



Kantonsratsbeschluss
betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt
«KS 382, Unterführung A4–Oberwil, Gemeinde Cham»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 9. Dezember 2024

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 27. August 2024 (Vorlage Nrn. 3790.1/2 - 17820/17821) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 9. Dezember 2024 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd, Kantonsplaner René Hutter und 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. 3790.1/2 - 17820/17821 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 anhand einer PowerPoint-Präsentation über die Vorlage. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

Kleintierdurchlass

Der Kleintierdurchlass wurde vom Kantonsrat bereits im Jahr 2013 bewilligt und belastet den vorliegenden Kreditbetrag nicht. Mit dem vorliegenden Projekt folgt nun eine koordinierte Ausführung. Der bestehende Durchlass für Amphibien befindet sich weiter nördlich.

Schmutzwasserleitung und Strassenbelag

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob die neue Schmutzwasserleitung bereits tiefergelegt worden sei. Der Kantonsingenieur erklärt, dass es sich bei der Schmutzwasserleitung um eine Pumpendruckleitung handle, die das Abwasser der Gemeinde Knonau in die ARA Schönau leite. Die Arbeiten seien auf das Bauvorhaben der Baudirektion abgestimmt.

Ein Kommissionsmitglied merkt an, die Rissbilder im Strassenbelag seien typisch für eine schlechte Fundation. Ein anderes Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob die Kofferstärke kontrolliert worden sei. Der Kantonsingenieur erklärt, dass für die Beurteilung des Belags einige Bohrkerne entnommen und analysiert worden seien. Dabei sei tiefer als 18 cm gebohrt worden. Es habe sich ein ziemlich homogenes Bild ergeben. Auch die Kofferstärke, die Materialzusammensetzung sowie der PAK-Gehalt seien geprüft worden. Die Mächtigkeit sei genügend gross. Mit einem Komplettersatz des Belags sei man 8 cm über dem Bestand, was ausreichend sei. Deshalb gehe die Baudirektion davon aus, dass die Fundation ausreichend sei und mehrheitlich belassen werden könne. Lediglich der vorhandene Belag sei ungenügend.

Ein Kommissionsmitglied weist darauf hin, dass Kernbohrungen nur eine Methode seien, um den Zustand einer Strasse zu erfassen. Deshalb erkundigt sich das Kommissionsmitglied, ob andere Messungen – bspw. ME-Messungen – durchgeführt worden seien. Nach Ansicht des Kommissionsmitglieds würden die Schadensbilder nicht nur auf einen schlechten Belag hindeuten, sondern auch auf einen schlechten Untergrund. Die Baudirektion führt aus, dass der Oberbau aus 120 mm AC F-Belag, 80 mm AC T-Belag und 30 mm SDA 4-Belag bestehe. Der Recyclinganteil liege bei etwa 75 Prozent.

Radweg

Ein Kommissionsmitglied stellt fest, dass der Radweg im Gegenverkehr geführt werde und plötzlich ende. Anhand der Teilkarte V9 des kantonalen Richtplans erklärt die Baudirektion, der kantonale Radweg führe via Niederwil nach Knonau und ende vor der Kantonsgrenze. Eine Diskussion im Kantonsrat über eine Richtplananpassung setze eine entsprechende Anpassung des Radwegs durch den Kanton Zürich voraus. Im Jahr 2022 habe in der Gemeinde Cham eine Vernehmlassung betreffend Veloführung stattgefunden. Im ursprünglichen Projekt hätte der Radweg beim Schützenhaus geendet. Die Gemeinde Cham habe beantragt, den Radweg bis nach Oberwil zu verlängern. Eine Richtplananpassung sei in der Vernehmlassung nicht Thema gewesen. Den Anliegen nach einer durchgängigen Veloverbindung bis nach Oberwil sowie nach der Gewährleistung der Anschlüsse an das kantonale Radwegnetz werde nun Rechnung getragen. Das vorliegende Projekt ist nach Angabe der Baudirektion auf die Weiterführung des Radwegs ausgerichtet. Eine Weiterführung mache aber erst Sinn, wenn auch der Kanton Zürich seine Lücke schliesse. Wichtig sei, dass der Unfallschwerpunkt beim Knoten Untermühlestrasse entschärft werde.

