 %
Vergebungen	4'982.148.--	85 %
Submissioniert	5'522'148.--	95 %

Das Objekt befindet sich im Bau und sollte Ende Jahr weitgehend fertig sein. Das durch einen Wettbewerb gewählte Projekt für die Gesamtgestaltung des Seeufers enthält die Oeffnung des Siehbachs, ein zentrales Anliegen des durch Volksabstimmung bewilligten Projekts. Bei der Detailprojektierung zeigte es sich, dass der Siehbach, der mehrere Hochwasserentlastungen aufnimmt, zeitweise Wasser enthält, das sich nicht als Badewasser eignet. Deshalb wird das Bachwasser für den geöffneten Abschnitt oberhalb der Hochwasserentlastungen gefasst. Der bestehende Kanal wird belassen und nimmt weiterhin die Hochwasserentlastungen auf. Gleichzeitig mit dem Bau erstellt die Landis & Gyr auf ihre Kosten eine neue Abflussleitung.

Detailabklärungen über anfallende Wassermengen und Spitzenabflüsse ergaben, dass bei Starkregen beträchtliche Wassermengen anfallen, so dass die im Vorprojekt gewählte Konstruktionsart des Bachbettes verstärkt werden muss. Was sich ursprünglich als gestalterisches Gartenbauproblem darbot, musste durch kolksichere Verbauungen (Sicherung gegen Aus- und Unterspülung der Bauwerke) verstärkt werden.

311 Siebachmündung

KV 1.4.94	1'791'416.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	1'881'416.--	105 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	90'000.--	5 %
Vergebungen	1'835'145.--	102 %
Submissioniert	1'835'145.--	102 %

Die Siehbachmündung (Badeplatz Siehbach) ist weitgehend fertig. Die neue Gestaltung mit der vergrößerten Liegefläche wurde von den Badenden gut aufgenommen. Die Mehrkosten sind durch längere Pfähle bei der Abschlussmauer sowie nicht vorgesehene Anpassungen von Werkleitungen beim bestehenden Gebäude und Kiosk bedingt.

372 Stationierungsanlage Schifffahrtsgesellschaft

KV 1.4.94	1'751'892.--	
Voraussichtl. Ausführungskosten	1'866'892.--	106.5 %
Mehrkosten zu KV 1.4.94	115'000.--	6.5 %
Vergebungen	179'908.--	10 %
Submissioniert	1'739'908.--	99 %

Das Bundesamt für Verkehr in Bern als Bewilligungsbehörde musste bei der Detailplanung miteinbezogen werden. Diese wünschte, dass die vorgesehenen Leitpfähle besonders auf der Seite des Hafengebäudes mit zusätzlichen Pfählen ergänzt werden.

VI.

Solche Mehrkosten stellen nach der Praxis des Bundesgerichts gebundene Ausgaben dar. Das Bundesgericht und die Lehre gehen davon, dass die Stimmbürger mit der Kreditbewilligung nicht nur einen nackten Kredit bewilligen, sondern die Verwirklichung des ihnen unterbreiteten Projektes befürworten, und damit auch ihr Einverständnis zu allfälligen, sich gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag ergebenden Mehraufwendungen geben (vgl. BGE 99 Ia 721). Die spätere Ausgabe ist hier durch die Zustimmung zum ursprünglichen Kredit gebunden, und es liegt, nach der Terminologie des Bundesgerichts, ein echter Nachkredit vor. Dies ist namentlich der Fall,

- wenn der Hauptkredit infolge indexmässig nachgewiesener Teuerung überschritten wurde;
- wenn Mehrkosten infolge unvorhersehbarer oder bloss unvorhergesehener Schwierigkeiten entstanden sind;
- wenn sich Mehrkosten aus Modifikationen am Projekt ergeben, die notwendig oder wenigstens wünschenswert waren.

Demgegenüber liegen unechte Nachkredite (und mithin neue Ausgaben) vor, wenn

- der Hauptkredit bewusst zu niedrig gehalten wurde, um die Vorlage durchzubringen;
- die Mehrkosten Folge einer wesentlichen Projektänderung sind;

- die Mehrkosten bei pflichtgemässer Sorgfalt voraussehbar gewesen wären (wobei das Bundesgericht hier allenfalls weniger streng ist und nur darauf abstellt, ob die Mehrkosten effektiv nicht vorhergesehen wurden).

