



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 Staatswirtschaftskommission
vom 1. Februar 2017

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Staatswirtschaftskommission (Stawiko) hat die Vorlage Nr. 2635.2 - 15186 an der Sitzung vom 1. Februar 2017 beraten. Zwei Stawiko-Mitglieder sind auch in der vorberatenden Kommission für Tiefbau und Gewässer vertreten. An der Sitzung nahmen Baudirektor Urs Hürliemann sowie der Kantonsingenieur Urs Lehmann teil und standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Fragen der Stawiko
3. Eintretensdebatte und Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Objektkredit von insgesamt 40,0 Millionen Franken für die Sanierung und den Ausbau des Abschnitts Nidfuren–Schmittli der Kantonsstrasse 318 in Menzingen und Baar. Zusätzlich ist beidseitig ein Radstreifen vorgesehen. Die Details können dem Bericht Nr. 2635.1 - 15185 des Regierungsrats entnommen werden.

Die vorberatende Kommission für Tiefbau und Gewässer hat diverse Fragen diskutiert und diese in ihrem Bericht Nr. 2635.3 - 15334 abgehandelt. Die Kommission ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten und beantragt mit 10 Ja-Stimmen bei 2 Enthaltungen, ihr zuzustimmen.

2. Fragen der Stawiko

2.1. Projektziele

Die Vertreter der Baudirektion haben an der Stawiko-Sitzung die Projektziele wie folgt zusammengefasst:

- Ersatz der Brügglitobelbrücke, die sich in einem desolaten Zustand befindet
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (Unfallstellen, Sichtweiten), insbesondere für den Langsamverkehr mittels Radstreifen
- Neuer Umsteigepunkt für den Bus
- Minderung der Schäden durch Rutschungen und Stabilisierung der Strasse
- Schliessung der Lücke im Radstreckennetz
- Instandsetzen des sanierungsbedürftigen Strassenkörpers

- Anpassung, Sanierung und Ausbau der Strassen- und Hangentwässerung
- Landschaftsverträgliche Eingliederung in die Umgebung
- Vernetzung für Kleintiere (sichere Strassenquerung)
- Schutz der Grundwasserfassungen vor Verschmutzung
- Sicherstellung des Hochwasserschutzes bei den Bachdurchlässen

2.2. Kostenrahmen

Der Baudirektor hat darauf aufmerksam gemacht, dass der Regierungsrat den ursprünglichen Kostenvoranschlag der Baudirektion von 44,0 Millionen Franken bereits auf 40,0 Millionen reduziert hat. Die auf Seite 23 des regierungsrätlichen Berichts aufgelisteten Kosten müssen also insgesamt um rund neun Prozent unterschritten werden. Dies wird in der Detailplanung zu berücksichtigen sein. Die Vertreter der Baudirektion sind überzeugt, dass sie das Vorhaben durch Projektanpassungen und Optimierungen auch mit dieser ambitionierten Vorgabe verwirklichen können.

Die Kosten werden wie folgt finanziert:

Fr. 30,9 Mio. Anteil Kantonsstrasse zulasten Spezialfinanzierung Strassenbau
Fr. 5,0 Mio. Anteil Kunstbauten (v.a. Brüggliobelbrücke) zulasten Spezialfinanzierung
Fr. 3,9 Mio. Anteil Radstrecken zulasten allgemeine Verwaltungsrechnung
Fr. 0,2 Mio. Anteil Bushaltestellen zulasten allgemeine Verwaltungsrechnung
Fr. 40,0 Mio. Total

Im Weiteren wird der werterhaltende Anteil der Kantonsstrasse, der Deckbelag von 850 000 Franken, der Laufenden Rechnung belastet und ist nicht Teil des beantragten Objektkredits.

Zur Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenbau hat sich die Stawiko bei der Beratung des Objektkredits Margel–Talacher am 9. November 2016 informieren lassen. Wir verweisen auf die Ausführungen auf den Seiten 2 und 3 unseres Berichts Nr. 2640.4 - 15307. Auf Seite 4 finden sich Informationen zur Aufteilung von Strassenbauprojekten in wertvermehrende und werterhaltende Anteile.