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, weshalb der Radweg nicht über die gesamte Länge auf der linken Seite (in Blickrichtung Knonau) geführt werde. Der Radweg schliesse – so die Erklärung des Kantonsingenieurs – an das bestehende Netz an und verlaufe auf der Seite der Siedlung und des Sportplatzes. Die Anschlüsse an das Quartier seien auf diese Weise gewährleistet. Damit werde ein Überqueren der Kantonsstrasse vermieden, was erheblich zur Verkehrssicherheit – insbesondere für die Kinder – beitrage. Radfahrende und Zufussgehende queren die Strasse in Oberwil bei einer 2,5 m breiten und 4 m langen Verkehrsinsel. Betreffend Verkehrsinseln in Oberwil erkundigt sich ein Kommissionsmitglied, weshalb die schräg schraffierte Fläche nicht begrünt, sondern lediglich markiert werde. Die Baudirektion erklärt, dass die Flächen eher klein ausfielen und eine Begrünung zudem wegen der Entwässerung nicht möglich sei.

Knoten Oberwil – Verkehrssicherheit

Die Kommission thematisiert die farbliche Markierung beim Knoten Oberwil, erkundigt sich nach einer zusätzlichen Beleuchtung und nach einer Temporeduktion, da der Schulweg die Kantonsstrasse quert. Auch seien bei allen vier Verkehrsinseln (zwei am Knoten Oberwil und

zwei am Knoten Untermühlestrasse) keine Fussgängerstreifen geplant. Die Baudirektion führt hierzu aus, dass keine zusätzliche Signalisation geplant sei. Für die Markierung eines Fussgängerstreifens müssten verschiedene Kriterien erfüllt sein. Vorliegend fehle es vor allem an der ausreichenden Fussgängerfrequenz. Die Strasse werde in den fünf meistfrequentierten Stunden nicht von hundert Menschen gequert. Dem Einwand eines Kommissionsmitglieds, wonach es sich vorliegend aber um einen Schulweg handle, hält die Baudirektion entgegen, dass Fussgängerstreifen ohne ausreichend Fussgängerfrequenz oft ein trügerisches Sicherheitsgefühl vermitteln. An Orten, an denen nur selten jemand die Strasse überquere, würden Autofahrende häufig nicht anhalten. Kinder hingegen würden sich darauf verlassen, dass ihnen am Fussgängerstreifen der Vortritt gewährt werde. Der Kommissionspräsident ergänzt, dass Mittelinseln den Verkehr bereits erheblich verlangsamen würden.

Im Zusammenhang mit dem Temporegime erklärt die Baudirektion, dass ab dem Portal im Gebiet «Feld» bzw. beim Schützenhaus und in die andere Richtung bis zur Kantonsgrenze eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gelte. Ab der Kantonsgrenze gelte Tempo 60. Ausserorts gelte grundsätzlich eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Eine Abweichung dieser Höchstgeschwindigkeit sei bei einer Überschreitung der Lärmgrenzwerte möglich. In Oberwil seien die Immissionsgrenzwerte allerdings eingehalten. Die Baudirektion verneint auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds auch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit. Die Kantonsstrasse stelle keinen Unfallschwerpunkt dar.

Bushaltestelle Oberwil

Die Kommission spricht über die in der Gemeinde Cham eingegangene Motion «Bushalt in Oberwil für Buslinie 648 Rotkreuz–Knonau» vom 29. Oktober 2024. Zur Motion weist die Baudirektion auf zwei Punkte hin: Erstens seien die Frequenzen bei jeder Bushaltestelle im Kanton Zug zu beachten; zweitens seien auf dieser Linie Probleme mit den Anschlüssen in Knonau und Rotkreuz denkbar. Der Kantonsingenieur ergänzt mit folgenden Hintergrundinformationen: Die Bushaltestelle in Oberwil wird heute durch die Linie 643 (Oberwil–Rumentikon–Hagendorn–Cham) im Halbstundentakt bedient. Die Motion fordert die Schaffung einer neuen Haltestelle für die Linie 648 in Oberwil (auf der Knonauerstrasse), wodurch eine Umsteigemöglichkeit nach Hagendorn entstehen würde. Es gilt jedoch zu beachten, dass im Zeitpunkt, in dem der Bus von Knonau Oberwil erreicht, der Bus von Oberwil nach Hagendorn bereits abgefahren ist. Eine Umsteigemöglichkeit ergibt sich somit nicht. Die zusätzliche Haltestelle würde demnach nur der Bevölkerung von Oberwil dienen. In Oberwil Cham wohnen vergleichsweise wenige Menschen. Oberwil ist mit der Buslinie 643 gut an Cham (via Rumentikon) angebunden. Aktuell steigen an Werktagen in Oberwil 29 und in Niederwil 18 Personen in den Bus ein. Darunter sind viele Schulkinder (auch aus Bibersee), die in Niederwil zur Schule gehen. Der Anschluss von Oberwil nach Cham ist mit der Linie 643 gewährleistet. Durch einen zusätzlichen Stopp auf der Linie 648 kann die Fahrplanstabilität nicht mehr gewährleistet werden. Die Buslinie 648 nach Knonau bindet Cham an die S5 nach Zürich an. Wenn der Anschluss an die S5 nicht mehr sichergestellt ist, verliert die Linie 648 an Attraktivität. Sodann werden ausserorts prinzipiell Busbuchten gebaut. Eine zusätzliche Kante wäre mit 100 000 bis 150 000 Franken zu budgetieren (für beide Strassenseiten entsprechend 200 000 bis 300 000 Franken).

Die Baudirektion weist ferner darauf hin, dass das vorliegende Projekt bei der Gemeinde Cham und bei den zuständigen Stellen für den öffentlichen Verkehr zweimal in der Vernehmlassung war. Eine zusätzliche Bushaltestelle wurde von keiner dieser Stellen gefordert.

Ein Kommissionsmitglied spricht sich für eine einfache, pragmatische Lösung im Zusammenhang mit der Bushaltestelle aus. Der Bus könne auf der Kantonsstrasse (Einmündung

Niederwilerstrasse) anhalten. Oberwil hätte so für die Linien 643 und 648 zwei verschiedene Bushaltestellen. Die Frequenzen der Linie 648 würden den Bau einer zusätzlichen Haltestelle rechtfertigen, da das Gebiet auch für Freizeitaktivitäten beliebt sei und die Haltestellen Bahnhof Knonau bzw. Langacker Cham weit entfernt liegen würden. Allenfalls müssten die Anschlüsse neu überdacht und möglicherweise grundlegend verändert werden.

Die Baudirektion bestätigt, dass das Kernproblem in den Anschlüssen liege. Die Einhaltung der Anschlüsse sei äusserst wichtig. Wenn die Passagiere in Knonau die S5 verpassen, nur weil in Oberwil wenige Menschen ein- bzw. aussteigen, würde dies in der Bevölkerung vermutlich zu Unmut führen. Zudem sei es möglich, dass der Bus bei einem der Bahnhöfe mit einer Verspätung von wenigen Minuten abfahre, weil der Zug abgewartet werden müsse. Selbst wenn ein Stopp in Oberwil lediglich eine halbe Minute dauere, vertrage es im Hinblick auf die Einhaltung des Fahrplans diese halbe Minute nicht. Es stelle sich die grundlegende Frage, ob das gesamte System wegen ein paar wenigen Ein- und Ausstiegen pro Tag verändert werden solle. Sollten sich die Abfahrtszeiten der S-Bahnen künftig stark ändern, sei der Bau einer Bushaltestelle zu einem späteren Zeitpunkt nicht ausgeschlossen.

Die vom Kommissionsmitglied vorgeschlagene Stelle für die Bushaltestelle an der Kantonsstrasse (Einmündung Niederwilerstrasse) ist aus Sicht der Baudirektion im Übrigen nicht geeignet, da eine Haltekante von 22 cm notwendig sei. Für die Baudirektion bestehen lediglich zwei Möglichkeiten für eine allfällige Bushaltestelle: eine Fahrbahnhaltestelle oder eine Busbucht. Die Fahrbahnhaltestelle käme auf beiden Strassenseiten je vor der Mittelinsel zu liegen. Dies bedinge auch einen behindertengerechten Einstieg mit einer Kantenhöhe von 22 cm. Bei einer Busbucht hingegen müsste aufgrund der Sichtweiten der beiden Ein- und Ausfahrten weiter vom Knoten abgerückt werden. Der Kleintierdurchlass wäre nicht betroffen.

Nach Beantwortung sämtlicher Fragen beschloss die Kommission stillschweigend Eintreten auf die Vorlage Nr. 3790.2 - 17821 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

In der Detailberatung wurde seitens der Kommission ein Antrag betreffend Bushaltestellen und ein Antrag betreffend Temporeduktion gestellt.

Bushaltestelle

Ein Kommissionsmitglied stellt folgenden Antrag: Die zwei Bushaltestellen (beidseitig der Knonauerstrasse) sollen in die Planung miteinbezogen werden.

Hinweis eines Kommissionsmitglieds: Der Einbezug der Bushaltestellen in die Planung des vorliegenden Projekts erfolgt unter dem Vorbehalt der Erheblicherklärung der Motion «Bushalt in Oberwil für Buslinie 648 Rotkreuz–Knonau» vom 29. Oktober 2024 durch die Gemeindeversammlung Cham.

Aus der Kommission wurde ergänzt, dass die Motion voraussichtlich für die Gemeindeversammlung im Juni 2025 traktandiert werde. In der Kommission fand diesbezüglich keine weitere Diskussion statt.

Nachtrag der Baudirektion: Gestützt auf das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) bestellen die Gemeinden die Bushaltestellen beim Kanton. Die Bestellung hat im vorliegenden Projekt noch nicht stattgefunden. Dies würde mit einer

allfälligen Erheblicherklärung der Motion «Bushalt in Oberwil für Buslinie 648 Rotkreuz–Knonau» vom 29. Oktober 2024 durch die Gemeindeversammlung Cham erfolgen. Allenfalls müsste der Zeitplan für das Bauprojekt in der Folge angepasst werden.

In der Kommissionssitzung wurde von Kosten in der Höhe von 300 000 Franken für die zwei Bushaltestellen gesprochen. Ein konkretes Projekt liegt jedoch nicht vor und die Baudirektion kann die Kosten noch nicht genauer beziffern, weswegen der Kredit um diesen Betrag zu erhöhen wäre.

Die Kommission stimmt dem Antrag des Kommissionsmitglieds mit 9 zu 5 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Temporeduktion

Ein Kommissionsmitglied stellt folgenden Antrag: Das Tempo vom Knoten Oberwil bis zur Kantongrenze soll auf 60 km/h reduziert werden.

Der Antrag des Kommissionsmitglieds erhält 7 Stimmen, der Antrag des Regierungsrats erhält ebenfalls 7 Stimmen. Keine Enthaltung. Der Kommissionspräsident fällt den Stichentscheid zugunsten des regierungsrätlichen Antrags.

Schlussabstimmung

Titel und Ingress der Vorlage Nr. 3790.2 - 17821 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Teil I, § 1, Teil II und Teil III der Vorlage Nr. 3790.2 - 17821 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 3790.2 - 17821 mit der von ihr beschlossenen Änderung (Krediterhöhung um 300 000 Franken für die zwei Bushaltestellen) in der Schlussabstimmung mit 14 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3790.2 - 17821 einzutreten und ihr mit der von der Kommission für Tiefbau und Gewässer beschlossenen Änderung gemäss Vorlage Nr. 3790.3 - 17998 zuzustimmen.

Zug, 9. Dezember 2024

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Adrian Risi

Beilage: Synopse