



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung der Ebertswilerstrasse einschliesslich bergseitigem Radstreifen, Gemeinde Baar

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 26. Mai 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogramms (Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011 vom 18. Dezember 2003; BGS 751.12) unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredites von 4,3 Mio. Franken für die Sanierung der Ebertswilerstrasse einschliesslich des Baus eines bergseitigen Radstreifens in der Gemeinde Baar.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:		Seite
I.	In Kürze	2
II.	Projektbegründung	2
III.	Projektbeschrieb	3
IV.	Landerwerb	8
V.	Umwelt	8
VI.	Kosten	8
1.	Kostenvoranschlag	8
2.	Kostenteiler	8
3.	Kreditfreigabe	8
VII.	Verfahrensfragen	8
1.	Projektauflage	8
2.	Bauprogramm	8
VIII.	Antrag	8

I. In Kürze

Sanierung der Ebertswilerstrasse in Baar

Die Ebertswilerstrasse in Baar zwischen Sihlbrugg und Kantonsgrenze bei Ebertswil ist teilweise zu schmal, schadhaft und unterschreitet die erforderlichen Sichtweiten. Sie bedarf einer umfassenden Sanierung. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit namentlich für den Langsamverkehr erhöht werden. Die Sanierungskosten belaufen sich auf 4,3 Mio. Franken.

Projektbeschreibung

Die Ebertswilerstrasse stellt mit einer Länge von ca. 1.4 km die Verbindung zwischen Sihlbrugg im Kanton Zug und Ebertswil im Kanton Zürich dar. Aufgrund des Längsgefälles von durchschnittlich über 5 % und des grossen Anteils an Schwerverkehr wurde die Radstrecke 37 mit erster Priorität in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Die vorhandene Strasse ist teilweise zu schmal und an einigen Stellen sind die erforderlichen Sichtweiten unterschritten. Sowohl die mangelnde Verkehrssicherheit als auch die vorhandenen Belagsverformungen, Risse, Ausmagerungen und ausgebrochenen Strassenränder erfordern eine notwendige Erneuerung des Strassenbelags mittels umfassender Strassensanierung. Das Strassenabwasser wird heute über die Schulter entwässert. Es kann wegen des steilen Geländes nicht versickern. Bei starken Niederschlägen führt dieser Zustand in Verbindung mit anderen Umständen immer wieder zu Schäden an Gebäuden im Raum Sihlbrugg. Aus diesem Grund ist die Strassenentwässerung anzupassen. Bergwärts wird zur Erhöhung der Sicherheit der Radfahrenden ein Radstreifen angeordnet.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt die Freigabe eines Objektkredites von 4,3 Mio. Franken zu Lasten des Rahmenkredites nach § 2 Abs. 1 Bst. b und d des Strassenbauprogramms. Sie erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen in den Jahren 2010 und 2011 erfolgen und werden, ohne Winterunterbruch, voraussichtlich zehn Monate dauern.

II. Projektbegründung

Neben Belagsverformungen, Rissen, Ausmagerungen und ausgebrochenen Strassenrändern sind auch die geforderten Sichtweiten an zwei Stellen unterschritten, welche unter anderem für Radfahrende sehr gefährlich sein können. Zudem ist an keiner Stelle die notwendige Überhol-sichtweite gegeben. Die sehr unterschiedlichen Quergefälle bilden im Zusammenspiel mit den vorhandenen Spurrillen eine, insbesondere bei nasser Fahrbahn gefährliche Kombination.





Die Ebertswilerstrasse weist über die gesamte Länge unterschiedliche Fahrstreifenbreiten auf.

Die Fahrbahntwässerung erfolgt teils über die Schulter und teils über bestehende Strassenabläufe. Starkniederschläge lassen das Hangwasser ebenfalls auf die Strasse und zusammen mit dem Strassenwasser über die Schulter in Richtung Blegistrasse fliesen. Dabei wird die Verkehrssicherheit beeinträchtigt. In den letzten drei Jahren kam es dort bei den starken Niederschlägen bereits dreimal zu Wasserschäden an Gebäuden.

Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für die Radfahrenden (bergseitiger Radstreifen, wie auf der Staatsstrasse des Kantons Zürich);
- Erneuerung des sanierungsbedürftigen Strassenkörpers;
- Anpassung, Sanierung und Ausbau der Strassen- und der Hangentwässerung.

