



**Kantonsratsbeschluss**

**betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung Kantonsstrasse C,  
Chamerstrasse, Abschnitt Schlattbrücke - Bergstrasse, Gemeinde Hünenberg**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 26. Mai 2009

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogrammes (Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011 vom 18. Dezember 2003; BGS 751.12) unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredites von 2,5 Mio. Franken für die Sanierung der Kantonsstrasse C in Hünenberg.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:		Seite
I.	In Kürze	2
II.	Projektbegründung	2
III.	Projektbeschrieb	2
IV.	Landerwerb	4
V.	Umwelt	4
VI.	Kosten	5
1.	Kostenvoranschlag	
2.	Kostenteiler	
3.	Kreditfreigabe	
VII.	Verfahrensfragen	6
1.	Projektauflage	
2.	Bauprogramm	
VIII.	Antrag	7

## I. In Kürze

### **Sanierung der Kantonsstrasse C, Chamerstrasse, Abschnitt Schlattbrücke - Bergstrasse in Hünenberg**

**Die Chamerstrasse in Hünenberg von der Schlattbrücke bis zur Bergstrasse ist schadhaft. Sie bedarf einer umfassenden Sanierung des Strassenoberbaus und der Randabschlüsse. Die Sanierungskosten belaufen sich auf 2,5 Mio. Franken.**

#### **Projektbeschreibung**

Beim vorliegenden Projekt handelt es sich um die Sanierung respektive Erneuerung der Kantonsstrasse C im Dorfgebiet Hünenberg, von der Schlattbrücke bis zur Bergstrasse. Der Strassenoberbau und die Randabschlüsse weisen grössere Schäden auf. Eine umfassende Untersuchung des Belagsaufbaues und der Fundationsschicht zeigt die Mängel. Der Sanierungsabschnitt hat eine Länge von ca. 630 m, beidseitig sind Trottoirs vorhanden, teilweise als Rad-/Gehweg ausgebildet. Am Betriebskonzept werden keine Änderungen vorgenommen. Es werden lediglich Optimierungen für die Fahrradbeziehungen gemacht. Mit der Gemeinde Hünenberg und den Werken werden die Arbeiten koordiniert und wo nötig Leitungsanlagen erneuert oder ergänzt.

#### **Finanzierung und Dauer der Arbeiten**

Der Regierungsrat beantragt die Freigabe eines Objektkredites von 2,5 Mio. Franken zu Lasten des Rahmenkredites nach § 2 Abs. 1 Bst. b des Strassenbauprogramms. Sie erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2010 beginnen und werden voraussichtlich ca. fünf Monate dauern.

## II. Projektbegründung

Der Innerortsabschnitt der Kantonsstrasse C in Hünenberg weist grössere Schäden auf. Die Sanierung des Strassenabschnittes beinhaltet insbesondere folgende Ziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger (durchgehender Fussweg mit grösserem Trottoirrandanschlag, Trottoirüberfahrt bei der Moosmattstrasse)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrenden (Entflechtung der Situation bei der Kreuzung Moosmattstrasse / Wartstrasse)
- Erneuerung des sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelages
- Anpassung der Strassenentwässerung an die neuen Gegebenheiten
- Optimierung der Beleuchtung und Erstellung eines neuen Rohrleitungsblocks

## III. Projektbeschreibung

#### **Motorisierter Individualverkehr**

Bei der Chamerstrasse (Kantonsstrasse C) handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse. Im Projektperimeter beträgt die Ausbaugeschwindigkeit 50 km/h, Innerortsbereich. Sie dient als Ortsverbindung zwischen Cham und Hünenberg. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Projektperimeter beträgt rund 4600 Motorfahrzeuge (Zählung 2005).

Die bestehende Strasse weist eine Breite von 6.00 m auf. Im Abschnitt Schlatt - Moosmattstrasse ist nordseitig ein Trottoir von 2.00 m, auf der Südseite ein Rad-/Gehweg mit einer Breite von 3.00 m vorhanden. Von der Moosmattstrasse bis zur Bergstrasse besteht beidseitig ein Trottoir von 2.00 m. Diese geometrischen Normalprofile werden beibehalten. Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht verändert.

### **Radfahrende**

Für die Radfahrenden werden die bisherigen Fahrbeziehungen beibehalten.

Auf dem Abschnitt Schlattbrücke bis Moosmattstrasse bleibt der Rad-/Gehweg bestehen. Vor der Bushaltestelle Moos wird der dorfeinwärts Fahrende auf die Strasse, resp. in Gegenrichtung auf den Rad-/Gehweg geführt.

Von der Moosmattstrasse bis ins Dorfzentrum werden die Radfahrenden im Mischverkehr geführt. Im Kreuzungsbereich der Moosmattstrasse mit der Chamerstrasse beginnen die kantonalen Radstrecken Nr. 12.4 (Chamerstrasse Richtung Cham), Nr. 6.5 (Chamerstrasse Richtung Dorf), Nr. 13.1 (Wartstrasse Richtung St. Wolfgang) und Nr. 12.3 (Moosmattstrasse Richtung Hünenberg).

### **Fussgängerinnen und Fussgänger**

Die bestehenden Fussgängerverbindungen im Projektperimeter werden aufrechterhalten. Als einzige Anpassung wird zur Sicherheitserhöhung bei der Einmündung der Moosmattstrasse in die Chamerstrasse eine Trottoirüberfahrt erstellt.

### **Unfallstatistik**

Für die Beurteilung des Unfallgeschehens hat die Zuger Polizei eine Auswertung über fünf Jahre erstellt. In dieser Zeit ereigneten sich lediglich zwei Unfälle, ein Abbiegeunfall bei der Moosmattstrasse und ein Fussgängerunfall auf Höhe der Bergstrasse. Massnahmen zur weiteren Sicherheitserhöhung sind nicht notwendig.

### **Strassenoberbau**

Zur Abklärung des bestehenden Belagsaufbaus wurde eine bau- und materialtechnische Zustandserfassung erstellt. Die bestehende Fundationsschicht weist eine ungenügende Frostsicherheit auf. Der Belag besteht aus einer Schottertränkung, feinkörnigen Zwischenschichten und einer Deckschicht. Die Belagsanalysen ergaben, dass der vorliegende PAK - Gehalt (Teerbelag) im Bindemittel den BAFU - Grenzwert von 20'000 mg/kg im gesamten Fahrbahnbereich überschreitet. Der entsprechende Ausbauasphalt ist gemäss den Vorgaben in einer Reaktordeponie endzulagern. Aufgrund dieser Untersuchungen muss der gesamte Oberbau erneuert werden.

### **Bushaltestelle Moos**

Die beiden Bushaltestellen bleiben in der heutigen Form bestehen. Diejenige in Richtung Dorf ist als Fahrbahnhaltestelle konzipiert. Damit für die Fussgängerinnen und Fussgänger bei der Querung des Fussgängerstreifens eine bessere Sicht entsteht, wird die Bushaltestelle um 12 m in Richtung Dorf verschoben. Die Haltestellenkante beträgt 6 cm. Im Haltebereich wird eine Belagsverstärkung eingebaut.

In Fahrtrichtung Cham wird die bestehende Busbucht neu in Beton ausgeführt. Abgestützt auf die Busabmessungen der ZVB wird die Breite der Busbucht mit 2.6 m und einer Anlegekantlänge von 24 m gewählt. Die neue Haltestellenkantenhöhe beträgt 16 cm (Kasseler Sonderbord).

### **Entwässerung**

Die Beurteilung der Belastung des Strassenabwassers erfolgt gemäss der BAFU-Wegleitung "Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen". Die Berechnung zeigt, dass das Strassenabwasser eine mittlere Belastung aufweist. Das Einleiten des Strassenabwassers in ein oberirdisches Gewässer ist somit zulässig. Unter Berücksichtigung der Beseitigungspriorität der BAFU-Wegleitung und der Kosten-/Nutzungsbeurteilung wurde die Beseitigungsart für die jeweiligen Abschnitte gewählt.

Die Strassenfläche vom Schlatt bis Moosmattstrasse wird mit einer neu zu erstellenden Sammelleitung in die bestehende Leitung bei der Schlattbrücke in Richtung Cham entwässert. Ab der Moosmattstrasse in Richtung Dorf erfolgt die Einleitung des Wassers bei der Bergstrasse in die gemeindliche Kanalisation.

### **Werkleitungen**

Die Biomasse Energie AG (BiEAG - Fernheizung Hünenberg) beabsichtigt, im Abschnitt Schlatt bis Moosmattstrasse Fernwärmeleitungen für die Versorgung des Zentrums in die Strasse einzulegen. Andere Werkleitungen müssen in diesem Abschnitt nicht erstellt werden.

### **Signalisation und Markierung**

Das bestehende Verkehrsregime wird nicht geändert.

### **Strassenbeleuchtung**

Die einseitig bestehenden Kandelaber werden ersetzt und den neuen Richtlinien angepasst. Der Ersatz erfolgt mit den neuen energieeffizienten Beleuchtungskörpern. Der dazugehörige Kabelrohrblock wird neu erstellt.

### **Lärmsanierung**

Die lärmtechnische Sanierung erfolgt gleichzeitig, jedoch in einem separaten Projekt, welches das gesamte Dorfgebiet beinhaltet.

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG, SR 814.01; Art. 18 Abs. 1) verlangt, dass eine sanierungsbedürftige Strassenanlage nur umgebaut oder erweitert werden darf, wenn sie gleichzeitig lärmsaniert wird. Beim vorliegenden Strassenprojekt handelt es sich lediglich um eine Sanierung. Zudem beinhaltet das Lärmsanierungsprojekt einen wesentlich grösseren Perimeter. Das Lärmsanierungsprojekt muss zudem öffentlich aufgelegt werden.

## **IV. Landerwerb**

Das vorliegende Projekt erfordert keinen Landerwerb.

## **V. Umwelt**

Da das Projekt keine wesentliche Änderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011; Art. 2 Abs. 1, Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

## VI. Kosten

### 1. Kostenvoranschlag

Die Kosten für den Kanton Zug sind auf 2,5 Mio. Franken veranschlagt (inkl. MwSt., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2009) und setzen sich wie folgt zusammen:

- Installationen, Abbruch	Fr.	120'000.00	
- Aushub, Foundationsschicht	Fr.	400'000.00	
- Abschlüsse, Belag	Fr.	1'060'000.00	
- Entwässerung	Fr.	<u>400'000.00</u>	
- Baumeisterarbeiten	Fr.		1'980'000.00
- Beleuchtung, Bepflanzung, Signalisation + Markierung	Fr.		180'000.00
- Honorare	Fr.		140'000.00
- Unvorhergesehenes, ca 10 %	Fr.		<u>200'000.00</u>
<b>Total Kostenvoranschlag (inkl. MwSt.)</b>	<b>Fr.</b>		<b><u>2'500'000.00</u></b>

Die BiEAG ist am Ausbau beteiligt. Sämtliche Aufwendungen werden diesen Bauherren direkt in Rechnung gestellt und sind nicht Bestandteil des vorliegenden Kredites.

### 2. Kostenteiler

Die Kosten werden anteilmässig nach ihrer verbauten Fläche und unter Berücksichtigung des Kostenschlüssels gemäss Strassenbauprogramm 2004 - 2011 auf die Rahmenkredite wie folgt aufgeteilt:

- Anteil Kantonsstrassen	Fr.	2'115'000.00
- Anteil Bushaltestellen (Pauschale)	Fr.	115'000.00
- Anteil Radwege (Pauschale)	Fr.	<u>270'000.00</u>
	Fr.	<u>2'500'000.00</u>

### 3. Kreditfreigabe

#### Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus den Rahmenkrediten die Kredite für Kantonsstrassen frei, sofern die gesamte Bausumme 1,5 Mio. Franken übersteigt. Der Regierungsrat gibt den Kredit für Radstrecken frei (KRB über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011, § 3 Abs. 1 und 2).

#### Kantonsstrassen

Der Kantonsrat hat zur Durchführung des Strassenbauprogramms einen Rahmenkredit für Kantonsstrassen von 65 Mio. Franken bewilligt (BGS 751.12 § 2 Abs. 1 Bst. b). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr.	65'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (brutto)	Fr.	44'935'424.95
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	3'400'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>2'115'000.00</u>
<b>Verfügbarer Rest-Rahmenkredit</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>14'549'575.05</u></b>

### Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken

Mit dem erwähnten Kantonsratsbeschluss hat der Kantonsrat für Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken einen Rahmenkredit von 24 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 Bst. d). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr.	24'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (brutto)	Fr.	14'352'500.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	900'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	385'000.00
<b>Verfügbare Rest-Rahmenkredit</b>	<b>Fr.</b>	<b><u>8'362'500.00</u></b>

Da bei diesem Projekt keine elektromechanischen Anlagen wie Pumpstationen etc. nötig sind und der Ausbau der Strasse die Änderung einer bestehenden Verkehrsanlage darstellt, entstehen grundsätzlich keine Mehrkosten beim betrieblichen Unterhalt.

Die Kosten von 2,5 Mio. Franken gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons Zug.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	50'000	2'300'000	150'000	
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	50'000	2'300'000	150'000	
	effektive Einnahmen				
<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	5'000	234'500	226'050	203'445
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	5'000	234'500	226'050	203'445
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

## VII. Verfahrensfragen

### 1. Projektauflage

Gemäss § 15 Abs. 2 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14) erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung.

Das Projekt wurde im Januar / Februar 2009 den verschiedenen Ämtern und der Gemeinde Hünenberg zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Da es sich beim vorliegenden Projekt nicht um eine wesentliche Änderung handelt und das Vorhaben keine privaten Interessen tangiert, ist keine öffentliche Planaufgabe notwendig.

## **2. Bauprogramm**

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2010 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt ca. fünf Monate, ohne Deckbelagseinbau. Der Einbau des Deckbelags erfolgt voraussichtlich im Folgejahr. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen, deren Abläufe sowie der Einsatz von Lichtsignalanlagen noch zu prüfen. Zudem ist der Baubeginn auf benachbarte Bauprojekte abzustimmen.

## **VIII. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1829.2 - 13109 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 26. Mai 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilagen:

- Übersicht 1:25'000
- Situation 1:2'500