



### **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Kantonsstrasse F, Alte Steinhäuser-/Hinterbergstrasse, Teilstrecke Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried, Gemeinde Cham**

Bericht und Antrag der Kommission für den öffentlichen Verkehr vom 26. August 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für den öffentlichen Verkehr hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 7. Juni 2011 (Vorlagen Nrn. 2059.1/2 - 13813/13814) im Rahmen einer ganztägigen Sitzung am 26. August 2011 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Heggin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
  - a) Verzicht auf den Bau des Bustrassees: Auswirkungen auf das vorliegende Projekt
  - b) Buswendeschlaufe
  - c) Auswirkung der Lichtsignalanlage
  - d) Linksabbiegespur auf der Hinterbergstrasse
  - e) Fussgängerüberführung
  - f) Busspur nach dem Knoten
  - g) Gesamteindruck
3. Detailberatung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2059.1/2 (Laufnummern 13813/13814) seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt. Es kann deshalb in Bezug auf die Ausgangslage darauf verwiesen werden.

#### **2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, über die Vorlage. Damit wurden die Kommissionsmitglieder mit dem Projekt vertraut gemacht.

Der Knoten Alpenblick ist eine der am stärksten belasteten Verkehrskreuzungen im Strassenverkehr des Kantons Zug. Rund um diesen Knoten gibt es noch diverse Brachen. Aus diesem

Grund sind zahlreiche Planungen und Projekte, insbesondere auf dem Areal des ehemaligen Werkareals der Käppeli Bauunternehmung und des heutigen Coop Do-it-Ladens sowie im Bereich der Überbauung Prisma I, II und III am Laufen. Weitere Grundstücke sind derzeit noch massiv unternutzt. Auch sie werden wohl in den nächsten Jahren entwickelt werden. Der kantonale Richtplan sieht in diesem Gebiet grosses Entwicklungspotential. Aufgrund der intensiven Entwicklung des Gebietes rund um den Knoten Alpenblick, aber auch durch die in absehbarer Zeit an die Hand zu nehmende Realisierung der UCH wird das Gebiet Alpenblick eine weitere verkehrliche Entwicklung erfahren. Der Knoten Alpenblick weist heute schon praktisch keine Leistungsreserven mehr auf. In den Spitzenzeiten bilden sich Rückstaus. Dies hat insbesondere zur Folge, dass auch der öffentliche Verkehr stecken bleibt. Dadurch gerät die Fahrplanstabilität ins Wanken und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs sinkt. Dieser Entwicklung soll mit den drei Projekten, Ausbau des Knotens Alpenblick, Ausbau der Kantonsstrasse F zwischen Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried sowie Neubau des Bustrassees Unterführung Sumpf begegnet werden. Die Kreditfreigabe für den Ausbau des Knotens Alpenblick hat der Regierungsrat als Bestandteil der Umfahrung Cham-Hünenberg bereits bewilligt. Über den Neubau des Bustrassees Unterführung Sumpf befindet der Kantonsrat in einer separaten Vorlage. Vorliegend geht es um das Projekt Ausbau der Kantonsstrasse F zwischen Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried.

a) *Verzicht auf den Bau des Bustrassees: Auswirkungen auf das vorliegende Projekt*

Die Kommission wollte wissen, ob der Ausbau der Kantonsstrasse F zwischen Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried Sinn mache, selbst wenn auf den Bau des Bustrassees Unterführung Sumpf verzichtet würde.

Es ist klar, dass die drei Projekte nicht isoliert betrachtet und realisiert werden können. Würde das Bustrassees Unterführung Sumpf nicht gebaut, der Ausbau der Alten Steinhauser-/Hinterbergstrasse jedoch an die Hand genommen, würde der Wirkungsgrad verkleinert und die Entlastungswirkung für den Knoten Alpenblick würde massiv reduziert. Beim Ausbauprojekt Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse stünde viel Platz für Busse zur Verfügung, der bei Fehlen des Bustrassees Unterführung Sumpf nicht benötigt würde. Würde umgekehrt das Bustrassees Unterführung Sumpf realisiert, der Ausbau Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse jedoch nicht, würden die geplanten Anschlussverknüpfungen und Umsteigebeziehungen im Gebiet Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse nicht funktionieren.

