



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Bustrasse Unterführung Sumpf, Teilstrecke Knoten Chamerried bis Knoten Steinhauser-/Chollerstrasse, Gemeinden Cham, Steinhausen und Zug

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. 2060.1/2 - 13815/13816) 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) Verkehrsproblematik im Umfeld des Knotens Alpenblick
 - b) Unterführung Sumpf im Gesamtrahmen des öffentlichen Verkehrs
 - c) Alternativstandorte der Busquerung
 - d) Überführung über die Bahnlinie contra Unterführung unter der Bahnlinie
 - e) Zweispuriger Ausbau der Unterführung
 - f) Baugrund und Setzungsproblematik
 - g) Gesamteindruck
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2060.1/2 (Laufnummern 13815/13816) 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 und Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlage. Hans-Kaspar Weber, Leiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, zeigte vorab die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in den nächsten Jahren auf und gab einen Überblick über die Buslinienentwicklung und die Fahrplanperioden. Er stellte das vorliegende Ausbauprojekt in den Gesamtrahmen des öffentlichen Verkehrs. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild des Projektes machen können.

Im Gesamtkontext ist wichtig festzuhalten, dass die beiden Projekte "Ausbau der Kantonsstrasse F zwischen Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried" (separate Vorlage) und Ausbau Knoten Alpenblick (Kredit durch Regierungsrat im Rahmen der Umfahrung Cham-Hünenberg bewilligt) mit dem vorliegenden Projekt eng zusammenhängen. Zwar könnten alle drei Projekte isoliert betrachtet und auch realisiert werden, es ist aber nicht von der Hand zu weisen, dass der Wirkungsgrad mit der Verknüpfung aller Projekte um ein vielfaches höher ausfällt, als wenn auf ein Projekt verzichtet würde.

a) *Verkehrsproblematik im Umfeld des Knotens Alpenblick*

Der Knoten Alpenblick ist einer 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 und im Gebiet Sumpf 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 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 beschlossen. Über den Ausbau der Kantonsstrasse F zwischen Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried befindet der Kantonsrat in einer separaten Vorlage. Vorliegend geht es um das Projekt Bustrasse Unterführung Sumpf.

b) *Unterführung Sumpf im Gesamtrahmen des öffentlichen Verkehrs*

Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug heisst "Bahn und Bus aus einem Guss". Busse stellen an verschiedenen Umsteigeorten, namentlich an den grossen Bahnhöfen, die Anschlüsse an das übergeordnete Bahnnetz sicher. Umgekehrt nehmen sie Bahngäste zur Feinverteilung auf. Die künftige Stadtbahnhaltestelle Rigiblick auf dem Gemeindegebiet Steinhäusern wird jedoch kein Hub sein. Die Busse, welche durch die Unterführung Sumpf fahren, werden deshalb keine Rücksicht auf die Züge der heutigen S9 bzw. der künftigen S5 nehmen können. Die Gründe dafür sind betrieblicher beziehungsweise konzeptioneller Natur. Es ist nur sinnvoll, einen Bahnhof anzufahren, wenn auch Anschlussverbindungen sichergestellt werden können. Ein und derselbe Bus kann nicht in Zug und in Cham die Anschlüsse an das Fernverkehrs- und Stadtbahnnetz gewährleisten und gleichzeitig bei der Haltestelle Rigiblick auch noch die Anschlüsse an das S-Bahnnetz sicherstellen. Dieser Anschluss wird in Zug gewährleistet. Die Busse werden rund 100 m von der S-Bahnhaltestelle Rigiblick entfernt anhalten. Es ist davon auszugehen, dass dort aufgrund der nicht abgestimmten Anschlüsse nicht viele Fahrgäste zwischen Bahn und Bus umsteigen werden. Die Möglichkeit dazu besteht trotzdem. Die Kommission interessierte sich, ob mit der Busunterführung allenfalls Arbeitsplätze im Gebiet Sumpf mit der verlegten Buslinie erschlossen werden sollen. Es sei anerkannt, dass dieses Gebiet grosses Entwicklungspotenzial habe.

