



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung und Ausbau der Kantonsstrasse 381, Abschnitt Nidfuren–Schmittli einschliesslich eines beidseitigen Radstreifens, Gemeinden Menzingen und Baar

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 18. November 2016

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 7. Juni 2016 (Vorlagen Nrn. 2635.1/2 - Laufnummern 15185/15186) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 18. November 2016 beraten. Regierungsrat Urs Hürlimann vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, Dr. Beat Rick, Geologe, 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. 2635.1/2 - 15185/15186 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. Dr. Beat Rick, Geologe, Dr. von Moos AG, Zürich, erläuterte die geologische heikle Situation innerhalb des Projektperimeters. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

a) Projektbegründung und -bestandteile

aa) Unfallstatistik

Die Unfallstatistik verdeutlicht es. Auf dem Kantonsstrassenabschnitt mussten in den letzten fünf Jahren rund 33 Unfälle mit zwölf verletzten Personen verzeichnet werden. Dabei handelte es sich um Schleuder-, Selbst- und Auffahrunfälle. Gründe für diese Unfallhäufung können

durchaus strassenseitig gefunden werden, wie die ungenügenden Sichtweiten, der unruhige Strassenbelag sowie die unstete Kurvenabfolge. In dieser Statistik fanden nur jene Unfallereignisse Aufnahme, bei denen die Zuger Polizei beigezogen wurde. Die Kommission erkannte unter anderem aufgrund der Anzahl Verkehrsunfälle auf diesem Abschnitt die Notwendigkeit und die Begründung für die vorliegende Strassensanierung.

bb) Knoten Schmittli

Die Kommission stellte sich ausserdem die Frage, weshalb beim Knoten Schmittli auf den Bau eines Kreisels verzichtet wurde. Es komme am Knoten Schmittli in den Stosszeiten zu Rückstaus des von Allenwinden sowie von Cholrain herkommenden Verkehrs.

Die Baudirektion begründete die Knotenwahl damit, dass man bei der Knotengestaltung hierarchisch denken muss. Die Kantonsstrasse via Allenwinden sowie jene von Edlibach über den Cholrain sind der Kantonsstrasse 381 von Nidfuren bis Schmittli ins Ägerital von der Bedeutung her untergeordnet. Deshalb sind die Vortrittsverhältnisse bereits heute korrekt geregelt. Dass es auch auf der Kantonsstrasse 381 zu stockendem Verkehr kommen kann, liegt bei den Fussgängerquerungen, beim einmündenden oder abbiegenden Verkehr. Mit einem Mehrzweckmittelstreifen geschützt zwischen zwei Verkehrsinseln, wie er beim Knoten Schmittli geplant ist, kann diese Situation erheblich verbessert werden. Hinzu kommt, dass einerseits der Platzbedarf für einen Kreisel gross ist und andererseits ein Kreisel an dieser Stelle wohl zusätzlich rund eine Million Franken kosten würde. Diese Faktoren waren unter anderen für die gewählte Knotenlösung massgebend. Ausserdem würde die Verkehrsqualität am Knoten Schmittli mit einem Kreisel nicht verbessert. In der öffentlichen Auflage ist zudem gegen die geplante Knotenlösung keine Einsprache erhoben worden. Die ZVB-Linienbusse von Allenwinden in Richtung Ägerital haben zwar am Knoten Schmittli keinen Vortritt. Sowohl die Baudirektion als auch die ZVB vertrauen jedoch darauf, dass die Automobilistinnen und Automobilisten wie bis anhin den von Allenwinden kommenden Bussen den Vortritt gewähren werden. Für die ZVB stellt sowohl die heutige als auch die künftige Situation am Knoten Schmittli kein Problem dar.

Die Kommission war sich bewusst, dass man die Knotengestaltung auch politisch betrachten muss. Der Kanton saniert mit der Kantonsstrasse 381 ins Ägerital eine schweizerische Hauptverkehrsstrasse. Der Verkehr auf dieser Strasse geniesst bereits heute Priorität. Die täglich rund 2000 Fahrzeuge auf den untergeordneten Kantonsstrassen von Allenwinden und Edlibach zum Knoten Schmittli haben zweite Priorität. Deshalb waren auch für die Kommissionsmehrheit die geplante Knotenlösung für die Kreuzung Schmittli und der Verzicht auf einen Kreisel zweckmässig und richtig.

cc) Beidseitiger Radstreifen

Die Kommission stellte die beidseitigen Radstreifen zur Diskussion. Der Kommission war bewusst, dass der Abschnitt Nidfuren–Schmittli nur graduell ansteigt. Trotzdem fanden einige Kommissionsmitglieder, dass der Radstreifen nicht zuletzt vor dem Hintergrund der knappen Finanzen bergwärts genügen müsse. Biker und Familien würden ohnehin den Weg via Höllgrotten wählen und Rennvelofahrende erreichten talwärts eine Geschwindigkeit von rund 50 bis 60 km/h.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass es für den talwärts fahrenden Verkehr zwischen Schmittli und Nidfuren nicht eindeutig bergab geht. Die kleinen Gegensteigungen nimmt der Automobilist kaum wahr. Schliesslich liess sich die Mehrheit der Kommission überzeugen, dass nur ein beidseitiger Radstreifen einen Gewinn bringen wird. Die Kommission richtete ihren Blick auch in die Zukunft. Dannzumal wird die Zahl der E-Bikes wohl noch zunehmen. Mit einem beidseitigen Radstreifen wird diese Strecke auch für Fahrradpendlerinnen und -pendler attraktiv. Hinzu kommt, dass es heute für die ZVB-Linienbusse schwierig ist, auf dieser Strecke Radfahrende zu überholen. Mit beidseitigen Radstreifen kann deshalb nicht zuletzt die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.

Nach der Sanierung sollen die Fahrbahnen eine Breite von je 3 Metern sowie je einen Radstreifen von zusätzlich 1,5 Meter Breite aufweisen. Ohne Radstreifen müsste ein Fahrstreifen 3,75 Meter breit sein. Bei einem Verzicht auf den talwärts führenden Radstreifen würde man also nur rund die Hälfte der Radstreifenbreite einsparen. Auf die Höhe der Kunstbauten hätte dies wohl auch Einfluss. Dabei wären die finanziellen Einsparungen bei den Kunstbauten jedoch gering, da namentlich jeweils die Kosten der Foundation von Kunstbauten ins Gewicht fallen. Vorliegend könnten bei einem Verzicht auf einen talwärts führenden Radstreifen wohl rund 2,5 Millionen Franken eingespart werden. Es darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, dass ein Verzicht auf diesen talwärts führenden Radstreifen vorab eine Umprojektierung zur Folge hätte, was wohl rund 500'000 Franken kosten würde. Des Weiteren müsste aufgrund der wesentlichen Änderung des Projekts die Auflage wiederholt werden, was zu einer zeitlichen Verzögerung führen würde. Die Kommission musste feststellen, dass sich mit der Streichung eines Radstreifens wohl nicht mehr allzu viel einsparen liesse. Einige Kommissionsmitglieder wollten in der Detailberatung einen Streichungsantrag stellen.

dd) Diverse Ausstellplätze

Ein Kommissionsmitglied stellte die Zahl der Ausstellplätze zur Diskussion. Die Baudirektion konnte darlegen, dass die fünf neuen und die Anpassung der beiden bestehenden Ausstellplätze insgesamt rund 100'000 Franken kosten werden. Diese Ausstellplätze dienen vor allem dem Unterhalt von Bachdurchlässen sowie dem Unterhalt von Kunstbauten und Knoten. Sie erleichtern diese Unterhaltsarbeiten massiv. Die Abstellplätze erhöhen auch die Verkehrssicherheit, in dem der Unterhaltungsdienst seine Fahrzeuge und Maschinen dort anstatt auf der Fahrbahn der Kantonsstrasse wird abstellen können, namentlich zur Reinigung von Geschiebesammlern. Damit kann auf den Einsatz eines Verkehrsdiensts verzichtet werden, was erneut eine Kostenersparnis bringen wird. Diese Abstellplätze dienen ausserdem der Forstwirtschaft und nicht zuletzt können sie auch von langsamen landwirtschaftlichen Fahrzeugen verwendet werden, damit sie schnellere Personen-, Lastwagen und Bussen den Vortritt lassen können.

