



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt
«KS 381, Talacher–Moosrank, Gemeinde Baar»**

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. 3535.1/2 - Laufnummern 17234/17235) 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 Hegglin 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. 3535.1/2 - Laufnummern 17234/17235 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 Sebastian Heinrichs, stv. Abteilungsleiter Strassenbau beim Tiefbauamt, 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.

Busverbindung

Ein Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass die Bushaltestelle Talacher ein wichtiger öV-Umsteigepunkt mit Schülerinnen und Schülern sowie Wandernden bilde. Nun sei aber die gesamte Infrastruktur in Nidfuren neu gebaut und der Knoten Nidfuren als neuer Umsteigeort definiert worden. Obwohl bei der Bushaltestelle Talacher dadurch viel weniger Fahrgäste umsteigen würden, d. h. es werde weniger Umsteigebeziehungen geben, soll diese Bushaltestelle ausgebaut werden. Am Knoten Talacher werde – ausser ein paar Bewohnerinnen und Bewoh-

nen aus Allenwinden – niemand umsteigen. Dem Kommissionsmitglied erscheinen deshalb zwei immense Umsteigepunkte innerhalb von einem Kilometer als übertrieben. Dem entgegenete die Baudirektion, die Bushaltestelle Talacher bleibe nach wie vor die Umsteigebeziehung für jene Personen von und nach Allenwinden. Dafür sei es auch künftig notwendig, dass zwei Busse hintereinander anhalten könnten. Um dies sicherzustellen, benötige es die geplante Länge. Ohne die Bushaltestelle Talacher könne der streng getaktete Fahrplan nicht eingehalten werden. Zudem müsse die Baudirektion die Bushaltestelle hindernisfrei ausbauen. Weil der Bus bei einem 22 Zentimeter hohen Anschlag nicht überwischen könne, brauche die Bushaltestelle eine bestimmte Länge. Auf Nachfrage eines anderen Kommissionsmitglieds erklärte die Baudirektion weiter, das Bushäuschen werde leicht verschoben und vergrössert. Die Bushaltestellen Moosrank werden beidseitig aufgehoben.

Lärmsanierung

Die Baudirektion führte aus, dass die Lärmemissionen mit dem Berechnungsmodell sonROAD18 ermittelt worden seien. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob ausser dem Damm noch andere Lärmschutzmassnahmen geprüft worden seien. Die Baudirektion habe den Einbau eines lärmarmen Belags sowie eine Temporeduktion geprüft. Da die bewohnten Liegenschaften aber nicht in Strassennähe liegen würden, könne auf beide Massnahmen verzichtet werden. Um die Liegenschaft Restaurant Moosrank vor Lärm zu schützen, müsste eine mindestens vier Meter hohe Lärmschutzwand errichtet werden. Dies erweise sich aufgrund des angrenzenden BLN-Gebiets (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) aus Gründen des Landschaftsschutzes als eher heikel.

Asphaltierung

Ein Kommissionsmitglied regte an, im Bereich des Kreisels die kleinen Verkehrsinseln unversegelt zu belassen und zu begrünen. Bei einer niederen Bepflanzung wäre ein jährlicher Schnitt ausreichend. Die Inseln könnten zusammen mit dem Kreiselaue 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. 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.

Die Fahrbahndecken aus Beton werden zweischichtig eingebaut. Der Vorsatzbeton ist die oberste Schicht, die darunterliegende Schicht nennt sich Kernbeton. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob Recyclingbeton verwendet werde. Die Baudirektion bestätigte, dass aktuell ein Bauteilkatalog erstellt werde, welcher die Anforderungen und den Recyclinganteil bei Bauteilen im Strassenbau regeln soll. Bereits seit längerer Zeit habe sich die Baudirektion zum Ziel gesetzt, den Anteil an Recyclingbeton in jenen Bereichen zu erhöhen, in denen dies aufgrund der Anforderungen möglich sei.

