



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt ÖV-Feinverteiler, Teilprojekt Nr. 3.4, Busspur Artherstrasse, Gemeinde Zug

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 26. Januar 2010

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 4,2 Mio. Franken für den Bau einer Busspur auf der Artherstrasse zwischen ehemaligem Kantonsspital und dem Casino in der Gemeinde Zug.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	2
III. Projektbeschrieb	3
IV. Landerwerb	7
V. Umwelt	7
VI. Kosten	7
1. Kostenvoranschlag	7
2. Kostenteiler	8
3. Kreditfreigabe	8
VII. Verfahrensfragen	10
1. Projektauflage	10
2. Bauprogramm	10
VIII. Antrag	10

I. In Kürze

Busspur Artherstrasse in Zug

Die Artherstrasse in Zug zwischen ehemaligem Kantonsspital und dem Casino ist schadhaft und bedarf einer umfassenden Sanierung. Gleichzeitig soll die Fahrplanstabilität der Buslinien 3 und 5, welche wegen des regelmässigen Rückstaus in der Morgenspitzenstunde gefährdet ist, durch den Bau einer Busspur gewährleistet werden. Die Kosten belaufen sich auf 4,2 Mio. Franken.

Projektbeschreibung

Die Artherstrasse verbindet Oberwil, Walchwil und Arth-Goldau sowie die südlichen Quartiere der Stadt Zug mit dem Zentrum von Zug. Während der Morgenspitzenstunde bildet sich stadteinwärts regelmässig ein Rückstau. Daraus resultieren Probleme für den öffentlichen Verkehr. Die Busse auf den Linien 3 und 5 verlieren Zeit. Mit einer Busspur auf der Artherstrasse, von der bestehenden Haltestelle Mänibach bis vor die Zugerbergstrasse, kann die Fahrplanstabilität der Busse verbessert werden. Der aktuelle Strassenzustand (Belagsverformungen, Risse, Ausmagerungen und teilweise eingebrochener Meteorwasserkanal) macht eine grossflächige Instandstellung der Kantonsstrasse zwischen ehemaligem Kantonsspital und Casino notwendig. Die gesamte Ausbaulänge beträgt ca. 510 m. Sicherheit und Komfort der stadteinwärts fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer werden durch Querungshilfen beim ehemaligen Kantonsspital und beim Casino sowie der Mitbenutzung des Trottoirs verbessert. Die Radfahrenden in Richtung Arth haben weiterhin den Radstreifen für sich.

Damit entlang der Artherstrasse nach dem Bau der Busspur möglichst lange keine neuen Grabarbeiten notwendig werden, wurde das Projekt mit der Stadt Zug und den betroffenen Werkleitungseigentümern koordiniert. Die Sanierung resp. die Neuerstellung von Werkleitungen erfolgt unter Kostenfolge für die entsprechenden Eigentümer.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredites von 4,2 Mio. Franken zu Lasten eines zur Verfügung stehenden Rahmenkredites. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die neue Busspur ist Bestandteil des ÖV-Feinverteilerprojektes und somit im Agglomerationsprogramm enthalten. Die Bauarbeiten für die Werkleitungen erfolgen im 2010 und der Strassenbau in den Sommermonaten 2011. Letzterer dauert ohne Deckbelagseinbau voraussichtlich vier Monate.

II. Projektbegründung

Auf der Artherstrasse werden die Linienbusse in Fahrtrichtung Stadt Zug schon seit längerer Zeit durch den Rückstau in der Morgenspitzenstunde vom Postplatz bis zur Einmündung der Mänibachstrasse stark behindert. Grund dafür ist die begrenzte Leistungsfähigkeit des anschliessenden Strassennetzes der Innenstadt von Zug. Die Fahrplanstabilität der Buslinien 3 und 5 ist stark beeinträchtigt. Es kann vorkommen, dass die ZVB Passagiere die Anschlussverbindungen beim Bahnhof Zug verpassen.

Das Projekt einer Busspur Artherstrasse verfolgt das Ziel, den öffentlichen Busverkehr im Abschnitt des ehemaligen Kantonsspitalareals bis Casino mit einer neuen, separaten Busspur stadteinwärts vom Stau zu befreien. Ebenfalls müssen sanierungsbedürftige Werkleitungen (Meteorwasser und Gas) ersetzt und neue Werkleitungen verlegt werden. Zudem muss der sanierungsbedürftige Strassenkörper in Stand gestellt werden.

Fehlende Querungshilfen im Raum des ehemaligen Kantonsspitals sowie beim Casino sind ein erhebliches Sicherheitsrisiko, welches dazu führt, dass die Radfahrenden widerrechtlich auf dem seeseitigen Trottoir verkehren und bei den privaten Grundstückszufahrten infolge der zu kurzen Sichtweiten zusätzliche Risiken in Kauf nehmen.

Ziel ist nicht zuletzt die Erneuerung des sanierungsbedürftigen Strassenkörpers.

III. Projektbeschreibung

Allgemeines

Die Artherstrasse ist im vorliegenden Abschnitt im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) enthalten. Zudem ist das Umfeld mit den alten Baumbeständen und den herrschaftlichen Gebäuden im Inventar schützenswerter Objekte der Schweiz (ISOS) aufgeführt. Das Projekt dient vor allem der Optimierung des Verkehrs. Um die künftigen Anforderungen des öffentlichen und motorisierten Individualverkehrs (ÖV und MIV) erfüllen zu können sowie einen sicheren, funktionellen und auch realisierbaren Strassenabschnitt zu schaffen, werden an den neuen Strassenquerschnitt folgende Bedingungen gestellt:

- Errichtung einer 3 m breiten Busspur in Richtung Zug;
- Verbreiterungen des bereits bestehenden Strassenraums minimal halten;
- lokale Verhältnisse und verkehrstechnische Bedingungen bestmöglich umsetzen;
- weitgehender Erhalt der Umgebungsmauern entlang der Artherstrasse und keine seeseitigen Aufweitungen (viele Ein- und Ausfahrten, geschützte Bäume, Gebäude, etc.) zur Gewährleistung einer realisierbaren Lösung;
- minimale Trottoirbreiten von 2.00 m auf der Seeseite;
- Trottoir mit Radfahrenden auf der Ostseite;
- sichere Ausgestaltung der Querungshilfen für Radfahrende.

Öffentlicher Verkehr

Das Projekt sieht für die Führung des öffentlichen Verkehrs eine rund 300 m lange einseitige Busspur vor. Diese beginnt an der Einmündung der Mänibachstrasse und verläuft auf der östlichen Seite der Artherstrasse bis vor den Knoten Zugerberg-/Artherstrasse. Damit die Linienbusse in Fahrtrichtung Stadt Zug am Rückstau vor dem Knoten Zugerberg-/Artherstrasse vorbeifahren können, werden die Spuren des MIV und des ÖV vor dem Knoten zusammen- und als Mischverkehrsfläche weitergeführt.

Die vier Bushaltestellen (je zwei pro Richtung) bleiben in ihrer Lage bestehen. Sie werden beidseits der Artherstrasse in Beton mit einer Länge von 25 m und 3.00 m Breite ausgeführt. Die stadteinwärts liegende Haltestelle Casino wird auf der Busspur angeordnet. Die Busbucht der Haltestelle Mänibach wird beibehalten. Die stadtauswärts gerichteten Haltestellen werden, wie bisher, als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Die neuen Haltestellenkantenhöhen betragen generell 16 cm (Kasseler Sonderbord).

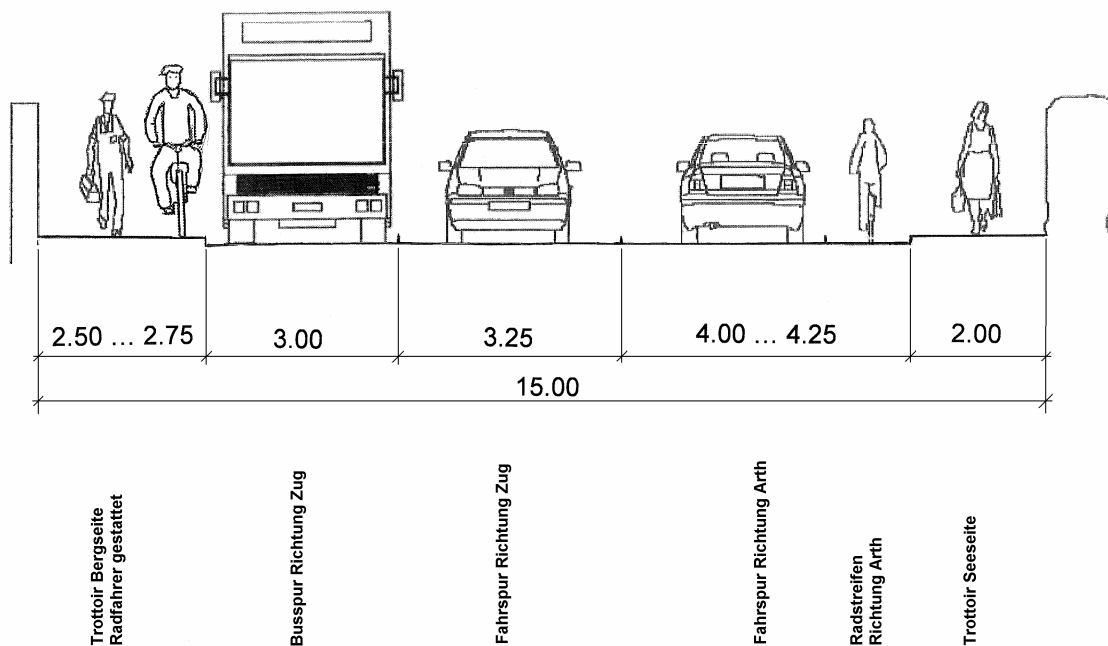
Motorisierter Individualverkehr

Die Artherstrasse ist die Kantonsstrasse 25b und als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert. Im Projektperimeter beträgt die Ausbaugeschwindigkeit 50 km/h, Innerortsbereich. Die Artherstrasse dient zudem als Ausnahmetransportroute. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Projektperimeter beträgt rund 8'800 Motorfahrzeuge pro Tag (Zählung 2005).

Bei einer aktuellen Strassenbreite von 13.90 m (inkl. beidseitiger Trottoirs) wird für die Einrichtung einer separaten Busspur stadteinwärts zusätzlicher Platz benötigt, um die massgebenden Begegnungsfälle zu ermöglichen. Da die Rahmenbedingungen dies nur in einem begrenzten Ausmass zulassen, sind Kompromisse bei der Aufteilung der Fahrspur-breiten überall notwendig.

Der Strassenraum wird wie folgt aufgeteilt:

stadtauswärts:	2.00 m	Trottoir
	4.00 bis 4.25 m	Fahrstreifen inkl. Radstreifen
stadteinwärts:	3.25 m	Fahrstreifen
	3.00 m	Busspur
	2.50 m bis 2.75 m	Trottoir mit Radfahrer gestattet



Die Aufteilung ergibt eine Verkehrsraumbreite von 15,00 m, welche durch die Auflösung des bergseitig zwischen Trottoir und Stützmauer verlaufenden Grünstreifens erreicht werden kann. Diese Flächen gehören zu den angrenzenden privaten Grundstücken und müssen erworben werden. Bei einer Liegenschaft muss, um die 15 m zu erlangen, die Mauer versetzt werden. Für eine Verkehrsraumbreite von ca. 18 m mit optimalen Spurbreiten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden müssten neben dem grösseren Landerwerb auf der Bergseite alle Stützmauern versetzt und strassenbegleitende Bäume gefällt und ersetzt werden. Dies würde das Erscheinungsbild der Artherstrasse in diesem Abschnitt markant verändern.

Die beiden Knoten Arther-/Mänibachstrasse und Arther- / Zugerbergstrasse sind nicht durch Lichtsignalanlagen gesteuert. Sollte dies für die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs notwendig werden, könnten die Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen nachgerüstet werden. Die Leerrohre werden eingelegt.

Radfahrerinnen und Radfahrer

Entlang der Artherstrasse verläuft die kantonale Radstrecke Nr. 1. Gleichzeitig ist sie die regionale Radroute Nr 51, "Säuliamt - Schwyz".

Um die heutige Situation der Radfahrenden zu verbessern resp. nicht zu verschlechtern, werden eine Reihe von Sicherheitselementen erstellt, resp. beibehalten. Stadtauswärts werden die Radfahrenden aus der Altstadt kommend auf einem separaten Radstreifen der Artherstrasse geführt. Dazu wird im Altstadtbereich beginnend eine farbige Markierung erstellt. Der 1.25 m breite Radstreifen führt ca. 100 m nach der Einmündung Mänibachstrasse auf einen gemeinsamen Fuss-/Radweg, der in Richtung Oberwil auf der Seeseite weiterläuft. Stadteinwärts wird erwähnter Fuss-/Radweg als Trottoir weitergeführt und die Radfahrenden müssen die Strassenseite von der See- auf die Bergseite wechseln. Um eine bessere Signalwirkung des Fahrbahnwechsels zu erreichen, wird auf der Höhe des ehemaligen Kantonsspitals als Leitelement ein mit Natursteinen gepflasterter Führungstreifen hergestellt. Zur sicheren Querung der Kantonsstrasse werden für die Radfahrenden in der Fahrbahnmitte zwei Inseln als dynamische Querungshilfe im Abstand von 20 m erstellt. Auf der Bergseite fahren sie auf einem 1.25 m breiten Radstreifen bis zur Mänibachstrasse, wo die Möglichkeit besteht, das Trottoir für die Weiterfahrt zu nutzen. Dazu wird das Trottoir mit dem Zusatzschild "Radfahrer gestattet" beschildert. Vor dem Knotenpunkt Zugerberg-/Artherstrasse werden die Radfahrenden auf die Fahrbahn der Artherstrasse geführt, wo sie ebenfalls mittels dynamischer Querungshilfe die Strassenseite wechseln können, um auf der kantonalen Radstrecke zu bleiben und durch die Zuger Altstadt zu fahren.

Die Radfahrenden in Richtung Zug erhalten mit dem neu zu nutzenden bergseitigen Trottoir sowie den dynamischen Querungshilfen eine sichere Fahrstrecke. In Richtung Arth können die Radfahrenden weiterhin den Radstreifen nutzen. Die vorgesehenen Massnahmen führen zu einer Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Die bestehenden Fussgängerverbindungen im Projektperimeter werden aufrechterhalten. Seeseitig wird das Trottoir auf eine Mindestbreite von 2 m verschmälert. Dies soll die Radfahrenden bewegen, nicht widerrechtlich auf dem Trottoir weiterzufahren, sondern die für sie angelegten Verkehrswege zu benutzen. Auf der Bergseite wird das Trottoir zwischen 2.50 m und 2.75 m breit und mit dem Schild "Radfahrer gestattet" beschildert. Die vorhandenen Fussgängerquerungen "Casino" und "Kantonsspital" bleiben an den gleichen Standorten inkl. der Mittelinseln bestehen. Zusätzliche Fussgängerstreifen werden nicht angelegt. Bei der Einmündung Mänibachstrasse ist neu eine Trottoirüberfahrt vorgesehen.

Strassenoberbau

Das Tiefbauamt hat den Zustand des bestehenden Strassenoberbaus bau- und materialtechnisch abklären lassen. Der gesamte Abschnitt der Kantonsstrasse ist beidseitig durch Randabschlüsse, welche zum Teil in einem sehr schlechten Zustand sind, höhengebunden. Belagschäden sind durch offene Nähte, Risse, Ausmagerungen und Abrieb auf den Radspuren vorhanden. Zudem zeigen sich Belagsverformungen durch Spurrinnen. Strukturelle Schäden sind in Form von leichten Setzungen, Belagsrandrissen und Rissen in Längsrichtung sowie in loka-

ler Netzrissbildung vorhanden. Zudem gibt es diverse Belagsergänzungen mit schlechtem Verbund zum angrenzenden Belag.

Die Substanz des bituminösen Oberbaus ist bezüglich Schichtdicken und vorhandenen Belagsarten ungenügend. Die Gesamtdicke des bituminösen Belages beträgt zwischen 5 und 23 cm, im Mittel ist sie ca. 15 cm stark. Im Bereich Casino wurde in einem Bohrkern der zulässige BAFU-Grenzwert des PAK-Anteils (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Teerbelag) im Bindemittel von 20'000 mg/kg überschritten. Dieser Ausbauasphalt ist gemäss den gesetzlichen Vorschriften zu entsorgen. Zusätzlich zeigen die durchgeführten Sondagen auf, dass die beprobten Kiessandfundationsschichten lediglich 20 bis 25 cm stark sind und einen zu hohen Feinanteil besitzen. Die Fundationsschicht ist nicht nachweislich frostsicher. Es ist ein Totalersatz des Strassenoberbaus geplant. Der neue Strassenaufbau besteht aus einem 50 cm dicken Kieskoffer als Fundationsschicht und weist einen 3-schichtigen Asphaltbelag mit einer Totalstärke von 17 cm auf.

Entwässerung

Die Beurteilung der Belastung des Strassenabwassers erfolgt gemäss der BAFU-Wegleitung "Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen". Gemäss den aktuellen Verkehrszahlen wird der Grenzwert zur Reinigung des Strassenoberflächenwassers nicht überschritten. Das Einleiten des Strassenabwassers in ein oberirdisches Gewässer ist somit zulässig. Unter Berücksichtigung der Beseitigungspriorität der BAFU-Wegleitung und der Kosten-/Nutzenbetrachtung wurde diese Beseitigungsart gewählt.

Infolge des stark sanierungsbedürftigen Zustandes der kantonalen und städtischen Entwässerungsleitungen werden diese im Rahmen der Strassensanierung umfassend erneuert. Im Abschnitt Casino bis Mänibachstrasse wird eine gemeinsame Leitung zur Abführung des anfallenden Meteorwassers realisiert. Im Bereich des alten Kantonsspitals wird das bestehende kantonale Strassenentwässerungssystem ebenfalls aufgrund des sanierungsbedürftigen Zustandes komplett ersetzt.

Stützmauern

Auf der Bergseite sind die Häuser durchwegs zurückgesetzt. Charakteristisch ist die Stützmauer entlang des Trottoirs und die anschliessende Böschung, die die Häuser in der Wahrnehmung noch überhöht. Die Verbreiterung der Artherstrasse erfolgt bergseitig. Die bestehenden Umgebungsmauern bei den privaten Grundstücken bleiben weitestgehend erhalten. Eine Mauer muss um ca. 1.50 m auf einer Länge von 29 m versetzt werden.

Werkleitungen

Gemeinsam mit dem vorliegenden Projekt sollen folgende Werkleitungen ersetzt oder neu erstellt werden:

- Neubau Gas- und Wasserversorgungsleitungen inkl. der Hausanschlüsse, 2010, (Bauherrschaft: Wasserwerke Zug AG)
- Neubau und teilweise Ergänzung der Elektrorohrblockanlage, 2010, (Bauherrschaft: Wasserwerke Zug AG)
- Neubau Fernwärme- und Seewasserleitungen, 2010, (Bauherrschaft: Stadt Zug)
- Rohranlage für Parkleitsystem, 2010, (Bauherrschaft: Stadt Zug)
- Neubau Meteorwasserleitung, 2010, (Bauherrschaft: Stadt Zug und Kanton Zug)
- Rohranlage für Kommunikationsleitungen, 2010, (Bauherrschaft: Stadt Zug und Kanton Zug)
- Umbau- und Umlegungsarbeiten bestehender Kommunikationsleitungen, 2011, (Bauherrschaft: Swisscom AG)

Signalisation und Markierung

Infolge der neuen Busspur ist die Signalisation und die Markierung den neuen Verkehrsverhältnissen anzupassen.

Strassenbeleuchtung

Die vorhandene Strassenbeleuchtung aus einseitig bestehenden Kandelabern muss infolge der Verbreiterung der Verkehrsfläche und um eine bessere gleichförmigere Ausleuchtung zu erhalten durch eine zweiseitig versetzte Anordnung der Kandelaber umgebaut werden. Der Ersatz erfolgt mit neuen, energieeffizienten und lichtstreuungsarmen Beleuchtungskörpern.

Lärmsanierung

Die Lärmsanierung dieses Strassenabschnittes erfolgt gleichzeitig. Der massgebende Immissionsgrenzwert ist bei 21 Gebäuden und 2 unbebauten Parzellen überschritten. Bei 2 Gebäuden ist der Alarmwert erreicht oder überschritten. Massnahmen im Ausbreitungsbereich, zwischen Strassenrand und Gebäude, werden aus Gründen des Ortsbildschutzes sowie teilweise aus technischen Gründen (Platzmangel) abgelehnt. Somit kommen der Einsatz von Schallschutzfenstern und gesetzlich mögliche Erleichterungen zum Zuge.

IV. Landerwerb

Das vorliegende Projekt erfordert den Erwerb von ca. 300 m² Land auf der Bergseite der Artherstrasse zwischen Zugerberg- und Mänibachstrasse. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Projekt frühzeitig informiert und in die Projektierung miteinbezogen. Die Vertragsabschlüsse liegen noch nicht überall vor.

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 4,2 Mio. Franken veranschlagt (inkl. MwSt.). Der Kostenvoranschlag basiert auf dem Vorausmass sämtlicher Bauteile sowie den Einheitspreisen ähnlicher Projekte (Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2009) und setzt sich wie folgt zusammen:

- Installationen, Abbruch, Entsorgung	Fr.	850'000.00	
- Erdarbeiten, Foundationsschicht, Mauern	Fr.	300'000.00	
- Entwässerung	Fr.	250'000.00	
- Belag, Randabschlüsse	Fr.	900'000.00	
- Elektrotechnik, Signalisation + Markierung	Fr.	600'000.00	
- Lärmschutz	Fr.	<u>100'000.00</u>	
- Baumeisterarbeiten	Fr.		3'000'000.00
- Projektierung, Bauleitung, Materialprüfungen	Fr.		350'000.00
- Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen	Fr.		450'000.00
- Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.		<u>400'000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. MwSt.)	Fr.		<u>4'200'000.00</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.	2'080'000.00
- Anteil Busbevorzugung (Pauschale)	Fr.	1'350'000.00
- Anteil Radwege (Pauschale)	Fr.	<u>770'000.00</u>
	Fr.	<u>4'200'000.00</u>

Die Kosten von 4,2 Mio. Franken gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons Zug.

Die Busspur Artherstrasse ist Bestandteil des Projektes ÖV-Feinverteiler und somit im Agglomerationsprogramm enthalten. Laut Entwurf des von den Bundesstellen genehmigten Programmes ist mit einer Kostengutsprache durch den Bund zu rechnen. Die Höhe ist noch nicht geklärt. Bedingung ist, dass mit den Bauarbeiten nicht vor dem Jahr 2011 begonnen wird.

3. Kreditfreigabe

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus dem Strassenbauprogramm die Kredite für Kantonsstrassen und für Anlagen der regionalen Buslinien frei, sofern die gesamte Bausumme 1,5 Mio. Franken übersteigt. Der Regierungsrat gibt den Kredit für Radstrecken frei (KRB 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 (KRB Strassenbauprogramm 2004 - 2011, § 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 (netto)	Fr.	50'409'993.50
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredit	Fr.	7'208'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>2'080'000.00</u>
Verfügbare Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>5'302'006.50</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 (netto)	Fr.	16'291'000.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	0.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>2'120'000.00</u>
Verfügbare Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>5'589'000.00</u>

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

A	Investitionsrechnung	2010	2011	2012	2013
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	1'000'000	2'200'000	1'000'000	
	bereits geplante Einnahmen				
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	1'000'000	2'200'000	1'000'000	
	effektive Einnahmen				
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	100'000	310'000	379'000	341'100
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	100'000	310'000	379'000	341'100
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				

Die Stadt Zug, die Wasserwerke Zug AG und die Swisscom AG sind am Ausbau beteiligt. Sämtliche Aufwendungen werden den verschiedenen Bauherren direkt in Rechnung gestellt und sind nicht Bestandteil des vorliegenden Kredites.

Die Stadt Zug übernimmt teilweise folgende Arbeiten:

- Meteorwasserleitung, Casino bis Mänibach
- Rohranlage für Kommunikationsleitungen

Die Stadt Zug übernimmt allein folgende Arbeiten:

- Anpassungen Schmutzwasserleitung und -schächte
- Neubau Fernwärme- und Seewasserleitungen, Casino bis Frauensteinmatt
- Rohranlage für Parkleitsystem
- Revision und Möblierung des Buswartehäuschens

Die Wasserwerke Zug AG übernimmt allein folgende Arbeiten:

- Neubau Gas- und Wasserleitungen inkl. der Hausanschlüsse
- Neubau und Ergänzung Elektrotrasse

Die Swisscom AG übernimmt allein folgende Arbeiten:

- Umlegungsmassnahmen bestehender Kommunikationsleitungen

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 Juni 2009 der Gemeinde Zug und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wird voraussichtlich im 1. Quartal 2010 öffentlich aufgelegt.

2. Bauprogramm

Die Bauarbeiten sollen in den verkehrsarmen Sommermonaten der Jahre 2010 und 2011 durchgeführt werden. Mit dem Bau der Werkleitungen soll im Juni 2010 begonnen werden. Der Strassenausbau erfolgt ein Jahr später, ab Juni 2011. Die Bauzeit für die Strassenarbeiten beträgt ca. vier Monate. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen, deren Abläufe, inklusive verlängerter Arbeitszeiten während der Sommerferien 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.1898.2 - 13311 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 26. Januar 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

- Nr. 1, Übersicht 1:2'000
- Nr. 2, Übersicht 1:750
- Nr. 3, Übersicht 1:750
- Nr. 4, Übersicht 1:750
- Nr. 5, Normalprofil 8 1:750