b) Dauer der Bauzeit und Sperrung

Die Kommission erachtete die Bauzeit und die damit einhergehende Sperrung des Strassenabschnitts von zwei Jahren als sehr lang. Die Baudirektion müsse sicherstellen, dass während der Vollsperrung des Abschnitts Nidfuren–Schmittli mit Hochdruck, allenfalls im Zweischichtbetrieb gearbeitet und diese Zeit optimal ausgenutzt werde. Eine Strasse dürfe auch früher als geplant wieder eröffnet werden. Die Baudirektion sicherte zu, diese Anliegen sehr ernst zu nehmen. Sie wird – wie bei der Tangente Zug/Baar – die Bevölkerung mit jeweils einem Flyer informieren und regelmässig in der Presse darüber berichten. Sie wird allfällige Probleme der Bevölkerung ernst nehmen und bei Bedarf entsprechend reagieren.

Die Kommission thematisierte auch die Verkehrsführung während der Vollsperrung. Der Verkehr soll während dieser Zeit über den Grosskreisel Moosrank–Allenwinden–Schmittli–Cholrain–Edlibach–Nidfuren–Moosrank geführt werden. Die Strecke über Cholrain wird nur dem talwärts fahrenden Verkehr vom Ägerital nach Zug dienen und die Strecke von Allenwinden zum Schmittli – Anstossende ausgenommen – nur vom bergwärts fahrenden Verkehr verwendet werden. Im Knoten Edlibach wird ein provisorisches Lichtsignal installiert. Der Winterdienst auf diesen Streckenabschnitten wird neu der 1. Priorität zugewiesen. Bei der Baumeistersubmission wird die Baudirektion verlangen, dass der Baumeister ein zusätzliches Winterdienstfahrzeug für den Einsatz auf dem Grosskreisel vor Ort bereithalten muss.

Die Vollsperrung bringt zwar Edlibach und Allenwinden Mehrverkehr. Dies ist für die betroffene Bevölkerung während der Bauzeit ein erheblicher Nachteil. Die Vollsperrung bringt aber auch gewichtige Vorteile. So wird namentlich der Bauablauf vereinfacht, wodurch auch die Qualität der Arbeiten erhöht werden kann. Schliesslich erfolgt dadurch eine massive Zeitersparnis bei der Bauzeit. Alle diese Massnahmen führen schliesslich zu Kosteneinsparungen in der Höhe von mehreren Millionen Franken.

c) Anpassungen auf dem Kantonsstrassennetz des Grosskreisels und finanzielle Konsequenzen der Vollsperrung

Die Kommission stellte sich die Frage, inwiefern die Vollsperrung des zu sanierenden Strassenabschnitts und die Inbetriebnahme des Grosskreisels zu Investitionen auf dem übrigen Strassennetz führen werden. Die Baudirektion konnte der Kommission die Projekte sowie deren finanziellen Konsequenzen aufgrund der Vollsperrung wie folgt aufzeigen:

