



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau Sinnerstrasse, einschliesslich beidseitiger Rad- und Fusswege, Abschnitt Hammergut bis Obermühlestrasse, Gemeinde Cham

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 29. März 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 2. Februar 2010 (Vorlagen Nrn. 1902.1/2 - 13323/24) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 29. März 2010 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 1902.1/2 (Laufnummern 13323/24) seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Hannes Fässler sowie Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild des Projektes machen können.

a) Führung des Langsamverkehrs

Einige Kommissionsmitglieder waren der Meinung, dass der Langsamverkehr im Vergleich zu heute schlechter gestellt werde. Richtung Lindenham werde den Radfahrenden nur noch eine Spur zur Verfügung gestellt. Nach dem Autobahnanschluss in Lindenham fehle noch eine sichere Querung der Kantonsstrasse für den Langsamverkehr.

Die Baudirektion konnte jedoch aufzeigen, dass die Radfahrenden aus Lindenham in Richtung Cham heute bereits im Bereich Lindenstrasse die Kantonsstrasse queren müssen. Für die Radfahrenden wird es im Bereich der Autobahnausfahrt eine massive Verbesserung geben. Dem Langsamverkehr werden mit dem 6-Spur-Ausbau der Autobahn bei den Autobahnanschlüssen östlich der Kantonsstrasse Unterführungen zur Verfügung gestellt. Von Sins herkommend besteht bis zur Heiligkreuzstrasse der Rad-/ Fussweg auf der südwestlichen Seite der Kantonsstrasse. Einzig vom Projektende 6-Spur-Ausbau der Autobahn bis zur Heiligkreuzstrasse fehlt der Radweg heute noch. Die Baudirektion arbeitet derzeit jedoch für diesen Abschnitt ein Konzept für den Langsamverkehr aus.

b) Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle Röhrliberg

Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass die Bushaltestelle Röhrliberg neu als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet werde. Dank dem Mehrzweckmittelstreifen könne der Bus in diesem Bereich überholt werden. Kaum 20 m nach der Bushaltestelle Dorf einwärts werde es einen Fussgängerstreifen geben, der oft von Schülerinnen und Schülern benutzt werde. Eine Risikoanalyse sei dafür offenbar nicht erstellt worden.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass keine Risikoanalyse erstellt worden ist. Dorf auswärts stellt sich diese Problematik nicht, da der Streifen vor der Bushaltestelle angebracht ist. Diese Situation trifft also nur für den Dorf einwärts fahrenden Verkehr zu. Fussgängerinnen und Fussgänger können eine Strassenhälfte überqueren und im Schutz der Mittelinsel den zweiten Teil der Strasse überqueren. Es ist richtig, dass die Automobilistinnen und Automobilisten den Bus auf dem Mittelstreifen überholen dürfen. Dorf einwärts werden sie jedoch auf dem Mittelstreifen eine Verkehrsinsel vor sich sehen. Diese Insel signalisiert ihnen den Fussgängerübergang. Ein Verkehrsingenieur hat diese Situation beurteilt und im Vernehmlassungsverfahren haben verschiedene Fachleute dazu Stellung genommen. Niemand hat die Anordnung dieses Fussgängerstreifens kritisiert, zumal er den VSS-Normen vollumfänglich entspricht. Auf der Aabachstrasse in Zug vor dem Kaufmännischen Bildungszentrum Zug (KBZ) gibt es eine identische Situation mit einer Fahrbahnhaltestelle, einem Mehrzweckmittelstreifen sowie Schülerinnen und Schülern des KBZ, welche die Kantonsstrasse überqueren. Dieselbe Diskussion ist auch vor dem Umbau der Aabachstrasse geführt worden. Die Autofahrerinnen und Autofahrer sehen vor sich die Mittelinsel und fahren deshalb nicht mit 50 km/h am zu überholenden Bus vorbei. Der Mehrzweckmittelstreifen auf der Aabachstrasse, aber auch jener auf der Zugerstrasse in Unterägeri funktionieren gut. Mehrzweckmittelstreifen gibt es in der Schweiz erst seit Ende der 1990er-Jahre. Im Ausland gibt es solche Streifen schon länger. Dort haben sie sich bewährt. Die Autofahrerinnen und Autofahrer werden nach einer gewissen Angewöhnungszeit den Umgang mit dem Mehrzweckmittelstreifen erlernen. Viele müssen sich erst noch an dieses neue Strassenelement gewöhnen. Schliesslich setzte sich bei der Kommission die Meinung durch, dass der Ausbau der Sinslerstrasse mit einem Mehrzweckmittelstreifen sinnvoll ist.

c) Erschliessung von Bauland ab der Sinslerstrasse

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass ab der Sinslerstrasse drei neue Einfahrten entstehen sollen. Beim Hammergut gebe es noch eine zusätzliche Einfahrt für eine Überbauung der Hammer Retex AG, die auf dem Plan nicht eingezeichnet sei. Er frage sich, weshalb es keine Gesamterschliessung mit nur einer einzigen Einfahrt in die Kantonsstrasse gebe oder weshalb Dorf auswärts auf der Südwestseite der Sinslerstrasse die geplante Überbauung nicht rückwärtig erschlossen werde.

Die Baudirektion hat sich bei der Ausarbeitung des vorliegenden Projektes sehr wohl um eine Gesamtbetrachtung der Erschliessungsproblematik bemüht. Um die geplante Situation beurteilen zu können, bedarf es vorab jedoch einer Betrachtung des Ist-Zustandes. Innerhalb des Projektabschnittes zwischen dem Knoten Obermühle-/Röhrlibergstrasse und dem Knoten Röhrliberg verfügt die Sinslerstrasse heute bereits über insgesamt zehn Erschliessungspunkte. Von Nordosten münden vier Strassen in die Sinslerstrasse: die Obermühlestrasse sowie drei Strassen beim Hammergut. Aus Südwesten sind es insgesamt sechs Erschliessungspunkte, welche in die Sinslerstrasse münden: die Röhrlibergstrasse, zwei Ein- und Ausfahrten bei der Garage Imholz, je eine Zufahrt bei den Liegenschaften Sinslerstrasse 57 und 59 sowie die Einmündung Röhrliberg. Mit dem vorliegenden Ausbau- und Sanierungsprojekt werden die zehn Erschliessungspunkte auf insgesamt sieben, dereinst acht reduziert und teilweise neu angeordnet. Aus Nordosten wird es noch drei (Obermühlestrasse, ein Erschliessungspunkt für die künftige Überbauung des Areals Obermühle sowie ein Erschliessungspunkt für das gesamte Hammergut) und aus Südwesten noch fünf Erschliessungspunkte (Röhrlibergstrasse, eine Ein- sowie eine Ausfahrt bei der Garage Imholz, eine Zufahrt bei den Liegenschaften Sinslerstrasse 57 und 59 sowie die Einmündung Röhrliberg) geben. Vis-à-vis der Strasse Röhrliberg wird lediglich noch eine Notzufahrt, namentlich für die Feuerwehr, mit entsprechenden baulichen Massnahmen bestehen bleiben. Gesamtheitlich betrachtet kann aufgrund des heute noch unbebauten Obermühleareals von einer wesentlich verbesserten Erschliessungssituation gesprochen werden, welche auch bei einer Überbauung der noch brach liegenden Grundstücke zweckmässig sein wird.

d) *Baumallee*

Bei den bisherigen Bäumen entlang der Sinslerstrasse handelt es sich um Robinien. Sie sind invasiv und gebietsfremd. Ausserdem sind die Bäume krank und müssen ersetzt werden. Bei der Ausarbeitung des Projektes hat der Landschaftsarchitekt der Baudirektion die Pflanzung von Amberbäumen vorgeschlagen. Aus diesem Grund ist diese Baumart in das Projekt eingeflossen. Es hat sich in der Zwischenzeit jedoch herausgestellt, dass auch Amberbäume gebietsfremd sind. Aus diesem Grund wird sich die Baudirektion bei der Detailprojektierung noch einmal mit der Frage der Baumart befassen. Es ist der Baudirektion ein Anliegen, dass entlang der Sinslerstrasse einheimische, nicht invasive Bäume gepflanzt werden.

Schliesslich war Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates in der Kommission für Tiefbauten unbestritten. **Die Kommission beschloss einstimmig mit 12 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 1902.2 - 13324.**

3. Detailberatung

a) *Einmündung Röhrliberg*

Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass auf Seite 3 der regierungsrätlichen Vorlage bei der Einmündung der Röhrlibergstrasse bereits Anpassungen vorgenommen wurden, welche die Zufahrt von Lastwagen verhinderten.

Richtig ist, dass diese kleinen Anpassungen bereits vorgenommen worden sind. Die Gemeinde Cham hat diese Arbeiten auf Wunsch der Anwohnerinnen und Anwohnern umgesetzt. Daraus ergeben sich für das Projekt jedoch keine Folgen.

b) *Verpflichtungskredit*

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, weshalb die Vorlage für die Einwohnergemeinde Cham einen Verpflichtungskredit enthalte. Damit werde die Gemeinde ihre Kostenbeteiligung am Projekt nicht von der Gemeindeversammlung beschliessen müssen. Es stellte den Antrag, dass dieser Verpflichtungskredit in der Kantonsratsvorlage gestrichen werde, so dass die Chamer Gemeindeversammlung über den Kredit entscheiden müsse. **Dieser Antrag wurde mit 10 zu 3 Stimmen aufgrund folgender Überlegungen abgelehnt:**

Stehen Staatsaufgaben an, steht es dem Kantonsrat mit seinem ausschliesslichen Recht der Gesetzgebung frei, die nötigen Beschlüsse zu fassen; selbstverständlich greift der Referendumsvorbehalt. Der kantonale Gesetzgeber kann unter anderem für Investitionen, die Kanton und Einwohnergemeinde gemeinschaftlich leisten sollen, Beschluss fassen und die Einwohnergemeinde verpflichten.

Dies ist insbesondere im Strassenbau möglich. Vorliegend ist § 32 Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) massgebend, wonach das zuständige Gemeinwesen mit einem "benachbarten", über- oder untergeordneten Gemeinwesen eine Kostenbeteiligung vereinbaren kann, wenn eine Strasse oder ein Weg im besonderen Interesse dieses Gemeinwesens liegt. Die Zuständigkeit für den Abschluss der Vereinbarung ergibt sich aus dem für das Gemeinwesen geltende Staatsrecht. Sie ist jedoch von der Kostenhöhe abhängig, so dass oft nicht die Exekutive allein handeln kann, sondern sie sich der Genehmigung durch die Legislative versichern muss. Der Kantonsrat kann nun aber kraft seiner Befugnis zur Gesetzgebung und im Einzelfall für die Einwohnergemeinde einen Verpflichtungskredit - selbstverständlich unter dem Referendumsvorbehalt - beschliessen. So geschehen ist dies u.a. bei der Nordzufahrt sowie bei der Zugerstrasse in Unterägeri.

Daraus erhellt, dass die Vereinbarung mit der Gemeinde Cham und die Verpflichtung zur Kostenbeteiligung durch den Kantonsrat üblich und gesetzeskonform sind. Mit diesem Vorgehen bleiben zudem die demokratischen Rechte gewahrt, da der Kantonsratsbeschluss in diesem Umfang dem Referendum unterliegt. Die Kostenbeteiligung ist im Übrigen angebracht, wird doch mit diesem Projekt Bauland im Interesse der Gemeinde Cham erschlossen und baureif.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission für Tiefbauten der vom Regierungsrat beantragten Vorlage Nr. 1902.2 - 13324 mit 10 : 2 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1902.2 - 13324 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 29. März 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Burch