III. Projektbeschreibung

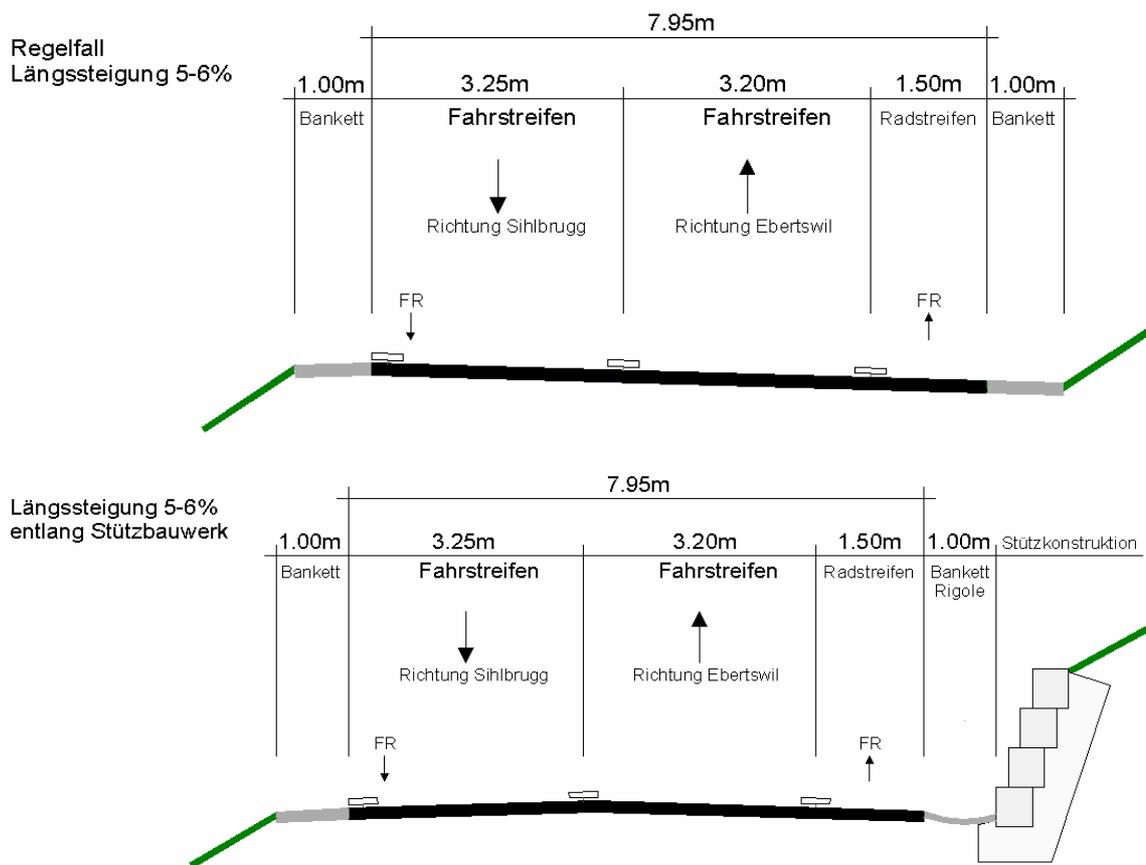
Motorisierter Individualverkehr

Die Ebertswilerstrasse (Kantonsstrasse O) ist als Verbindungsstrasse klassifiziert. Im Projektperimeter beträgt die Ausbaugeschwindigkeit 60 km/h. Die ersten 170 m vom Kreisel bis nach der Einmündung Blegistrasse liegen im Innerortsbereich, der nachfolgende Strassenabschnitt bis zur Kantongrenze Zürich im Ausserortsbereich. Die signalisierte Geschwindigkeit beträgt innerorts 60 km/h, ausserorts entsprechend gesetzlicher Regelung 80 km/h.

Die Ebertswilerstrasse ist keine Ausnahmetransportroute. Sie dient als Verbindung zwischen Ebertswil (Kanton Zürich) und Sihlbrugg (Kanton Zug).

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt 5'000 Fahrzeuge (Zählung 2005). Er hat im Zeitraum 2000 bis 2005 um durchschnittlich 4 % pro Jahr zugenommen. Die Ebertswilerstrasse wird infolge des Entsorgungszentrums Tännlimoos und des Durchgangsverkehrs Richtung Kanton Zürich sehr stark von Lastwagen frequentiert. Hauptsächlich wird das Entsorgungszentrum von Sihlbrugg befahren. Grobe Schätzungen des Schwerverkehrsanteils liegen bei ca. 20-30 % des gesamten Verkehrsaufkommens.

Bei dem hohen Lastwagenanteil in Verbindung mit der grossen Steigung ist der massgebende Begegnungsfall Lastwagen / Personenwagen / Radstreifen. Somit ergibt sich ein Normalprofil mit einem Fahrstreifen Richtung Sihlbrugg von 3.25 m Breite und einem Fahrstreifen plus Radstreifen in Richtung Ebertswil mit 3.20 m und 1.50 m Breite.



Die bestehende Strassenbreite schwankt zwischen 5.80 m und 7.50 m. Die erforderliche Verbreiterung für den Radstreifen liegt bei ca. 0.50 - 1.50 m. Hinzugeschlagen werden die normgemässen Kurvenverbreiterungen.

Das Bankett wird beidseitig auf 1.00 m ausgebildet. An den Einschnitten werden zusätzlich Geländemodulationen vorgesehen, welche die erforderlichen Sichtweiten ermöglichen, ohne Stützkonstruktionen erstellen zu müssen.

An den Einmündungen Blegistrasse und Entsorgungszentrum Tännlimoos bleiben die Vorsortierstreifen mit einer Breite von 3.30 m erhalten. Die Aufstelllängen betragen 30.20 m an der Blegistrasse und 56.60 m am Entsorgungszentrum.

Bei der Blegistrasse wird auf dem bergseitigen Arm der Ebertswilerstrasse zusätzlich eine Mittelinsel angeordnet. Diese verbindet die Aufstellfläche auf der nördlichen Seite mit der Einmündung der Blegistrasse und ermöglicht das separate Queren beider Fahrstreifen für die Radfahrenden.

Im Bereich der Amphibienquerungen wird, bedingt durch den Höhenunterschied, zum Queren der Strasse eine Absturzsicherung notwendig. Diese wird mit Leitschranken realisiert. Da der Walterswilerbach noch nicht durchgängig renaturiert ist, wird eine Amphibienquerung erst bei Öffnung des Bachlaufs in Betrieb genommen. Dann werden auch die Leitschranken installiert.

Die vertikale Linienführung wurde nicht wesentlich verändert. Die vorhandenen Anschlüsse geben einzuhaltende Zwangspunkte vor. Die horizontale Linienführung wurde entsprechend den Normen und fahrdynamischen Aspekten angepasst. Die Vergrößerungen der Kurvenradien zur Verbesserung der Sichtweiten haben relativ geringe Veränderungen in der Linienführung zur Folge. Das Quergefälle wird auf ein Minimum von 3 % korrigiert und verbessert somit den Abfluss des Regenwassers und damit die Sicherheit.

Die normgemässen Knotensichtweiten sind bis auf die Zufahrt GS 2365 eingehalten. Dort wird die Sicht zwar massiv verbessert, der Verkehrsspiegel ist jedoch weiterhin erforderlich. Eine normgemässe Sicherstellung der Sichtweite würde einen massiven Eingriff ins Gelände verursachen.

Radfahrerinnen und Radfahrer

Die kantonale Radstrecke Nr. 37 führt entlang der Ebertswilerstrasse zum Kanton Zürich. Vom Kreisel bis zur Einmündung Blegistrasse verläuft zusätzlich die kantonale Radstrecke Nr. 36 Richtung Baar. Um den Benutzerinnen und Benutzern dieser Radstrecke das Abbiegen in die Blegistrasse zu erleichtern, wird in der Fahrbahnmitte eine Insel als Querungshilfe erstellt. Einen zusätzlichen Schutz bietet die seitlich angeordnete Aufstellfläche. Die dynamischeren Radfahrenden können mit dem fliessenden Verkehr den Linksabbiegestreifen nutzen. Entlang der Ebertswilerstrasse ist für die Radfahrenden ein Radstreifen bergwärts geplant, der bei dem hohen LW-Anteil und der mit einer 5.1 - 5.6 % grossen Steigung wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Die Breite des Radstreifens wurde normgerecht durchgängig auf 1.50 m festgelegt.

Die neuen Fahrstreifen sind gleich aufgebaut wie auf dem bereits bestehenden Teil auf Zürcher Boden, nur aufgrund des erforderlichen Steigungszuschlags um 30 cm breiter. Der Radstreifen wird am Übergang zum bestehenden Radstreifen an der Kantonsgrenze zu Zürich von 1.50 m auf 1.20 m Breite reduziert.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Das bestehende Trottoir auf der Südseite, vom Kreisel bis zur Blegistrasse, bleibt erhalten. Eine Weiterführung ist aufgrund fehlenden Bedarfs nicht erforderlich. Eine Wanderoute ist in diesem Bereich nicht vorhanden.

Öffentlicher Verkehr

In diesem Perimeter ist keine ÖV - Verbindung vorhanden und auch nicht geplant.

Unfallstatistik

In den Jahren 2001 bis 2005 mussten durchschnittlich pro Jahr zwei Verkehrsunfälle verzeichnet werden. Es gab in diesem Zeitraum 2 Verletzte. Bis auf einen Unfall passierten alle auf der geraden Strecke resp. ausserhalb der Kurven. Abgesehen von den Auffahrunfällen im Kreiselbereich sind die vorherrschenden Unfallursachen:

- Nichtanpassen der Geschwindigkeit.
- Nichtanpassen an die Strassenverhältnisse.
- Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit.

Diese Art von Unfällen sowie deren verteilte Lage über die ganze Strecke deuten nicht auf einen Gefahrenschwerpunkt resp. Unfallschwerpunkt hin. Ungefähr die Hälfte der Unfälle passierte in der Nacht resp. Dämmerung und / oder bei Schneefall oder Regen. Es werden deshalb in der weiteren Planung keine speziellen Massnahmen getroffen.

Strassenoberbau

Zusammengefasst befindet sich die Strasse in einem schlechten und schadhafte Zustand. Vorherrschend sind Spurrinnen bis 40 mm Tiefe mit gleichzeitigen Längsrissen sowie Belagsrandrisse und abgedrückte Ränder.

Die Ausdehnung und Schwere der vorhandenen Schäden bedingt einen grossflächigen Ersatz der Belagsschichten. Hinzu kommt, dass der vorhandene Belagsaufbau mit einer Stärke von max. 115 mm auf über 500 m bei weitem nicht für die vorhandene Verkehrsbelastung ausreicht.

Die bestehende Foundationsschicht ist über die ganze Ausbaulänge ausreichend und kann weiter verwendet werden. Es ist lediglich ein Teilersatz der oberen Belagsschichten vorgesehen. Das bedeutet, dass ca. 3 - 7 cm, teils bis zu 12 cm abgefräst und neu aufgebaut werden.

Bei drei Bohrkernen weisen die unter der Deckschicht liegenden Belagsschichten einen PAK - Gehalt (Teerbelag) von über 20'000 mg/kg Bindemittel auf. Sie müssen entsprechend gesondert entsorgt werden. Die anderen Abschnitte weisen PAK Anteile von < 5'000 mg/kg Bindemittel auf.

Entwässerung

Die Beurteilung der Belastung des Strassenabwassers erfolgt gemäss der BAFU-Wegleitung "Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen". Unter Berücksichtigung der Verkehrsbelastung, des Lastwagenanteils und der Steigung kann das Strassenabwasser über die Schulter oder ohne Reinigung in ein oberirdisches Gewässer eingeleitet werden. Unter Berücksichtigung der Beseitigungspriorität der BAFU-Wegleitung und der Kosten- / Nutzenbetrachtung wurde die Beseitigungsart für die jeweiligen Abschnitte gewählt.

Die Strassenentwässerung erfolgt soweit möglich über die Schulter. Aufgrund des steilen Geländes und der schlechter Aufnahmefähigkeit des Wassers muss in grossen Teilen das Wasser gefasst werden. Dieses wird dann über Leitungen dem Pfaffentobelbach zugeführt. Kleine Mengen werden auch in den Walterswilerbach geführt.

Wo möglich, werden die schadhafte Leitungen innen saniert und verfestigte Ablagerungen ausgefräst. Einzelne Bereiche sind jedoch in einem derart schlechten Zustand, dass eine Innensanierung nicht möglich ist oder sehr aufwändig wäre. Hinzu kommt, dass in Teilabschnitten die bestehende Leitung direkt unter dem neuen Fahrbahnrand liegt. Eine Anordnung von Strassenabläufen ist in diesem Fall fast nicht möglich. Die Leitung muss deshalb ersetzt und lagemässig neu angeordnet werden.

Zur Vermeidung von Überschwemmungen der Strasse wird parallel zum Strassenrand an den kritischen Punkten eine Rigole (Abflussgraben) zur Fassung des Hangwassers angeordnet. Diese fasst das vom oberhalb liegenden Hang abfliessende Wasser, bevor es die Strasse erreicht, staut es in einer Kiesschicht und leitet es zeitversetzt in Richtung Pfaffentobelbach.

Stützmauern

Im Bereich von Station 270 bis Station 380 wird eine Blocksteinmauer mit einer Höhe von ca. 2.00 m errichtet und ersetzt eine rudimentäre Stützkonstruktion, welche das Gelände zurzeit ungenügend sichert und direkt neben dem Strassenrand stark ansteigen lässt. Im Bereich des Grundstückes GS 2365 wird eine 38 m lange Stützmauer errichtet, die sowohl die Böschung ersetzt und dabei die Sichtweite erhöht als auch Lärmschutz für die Liegenschaft ermöglicht. Sie wird als Betonwand ausgebildet mit einem Vorsatz, der im oberen Teil in eine

Absturzsicherung / Lärmschutzwand übergeht. Die Höhe steigt, bedingt durch das Längsgefälle der Strasse, von ca. 1 m auf 3 m. Eine Bepflanzung der Stützmauer ist vorgesehen.

Werkleitungen / Hochspannungsleitung

Projektbestandteil ist der Ersatz bzw. die Sanierung der Meteorwasserleitung sowie die Verlegung der Kabel für die Strassenbeleuchtung. Andere Werkleitungen werden nicht ersetzt.

Die Nordostschweizerischen Kraftwerke AG planen eine neue Hochspannungsleitung. Diese verläuft bis Station 190 bergseitig im Hang und ab Station 190 bis Station 378 parallel und bergseitig der Ebertswilerstrasse. Bei Station 378 überquert sie die Ebertswilerstrasse und verläuft ab da talseitig der Strasse. Das Projekt Hochspannungsleitung ist auf das Projekt Ebertswilerstrasse abgestimmt.

Bei Station 190 und Station 378 sind Masten vorgesehen, diese resp. deren Fundamente liegen 3 m ausserhalb des Ausbaubereichs oberhalb der Strasse resp. der Blocksteinmauer. Somit können die Fundamente und Masten zeitlich unabhängig vom Ausbau der Ebertswilerstrasse erstellt werden. Mit dem Bau der Hochspannungsleitung wurde bereits begonnen.

Signalisation und Markierung

Die Signalisation und Markierung wird erneuert. Sie ist mit der Zuger Polizei abgesprochen. Die Ortseingangstafel inklusive die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h wird versetzt und kommt ca. 75 m weiter in Richtung Ebertswil zu stehen. Somit liegt die Einmündung Blegistrasse komplett innerorts, wodurch eine Reduzierung der notwendigen Aufweitung erreicht wird.

Strassenbeleuchtung

Die Ebertswilerstrasse ist heute vom Kreisel bis Höhe Blegistrasse beleuchtet. Um die Knotensicherheit zu erhöhen, werden zwei zusätzliche Kandelaber Richtung Ebertswil am talseitigen Fahrbahnrand angeordnet.

Lärmsanierung

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Strasse wurde das Lärmsanierungsprojekt erarbeitet. Für eine Liegenschaft mit Überschreitung des Immissionsgrenzwertes (GS 2395) ist eine Lärmschutzwand vorgesehen, mit der die Einhaltung der gesetzlich geforderten Werte gewährleistet wird.

Bäche

Der Pfaffentobelbach wird teilweise verlegt, um einen grösseren Abstand zur Strasse zu erreichen. Diese Variante wurde in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen erarbeitet. Zusätzlich wird der Gewässerraum des Pfaffentobelbachs durch vorsorglichen Erwerb eines 15 m breiten Schutzstreifens erweitert. Der 90°- Bogen in unmittelbarer Nähe der Strasse wird entschärft und die Kurvenaussenseite wird mit Blockwurfsteinen befestigt. Dies reduziert die Gefahr einer Überschwemmung der Gebäude in der Blegistrasse erheblich.

Der Walterswilerbach wird im Zuge des Ausbaus / Abschlusses des Entsorgungszentrums Tännlimoos weiter renaturiert. Im Zuge des Strassenausbaus sind zwei Amphibienquerungen vorgesehen. Die ökologischen Massnahmen der Besitzerin des Entsorgungszentrums werden mit dem Strassenbau abgestimmt, um ein in sich geschlossenes Massnahmenkonzept zu gewährleisten. Die Planung wird von der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz in der Schweiz begleitet. Das Biotop Tännlimoos wird trotz der erforderlichen Strassenverbreiterungen nicht beeinträchtigt.

Wildtierkorridor

Der Wildtierkorridor Hirzwangen - Büessikon quert kurz vor der Kantonsgrenze die Strasse und wird in der Planung berücksichtigt. Die in diesem Bereich geringen Veränderungen zur bestehenden Strasse haben kaum Auswirkungen auf den Wildtierkorridor. Dennoch wird für eine optimale Gestaltung im Zuge der Ausführungsplanung ein Wildtierbiologe hinzugezogen.

Hecken

Im Bereich Station 330 bis Station 380 ist die Verbreiterung der Strasse auf der Talseite geplant. Dennoch muss die bergseitige schützenswerte Hecke verschoben werden. Der Ersatz erfolgt flächengleich mit den bereits vorhandenen Pflanzenarten. Ein Teil wird direkt neben den alten Standort, zwischen den neu zu errichtenden Strommasten der NOK und der Strasse gepflanzt. Ein zweiter Teil wird an einen neuen Ort gepflanzt. Der neue Standort ist östlich, direkt in Verlängerung einer schon bestehenden Baumgruppe. Die Zustimmungen des Eigentümers, der Gemeinde und der betroffenen Ämter liegen vor.

IV. Landerwerb

Das vorliegende Projekt erfordert ca. 4'200 m² Land. Der Landerwerb erfolgt zum Teil als Kauf (ca. 1'600 m²). Zum Teil wird er mit Realersatz (ca. 2'600 m²) abgegolten. Es handelt sich dabei um Landwirtschaftsland. Die betroffene Grundeigentümerschaft wurde über das Projekt frühzeitig informiert und in die Projektierung miteinbezogen. Die Zustimmungen aller Betroffenen sind vorhanden.

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. Die Bewilligung zur Heckenrodung und die fischereirechtliche Bewilligung liegen vor.

VI. Kosten

1. Kostenvoranschlag

Die Kosten für den Kanton Zug sind auf 4,3 Mio. Franken veranschlagt (inkl. Mwst., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2008) und setzen sich wie folgt zusammen:

- Installationen, Abbruch, Entsorgung	Fr.	440'000.00	
- Erdarbeiten, Foundationsschicht, Böschungen	Fr.	500'000.00	
- Entwässerung	Fr.	790'000.00	
- Belag, Randabschlüsse	Fr.	1'320'000.00	
- Signalisation + Markierung	Fr.	90'000.00	
- Amphibienquerungen, Bäche	Fr.	<u>220'000.00</u>	
- Baumeisterarbeiten	Fr.		3'360'000.00
- Projektierung, Bauleitung, Materialprüfungen	Fr.		320'000.00
- Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen	Fr.		220'000.00
- Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.		<u>400'000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. Mwst.)	Fr.		<u>4'300'000.00</u>

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 Kantonsstrasse	Fr	3'400'000.00
- Anteil Radwege (Pauschale)	Fr.	<u>900'000.00</u>
	Fr.	<u>4'300'000.00</u>

Die Kosten von 4,3 Mio. Franken gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons Zug.

3. Kreditfreigabe

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus dem Strassenbauprogramm 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.	2'115'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>3'400'000.00</u>
Verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>14'549'575.05</u>

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	Fr.	14'352'500.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	385'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>900'000.00</u>
Verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>8'362'500.00</u>

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.

A	Investitionsrechnung	2009	2010	2011	2012
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	250'000	2'750'000	1'300'000	
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	250'000	2'750'000	1'300'000	
	effektive Einnahmen				
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	25'000	297'500	397'750	357'975
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	25'000	297'500	397'750	357'975
C	Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
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 Oktober / November 2007 dem Kanton Zürich, der Gemeinde Baar und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt lag vom 06. bis 25. Februar 2009 öffentlich auf. Es gingen keine Einsprachen ein.

2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2010 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt ca. zehn Monate, wobei eine Winterpause vorgesehen ist. Der Einbau des Deckenbelages erfolgt voraussichtlich im Folgejahr. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen, deren Abläufe sowie der Einsatz von Lichtsignalanlagen noch zu prüfen.

VIII. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1830.2 - 13111 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 26. Mai 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilagen 1 - 4