Die Entwicklung des Gebietes Sumpf ist aus heutiger Sicht nicht abschliessend zu beurteilen. Die Linienführung des Busnetzes durch das Gebiet Sumpf hängt weniger mit der Entwicklung dieses Gebietes zusammen. Der Hauptgrund liegt vielmehr darin, eine neue, leistungsfähige Verbindung zu schaffen, welche die Fahrzeuge zeit- und vor allem fahrplangerecht von einem Hub zum anderen verkehren lässt. Das Bustrassee Unterführung Sumpf bringt also wesentliche Vorteile für das Gesamtkonzept des öffentlichen Verkehrs im Gebiet Zug, Steinhausen und Cham. Gleichzeitig entlastet das Trassee den Knoten Alpenblick und schafft zusätzlich Raum für den motorisierten Individualverkehr. Dadurch, dass die Linien neu geführt werden, verbessert sich das Angebot um ein Viertel, ohne dass dafür ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden müsste. Die Betriebskosten erhöhen sich kaum. Im Gegenteil: Würde auf das Bustrassee Sumpf verzichtet, wäre in Zukunft mit wesentlich höheren Betriebskosten zu rechnen. Die Busse blieben im zunehmenden Verkehr stecken. Um den heutigen Fahrplan einhalten zu können, müssten mehr Busse auf kürzeren Linien eingesetzt werden. Auch die Gebiete Sumpf und Choller entwickeln sich. Verschiedene Bebauungsplanverfahren stehen vor dem Abschluss. Im Gebiet der Äusseren Lorzenallmend sollen 1'000 Personen neu angesiedelt und viele Arbeitsplätze neu geschaffen werden. Mit der neuen Führung der Buslinien werden diese Gebiete ebenfalls besser erschlossen.

Die Kommission wollte ausserdem wissen, welche Konsequenzen ein Verzicht auf den Bau dieser Unterführung für das Angebot des öffentlichen Verkehrs und den motorisierten Individualverkehr im Raum Alpenblick haben würde, auch im Hinblick auf den Bau der UCH.

Ein Verzicht auf dieses Bustrassee führte zu einer schwierigen Situation für den öffentlichen Verkehr. Die Busse müssten nach der Eröffnung der UCH weiterhin auf der Chamerstrasse verkehren. Sie würden in der Pförtneranlage am Knoten Alpenblick – wie bereits oben erwähnt - mitten im Verkehr stecken bleiben. Ausserdem hat sich der Kantonsrat im Richtplan bereits für einen leistungsfähigen und attraktiven ÖV-Feinverteiler ausgesprochen. Dieses Konzept würde bei einem Verzicht auf den Bau der Unterführung auf der Strecke bleiben. Zweifelsfrei wird das Bustrassee in erster Linie dem öffentlichen Verkehr, namentlich in Bezug auf die Fahrplanstabilität, einen grossen Nutzen bringen. Es ist jedoch nicht zu übersehen, dass der Bau des Bustrassees auch dem motorisierten Individualverkehr Vorteile bringen und deshalb zu einer Win-win-Situation führen wird. Die Achse Alpenblick-Chollermüli wird vom Busverkehr befreit und beim Knoten Alpenblick fallen die Linksabbiegebeziehungen der Buslinie 4 weg. Dem motorisierten Individualverkehr wird ausserdem die bisherige Busspur zur Verfügung stehen. Dadurch wird die Kapazität des Knotens Alpenblick und diejenige auf der Achse Alpenblick-Chollermüli für den motorisierten Individualverkehr merklich erhöht.

c) *Alternativstandorte der Busquerung*

Die Kommission fragte, ob die Unterführung auch andernorts gebaut werden könne, ob Synergiepotenzial mit der Unterführung bei der neuen Haltestelle Rigiblick oder dem im Richtplan vorgesehenen Feinverteilertrassee beim Bahnhof Steinhausen bestehe, oder ob die Unterführung zwingend im Bereich Sumpf verwirklicht werden müsse.

Nicht zu übersehen ist, dass neue Bustrassees viel Land benötigen. Landverhandlungen können bisweilen die Linienführung diktieren. Trotzdem hat die Suche nach Alternativstandorten stattgefunden. Dabei hat sich jedoch gezeigt, dass der Standort Sumpf aus betrieblichen und räumlichen Gründen obenaus schwang. Eine Unterführung unter der SBB-Linie umfasst auf beiden Seiten je eine Rampe sowie die Unterquerung des Bahntrassees. Aufgrund der Höhenunterschiede von 8 m und des maximalen Gefälles muss eine entsprechende Unterführung -

unabhängig vom Standort - eine Länge von rund 230 m aufweisen. Zudem müssen aufgrund der Schleppkurven der Busse normgerechte Kurvenradien eingehalten werden. Diese Platzverhältnisse entlang der Bahnlinie der heutigen S9 bzw. der künftigen S5, notabene inmitten eines bebauten Gebietes, gibt es nur im Bereich Chamerried - Sumpf. Bereits im Bereich der künftigen S-Bahnhalte Rigiblick fehlt der Freiraum für eine rund 230 m lange Unterführung.

d) *Überführung über die Bahnlinie contra Unterführung unter der Bahnlinie*

Die Kommission interessierte, ob anstelle einer Unter- auch eine Busüberführung ins Auge gefasst worden sei.

Diese Variante wurde aus landschaftlichen Gründen nicht eingehend geprüft. Dazu ist Folgendes festzuhalten: Sollte die Bahnlinie mit einer Überführung überquert werden, müsste ein Viadukt von mehr als 10 m Höhe erstellt werden und die Rampen würden auf beiden Seiten länger werden. Aufgrund der Böschungen entlang der Rampen müsste zusätzliche Landfläche beansprucht werden. Eine Überführung träte deshalb massiv in Erscheinung. Sie wäre an dieser Lage kaum landschaftsverträglich. Damit stand für die Kommission fest, dass die Vorteile einer Unterführung unter der Bahnlinie einer Überführung über die Bahnlinie bei Weitem überwiegen.

e) *Zweispuriger Ausbau der Unterführung*

Einige Kommissionsmitglieder wollten dem Entwicklungspotential der Gebiete Sumpf und Choller gebührend Rechnung tragen und die Busunterführung zweispurig ausführen lassen. Dies vor allem im Hinblick auf eine künftige Nutzung durch den motorisierten Individualverkehr.

Diesem Ansinnen widerspricht allerdings der kantonale Richtplan. Der Bau einer Verbindungsstrasse für den motorisierten Individualverkehr zwischen Sumpf und Hinterberg ist so im Richtplan nicht vorgesehen. Der Richtplan bezeichnet die Verkehrspolitik des motorisierten Individualverkehrs als angebotsorientiert. Dieser Festsetzung liegen Verkehrszahlen für das Jahr 2030 zugrunde. Der Kantonsrat müsste diesen Grundsatzentscheid aufheben, um eine neue Kantonsstrasse erstellen zu können. Der vom Kantonsrat verabschiedete Richtplan enthält heute klare und anders lautende Aussagen. Hinzu kommt ein weiteres, aus Sicht der Kommission triftiges Argument: Laut dem vom Bund genehmigten Agglomerationsprogramm kann bei diesem Bustrasse mit einer Unterstützung von rund 40 %, also rund 12 Mio. Franken gerechnet werden. Würde die Unterführung zweispurig gebaut, könnte dieser Ausbau kaum mit den alleinigen Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs begründet werden. Bei der einspurigen Unterführung liegen die Kreuzungsbereiche der Busse ausserhalb der Unterführung. Es wäre also damit zu rechnen, dass der Bund bei einer solchen Ausweitung des Projektes auf zwei Spuren seine Kostengutsprache von rund 12 Mio. Franken zurücknehmen würde. Der Kanton müsste in diesem Fall nicht nur mit den Mehrkosten für die zweite Spur in der Unterführung rechnen. Zusätzlich müsste er auch die vom Bund verweigerte Unterstützung übernehmen. Es wäre also beim Bau des Bustrassees mit Mehrkosten für den Kanton im Bereich von rund 18 Mio. Franken zu rechnen.

Das Gesamtverkehrskonzept sieht keine Kantonsstrasse im Bereich Sumpf vor, ein Ausbau für den motorisierten Individualverkehr drängt sich deshalb nicht auf. Es ist ausserdem geplant, die Gebiete Sumpf und Choller in der Chollermüli an das Kantonsstrassennetz anzuschliessen. Damit ist die Erschliessung dieser entwicklungsfähigen Gebiete mit dem motorisierten Individualverkehr über die Chamerstrasse bereits gewährleistet. Eine zusätzliche Erschliessung dieser Gebiete über die Hinterbergstrasse und die neue Unterführung würde zu einer unerwünschten Verkehrsumlagerung am Alpenblick führen.

Für das Projekt Bustrasse Unterführung Sumpf muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden, weil es sich dabei nicht um eine Kantonsstrasse handelt. Würde die Unterführung jedoch zweispurig gebaut, um sie später für den motorisierten Individualverkehr zu öffnen, würde diese Betriebsänderung dannzumal eine UVP-Pflicht auslösen. Es bestünde die Gefahr, dass diese Strassenverbindung nachträglich mit weiteren Investitionen umweltverträglich gemacht werden müsste.

Aus den dargelegten Gründen verzichtete die Kommission darauf, einen zweispurigen Ausbau der Unterführung mit entsprechenden Vorinvestitionen zu beantragen.

f) *Baugrund und Setzungsproblematik*

Die Informationen über den Baugrund interessierte die Kommission ganz besonders. Es ist bekannt, dass der Baugrund im Gebiet Sumpf sehr schlecht ist. Nomen est omen. Die das Tiefbauamt beratenden Ingenieure haben für die Baugrubensicherung die übliche Lösung vorgeschlagen. Im Rahmen des Einspracheverfahrens hat ein betroffener Nachbar eine andere Lösung ins Spiel gebracht, welche gegenüber jener des Tiefbauamtes rund Fr. 600'000.-- bis Fr. 700'000.-- an Mehrkosten mit sich brächte. Der Einsprecher stützt sich auf ein Gutachten, welches in einem anderen Zusammenhang in Auftrag gegeben worden ist. Die im Gutachten vorgeschlagene Lösung des Baugrubenabschlusses wäre für die umliegenden Gebäude optimal. Weitergehende Massnahmen könnten nicht gefordert werden. Demgegenüber besteht bei der üblichen Lösung die Gefahr, dass insbesondere das Ziehen der Spundwände zu teilweise erheblichen Setzungen führen kann. Die Einschätzung des Risikos von Setzungen sowie den Variantenentscheid für die Baugrubensicherung mit den entsprechenden finanziellen Auswirkungen wird der Kanton als Bauherr vornehmen müssen. Der Kanton wird kaum umhin kommen, weitergehenden Massnahmen beim Baugrubenabschluss vorzunehmen und Mehrkosten von rund Fr. 700'000.-- zu tragen. Der Baudirektor bestätigte, dass diese Mehrkosten im Gesamtkredit von rund 30 Mio. Franken Platz haben müssen und anderweitig kompensiert werden. Hinzu kommt, dass wegen des Risikos von Setzungen bei Nachbargebäuden beim vorliegenden Projekt die Kostenreserve von üblicherweise 10 % auf 15 % angehoben worden ist.

g) *Gesamteindruck*

Zehn Kommissionsmitglieder äusserten sich positiv zum Vorhaben, weil es sich dabei um ein zukunftsorientiertes Projekt handelt, das für den öffentlichen Verkehr, aber gleichzeitig auch für den motorisierten Individualverkehr von Nutzen sein wird. Der Knoten Alpenblick wird durch die neue Linienführung des öffentlichen Verkehrs entlastet. Für Benutzer des öffentlichen Verkehrs entstehen attraktivere Verbindungen. Ein Kommissionsmitglied war dem Projekt ebenfalls positiv gesinnt. Das Projekt war für ihn jedoch zu teuer. Die unattraktive Anbindung an das S-Bahnnetz und der fehlende Ausbau auf zwei Spuren verunmöglichten ihm eine Zustimmung.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission mit 10 : 1 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2060.2.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen weiteren Wortmeldungen mehr.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2060.2 - Laufnummer 13816 mit 8 : 1 Stimmen und mit zwei Enthaltungen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2060.2 - 13816 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 26. August 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für den öffentlichen Verkehr

Der Präsident: Manuel Aeschbacher