Die hier zur Diskussion stehenden Mehrausgaben, deren genaue Höhe noch nicht in allen Teilen bekannt ist und nicht zuletzt von der weiteren Entwicklung des Baukostenindex abhängen wird, sind nach dem Gesagten echte (gebundene) Nachkredite, die von den Stimmberechtigten nicht mehr bewilligt werden müssen. Ihre Ursachen liegen zum Teil in der gegenüber dem Baukostenindex anderslaufenden Kostenentwicklung für gewisse Spezialarbeiten, insbesondere jenen für den Wasserbau, dem auch aufgrund der Vorabklärungen nicht voraussehbaren schlechten Baugrund im Seegebiet und der im Interesse des Umweltschutzes vorgenommenen Verschiebung des Kleinboothafens. Der Stadtrat wird daher die allenfalls erforderlichen zusätzlichen Kredite bewilligen, wobei die jährlich anfallenden Zahlungskredite in das vom Grossen Gemeinderat zu genehmigenden Budget aufzunehmen sind.

VII.

Die errechneten Mehrkosten, inkl. den Mehraufwendungen infolge von Projektanpassungen waren ursprünglich wesentlich höher. Die hauptsächlichen Mehrkosten wurden durch die aufwendigere Foundation bei den Ufermauern (Schützenmatt, Badeplatz, Hafenplatz) verursacht. Bei der Promenade und der Grünanlage Siehbach wurde das Projekt aufgrund der Tatsache, dass sich das Wasser des bestehenden Siehbaches zeitweise nicht als Badewasser eignet, mehrmals überarbeitet. Es musste eine Fassungsleitung oberhalb der Hochwasserentlastungen erstellt werden. Der neue Slip beim See-Clubgebäude musste über dem bestehenden Kanal des Siehbaches gebaut werden und war wesentlich aufwendiger als vorgesehen. Mehrkosten verursachten auch die aufgrund der Umweltverträglichkeits-Prüfung verlangten zusätzlichen Auflagen. Sämtliches Aushubmaterial, das aus dem See ausgebaggert wird, muss abtransportiert und in eine Deponie gebracht werden. An das Auffüllmaterial im Bereich der Ufermauern werden besondere Anforderungen gestellt (kein Bauschutt oder normale Aushubmaterial).

Mehrkosten entstanden auch durch die Umstellung des Planungsablaufs aufgrund der Einsparungen. Obwohl die einzelnen Projekte kostenmässig separat erfasst sind, bestehen zwischen den einzelnen Bauetappen Abhängigkeiten, die mit Provisorien überbrückt werden mussten.

Mit den Planern und Spezialisten wurden verschiedene Vereinfachungs- und Sparvarianten geprüft. Wo immer möglich, wurden Vereinfachungen und Einsparungen vorgenommen. Da der Mehraufwand aber fast ausschliesslich im Bereich der Foundationen und der Teuerung für Bauten im Wasser ist, könnten relevante

Einsparungen nur durch Verzicht auf Projektteile erzielt werden. Eine Einsparung beim Wasserbau und bei den Fundationen ist aus Sicherheitsgründen nicht angezeigt.

Trotz dieser Tatsache wurde aber eine Reihe von Einsparungen vorgenommen, um die Mehrkosten soweit als möglich zu senken:

- Die Abdeckplatten der Ufermauern beim Siehbach und Hafenplatz wurden verschmälert und nicht wie beim Rehgarten in Granit ausgeführt, sondern in Kunststein.
- Die Plattform beim Uebergang zur Yachthafenmole wird nur noch teilweise abgebrochen.
- In der Gesamtgestaltung war der Abbruch der vorstehenden Mauer beim See-Clubgebäude vorgesehen. Die Zufahrt zum Yachthafen sowie die Platzverhältnisse bei der Bilgen- und Fäkalienpumpe wären dadurch wesentlich verbessert worden. Aus Kostengründen wurde darauf verzichtet.
- Durch eine Abstufung der Abschlussmauer beim Provisorium für die Fischer konnte auf den Längssteg in einer Metallkonstruktion verzichtet werden. Auf das im Projekt vorgesehene Floss für Schiffsreparaturen wurde verzichtet.
- Eine bescheidenere Gestaltung beim Eingang zum Badeplatz Siehbach und weniger hohe Abschlussmauern beim Hafenplatz, die sich kostenmässig bei den Auffüllungen auswirkten.
- Mit einer wesentlich einfacheren Konstruktion der Fussgängerbrücke über den Siehbach konnten die Kosten reduziert werden.
- Mit einer Veränderung der Unterwasserkonstruktion konnten beim Hafengebäude Einsparungen vorgenommen werden. Die Verbindung der Abfangträger zu den Pfahlköpfen werden neu im Bereich der Wasserlinie angeordnet. Diese Massnahme bewirkt einen rationelleren Bauablauf und weniger Unterwasserarbeiten. Durch diese Veränderung in der Konstruktion muss jedoch auf 6 gedeckte Bootsplätze verzichtet werden.
- Mit einem einfacheren Ausbau beim Hafengebäude wurden weitere Einsparungen vorgenommen.
- Bei der Anlegestelle für die SGZ sind die Einsparungsmöglichkeiten aus Sicherheitsgründen beschränkt. Durch die Optimierung der Steganlagen und die Vereinfachung der bedingten Windwand konnten die Kosten reduziert werden.

Mit diesen Einsparungen und Vereinfachungen bei den verschiedenen Projektteilen konnten insgesamt ca. Fr. 1'500'000.-- eingespart werden.

Bei den Umgebungs- und Gartenarbeiten wurden ebenfalls erhebliche Vereinfachungen und Einsparungen vorgenommen.

- Mit verändertem Kofferaufbau beim Trockenplatz und dem Weglassen von Asphaltbelägen wurde ein Kiesbelag abgesplittet ausgeführt.
- Beim Kreiselbereich wird anstelle von Rasenflächen eine Magerwiese erstellt. In der Siehbachsohle wird auf eine aufwendige Abdichtung verzichtet und eine günstigere Variante mit Lehmriegel ausgeführt.
- Im Projekt der Seeufergestaltung war der Promenadenweg mit einer Betonsteinpflasterung vorgesehen. Es wird ein chaussierter Kiesbelag mit seitlichen Abschlüssen ausgeführt.
- Auf einen Granitplattenbelag bei der Turnhalle Schützenmatte und auf Sandsteinstufen zwischen Sportplatz und Seeuferweg wurde verzichtet.

Die bei der Umgebung zu bearbeitenden Flächen entsprechen dem ursprünglichen Projekt und wurden nicht reduziert. Die Einsparungen beziehen sich hauptsächlich auf günstigere Materialien und einfachere Konstruktionen. Gesamthaft konnte bei den Umgebungs- und Gartenarbeiten Kosten von ca. Fr. 300'000.-- eingespart werden.

VIII.

Mit der Seeufergestaltung verwirklicht die Stadt Zug eine Erweiterung der öffentlich zugänglichen Seeuferanlagen, welche den Erholungswert des Seeufers für die Bevölkerung erheblich erhöhen wird.

Es handelt sich dabei um ein komplexes Projekt, das im Bewilligungsverfahren hohe Anforderungen an die Beteiligten stellte. Zugunsten einer Reduktion der Umweltbelastung (z.B. weniger Aufschüttungen) konnten einige Optimierungen getroffen werden. Aufwendig waren auch die Verhandlungen mit den betroffenen Kreisen, wie kantonale Behörden, Landeigentümer, SGZ, Vereine und Umweltorganisationen. Trotzdem kann festgehalten werden, dass sich die Verwirklichung nun auf gutem Wege befindet.

Termine

Für die zweite Etappe mit Hafengebäude, Trockendock und den Anlagen für die Schifffahrtsgesellschaft ist der Baubeginn auf anfangs 1995 vorgesehen. Es muss mit einer Bauzeit von ca. 2 1/2 Jahren gerechnet werden. Die dritte Etappe mit dem Kleinboothafen und Seeuferweg soll anschliessend ca. 1997 zur Ausführung kommen.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und vom vorliegenden Zwischenbericht und dem Uebersichtsplan "Seeufergestaltung Zug" vom August 1994 zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Zug, 19. September 1994

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Kamer

Albert Müller

Beilage:

Uebersichtsplan Seeufergestaltung Zug, August 1994