Beleuchtung Kiesel Moosrank

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, weshalb beim Kiesel Moosrank ein Leerrohr gelegt werde, obwohl die Beleuchtung zurückgebaut werde. Mit einem Leerrohr werde die Möglichkeit geschaffen – so die Erklärung der Baudirektion – den Kiesel doch zu beleuchten, falls dies zu einem späteren Zeitpunkt erforderlich wäre. Ein Kommissionsmitglied ergänzte, dass das Ver-

legen solcher Rohre im Nachgang hohe Baukosten verursache. Deshalb werde ein Leerrohr gelegt, wenn der Graben aufgrund der Baustelle ohnehin offen liege. Dieses Vorgehen sei kostengünstiger, als wenn später die Stelle wieder aufgerissen werden müsse.

Kosten – Interne Aufwendungen

Gemäss Bericht und Antrag des Regierungsrats betragen die internen Aufwendungen 1154 Stunden. Dies ergibt rund 105 700 Franken (S. 14). Wird praxisgemäss mit einem Stundenansatz von hundert Franken gerechnet, ist diese Berechnung nicht korrekt. Sie wird hiermit korrigiert. Die Kosten für die internen Aufwendungen betragen 115 400 Franken.

Nach Beantwortung sämtlicher Fragen beschloss die Kommission mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3535.2 - 17235 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

3.1. Im Allgemeinen

In der Detailberatung wurden weitere Fragen der Kommissionsmitglieder beantwortet.

Im Bericht und Antrag des Regierungsrats betragen die Kosten für Unvorhergesehenes 140 000 Franken, wobei praxisgemäss ein Ansatz von 5 % angegeben ist (S. 12). Diese Berechnung erweist sich vorliegend als nicht korrekt, da 140 000 Franken nur 3,8 % entsprechen. Dieser Fehler geschah, weil in den Baukosten nachträglich noch die Kosten für die Stützmauer bei der Bushaltestelle Talacher miteingerechnet worden sind. Nach heutigen Erkenntnissen der Baudirektion brauche es diese Massnahme jedoch nicht. Der Betrag Unvorhergesehenes wurde nicht mehr angepasst. Dieser Fehler wird hiermit korrigiert. Statt 5 % entspricht der Ansatz für Unvorhergesehenes 3,8 %.

Die Kommission wies auf die Verzögerung im Zeitplan hin. Im Nachgang an die Kommissions-sitzung passte die Baudirektion deshalb 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. 3535.2 - 17235) 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. 3535.3) 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. 3535.3) – 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. *Beiträge Agglomerationsprogramme*

In den Agglomerationsprogrammen der 1. und 3. Generation sind in den Leistungsvereinbarungen mit dem Bund zur Verbesserung an Bushaltestellen 40 % von 810 000, rund 325 000 Franken, und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Fussgängerquerung mit Schutzinsel pauschal 120 000 Franken und Längsführung Radstrecke 490 m x 590 Franken/m, rund 290 000 Franken) im vorliegenden Projekt rund 735 000 Franken vorgesehen.

3.2.2. *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.

3.2.3. *Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton*

Die internen Aufwände für die Gesamtprojektleitung und Oberbauleitung des Tiefbauamts sind im Kredit nicht enthalten. Der Ersatz der bestehenden Stützmauer «Moosrank Ost» sowie der Neubau der Stützmauer «Moosrank West» haben keine Veränderung für den jährlichen Unterhalt zur Folge.

Bisher (ab Januar 2017, Beginn KLR) wurden direkt dem Projekt interne Aufwendungen von 1154 Stunden belastet. Dies ergibt rund 115 400 Franken. Die externen Aufwendungen belaufen sich per Ende Dezember 2022 auf 229 100 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 450 bis 520 Stunden (bis 2025) 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	80 000	3 540 000	310 000	
	bereits geplante Einnahmen	0	720 000	0	
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Ausgaben	60 000	500 000	3 530 000	100 000
	effektive Einnahmen	0	0	610 000	
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 im Herbst 2025 geplant. Die Abweichungen zwischen Budget und vorliegendem Antrag begründen sich hauptsächlich durch die Optimierung und Konzentration der Realisation auf das Jahr 2025.

3.3. Schlussabstimmung

Titel und Ingress des Entwurfs Vorlage Nr. 3535.3 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Teil I, Teil II, Teil III und Teil IV des Entwurfs Vorlage Nr. 3535.3 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 3535.3 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. 3535.3 - 17387 einzutreten und ihnen zuzustimmen.

Cham, 22. Juni 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter