



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 25, Ersatzneubau Brücke Seefeld, Gemeinde Walchwil»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 29. November 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 4. Juli 2023 (Vorlage Nrn. 3592.1/2 - 17369/17370) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 29. November 2023 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd, Nik Studer, Abteilungsleiter Kunstbauten 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
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 3592.1/2 - 17369/17370 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 Nik Studer 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.

Seebrücke

Zu den unterhalb der bestehenden Seebrücke angebrachten Eichenpfähle erklärt die Baudirektion auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds Folgendes: Unterhalb der Baumstämme befindet sich das Betonfundament des Widerlagers. Die Baumstämme konnten zwischen Brücke und Fundament hineingeschoben werden. Zwischen den Stämmen und der bestehenden Brücke habe es noch einen Spalt, so dass die Pfähle derzeit keine Last tragen würden. Dies wäre erst der Fall, wenn die Rückspannung der Brücke nachlassen würde. Bei diesen Holzpfählen handle es sich um eine reine Vorsichtsmassnahme. Der Untergrund der Brücke sei stabil. Dennoch würden die Seefundamente etwas verstärkt, damit sie die Querkräfte der Stütz-Scheiben aufnehmen könnten. Die Pfähle bei den Widerlagern würden nicht neu gesetzt. Die neuen

Widerlager würden auf der bestehenden Pfahlfundation erstellt. Da die Brückengeometrie angepasst werde, brauche es eine kleine Stützmauer. Diese werde durch Mikropfähle gesichert.

Ein Kommissionsmitglied spricht das in der Vorlage genannte «Fahrzeurückhaltesystem» an. Es werde ausgeführt, dass aufgrund der Geschwindigkeit ein Staketengeländer ausreiche. Dennoch seien Kosten für ein Fahrzeurückhaltesystem für 220 000 Franken aufgeführt. Es sei unklar, ob es nun ein Fahrzeurückhaltesystem brauche oder nicht. Die Baudirektion erklärt, dass ein klassisches Fahrzeurückhaltesystem mit Viereckprofilen bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h unabdingbar sei. Auf der Seebrücke gelte jedoch eine Höchstgeschwindigkeit von nur 50 km/h, wofür es gemäss den geltenden Normen für Fahrzeuge keine Absicherung benötige. Dies gelte allerdings nicht für Radfahrende und Zufussgehende. Bei Staketengeländern auf Brücken verlaufe im Handlauf standardmässig ein robustes Drahtseil, welches eine gewisse Rückhaltung gewährleiste. Aus diesem Grund werde in der Vorlage von einem Fahrzeurückhaltesystem gesprochen, obwohl es sich im eigentlichen Sinne um ein Staketengeländer handle.

Ein Kommissionsmitglied weist darauf hin, dass die Beleuchtung im Bereich der Seebrücke im Jahr 2016 erneuert worden sei und dabei vermutlich Leuchtmittel mit einer Temperatur von 4000 Kelvin eingebaut worden seien. Das Kommissionsmitglied fragt, ob eine Umrüstung auf 3000 Kelvin machbar sei. Die Baudirektion bestätigt, dass die Beleuchtung 2016 über einen grösseren Abschnitt saniert worden sei. Es sei vorgesehen, die drei Kandelaber der Brücke abzubauen, seitlich zu deponieren und auf der neuen Brücke wieder aufzustellen. Eine Anpassung der Farbtemperatur müsse über einen grösseren Abschnitt erfolgen. Ein Nachrüsten oder Auswechseln des Beleuchtungskörpers ist grundsätzlich jederzeit, auch unabhängig des Brückenneubaus, möglich.

Im Zusammenhang mit der thematisierten Strassenentwässerung und der Frage, warum die Einlaufschächte zwar vorbereitet, aber die Filtersäcke nicht von Beginn weg eingebaut würden, erklärt die Baudirektion, das Brückenabwasser werde heute ungereinigt in den See geleitet. Mit dem Neubau der Brücke soll das Wasser neu mit Einlaufschächten gefasst und erst dann in den See geleitet werden. Die neuen Schlammsammler (Schächte) würden bereits so gebaut werden, dass Filtersäcke eingebaut werden könnten. Filtersäcke könnten dann – unabhängig der vorliegenden Vorlage – jederzeit eingehängt werden.

Seefeldquai

In den 1960er Jahren wurde die alte Kantonsstrasse dem Seefeldquai entlang für die immer grösser werdenden Lastwagen und Busse zu schmal. Damals wurde entschieden, die Bucht mit einer geraden Brücke zu überqueren. Anscheinend ist auch in Erwägung gezogen worden, die Bucht mit Aushubmaterial eines Tunnels aufzuschütten. Das liess die Topografie des Seegrunds aber nicht zu, denn das Ufer fällt in diesem Bereich sehr steil ab. Zudem ist der Untergrund sehr instabil, so dass eine Aufschüttung schnell wieder verworfen worden ist.

Zum Seefeldquai führt die Baudirektion aus, dass der Quai grundsätzlich in einem guten Zustand sei und als Umfahrroute nicht speziell ertüchtigt werden müsse. Dennoch werde von einer Instandsetzung der Strasse nach den Bauarbeiten ausgegangen. Zudem erfolge eine Anpassung der Beleuchtung.

Ein Kommissionsmitglied möchte wissen, wie der Langsamverkehr während der Bauzeit geführt werde. Der Velo- und Fussverkehr werde – so die Baudirektion – über den Seefeldquai geleitet.

Den Zufussgehenden stehe ein abgetrenntes Trottoir zur Verfügung. Die Strasse sei für Fahrräder und Autos im Mischverkehr ausreichend breit. Ein anderes Kommissionsmitglied spricht den temporären Fussgängerstreifen an und erkundigt sich, ob dieser temporäre Übergang auch nach Beendigung der Bauarbeiten belassen werden könne. Dies würde ein «wildes» Überqueren der Strasse an dieser Stelle verhindern. Dem entgegnet die Baudirektion, dass entlang der Strasse auf diesem Abschnitt nicht viele Leute unterwegs seien und an dieser Stelle auch nur sehr wenige Leute die Strasse überquerten. Aufgrund der tiefen Frequenzen könnten die Normen nicht eingehalten werden. Daher würden die Zufussgehenden via Seefeldquai geführt. Die Fussgängerstreifen beim Restaurant und bei der Badi hingegen blieben bestehen.

Nach Beendigung der Bauarbeiten, erklärt die Baudirektion, könne der 3,5 m breite, seeseitige Rad-Fussweg von den Radfahrenden in beide Richtungen genutzt werden. Radfahrende von Arth her würden vor der Seefeldbrücke auf die andere (seeseitige) Strassenseite wechseln. Dazu werde eine Rampe erstellt. Nach der Brücke könne die Strassenseite wieder gewechselt werden. Bei der Querung auf der Ostseite der Brücke seien zurzeit keine speziellen Markierungen vorgesehen. Leider könne die Breite von 3,5 m nur auf einem bestimmten Abschnitt angeboten werden. Es sei aber das übergeordnete Ziel, eines Tages auf der gesamten Länge einen 3,5 m breiten Kombiweg zu realisieren, so dass Radfahrende durchgehend auf der Seeseite fahren könnten. Ein Kommissionsmitglied bezweifelt, dass Rennvelos die Strassenseite wechseln würden. Der angesprochene Kombiweg sei daher wohl eher für gemütliche Radfahrende gedacht. Die Querung der Strasse sei auch nicht ganz ungefährlich. Es stelle sich daher die Frage, ob Radfahrende auch über den Seefeldquai geleitet werden könnten. Die Baudirektion gibt zu bedenken, dass im Normalzustand der Seefeldquai durch Ausstellungswagen der angrenzenden Autogarage blockiert sei. Bereits heute würden Radfahrende auf der Hauptstrecke fahren. Selbstverständlich sei es gestattet, den Weg via Seefeldquai zu wählen, aufgrund der parkierten Autos sei dies aber wohl eher unpraktisch.

Sodann erkundigt sich ein Kommissionsmitglied nach dem Einbau eines lärmarmen Belags. Die Baudirektion erklärt, dass standardmässig ein SDA-4-Belag eingebaut werde. Auf der Brücke müsse jedoch aus bautechnischen Gründen ein Gussasphalt verwendet werden. Damit ebenfalls eine gute Lärminderung resultiere, werde der Gussasphalt mit einer speziellen Splittmischung bestreut. Aufgrund des Einbaus von bituminösen, fugenlosen Fahrbahnübergängen gebe es ferner keine Schwellen. Schliesslich könne auch von Fingerübergängen abgesehen werden, da die Brücke nur 70 m lang sei.

Zugänglichkeit für Boote während den Bauarbeiten

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob das Aufhängen von Booten unter der Brücke auch in Zukunft noch möglich sei. Nach Angaben der Baudirektion seien heute im Widerlagerbereich die sogenannten Beiboote gelagert. Zudem befände sich im Spickel zwischen Seefeldquai und Seebrücke eine Bootsrampe. Auch bei der neuen Brücke sei eine Vorrichtung vorgesehen, um zwei, drei kleine Beiboote aufzuhängen.

Ein Kommissionsmitglied thematisiert den Zugang zur Bootsrampe bzw. dessen Beschränkung mit einem Poller oder einer Barriere. Nach Ansicht der Baudirektion könne ein Poller innert kurzer Zeit erstellt werden.

Bestehendes Seeplätzchen

Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führt die Baudirektion zum bestehenden Seeplätzchen aus, es handle sich um ein Überbleibsel der Strassenkorrektur aus den 1960er Jahren.

Bei Tauchinspektionen sei festgestellt worden, dass die Ufermauer schadhaft sei. Zudem sei festgestellt worden, dass das Erdmaterial herauskolke. Das Seeplätzchen soll nicht verfallen, sondern instandgesetzt werden.

Rückbau der Passerelle beim Lido

Die Passerelle beim Lido ist im Zusammenhang mit dem Kantonsstrassenbau in den 1960er Jahren erfolgt. Die Baudirektion erklärt auf Nachfrage, dass damals mit dem Ausbau der Kantonsstrasse mehr Land beansprucht worden sei. Der damalige Besitzer der bergseitigen Liegenschaft sowie des Hotels habe dem Landkauf nur unter der Bedingung zugestimmt, dass eine Betonüberführung über die Kantonsstrasse führe, über welche seine Hotelgäste sicher zum Badeplatz auf der Seeseite gelangen könnten.

Für den Abbruch der Passerelle wird heute – so die Baudirektion – davon ausgegangen, dass die Brücke an einen Pneukran gehängt werden könne und das Bauwerk an den Widerlagern abgetrennt werde. Die Brücke könne danach herausgehoben und am Strassenrand scheibenweise auseinandergeschnitten und abgeführt werden. Das genaue Vorgehen sei jedoch mit dem Baumeister zu einem späteren Zeitpunkt noch festzulegen. Im Widerlagerbereich müssten neue Geländer angebracht werden. Der Treppenzugang zur Wohnung im ersten Obergeschoss der seeseitigen Liegenschaft werde hingegen nicht tangiert. An den Kosten müssten sich die privaten Eigentümerschaften nur geringfügig beteiligen, weil lediglich rund je 1,5 m im Privatbesitz liegen würden.

Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm

Auf Nachfrage der Kommission bestätigt die Baudirektion, dass bei diesem Projekt für den Radstreifen mit einem Pauschalbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm gerechnet werden könne.

Nach Beantwortung sämtlicher Fragen beschloss die Kommission mit 15 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

In der Detailberatung gab es keine weiteren Wortmeldungen von Seiten der Kommission.

Schlussabstimmung

Titel und Ingress der Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Teil I, § 1, Teil II, Teil III und Teil IV der Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 in der Schlussabstimmung mit 15 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 29. November 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Adrian Risi