- Die Busumleitung während der zweijährigen Bauzeit hat keine Kostenfolgen, da der reguläre Bus wie bereits heute über Allenwinden verkehrt und der Schnellbus aufgrund des Umwegs lediglich rund drei Minuten verliert.
- Der Bau des Fussgängerübergangs Allenwinden Dorf auf der Kantonsstrasse S wird Kosten von rund 0,59 Millionen Franken verursachen. Es wird eine Mittelinsel zur Erhöhung der Schulwegsicherheit realisiert. Diese Investition ist schon seit mehreren Jahren ein Thema. Gleichzeitig wird die Bushaltestelle Allenwinden Dorf entsprechend den Vorgaben des Bundesrechts angepasst. Vorliegend handelt es sich also um «ohnehin-Kosten».
- Ebenfalls an der Kantonsstrasse S muss der Durchlass Egg in Allenwinden sowie die Stützkonstruktion aufgrund diverser Schäden saniert werden. Gleichzeitig wird die Bushaltestelle Egg den Vorgaben des Bundesrechts entsprechend und der Fussgängerübergang mit einer Mittelinsel ausgestaltet. Bei den Gesamtkosten dieses Projekts von rund 1,2 Millionen Franken handelt es sich ebenfalls um «ohnehin-Kosten».
- Zwischen Moosrank und Allenwinden, ebenfalls auf der Kantonsstrasse S, bedarf es einer Belagssanierung. Diese «ohnehin-Kosten» belaufen sich auf rund 0,5 Millionen Franken.

- Im Bereich Unterinkenberg auf der Kantonsstrasse S steht eine leichte Innenkurvenverbreiterung an. Diese Massnahme wird aufgrund der Umleitung notwendig. Einer Belagssanierung bedarf es ebenfalls. Die Kosten von rund 0,5 Millionen Franken sind also lediglich teilweise, d. h. im Umfang der Belagssanierung «ohnehin-Kosten».
- Auf dem Kantonsstrassenabschnitt P Schmittli–Brüggli im Gebiet Cholrain werden aufgrund einer ersten Beurteilung lediglich kleine örtliche Instandsetzungen notwendig sein. Die detaillierte Untersuchung ist noch ausstehend. Es handelt sich dabei um «ohnehin-Kosten» im Bereich von 100'000 bis 200'000 Franken.
- Die Anpassungen des Knotens Edlibach sind im Kredit enthalten. Es wird sich dabei wohl um eine provisorische Lichtsignalanlage während der Bauzeit handeln.

d) ZVB – Umsteigebeziehungen

Die Kommission sprach auch die Umsteigebeziehungen namentlich der Kantischülerinnen und -schüler aus dem Ägerital nach Menzingen an die Kantonsschule an. Dazu ist festzustellen, dass diese Umsteigebeziehungen an sich im Bereich Talacher gegeben sind. Mit dem Projekt wird sich diese Situation verbessern und die Umsteigebeziehung kann beim Knoten Nidfuren geschaffen werden. Ein Kommissionsmitglied monierte, dass es beim Kreisel Nidfuren keinen Fussgängerstreifen geben werde. Die Baudirektion erläuterte, dass der bestehende Fussgängerstreifen aufgehoben wird, weil man sich hier im Ausserortsbereich befindet. Die Fussgängerinnen und Fussgänger können die Strasse dank einer Mittelschutzinsel trotzdem sicher überqueren.

e) Ökologie

Die Kommission stellte auch Fragen zum Wildtierkorridor entlang der Lorze. Die Baudirektion erklärte, dass es sich hier um einen Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung handelt. Die Wildtiere werden mit einfachen Leitstrukturen, beispielsweise Bepflanzungen, auf den sicheren Korridor geführt. Das Wild sucht sich den Weg im Schutz von Deckungsgehölz. Es vermeidet, wenn immer möglich, das offene Feld. Das Wild wechselt periodisch sein Revier. Es wechselt dort, wo es die Gefahr am kleinsten einschätzt. Dieses Projekt schafft die Voraussetzung für einen sicheren Wechsel, auch für Hirsche. Das Wild wird innert kürzester Zeit darauf reagieren. Solche Massnahmen sind mitverantwortlich, dass auf anderen sanierten Strassenabschnitten das sogenannte Fallwild tatsächlich massiv zurückgegangen ist. Das Projekt hat eine Wildtierbiologin begleitet. Zudem wird auf der ganzen Länge der Strasse ein Leerrohr verlegt, um später bei Bedarf eine Wildtier-Warnanlage einzubauen.

Die Kommission attestierte der Baudirektion, dass sie sämtliche Fachfragen zu ihrer Zufriedenheit beantworten konnte. Schliesslich beschloss die Kommission einstimmig und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage.

3. Detailberatung

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

a) Verzicht auf den talwärts führenden Radstreifen

Ein Kommissionsmitglied stellte bei der Beratung des Objektkredits den Antrag, dass nur der Radstreifen in Richtung Ägerital zu realisieren und auf den talwärts führenden Streifen zu verzichten sei. Die talwärts führende Fahrbahn sei deshalb statt 4,5 Meter noch 3,75 Meter breit auszugestalten und der Objektkredit könne dadurch um 2,5 Millionen Franken gekürzt werden.

Die Kommission konnte feststellen, dass die beidseitigen Radstreifen nicht zuletzt auch den Verkehrsfluss fördern und die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Die Mobilität der Zukunft ist heute noch ungewiss. In den nächsten Jahren wird die Zahl der E-Bikes wohl stark zunehmen. Nicht zuletzt geht es auch um die Ergänzung im kantonalen Radwegnetz. Für die Kommission handelt es sich vorliegend um ein fortschrittliches Projekt. Die geologischen Herausforderungen sind genau dieselben, ob mit einem oder zwei Radstreifen. Beschliesst der Kantonsrat nur einen Radstreifen, so hat das eine Umprojektierung zur Folge, welche rund 500'000 Franken kosten würde. Da es sich dabei um eine wesentliche Änderung handeln würde, müsste wohl auch geprüft werden, ob die Auflage des Projekts wiederholt werden müsste. Dieser Aufwand ist beträchtlich. Der Kanton saniert die Kantonsstrasse in äusserst schwierigem Gelände für 40 Millionen Franken. Fazit: Mit der Streichung eines Radstreifens liesse sich wohl nicht mehr allzu viel einsparen. Aufgrund der Verzögerung bei einer Neuprojektierung und der Auflage des Projekts müsste die bestehende Strasse zwischenzeitlich noch repariert und für die Brügglitobelbrücke müssten erneut kostspielige Massnahmen getroffen werden. Diese Massnahmen kosten ebenfalls.

Der Antrag des Regierungsrats mit beidseitigen Radstreifen setzte sich schliesslich mit sieben Stimmen gegen fünf Stimmen durch.

b) Kürzung der Reserve für Unvorhergesehenes

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass die Reserve von acht auf vier Prozent zu reduzieren sei, so dass der Objektkredit maximal 38,5 Millionen Franken betrage.

Die Kommission war sich bewusst, dass der Regierungsrat den Objektkredit bereits um vier Millionen Franken gekürzt hat, weshalb die Reserven ohnehin nicht mehr acht Prozent betragen. Dem vorliegenden Sanierungsprojekt liegen an sich immer noch Kosten in der Höhe von 44 Millionen Franken zugrunde. Mit der Kürzung durch den Regierungsrat liegt aber ein Objektkreditantrag von 40 Millionen Franken vor. Die Baudirektion wird im Rahmen der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts nach Optimierungsmöglichkeiten in der Höhe von mindestens 4 Millionen suchen müssen, damit sie trotzdem wieder eine notwendige Reserve für Unvorhergesehenes während der Ausführungsphase hat. Unbestrittenermassen sind bei diesem Projekt geologische Risiken vorhanden. Sie müssen - sofern solche auftreten - während der Bauphase mit der Reserve aufgefangen werden können. Wie gross diese Reserve sein wird, kann derzeit noch nicht gesagt werden. Diese neu aufzubauende Reserve bereits jetzt zu streichen, war für die Mehrheit der Kommission aus fachlicher Sicht beim heutigen Projektstand nicht vertretbar.

Die Kommission lehnte schliesslich diesen Antrag mit acht zu vier Stimmen und ohne Enthaltungen ab.

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. 2635.2 - 15186 mit zehn zu null Stimmen bei zwei Enthaltungen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2635.2 - 15186 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 18. November 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Daniel Thomas Burch