Im Zusammenhang mit der UCH muss der Knoten Alpenblick ausgebaut werden, um dessen Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die volle Leistungsfähigkeit des Knotens kann nur mit einem Ausbau der Zufahrtsbereiche erreicht werden.

Das Projekt Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse verbessert auch die Erschliessung der Firma AMAG. Würde beispielsweise nur das Projekt Knoten Alpenblick realisiert werden, müssten auf der Alten Steinhauser-/Hinterbergstrasse trotzdem gewisse Anpassungen vorgenommen werden. Daraus erhellt, dass zwischen den drei Projekten eine Abhängigkeit besteht, und dass der Nutzen am grössten ist, wenn alle drei ineinander greifenden Projekte realisiert werden.

b) *Buswendeschlaufe*

Die Kommission stellte sich die Frage, ob anstelle der neuen Wendeschlaufe der Bus wie bis anhin rund um das Industriequartier von Cham fahren könnte. Damit könnte u.U. auf den Bau der Buswendeschlaufe verzichtet werden.

Ein Verzicht auf die Buswendeschleufe hätte zur Folge, dass die Busanschlüsse an der Hinterbergstrasse an der Haltestelle Chamerried nur in einer Richtung möglich wären und zusätzliche Fussgängerquerungen den Verkehrsfluss auf der Hinterbergstrasse erschweren würden. Wird das Busstrasse Sumpf realisiert, ist eine Umsteigebeziehung in beide Richtungen ein Muss, ansonsten dem Gesamtkonzept ein wichtiger Vorteil genommen würde. Zudem ermöglicht nur der Wendepunkt eine Bedienung der Haltestellen Gewerbestrasse in beide Richtungen. Die Suche nach diesem Buswendepunkt war eine Herausforderung, weil kaum ein Grundeigentümer oder eine Grundeigentümerin bereit war, die notwendige Landfläche zur Verfügung zu stellen. Es wurden etliche Varianten studiert. Mit der nun geplanten Buswendeschleufe konnte schliesslich eine optimale Lösung gefunden werden.

c) *Auswirkung der Lichtsignalanlage*

Beim Knoten Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse soll eine neue Lichtsignalanlage entstehen. Die Kommissionsmitglieder befürchteten, dass deswegen auf der Hinterbergstrasse inskünftig mit längeren Wartezeiten gerechnet werden müsse. Es gelte zu verhindern, dass der motorisierte Individualverkehr behindert werde.

Die verschiedenen Lichtsignalanlagen im Bereich der Knoten Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse und Alpenblick werden aufeinander abgestimmt. Die Lichtsignalanlagen haben eine vorgegebene Umlaufzeit. Mit dem Ausbau der Hinterbergstrasse sowie des Knotens Alpenblick können diese Umlaufzeiten deutlich reduziert werden. Dadurch werden die Kapazitäten erhöht. Die Befürchtungen der Kommission konnten mit diesen Ausführungen seitens der Baudirektion entkräftet werden.

d) *Linksabbiegespur auf der Hinterbergstrasse*

Bei der Bushaltestelle Chamerried entsteht eine Linksabbiegespur zum Parkplatz des Einkaufsladens Aldi. Einige Kommissionsmitglieder störten sich an der Breite der die Fahrbahnen trennenden Mittelinsel. Sie verlangten die Verschmälerung dieser Insel und damit die Verlängerung der Linksabbiegespur.

Der Kommission wurde klar aufgezeigt, dass Inseln keine künstlichen Verengungen darstellen. Sie werden zwingend zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger benötigt. Die Form der beanstandeten Insel ist aufgrund des Kurvenradius entwickelt worden. Auf Wunsch der Kommission wird das Tiefbauamt bei der Ausführungsplanung die Breite der Mittelinsel noch einmal überprüfen und allenfalls anpassen.

e) *Fussgängerüberführung*

Ein Kommissionsmitglied schlug den Bau einer zentralen Überführung als Ersatz für die vielen Fussgängerstreifen vor. Dadurch könne der motorisierte Individualverkehr zusätzlich verflüssigt werden und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden würde dadurch erhöht.

Diese Frage – so wurde der Kommission versichert – beschäftigt auch hin und wieder die Kommission für Tiefbauten. Fussgängerüberführungen müssen behindertenfreundlich gestaltet werden. Auch Eltern mit Kinderwagen müssen sie passieren können. Massgebend sind dafür die Grundsätze des Behindertengleichstellungsgesetzes. Danach dürfen Rampen ein Maximalgefälle von 6 % ausweisen. Für eine Überführung mit 6 m Höhe müssten rund 100 m lange Ram-

pen erstellt werden. Dieser Platz steht vorliegend nicht zur Verfügung. Aufgrund dieser langen Rampen werden Fussgängerüberführungen nur selten benützt. Zudem liegen sie oft nicht auf den Wunschlinien der Fussgängerinnen und Fussgänger, so dass diese die Strassen ohne Fussgängerstreifen überqueren. Dadurch steigt das Unfallrisiko. Trotz Fehlverhalten der Fussgängerinnen und Fussgänger würde bei Unfällen die Schuld den Automobilistinnen und Automobilisten angelastet, da sie mit der Inbetriebsetzung ihrer Fahrzeuge die grössere Gefahr darstellen. Die Fussgängerstreifen werden mit Lichtsignalanlagen gesteuert und bieten so einen sicheren Übergang für den Langsamverkehr. Beim Knoten Alpenblick wird es künftig nur noch auf der Ostseite eine Querung für den Langsamverkehr geben. Durch den Wegfall der Querung auf der Westseite des Knotens wird die Leistungsfähigkeit des Knotens weiter gesteigert.

f) *Busspur nach dem Knoten*

Nach dem Knoten Alpenblick Richtung Steinhausen soll eine neue Busspur entstehen. Die Kommission fragte, weshalb diese Spur nicht auf der Gegenseite, in Richtung des Knotens Alpenblick, zusätzlich genutzt werde.

Auf den ersten Blick erscheint es tatsächlich wenig sinnvoll, eine Busspur von einem Knoten wegführend zu bauen. Man muss jedoch berücksichtigen, dass diese Busspur zwar tatsächlich vom Knoten Alpenblick wegführt, gleichzeitig aber auch zum nächsten Knoten Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse hinführt. Damit stand für die Kommission fest, dass auch diese Busspur im Gesamtkontext sinnvoll ist.

g) *Gesamteindruck*

Die Kommission erkannte den engen Zusammenhang dieser Vorlage mit dem Bustrasse Unterführung Sumpf. Wer die Vorlage Bustrasse Unterführung Sumpf befürwortet, kommt faktisch nicht darum herum, auch dem vorliegenden Projekt zuzustimmen. Es stellt die logische Ergänzung zum Bustrasse Sumpf dar und ist damit ebenfalls ein Projekt, das sowohl dem motorisierten Individualverkehr wie dem öffentlichen Verkehr zu Gute kommt. Durch die Entflechtung von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr und die Anpassungen der Zufahrt zum Knoten Alpenblick im Hinblick auf den Bau der Umfahrung Cham-Hünenberg ist dieses Projekt aus Kommissionssicht unerlässlich.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission schliesslich einstimmig mit 11 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2059.2.

### **3. Detailberatung**

In der Detailberatung kam die Frage auf, weshalb dieser Kantonsratsbeschluss dem Referendum unterstellt werde. An sich genüge doch für eine Kreditfreigabe aus dem Strassenbauprogramm ein einfacher Kantonsratsbeschluss.

Vorliegend gilt es zu berücksichtigen, dass der Kantonsratsbeschluss nicht nur Mittel aus dem Strassenbauprogramm freigibt. Er verpflichtet zusätzlich die Gemeinde Cham - ohne dieses Geschäft der Gemeindeversammlung vorlegen zu müssen - aufgrund ihrer Interessenlage dazu, die Kosten der von ihr beantragten Projektergänzungen zu übernehmen. Der Gemeinderat Cham hat ausdrücklich um dieses Vorgehen ersucht. Indem der gemeindliche Beitrag dem Re-

ferendum unterstellt wird, bleiben die Rechte der Bürgerinnen und Bürger gewahrt. Wer nicht einverstanden ist, kann den Kantonsratsbeschluss mit dem Referendum bekämpfen. Dieses Vorgehen ist rechtsstaatlich korrekt. Es wurde schon mehrfach so gehandhabt, so etwa beim Projekt Sinslerstrasse in Cham.

Weiter wurde in der Detailberatung das Wort nicht verlangt.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2059.2 - Laufnummer 13814 einstimmig mit 11 : 0 Stimmen zu.

#### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2059.2 - 13814 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 26. August 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Der Präsident: Manuel Aeschbacher