

KANTONSRATSBESCHLUSS

BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR EINE NEUE SOLE- UND
SALZBELADEANLAGE IM WERKHOF HINTERBERG IN STEINHAUSEN

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION

VOM 18. APRIL 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 15. März 2005 in einer halbtägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, Herbert Staub, Kantonsbaumeister, sowie von Hanspeter Sieber, Leiter des Strassenunterhalts, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

1. AUSGANGSLAGE
2. PROJEKT UND KOSTEN
3. EINTRETENSDEBATTE
4. DETAILBERATUNG
5. ANTRAG

1. Ausgangslage

Der am 1. Mai 1979 in Betrieb genommene Werkhof Hinterberg in Steinhausen wurde in den Jahren 1977/78 mit finanzieller Unterstützung des Bundes gebaut. Er dient seither dem Betrieb und Unterhalt der Kantons- und Nationalstrassen im Kanton Zug. Nebst der Optimierung von betrieblichen Abläufen müssen nach rund

25 Jahren kurz- bis mittelfristig gebäudetechnische Anlagen ersetzt und die Gebäudehüllen saniert werden. Der Bund hat am 30. April 2004 die ursprünglich zugesicherte Mitfinanzierung der Gesamtsanierung aus Spargründen bis Ende 2005 sistiert. Als Sofortmassnahme soll nun aber im Gebäude U3 eine neue Salz- und Solebeladeanlage gebaut werden. Diese Investition wird vom Bund unterstützt.

2. Projekt und Kosten

Vorab ist festzuhalten, dass der Winterdienst für die Abteilung Strassenunterhalt die wesentlichste Aufgabe darstellt. Es gehört zu seinen Pflichten, Kantons- und Nationalstrassen betriebssicher zu halten. In den letzten Jahren hat die Einsatzdoktrin beim Winterdienst in verschiedener Hinsicht geändert:

- Ein schneller Einsatz wird vorausgesetzt. Wenn sich ein Unfall ereignet, lautet bald einmal die Frage, warum der Strassenunterhaltsdienst nicht früher mit dem Salzen begonnen hat;
- die Einsätze erfolgen gezielter als früher. Die Zeiten, in denen das gesamte Strassennetz gesalzen worden ist, sind schon lange vorbei;
- heute wird Salz nur dort eingesetzt, wo es notwendig ist. Dem Strassenunterhalt stehen dafür spezielle Informationssysteme zur Verfügung;
- nicht zuletzt ist auch wichtig, dass der Einsatz fachtechnisch richtig erfolgt. Bei einem Drainbelag auf der Nationalstrasse sowie bei Brücken muss die Salzkonzentration anders sein als bei einer Kantonsstrasse.

a) Salzbeladeanlage

Es ist u.a. wichtig, dass der öffentliche Verkehr bereits am frühen Morgen funktioniert. Das bedeutet, dass bereits ab 06.00 Uhr das gesamte Strassennetz gesalzen sein muss. Bei kritischer Witterung muss der Pikettdienst also spätestens um 04.00 Uhr ausgelöst werden. Nach rund ein bis zwei Stunden Einsatz kehren die meisten Streufahrzeuge zum Werkhof zurück und müssen wieder beladen werden. Bisher dauerte der Ladevorgang pro Fahrzeug rund 20 Minuten, was bei mehreren gleichzeitig zurückkehrenden Streuer-Lastwagen zu langen Wartezeiten führte. Mit der neuen Siloanlage wird der Ladevorgang auf fünf Minuten reduziert. Diese Reduktion pro Fahrzeug wird die Wartezeit der anderen Streufahrzeuge wesentlich verringern, so dass diese schneller wieder im Einsatz stehen.

Die Kosten für die Salzbeladeanlage sehen wie folgt aus:

Arbeitsgattungen		
Baumeisterarbeiten, Folge- und Nebenarbeiten, Elektroarbeiten	Fr.	126'700.00
Silo Anlage	Fr.	319'000.00
Honorare, Nebenkosten, Unvorhergesehenes und Mehrwertsteuer	Fr.	142'000.00
Zwischentotal	Fr.	588'000.00
Ersatz Notstromaggregat	Fr.	65'000.00
Honorare, Unvorhergesehenes, Mehrwertsteuer	Fr.	22'000.00
Zwischentotal	Fr.	87'000.00
Total	Fr.	675'000.00

b) Soleanlage

Der Feuchtsalzeinsatz ist aus vielen Gründen besser als der Einsatz von trockenem Streusalz. Die meisten Streufahrzeuge verfügen heute zusätzlich über zwei Soletanks mit einem Inhalt von je 1'000 l. Die Sole wird auf dem Teller mit dem Streusalz vermengt und spritzt dann auf die vereiste Strasse. Der Einsatz von Feuchtsalz weist verschiedene Vorteile auf: Die Dosierung erfolgt genauer und das Feuchtsalz wirkt sofort. Die Gefahr, dass Festsalz verweht wird, fällt weg. Der Einsatz ist wirtschaftlicher und führt zu einer Reduktion der Salzmenge. Das Streubild und die Verteilung des Salzes sind besser. Zudem kann man mit dem Streuer, insbesondere auf Nationalstrassen schneller, d.h. bis zu 60 km/h fahren.

Seit 1990 setzt der Kanton Zug im Strassenunterhalt Feuchtsalz ein. Er verfügt über eine selbstgebaute Soleanlage. Mit dieser Anlage kann heute maximal 8 m³ Salz - Wassergemisch hergestellt werden. Es ist immer problematisch, jeweils die richtige Mischung zu erhalten. Neu sollen zwei Tanks mit einem Volumen von je 30 m³ in der Halle U3 zur Verfügung stehen. Die Soletränke kann inskünftig gleichzeitig mit dem Streusalz beladen werden. Sie muss auch nicht mehr selbst hergestellt werden. Die Anlieferung erfolgt neu direkt von den Rheinsalinen. Eine Lieferung von 25'000 l Soletränke wird für 14 Tage bis zu einem Monat reichen.

Die Kosten für die Solebeladeanlage sehen wie folgt aus:

Arbeitsgattung		
Baumeisterarbeiten, Elektroinstallationen, Sanitäranlagen, Metallbau	Fr.	25'400.00
Soleanlage	Fr.	149'000.00
Honorare, Baunebenkosten, Unvorhergesehenes, Mehrwertsteuer	Fr.	45'500.00
Total	Fr.	220'000.00

Die Gesamtkosten für die Sole- und Salzbeladeanlage betragen Fr. 895'000.--. Daran beteiligt sich der Bund mit einem Anteil von 40 % bzw. Fr. 358'000.--. Dieser Beitrag wird der Nationalstrassenrechnung belastet.

3. Eintretensdebatte

Nach einer Orientierung über die Vorlage und nach der Vorstellung des Projektes durch Herbert Staub, Kantonsbaumeister, sowie Hanspeter Sieber, Leiter Strassenunterhalt, war Eintreten auf die Vorlage grundsätzlich unbestritten. Trotzdem diskutierte die Kommission das Projekt ausführlich:

a) Zusammenarbeit mit anderen Kantonen

Die Kommission fragte sich, ob man angesichts der hohen Kosten die Zusammenarbeit nicht mit den Nachbarkantonen suchen müsse. Der Kanton Zug könnte sich mit den Kantonen Luzern und Schwyz zusammentun. Es mache keinen Sinn, eine so teure Anlage anzuschaffen, wenn gleichwohl nur die Talgemeinden davon profitieren könnten.

Die Kommission war sich jedoch bewusst, dass sich der Bund und der Kanton bereits beim Bau der Autobahnwerkhöfe Gedanken über den Standort des Werkhofes gemacht haben. Der Werkhof Hinterberg liegt an einer verkehrstechnisch optimalen Stelle. Aus diesem Grund macht es Sinn, dass das Salzlager weiterhin an diesem Standort bleibt und an die neuesten Bedürfnisse angepasst wird. Es ist wichtig, dass die Distanz zwischen Belade- und Einsatzort nicht weiter als 10 km

auseinander liegt. Auch der Standort Nidfuren ist nach diesen Kriterien ausgewählt worden.

b) Zukunft des Werkhofs Hinterberg

Obwohl mit der NFA dem Werkhof keine nationale Funktion mehr zukommen wird, lohnt sich die Investition. Der Bund wird inskünftig im gesamten Nationalstrassenbereich die Planungs-, Bau- und Unterhaltskosten zu 100 % übernehmen. Den Unterhalt wird das ASTRA von gewissen Zentren aus wiederum den Kantonen übertragen. Für diese Arbeiten werden die Kantone aber entschädigt werden müssen. Der Kanton Zug wird also gegenüber dem Bund als Unternehmer auftreten und insbesondere den Winterdienst auf den Nationalstrassen übernehmen. In der Zentralschweiz soll der Einsatz koordiniert werden. Es ist aber wichtig, dass anschliessend insbesondere der Winterdienst dezentral ausgeübt wird. Nur so kann Gewähr geboten werden, dass der Salzeinsatz zeitgerecht erfolgt. Zudem muss man sich bewusst sein, dass bei einem heutigen Verzicht auf den Neubau der Sole- und Salzbeladeanlage inskünftig keine bundesrechtliche Unterstützung mehr gewährt werden kann.

c) Personalbedarf und Zeitersparnis

Die neue Anlage wird sich nicht auf den Personalbestand auswirken. Sie wird aber einen zeitgerechten Einsatz gewährleisten. Falls sich ein Verkehrsunfall ereignet, kommt bald einmal der Vorwurf, der Einsatz des Strassenunterhalts sei nicht zeitgerecht erfolgt. Der Kanton ist deshalb interessiert, dass die Fahrzeuge schnellst möglich den Werkhof wieder aufgefüllt für ihre Einsätze verlassen können. Eine Zeitersparnis von 15 Minuten pro Ladevorgang ist erheblich. Gleichzeitig wird sich auch die Wartezeit der leeren Streuerlastwagen entsprechend verkürzen. Für diese Zeitersparnis sind die Kosten in der Höhe von Fr. 895'000.-- gerechtfertigt.

Die Kommission war der Meinung, dass nicht nur die Zeitersparnis, sondern auch Gründe des Umweltschutzes für die Sanierung der Anlage sprechen. Die vermehrte Verwendung von Feuchtsalz führt zu einem effizienteren und zielgerichteteren Einsatz.

Schliesslich sprach sich die Kommission einstimmig für Eintreten aus.

4. Detailberatung

Die Detailberatung führte zu keinen weiteren Wortmeldungen.

5. Schlussabstimmung und Antrag

In der Schlussabstimmung befürwortete die Strassenbaukommission der Vorlage Nr. 1319.2 in der Fassung des Regierungsrates mit 13 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung.

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

auf die Vorlage Nr. 1319.2 - 11683 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Baar, 18. April 2005

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STRASSENBAUKOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger