



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «Instandsetzung alte Lorzen- tobelbrücke, Gemeinden Baar und Menzingen»**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer  
vom 21. Oktober 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 17. August 2021 (Vorlage Nrn. 3281.1/.2 - Laufnummern 16680/16681) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 21. Oktober 2021 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Werner Portmann, Abteilungsleiter Kunstbauten beim Tiefbauamt, sowie Sarah Kehl, juristische Mitarbeiterin bei der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 3281.1/.2 - 16680/16681 seitens des Regierungsrats 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 orientierte Werner Portmann, Abteilungsleiter Kunstbauten beim Tiefbauamt, über die Vorlage. Er stellte diese anhand einer PowerPoint-Präsentation vor. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

##### *a) Brückeninstandsetzung*

Die in den Planunterlagen rot eingefärbte Brückenplatte wird total erneuert. Die Bögen stehen für diese Zeit frei. Diese Arbeiten erfolgen etappenweise. Der alte Überbau wird Stück für Stück abgetragen und die neue Brückenplatte eingebaut (vgl. Abb. Nr. 7, Seite 7, Vorlage Nr. 3281.1 - 16680). Zwischen den Bögen befindet sich eine lockere Schüttung, welche so belassen wird. Würden die Bögen komplett ausgepackt, wären statisch heikle Bauzustände die Folge, welche nur mit sehr grossem Aufwand zu bewältigen wären. Da beim Pfeiler Nr. 1 die Auffüllung in schlechtem Zustand ist, wird dort Zement injiziert. Bei den übrigen Pfeilern ist der Füllbeton kompakter, sodass hier keine Injektionen erforderlich sind. Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, was unter dem Begriff «Injektionsstrümpfe» zu verstehen sei. Injektionsstrümpfe verhindern, dass Injektionsgut der Nägel oder Anker unkontrolliert in den Untergrund gelangt. Die Baudirektion erklärte, solche Injektionsstrümpfe seien vorliegend wichtig, weil der Bereich

des Widerlagers Seite Ägeri in der Grundwasserschutzzone liege. Es müsse verhindert werden, dass die Stoffe ins Grundwasser gelangen. Das Verfahren mit Injektionsstrümpfen sei bereits im Jahr 2016 bei den Ankern an der Sihlbruggstrasse (Kantonsstrasse P) angewandt worden und habe sich bewährt. Die Stirnkränze der Gewölbe werden bei der alten Lorzentobelbrücke mit Nägeln zusammengehalten. Die ganzen Stirnwände zu vernageln, ist vorliegend nach Ansicht der Baudirektion nicht notwendig, weshalb darauf verzichtet wird.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob der verwendete Sandstein besondere Qualitätsanforderungen erfüllen müsse. Die Baudirektion erklärte, dass für die Sanierung der Lorzentobelbrücke leicht granithaltiger, Schweizer Sandstein eingebaut werde. Ferner sei beabsichtigt, die im Zusammenhang mit dem Abbruch der Brügglitobelbrücke (erfolgt im Rahmen der Sanierung Nidfuren–Schmittli) gut erhaltenen, kompakten und intakten Sandsteine für die Lorzentobelbrücke wiederzuverwenden.

Zum gesprochenen Beitrag des Bundesamts für Strassen ASTRA in der Höhe von 1,035 Millionen Franken führte die Baudirektion auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds aus, dass die zuständige Bundesstelle ein Jahresbudget von ca. 2 Millionen Franken habe, von dem der Kanton Zug die Hälfte für das vorliegende Sanierungsprojekt beanspruche. Der finanzielle Beitrag werde über einen Zeitraum von vier Jahren ausbezahlt. Beim gesprochenen Beitrag von 1,035 Millionen Franken handle es sich um einen Maximalbetrag. Koste die Sanierung mehr als die budgetierten 5,27 Millionen Franken, beteilige sich der Bund nicht stärker. Schliesse die Schlussabrechnung unter dem budgetierten Betrag ab, reduziere sich der Bundesbeitrag entsprechend prozentual.

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass gemäss Angaben in der Vorlage kein Wildtierkorridor betroffen sei, sich aber gemäss Planunterlagen unter der Brücke ein Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung befinde. Die Baudirektion bestätigte das Vorliegen eines Wildtierkorridors unter der Brücke. Dieser habe allerdings weder auf das geplante Sanierungsprojekt noch auf die Höhe des beantragten Objektkredits einen Einfluss. Nach der Brückensanierung sehe der Bereich unter der Brücke wieder gleich aus wie heute.

*b) Mitwirkung des Amts für Denkmalpflege und Archäologie*

Die Baudirektion erklärte, dass das vorliegende Sanierungsprojekt aufgrund dessen Mitspracherechts mit dem Amt für Denkmalpflege und Archäologie abgesprochen sei, das Amt sich jedoch nicht finanziell beteilige. Der Grund liege darin, dass sich die alte Lorzentobelbrücke zwar im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) befinde, aber nicht unter Denkmalschutz stehe. Die meisten Arbeiten seitens des Amts für Denkmalpflege und Archäologie erfolgten bereits im Jahr 2015. In letzter Zeit bedurfte es lediglich noch einer Stellungnahme im Rahmen einer Vernehmlassung.

*c) Regiearbeiten und Unvorhergesehenes*

Ein Kommissionsmitglied sprach die budgetierten Reserven für Unvorhergesehenes an (7 Prozent) und stellte die Frage, ob die Reserven beim vorliegenden Objekt nicht auf 10 Prozent erhöht werden sollten, da es bei Sanierungen oft zu Überraschungen komme. Die Baudirektion war der Ansicht, die budgetierten 7 Prozent seien angemessen. Würden die Regiearbeiten von 4 Prozent addiert, resultierten daraus 11 Prozent, was ausreichend sein sollte. Auch bei Strassenprojekten umfasse der Kostenvoranschlag die Position der Regiearbeiten. Es würden immer wieder Arbeiten entstehen, mit denen zu rechnen sei, doch wäre eine Ausschreibung für diese kleinen Arbeiten unverhältnismässig. Regiearbeiten sind nicht mit dem Betrag für Unvorhergesehenes gleichzusetzen. Bei der Position «Unvorhergesehenes» handelt es sich um effektiv

versteckte Risiken, die bei einem bestehenden Gebäude oder Bauwerk zutage kommen können.

*d) Suizidschutz*

Ein Kommissionsmitglied thematisierte den Suizidschutz und erkundigte sich, wie verhindert werde, dass sich Personen auf das Baugerüst begeben könnten. Nach Angaben der Baudirektion wird die Baustelle während der gesamten Bauzeit sowohl von oben als auch von unten mit nicht übersteigbaren Toren gesichert. Auf Nachfrage des gleichen Kommissionsmitglieds erklärte die Baudirektion weiter, dass der Suizidschutz bei der alten Lorzentobelbrücke 2,3 Meter hoch werde, während dieser bei der neuen Lorzentobelbrücke 1,8 Meter hoch sei. Die unterschiedliche Höhe des Suizidschutzes bei der alten und der neuen Lorzentobelbrücke wurde damit begründet, dass letztere stark befahren ist und hohes Verkehrsaufkommen Suizidwillige erfahrungsgemäss von ihrem Vorhaben abbringt.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission mit 11:0 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3281.2 - 16881 des Regierungsrats.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

In der Detailberatung wurden weitere Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet. Anträge stellte die Kommission keine.

Ein Kommissionsmitglied erachtete 2000 Quadratmeter Wald als stattliche Fläche, die zur Rodung vorgesehen ist. Die Baudirektion legte dar, dass der Boden in diesem Bereich als Waldboden gelte, obwohl dort statt Bäume lediglich Büsche stehen. Im Rahmen der weiteren Projektierung werde versucht, die erforderlichen Rodungsflächen noch weiter zu minimieren. Nach den Bauarbeiten werde zusammen mit dem Amt für Wald und Wild sowie den Eigentümer-schaften geprüft, ob der Wald aktiv aufgeforstet oder der Natur überlassen werde. Zurzeit sei geplant, die Waldfläche wieder in ihren ursprünglichen Zustand zurückzuführen.

Ein Kommissionsmitglied sprach die Zuordnung der Kosten zum Rahmenkredit öffentlicher Verkehr oder Radwegnetz an und erkundigte sich, weshalb im vorliegenden Sanierungsprojekt darauf verzichtet werde. Die Baudirektion erklärte, dass die gesamte Brücke als ein Sonderbauwerk zu qualifizieren und dem Rahmenkredit «öffentlicher Verkehr, Radstrecken und Sonderbauwerke» zuzuordnen sei. Bei diesem Rahmenkredit handle es sich um einen separaten Kredit im Strassenbauprogramm. Eine Aufteilung erübrige sich daher. Ein Sonderbauwerk sei beispielsweise auch die Holzbrücke in Sins. Insgesamt würden jene Strassen darunter fallen, die keine Kantonsstrassen (mehr) seien, für die der Kanton aber aufkommen müsse.

Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führte die Baudirektion aus, dass der gesprochene Bundesbeitrag vom Abschluss der Sanierung bis im Jahr 2026 abhängig sei. Das heisst, die Zusicherung der Finanzhilfe ist bis am 30. November 2026 befristet. Nach Ablauf dieser Frist verfällt die zugesicherte Finanzhilfe.

#### Schlussabstimmung

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3281.2 - 16681 mit 12:0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

#### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3281.2 - 16681 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 21. Oktober 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter