



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt

«KS H, Riedmatt-Brücke A 14, Gemeinden Zug und Steinhausen»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 22. Juni 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 28. Februar 2023 (Vorlage Nrn. 3534.1/2 - Laufnummern 17231/17232) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 22. Juni 2023 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd, Sebastian Heinrichs, stv. Abteilungsleiter Strassenbau beim Tiefbauamt, sowie Sarah Kehl, Leiterin Fachstelle Recht bei der Baudirektion, unterstützt. Christa Heggin führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
 - 3.1. Im Allgemeinen
 - 3.2. Änderungen der Kommission
 - 3.3. Schlussabstimmung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 3534.1/2 - Laufnummern 17231/17232 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 Kantonsingenieur Marc Amgwerd über die Vorlage. Er stellte diese anhand einer Power-Point-Präsentation vor. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

Bauarbeiten

Die Baudirektion erklärte, dass während den Bauarbeiten für den Ersatzbau der Riedmatt-Brücke die Kantonsstrasse im Gegenverkehr stets befahrbar bleibt. Für die Realisierung werde östlich neben der bestehenden Brücke ein Provisorium erstellt und anschliessend wieder zurückgebaut (siehe dazu auch Technischer Bericht, S. 36).

Radwegverbindung

Ein Kommissionsmitglied äusserte Bedenken betreffend Veloverbindung von Steinhausen nach Zug im Bereich der Abzweigung in die Fröschenmatt, wenn die Steinhauserstrasse gequert werden muss. Dazu ergänzte ein anderes Kommissionsmitglied, dass viele Radfahrende ab dem Abzweiger Schochenmühlestrasse auf dem Trottoir der Steinhauserstrasse fahren würden. Die Baudirektion nahm dies zur Kenntnis, war jedoch der Ansicht, dass dies kaum unterbunden werden könne. Die Zuständigkeit für eine entsprechende Signalisation auf dem Trottoir «Velos gestattet» liege jedoch bei der Sicherheitsdirektion. Die Kommission äusserte den Wunsch, dass die Baudirektion mit der Sicherheitsdirektion die dafür notwendigen Gespräche führt. Ein Antrag wurde jedoch nicht gestellt.

Radwegführung

Die Kommissionsmitglieder diskutierten die Frage, ob Radfahrende unter der Riedmatt-Brücke hindurchfahren sollen oder ob der Weg den Zufussgehenden vorbehalten bleiben soll. Dabei wurden verschiedene Möglichkeiten besprochen.

Als Gründe, weshalb der Radweg auf der Brücke geplant ist, führte die Baudirektion einerseits Aspekte des Gewässerschutzes, insbesondere die ökologische Vernetzung, ins Feld und andererseits sei der Weg für eine gemeinsame Rad-/Fusswegführung zu schmal, was zu Konflikten führen könne. Stehe der Weg unter Wasser, was ab und zu vorkomme, müsste ohnehin über die Brücke gefahren werden.

Ein Kommissionsmitglied machte darauf aufmerksam, dass der Radweg aktuell nicht ganz der alten Lorze entlang verlaufe, sondern etwas oberhalb auf dem asphaltierten Strässchen. Dem Bachlauf entlang bestehe ein allgemeines Fahrverbot. Würde der Radweg unter der Brücke durchgeführt, käme es zweifelsfrei zu Konflikten mit Wandernden und Joggenden. Die beiden Ströme seien wohl bewusst entflechtet worden. Die Entflechtung sei eine gute Sache, pflichteten auch andere Kommissionsmitglieder bei. Die Kommission wünschte keine Prüfung der Frage, ob Radfahrende unter der Riedmatt-Brücke hindurchfahren oder dieser Weg den Zufussgehenden vorbehalten bleiben soll, durch die Baudirektion.

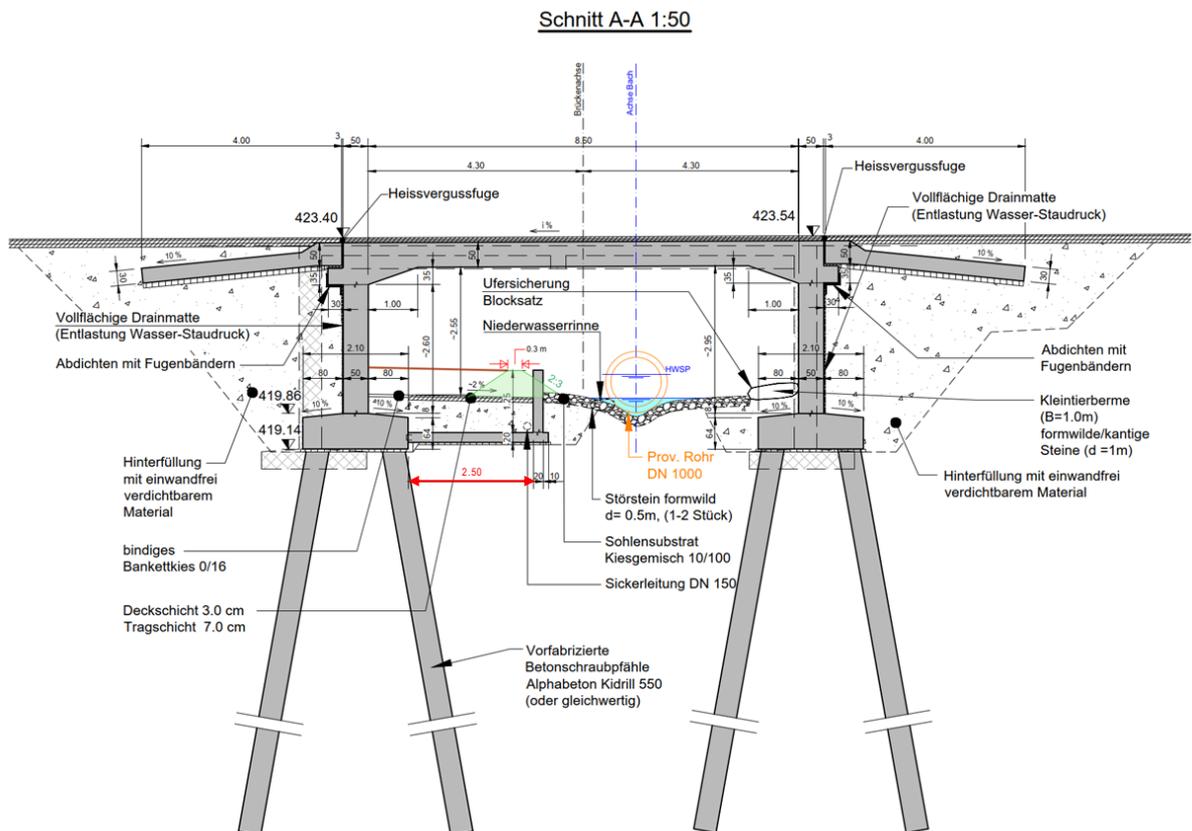
Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob die Stützmauer links des Bachlaufs nicht in den Gewässerraum hineinrage und ob als Alternative ein Podest für einen Weg erstellt werden könne. Die Baudirektion erklärte, dass die projektierte Unterführung nun eine Höhe von 2,55 Metern aufweise und der Durchgang dadurch attraktiver werde. Würde der Fussweg über ein Podest geführt, würde sich die lichte Höhe reduzieren.

Von einem anderen Kommissionsmitglied wurde eingebracht, anstelle einer Mauer eine Böschung zu realisieren oder aber die Mauer etwas zurückzusetzen. Dazu erklärte die Baudirektion, dass der Durchgang dadurch weniger als 2,5 Meter breit wäre und sich auch dessen Höhe reduzieren würde. Die Mauer sei geplant worden, um die notwendige Breite zu erreichen. Während der Durchgang heute nur 2 Meter hoch sei, soll er neu eine Höhe von 2,55 Meter aufweisen. Dem Argument eines Kommissionsmitglieds, wonach das Bankett ganz links den Zufussgehenden zur Verfügung zu stellen sei, hielt die Baudirektion entgegen, dass die lichte Höhe über dem Bankett abnehme.

Im Zusammenhang mit dem Verzicht auf die Mauer wollte ein Kommissionsmitglied wissen, ob bekannt sei, wie oft pro Jahr der Weg infolge Hochwassers nicht passierbar sei. Nach Angabe des Kommissionsmitglieds gebe es heute jährlich etwa zwei Ereignisse. Tendenziell mehr als in der heutigen Situation, schätzte die Baudirektion, da der Weg gegenüber heute etwas tiefer zu liegen kommen werde.

Ein Kommissionsmitglied stellte klar, dass die Mauer dazu diene, dass bei Hochwasser kein Geschiebe auf den Fussweg geschwemmt werde. Dies bestätigte die Baudirektion.

Die Baudirektion führte sodann aus, dass eine Böschung dieselbe Höhenkote aufweisen müsste wie die Mauer. Dadurch wäre die Höhe wieder auf 2 Meter beschränkt. Für den betrieblichen Unterhalt sei jedoch eine Höhe von 2,5 Metern erforderlich, da ansonsten die Unterhaltsfahrzeuge nicht passieren könnten. Die Breite des Wegs könnte aufgrund einer Verschiebung der Mauer etwas minimiert werden, so dass er für Unterhaltsfahrzeuge trotzdem noch befahrbar bleibe. Die Höhe sei jedoch zwingend erforderlich. Wüsste die Kommission eine Böschung und gleichzeitig eine lichte Höhe der Brücke von 2,5 Metern, sei eine Anhebung der Brückenplatte unausweichlich. Eine Anhebung der Brückenplatte wurde von der Kommission einstimmig abgelehnt.



Querschnitt Ersatzneubau Steinhauserbrücke: Grün eingezeichnet ist das von der Kommission diskutierte Bankett bzw. die Böschung. Die rote Linie zeigt den Fussweg, welcher mit der Erstellung eines Banketts höher zu liegen kommen würde.

Schliesslich stellte ein Kommissionsmitglied den Antrag, es sei von der Baudirektion abzuklären, ob auf die Mauer verzichtet und stattdessen eine Böschung (oder allgemein eine ökologische Alternative zur Mauer) gebaut werden könne. Falls dies nicht möglich wäre, sei zu prüfen, ob die Mauer zurückversetzt werden könne.

Die Kommission lehnte den Antrag des Kommissionsmitglieds, dass von der Baudirektion abzuklären sei, ob die Mauer durch eine Böschung ersetzt werden könne, ab und nahm den Antrag des Regierungsrats mit 7 : 6 Stimmen und ohne Enthaltung an.

Lärmsanierung

Die Baudirektion führte aus, die Sanierung der Strasse stelle eine wesentliche Änderung dar, was eine Neubeurteilung der Lärmsituation mit sich bringe. An einem Gebäude führe dies zu baulichen Anpassungen mit Kosten im Umfang von 160 000 Franken. Dabei handle es sich um einen zehnstöckigen Wohnblock mit vielen Fenstern, so dass diese Summe gerechtfertigt sei. Die Lärmemissionen seien mit dem Berechnungsmodell sonROAD18 ermittelt worden.

Kreiselgestaltung

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach den Vorteilen eines ellipsenförmigen Kreisels, wie er sich vorliegend präsentiert. Zunächst gelte es, erklärte die Baudirektion, den richtigen Kompromiss zwischen guter Befahrbarkeit langer Fahrzeuge und optimalen Ablenkwinkeln zu finden. Dadurch soll sichergestellt werden, dass von keiner Seite her in hohem Tempo durch den Kreisel gefahren werden könne. Die ovale Form habe nämlich eine tiefere gefahrene Geschwindigkeit zur Folge. In jüngster Vergangenheit habe es in Kreiseln auffällig viele Unfälle mit Radfahrenden gegeben. Je besser die Ablenkwinkel ausgestaltet seien, umso stärker müssten Autos beim Einfahren in den Kreisel abbremsen. Die Befahrbarkeit mit einem Anhängerzug sei im Technischen Bericht des vorliegenden Projekts abgebildet. Zusätzlich habe die Baudirektion die eigenen Ausführungsbestimmungen dieses Jahr überarbeitet, wodurch die Randsteine im Innenkreisel sehr flach ausgebildet werden, so dass ein LKW diesen überfahren könne.

Asphaltierung

Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führte die Baudirektion aus, es sei ein SDA 4-Belag eingebaut worden. Eine Temporeduktion habe sich nach erfolgter Prüfung als unverhältnismässige Massnahme erwiesen und Lärmschutzwände seien nicht zielführend, da es sich beim betroffenen Gebäude um einen zehnstöckigen Wohnblock handle.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass die Fläche, auf welcher die Pflanzung von neuen Bäumen vorgesehen sei, kürzlich ökologisch aufgewertet worden sei. Beim Pflanzen der neuen Bäume sei deshalb darauf zu achten, dass nicht erneut Humus hineingetragen werde. Ferner äusserte das Kommissionsmitglied das Anliegen, das Glas des von der Gemeinde bestellten Bushäuschens vogelfreundlich zu gestalten und das Dach zu begrünen. Das gleiche Kommissionsmitglied erkundigte sich sodann, ob die acht kleinen Inseln um den Kreisel unversiegelt belassen und extensiv begrünt werden könnten. Bei einer niederen Bepflanzung wäre ein jährlicher Schnitt ausreichend. Die Inseln könnten zusammen mit dem Kreiselauge gemäht werden. Des Weiteren sei es möglich, die Sperrflächen zu begrünen, wie dies in anderen Kantonen bereits geschehe. Auch der innere, überfahrbare Teil könnte in Schotter- oder Magerrasen ausgestaltet werden. Die Baudirektion hielt letzterem entgegen, das Innere dieses Kreisels müsse bei Ausnahmetransporten überfahren werden können und müsse daher fest verbaut sein. Im Kreiselauge sei hingegen bereits eine ökologische Gestaltung vorgesehen. Betreffend die Begrünung der kleinen Inseln seien die Interessen der Ökologie gegen Aspekte der Unterhaltsfreundlichkeit abzuwägen. Da aber insgesamt die Strassenränder ökologischer gestaltet werden sollen, nehme die Baudirektion diese Idee mit. Entsprechende Abklärungen der Baudirektion im Nachgang an die Kommissionssitzung haben Folgendes ergeben: Die Begrünung von Mittelinseln kann grundsätzlich nachvollzogen werden. Für die kleinen Mittelinseln ist eine extensive Gestaltung aufwändig im Unterhalt, da hierfür Signalisationen (z. G. Arbeitssicherheit) und Schutzvorkehrungen («Herumspicken» von Steinen beim Mähen, Queren von Verkehrsströmen der Unterhaltsmitarbeitenden) erforderlich wären. Grössere Mittelinseln werden begrünt ausgeführt. Es wird geprüft, ob die kleineren Mittelinseln nicht versiegelt ausgeführt werden, sondern z. B. mit Pflasterung oder Rasengittersteinen.

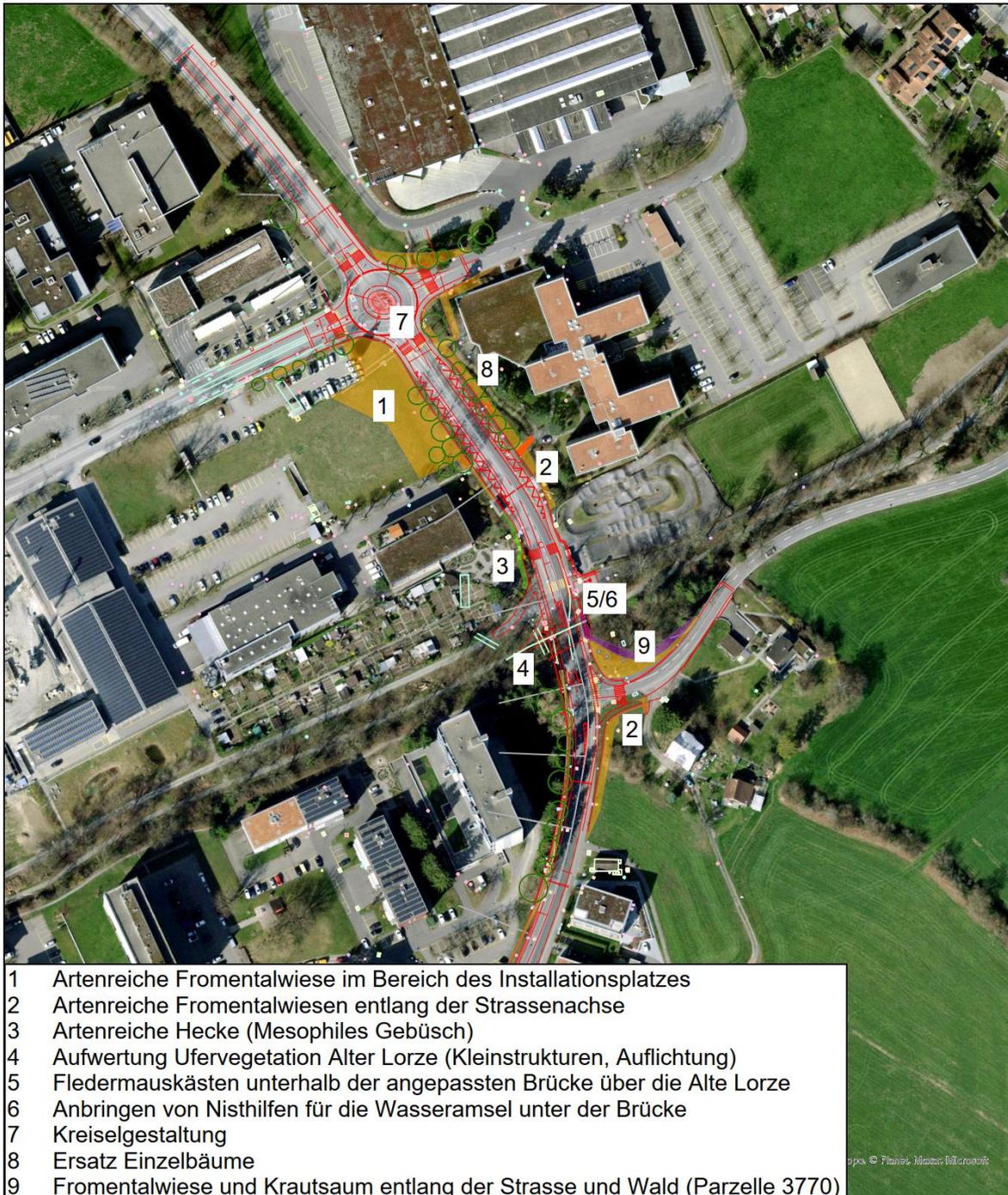
Nach Beantwortung sämtlicher Fragen beschloss die Kommission mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3534.2 - 17232 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

3.1. Im Allgemeinen

In der Detailberatung wurden weitere Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet.

Auf Hinweis eines Kommissionsmitglieds ergänzte die Baudirektion im Nachgang an die Kommissionssitzung die Abbildung «Übersichtsplan der beabsichtigten Strassenraumgestaltung» auf S. 13 des Berichts und Antrags des Regierungsrats mit einer Legende.



- 1 Artenreiche Fromentalwiese im Bereich des Installationsplatzes
- 2 Artenreiche Fromentalwiesen entlang der Strassenachse
- 3 Artenreiche Hecke (Mesophiles Gebüsch)
- 4 Aufwertung Ufervegetation Alte Lorze (Kleinstrukturen, Auflichtung)
- 5 Fledermauskästen unterhalb der angepassten Brücke über die Alte Lorze
- 6 Anbringen von Nisthilfen für die Wasseramsel unter der Brücke
- 7 Kreiselgestaltung
- 8 Ersatz Einzelbäume
- 9 Fromentalwiese und Krautsaum entlang der Strasse und Wald (Parzelle 3770)

LEGENDE

- Einzelbaum
- Fromentalwiese
- Kleinstruktur
- Mesophile Ruderalflur
- Mesophiler Krautsaum
- Mesophiles Gebüsch

QUELLEN

Luftbild: Bundesamt für Landestopographie Swisstopo

Tiefbauamt Kanton Zug

Kantonsstrasse H Steinhauserstrasse

Lebensraumkarte Begrünung

CSD INGENIEURE+

CSD INGENIEURE AG
Giesshübelstrasse 02
Postfach
8021 Zürich
www.csd.ch

Gezeichnet	21.06.2022 / CBL
Geprüft	21.06.2022 / MGE
Format	A3
Masstab	1:1'500
Projekt N°	Phase Anhang
ZH07525.100	Ausführung

Ferner wies die Kommission auf die Verzögerung im Zeitplan hin. Im Nachgang an die Kommissionssitzung passte die Baudirektion auch den Zeitplan an. Der neue Zeitplan sieht wie folgt aus:

März 2023	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Juni 2023	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
August 2023	Kommissionsbericht
August 2023	Beratung Staatswirtschaftskommission
September 2023	Bericht Staatswirtschaftskommission
Oktober 2023	Kantonsrat, nur eine Lesung
November 2023	Publikation Amtsblatt
+ 1 Tag	Inkrafttreten

Die Baudirektion führte aus, dass die zu beratende Vorlage noch auf dem Strassenbauprogramm 2014–2022 (erstreckt bis 2026) basiert. Ursprünglich sei davon ausgegangen worden, dass die Kommissionssitzung und der Parlamentsentscheid noch während des alten Strassenbauprogramms erfolgen würden. Das neue Strassenbauprogramm 2023–2030 sei am 9. Juni 2023 in Kraft getreten. Nach Rücksprache mit der Finanzdirektion habe dies zur Folge, dass die Fassung des Regierungsrats (Vorlage Nr. 3534.2 - 17232) auf das Strassenbauprogramm 2023–2030 angepasst werden muss.

Im Hinblick auf die Kommissionssitzung hatte die Baudirektion den regierungsrätlichen Antrag angepasst und einen entsprechenden Entwurf (Vorlage Nr. 3534.3) ausgearbeitet, welcher der vorberatenden Kommission an der Sitzung als Diskussionsgrundlage diene. Die Änderungen wurden in einer Synopse dargestellt. An der Kommissionssitzung erklärte die Baudirektion betreffend weiteres Vorgehen, dass die Vorlage basierend auf dem Strassenbauprogramm 2014–2022 (erstreckt bis 2026) zu besprechen sei. In einem zweiten Schritt könne die Kommission dem Kantonsrat beantragen, den Antrag des Regierungsrats abzulehnen und stattdessen den Antrag der Kommission (Entwurf Vorlage Nr. 3534.3) – basierend auf dem Strassenbauprogramm 2023–2030 – gutzuheissen. Die Kommission entschied sich dafür, direkt die Synopse zu besprechen, in welcher der Antrag der Kommission in der rechten Spalte abgebildet und jenem des Regierungsrats in der linken Spalte gegenübergestellt ist.

3.2. Änderungen der Kommission

Die Änderungen betreffen Kapitel VI «Kosten und Finanzierung». Nachfolgend wird dieses Kapitel des Berichts des Regierungsrats mit den Änderungen der Kommission aktualisiert.

3.2.1. *Kostenteiler*

An das neue Trottoir vor der Überbauung Riedmatt beteiligt sich die Stadt Zug hälftig an den Realisierungs- und Landerwerbskosten. Der Kostenanteil für die Stadt Zug beläuft sich mutmasslich auf insgesamt 310 000 Franken.

Für den Kanton Zug ergibt sich somit folgende Nettobelastung:

Totale Kosten	Fr.	5 070 000.00
./.. Anteil Stadt Zug am Trottoir 50,0 %	Fr.	310 000.00
Nettobelastung Kanton Zug	Fr.	<u>4 760 000.00</u>

3.2.2. Beiträge Agglomerationsprogramme

In den Agglomerationsprogrammen sind in den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund zur Verbesserung an Bushaltestellen 40 % von 700 000 Franken, rund 280 000 Franken, und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fussgängerquerung mit Schutzinsel pauschal 40 000 Franken und Radstrecke 150 m x 590 Franken/m, 88 500 Franken) rund 130 000 Franken vorgesehen. Insgesamt ist mit einem Beitrag von rund 410 000 Franken zu rechnen. Das Gesuch muss noch gestellt werden.

Für den Einbau einer lärmarmen Deckschicht kann vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) mit einem Kostenbeitrag von voraussichtlich 24 000 Franken (1600 m² x 15 Franken/m²) und für die Schallschutzfenster 5600 Franken (28 x 200 Franken/Stück) gerechnet werden.

3.2.3. Kreditfreigabe

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus dem Strassenbauprogramm die Kredite für Kantonsstrassen frei, sofern die gesamte Bausumme 3 Millionen Franken übersteigt (§ 4 Abs. 1 des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2023–2030; BGS 751.12).

Der Kantonsrat hat zur Durchführung des Strassenbauprogramms einen Rahmenkredit von 250,1 Millionen Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1; BGS 751.12). Per Ende Mai 2023 wurden dem Rahmenkredit noch keine Kredite belastet.

3.2.4. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die internen Aufwände für die Gesamtprojektleitung und Oberbauleitung des Tiefbauamts sind im Kredit nicht enthalten. Da die Steinhauserbrücke als Ersatz gilt, ergibt sich hierbei keine Veränderung für den Unterhalt. Die neue lärmarme Deckschicht ist anfälliger gegenüber mechanischen Beanspruchungen durch den täglichen Verkehr und muss etwa nach zehn bis zwölf Jahren ersetzt werden. Die Ausgaben für den Unterhalt erhöhen sich durch den Einsatz der Filtersäcke, die zweimal im Jahr gespült werden müssen. Die zusätzlichen Kosten belaufen sich jährlich auf rund 5000 Franken ohne Ersatz der Filtersäcke.

Bisher (ab Januar 2017, Beginn KLR) wurden interne Aufwendungen von 2227 Stunden direkt dem Projekt belastet. Dies ergibt rund 222 700 Franken. Die externen Aufwendungen belaufen sich per Ende Dezember 2022 auf 451 400 Franken. Die noch zu erwartenden Aufwendungen sind schwer abschätzbar, da nicht vorhersehbar ist, was alles noch während der Bauphase an Unvorhergesehenem eintritt. Es ist grob geschätzt noch mit einem Stundenaufwand von 600 bis 700 Stunden (bis 2026) zu rechnen.

Die Ausgaben und Einnahmen, welche der Verwaltungsrechnung zu belasten sind, werden jeweils Ende Jahr gesamthaft über alle Projekte auf institutioneller Ebene umgebucht und entlasten die Spezialfinanzierung. Dies erfolgt gemäss der im Anhang 1 des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2023–2030 (BGS 751.12-A1) festgeschriebenen Fixbeträge.

Die Ausgaben zu Lasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben. Die Ausgaben zulasten der Verwaltungsrechnung werden, ebenfalls gesamthaft über alle Projekte auf institutioneller Ebene, linear mit 2,5 % pro Jahr abgeschrieben und sind deshalb nicht in der Finanztabelle enthalten.

A	Investitionsrechnung	2023	2024	2025	2026
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	160 000	2 030 000	2 550 000	400 000
	bereits geplante Einnahmen	0	40 000	340 000	
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	20 000	1 500 000	3 490 000	60 000
	effektive Einnahmen	0	0	310 000	
B	Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
C	Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

Die voraussichtliche Inbetriebnahme des Bauwerks ist Mitte 2025 geplant. Die Abweichungen zwischen Budget 2023 und vorliegendem Antrag begründen sich hauptsächlich durch die Verschiebung des Baustarts auf den September 2024 und der Fertigstellung im Jahr 2025.

3.3. Schlussabstimmung

Titel und Ingress des Entwurfs Vorlage Nr. 3534.3 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV des Entwurfs Vorlage Nr. 3534.3 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 3534.3 in der Schlussabstimmung mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Änderungen der Kommission bezüglich des neuen Strassenbauprogramms 2023–2030 gemäss Vorlage Nr. 3534.3 - 17386 einzutreten und ihnen zuzustimmen.

Cham, 22. Juni 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter

70/mb