



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse L, Abschnitt Margel–Talacher einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Baar

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 22. September 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 21. Juni 2016 (Vorlagen Nrn. 2640.1/2 - Laufnummern 15201/15202) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 22. September 2016 beraten. Regierungsrat Urs Hürlimann vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, sowie Generalsekretär Arnold Brunner 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. 2640.1/2 - 15201/15202 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn orientierten Baudirektor Urs Hürlimann sowie Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

a) Randsteine oder Entwässerung über die Schulter

Die Kommission stellte sich die Frage, weshalb bisweilen auf Randabschlüsse verzichtet werde. In diversen Gemeinden seien Strassen saniert worden, bei denen man seinerzeit ebenfalls auf Randabschlüsse verzichtet habe. Die Kommission befürchtete, dass die Folgekosten der vorliegend geplanten Entwässerung das Einsparpotenzial bei Weitem übertreffen werden.

Die Kommission konnte schliesslich die Konstruktion der Entwässerung über die Strassenschulter zur Kenntnis nehmen. Lediglich im Bereich der Grundwasserschutzzone wird das Meteorwasser in die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) der Tangente geleitet, gereinigt und schliesslich der Lorze zugeführt. Die anderen Abschnitte werden via Strassenschulter entwässert, so dass das Meteorwasser im Boden versickern kann. Diese Art der Entwässerung verlangt schliesslich das Bundesgesetz über den Gewässerschutz. Danach orientiert sich auch das vorliegende Projekt.

b) Unfallschwerpunkt entschärfen

Die Kommission musste zur Kenntnis nehmen, dass es auf diesem Strassenabschnitt mit 24 Unfällen zu überdurchschnittlich vielen Ereignissen bisweilen mit schweren Körperverletzungen und mit erheblichen Sachschäden gekommen ist. Aus diesem Grund muss vorliegend von einem Unfallschwerpunkt gesprochen werden. Das Projekt trägt diesem Umstand namentlich mit einer leichten graduellen Korrektur der Kurvenradien und einer Verbesserung der Sichtzonen Rechnung. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil mit der Eröffnung der Tangente ab 2021 dieser Strassenabschnitt erheblich Mehrverkehr bewältigen muss.

Die Statistik zeigt, dass es in den Kurven zu einer Unfalldhäufung gekommen ist. Wie bei der Blegikurve auf der Autobahn A4a oder früher bei der Laubaukurve auf der Kantonsstrasse P, Sihlbrugg–Neuheim, verengen sich auch vorliegend die Kurvenradien. Mit wenig zusätzlichem Landbedarf kann Abhilfe geschaffen werden. Die Kommission musste feststellen, dass der Kanton insbesondere auch aus Haftungsgründen dieser Situation nicht lediglich mit signalisationstechnischen, namentlich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung oder mit Gefahren tafeln, sondern mit baulichen Massnahmen begegnen muss.

c) Vollsperrung oder Teilsperrung mit Lichtsignal

Eine längere Diskussion entbrannte ob der Bauzeit für diese Strassensanierung von eineinhalb Jahren. Sie wurde als sehr lange empfunden. Die Kommission stellte die Frage, weshalb hier keine Vollsperrung in Frage komme. Bei der Kantonsstrasse P sei dies auch möglich gewesen. Der Verkehr könne während der Vollsperrung während der wohl massiv verkürzten Bauzeit über die Strasse Sihlbrugg–Neuheim, über den Baarerwald und über Zug umgeleitet werden. Die Kommission war der Meinung, dass die Sanierung dadurch wesentlich verkürzt und gleichzeitig Kosten eingespart werden könnten.

Die Baudirektion konnte darlegen, dass insbesondere aus bautechnischer Sicht eine Vollsperrung am geeignetsten und wohl auch kostengünstiger wäre. Man müsste sich dabei jedoch fragen, wo der Verkehr während der Vollsperrung ausweichen könnte. Ein Grossteil des Verkehrs würde entweder via Zug und Loretostrasse vorbei an der Loreto- und der Kantonsschule oder über den Kolinplatz sowie die Neugasse nach Baar fahren.

Verschiedene Kommissionsmitglieder äusserten sich positiv zum Projekt. Trotzdem wollten sie vor der Schlussabstimmung die Auswirkungen einer allfälligen Vollsperrung geklärt haben. Es handle sich dabei um einen politischen Entscheid, welcher innerhalb der Kommission und nicht im Kantonsrat gefällt werden müsse. Andere Kommissionsmitglieder verwiesen auf das Projekt Kantonsstrasse P, Sihlbrugg–Neuheim. Obwohl derzeit das Projekt mit einer Vollsperrung realisiert werde, sei dies in der Beratung der Kommission nicht thematisiert worden. Die Festlegung einer Vollsperrung liege nicht in der Zuständigkeit der vorberatenden Kommission. Ein solches

Vorgehen sei nicht stufengerecht. Die Kommission könne über die Kreditfreigabe, nicht aber über die Projektausführung beraten und entscheiden.

Die Mehrheit der Kommission war sich jedoch bewusst, dass eine Vollsperrung Auswirkungen auf die Kosten haben kann. Einige Mitglieder wollten deshalb die Baudirektion beauftragen, die politischen und insbesondere auch die finanziellen Auswirkungen einer Vollsperrung zu untersuchen und die Kommission über die Resultate vor der Schlussabstimmung über diese Kreditfreigabe zu orientieren. Eine andere Gruppe ästimierte die bereits detaillierten Abklärungen der Baudirektion. Sie fand, dass der Kommission bereits genügend Entscheidungsgrundlagen vorlägen. Eine Vollsperrung habe auch eine politische Komponente. Nicht die Kommission oder der Kantonsrat, sondern die Verwaltung müsse bei einer Vollsperrung Red und Antwort stehen. Der Entscheid obliege der Baudirektion, wie sie die Strasse saniere. Ohne Mitwirkungsverfahren und ohne Einbezug der betroffenen Gemeinden wäre eine Vollsperrung ohnehin nicht möglich. Es sei nicht Aufgabe des Kantonsrats, der Verwaltung vorzuschreiben, wie sie eine Strasse sanieren müsse.

Die Kommission einigte sich darauf, nach erfolgtem Eintreten im Rahmen der Detailberatung über einen entsprechenden Antrag zu befinden.

d) *Reserve für Unvorhergesehenes*

Die Kommission lobte die Reife dieses Projekts. Viele Details seien untersucht worden. Nichtsdestotrotz stellten einige Mitglieder der Kommission im Kostenvoranschlag die Reserve für Unvorhergesehenes von zehn Prozent im Umfang von 560'000 Franken zur Diskussion. Dieses Projekt sei ihrer Meinung nach überblickbar, relativ risikoarm und die bestehende Bausubstanz könne zu einem grossen Teil wiederverwendet werden. Aus diesem Grund könne doch die Reserve für Unvorhergesehenes reduziert, allenfalls sogar halbiert werden.

Die Baudirektion legte dar, dass bei einer Kostenschätzung von Ungenauigkeiten von rund 20 Prozent, bei einem Kostenvoranschlag von Abweichungen von rund zehn Prozent ausgegangen werden müsse. Vorliegend fusse das Projekt auf einem Kostenvoranschlag, so dass bei diesem Projektstand eine Reserve für Unvorhergesehenes im Umfang von zehn Prozent dem Standard entspreche. Die Baudirektion habe bis anhin noch keine weiteren Abklärungen als bei anderen Projekten in diesem Stadium getroffen. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen sei deshalb dieser Prozentsatz gerechtfertigt. Es könne bei Baumeistersubmissionen bisweilen vorkommen, dass Offerten verschiedener Anbietenden bis zu 50 Prozent auseinanderklaffen könnten. Beim derzeitigen Projektstand könnten die Kosten nicht auf weniger als zehn Prozent als Reserve für Unvorhergesehenes genau geschätzt werden. Dieser Prozentsatz werde seit Jahren angewendet und habe sich bewährt. Werde diese Reserve gestrichen, müssten sich Kommission und Kantonsrat bewusst sein, dass in Zukunft bisweilen mit begründeten Kostenüberschreitungen gerechnet werden müsse. Die Kommission stellte fest, dass die Baudirektion in den vergangenen Jahren die Objektkredite immer einhalten konnte. Bei fast allen Projekten kann die Baudirektion derzeit zwar Vergabeerfolge verbuchen. Das kann sich aber wieder ändern. Namentlich bei der Sanierung der Strecke Sihlbrugg–Neuheim wird der Kantonsrat wohl erstmals seit Jahren wieder mit einer Kostenüberschreitung konfrontiert sein.

Auch in Bezug auf dieses Thema war die Kommission der Meinung, dass sie über eine Kürzung der Reserve nach erfolgtem Eintreten im Rahmen der Detailberatung befinden wolle.

e) *Gesamtkosten*

Die Kommission beurteilte das Projekt als sinnvoll und ausgewogen. Auch die Kosten seien transparent. Die Kommissionsmitglieder waren der Meinung, dass eine Vollsperrung kostenrelevant sein könne. Je nach Entscheid im Rahmen der Detailberatung könne allenfalls der Objektkredit deutlich reduziert werden, meinten einige Mitglieder. Der Kantonsrat gebe den Objektkredit frei. Aus diesem Grund habe er sehr wohl ein Interesse, auf welche Weise die Sanierung der Strasse realisiert werde.

Die Kommission attestierte der Baudirektion, dass sie sämtliche Fachfragen beantworten konnte. Schliesslich beschloss die Kommission einstimmig Eintreten auf die Vorlage.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu zwei Anträgen, über welche die Kommission zu befinden hatte.

a) *Vollsperrung und weitere Abklärungen versus Teilspernung*

Ein Kommissionsmitglied stellte bei der Beratung des Objektkredits den Antrag, dass die Baudirektion bis zu einer nächsten Sitzung abklären solle, mit welchen Auswirkungen man bei einer Vollsperrung des Strassenabschnitts während der gesamten Sanierungsphase rechnen müsse.

Nach erneuter Diskussion über Vor- und Nachteile einer Vollsperrung legte der Baudirektor dar, dass er die Anliegen der Kommission gehört und verstanden habe. Das Begehren sei klar. Es gehe darum, dass möglichst schnell und möglichst kostengünstig gebaut werde. Es dürfe aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass eine Vollsperrung Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden, verschiedenste Interessensgemeinschaften und Unternehmungen, namentlich auch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) haben würde. Hinzu komme, dass die Sekundarschülerinnen und -schüler von Allenwinden nicht mehr direkt nach Baar fahren könnten. Auch für den schulischen Schwimmunterricht der Kinder aus Allenwinden würde eine direkte Anbindung fehlen. Seiner Ansicht nach könne nicht über die Köpfe der Gemeinden und der Bevölkerung hinweg entschieden werden, zumal eine Vollsperrung immer noch mehrere Monaten in Anspruch nehmen würde. Er sei aber bereit, eine Vollsperrung während einer beschränkten Zeit, namentlich während den sechswöchigen Sommerschulferien zu prüfen. Damit wären zumindest die Schülerinnen und Schüler nicht mehr betroffen und die Bauzeit liesse sich dadurch wohl auch wesentlich verkürzen. Die Baudirektion werde in den Ausschreibungsunterlagen festhalten, wonach sich die Unternehmungen zu richten hätten. Mit diesem Vorgehensvorschlag sei Gewähr geboten, dass die Bauzeit verkürzt, die Vollsperrung möglichst kurz gehalten und allenfalls auch die Kosten gesenkt werden könnten, ohne dass vorgängig noch ein langwieriges Mitwirkungsverfahren gestartet werden müsse. Der Baudirektor gab seiner Hoffnung Ausdruck, dass die Kommission diesem Kompromissvorschlag zustimmen könne.

Aufgrund dieses Votums des Baudirektors erhob ein anderes Kommissionsmitglied diesen Kompromissvorschlag zum Gegenantrag mit folgendem Begehren: Diese Forderung sei im Kommissionsbericht dahingehend aufzunehmen, dass die Strasse möglichst schnell und kostengünstig saniert werden und die Baudirektion während den Sommerschulferien eine Vollsperrung in Betracht ziehen solle. Die Bauzeit solle – wenn möglich – ein Jahr nicht überschreiten.

Die Kommission entschied sich mit neun zu fünf Stimmen für den Gegenantrag und lehnte damit den Antrag ab, dass die Baudirektion bis zu einer nächsten Sitzung abklären solle, mit welchen Auswirkungen bei einer Vollsperrung des Strassenabschnitts während der gesamten Sanierungsphase zu rechnen sei. Damit erübrigten sich weitere Abklärungen vor der Schlussabstimmung der Kommission.

b) Kürzung der Reserve für Unvorhergesehenes

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass in § 1 des Beschlusses der Betrag für Unvorhergesehenes von zehn auf fünf Prozent zu reduzieren sei, was einer Reduktion des Objektkredits um 280'000 Franken entspreche.

Er begründete seinen Antrag mit der fortgeschrittenen Planung dieses Projekts. Man wisse genau, wo sich Risse im Belag befänden. Geologisch seien keine Überraschungen mehr zu erwarten. Man gewinne den Eindruck, dass die Baumaschinen schon bald auffahren könnten. Deshalb könnten die Reserven verringert werden.

Die Baudirektion legte dar, dass die Gesamtkosten auf einem Kostenvoranschlag externer Ingenieure fussten. Die Vorlage des Regierungsrats habe diese Zahlen übernommen. Man müsse sich bewusst sein, dass bei den Bauarbeiten immer Unvorhergesehenes auftreten könne. Das gelte insbesondere auch für den Werkleitungsbau. Mit Probebohrungen sei der Untergrund zwar untersucht worden, dies aber nur punktuell. Die Beschaffenheit des Untergrunds und des Strassenaufbaus können bisweilen alle paar Meter ändern. Auf Überraschungen müsse man deshalb immer wieder gefasst sein, wie dies die Vergangenheit schon mehrfach gezeigt habe.

Einige Kommissionsmitglieder unterstützten in ihren Voten die Haltung der Baudirektion. Sie waren überzeugt, dass dieses Projekt intelligent geplant worden sei und dass die Kosten bereits optimiert worden seien. Andernfalls werde die Verwaltung dazu gezwungen, bei der nächsten Vorlage vorsorglich die Gesamtkosten schon einmal pauschal fünf Prozent zu erhöhen. Sie bevorzugten ein sinnvolles und knapp berechnetes Projekt mit einer Reserve von zehn Prozent, wie vorliegend vom Regierungsrat beantragt.

Die Kommission stimmte schliesslich über die beiden Anträge ab. Mit zehn zu vier Stimmen obsiegte der Antrag, die Reserve für Unvorhergesehenes auf fünf Prozent zu reduzieren. Somit reduziert sich der Gesamtkredit von 6,1 Millionen auf 5,82 Millionen Franken.

Im Übrigen gab die Vorlage zu keinen weiteren Diskussionen Anlass. In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 2640.2 - 15202 mit der von der Kommission beschlossenen Änderung mit 12 zu 0 Stimmen bei zwei Enthaltungen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2640.2 - 15202 einzutreten und ihr mit der von der Kommission beantragten Änderung gemäss Vorlage Nr. 2640.3 - 15298 zuzustimmen.

Rotkreuz, 22. September 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Daniel Thomas Burch

Beilage:

- Synpose