2.3. Kosten infolge der Wasserproblematik

Auf unsere Nachfrage bezüglich Grundwasserproblematik und Hochwasserschutz in diesem Strassenabschnitt hat der Kantonsingenieur auf folgende Kosten hingewiesen (siehe Seite 23 des Berichts):

Fr. 0,9 Mio. Instandsetzung von Entwässerungsleitungen
Fr. 0,2 Mio. Wasserhaltung
Fr. 4,2 Mio. Kanalisation und Entwässerung
Fr. 0,9 Mio. Durchlässe, Geschiebesammler
Fr. 6,2 Mio. Total

2.4. Planungskosten

Zu den Planungskosten wurden wir informiert, dass 10 Prozent bzw. 4,0 Millionen Franken für die Projektierung und Bauleitung im üblichen Rahmen für ein solches Projekt liegen. Der Kantonsingenieur hat darauf aufmerksam gemacht, dass diese Kosten wahrscheinlich in der

Schlussabrechnung noch etwas höher ausfallen werden, weil die pauschale Kürzung durch den Regierungsrat in der Detailplanung umgesetzt werden muss. Eine Kürzung der Objektkreditlimite hat immer einen zusätzlichen Aufwand zu Folge, weil das Projekt zum Teil nochmals überarbeitet und neu berechnet werden muss.

2.5. Kosten für einen Kreisel Schmittli

Wie auch in der vorberatenden Kommission wurde in der Stawiko die Frage gestellt, wieso beim Schmittli kein Kreisel vorgesehen ist. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass ein Kreisel einen höheren Platzbedarf hat als der vorgesehene Doppel-T-Knoten. Dem Hauptverkehr auf der Achse Ägeri-Zug wird so eine hindernisfreie Durchfahrt gewährt. Die Einspursituation von und nach Allenwinden wird durch bauliche Massnahmen verbessert, damit namentlich auch die ZVB-Busse problemlos einspuren können. Ein Kreisel hätte einen Mehraufwand von rund einer Million Franken zur Folge.

2.6. Kosten für den talwärts führenden Radstreifen

Insbesondere wurde auch in der Stawiko die Frage diskutiert, ob es wirklich einen talwärts führenden Radstreifen brauche. Der Kantonsingenieur erklärte, dass die Strasse auch talwärts zum Teil ansteige, weshalb die Verkehrssicherheit auch in dieser Richtung einen Radstreifen bedinge. Der Baudirektor wies darauf hin, dass man hier eine Investition für die nächsten 70 bis 80 Jahre plane. Dabei muss man auch die zukünftigen Mobilitätsentwicklungen und -bedürfnisse berücksichtigen. Der steigende Anteil von Radfahrenden und insbesondere auch der Trend hin zu E-Bikes dürfen nicht ausser Acht gelassen werden.

Ohne Radstreifen ist es insbesondere auch für die ZVB-Busse schwierig, Radfahrende zu überholen. Ein Radstreifen beeinflusst somit auch die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs positiv.

Weiter gilt es zu beachten, dass die Fahrbahnen eine Breite von je 3 Metern sowie je einen Radstreifen von zusätzlich 1,5 Meter Breite aufweisen werden. Ohne Radstreifen müsste ein Fahrstreifen 3,75 Meter breit sein. Bei einem Verzicht auf einen talwärts führenden Radstreifen könnten rund 2,5 Millionen Franken eingespart werden, wobei die Projektierungskosten wegen der nötigen Umprojektierungen um rund 500'000 Franken ansteigen würden. Netto könnten also maximal 2,0 Millionen Franken eingespart werden. In der Detailberatung wird ein Streichungsantrag gestellt.

2.7. Reserve für Unvorhergesehenes

Diese Position ist immer auch ein Thema in der Stawiko. Wir sind aber überzeugt, dass vorliegend mit 3,5 Millionen Franken oder rund acht Prozent keine zu hohe Reserve eingeplant ist. In diesem Strassenabschnitt herrschen schwierige geologische Verhältnisse, die unter Umständen rasch neue Lösungen bedingen und zu entsprechenden Mehrkosten führen können.

3. Eintretensdebatte und Detailberatung

Die Stawiko ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten. Der Sanierungsbedarf für diesen Kantonsstrassenabschnitt ist völlig unbestritten. Die Detailberatung stützte sich auf den Antrag des Regierungsrats Nr. 2635.2 - 15186.

Der guten Ordnung halber halten wir fest, dass der zitierte Beschluss in der Zwischenzeit bis ins Jahr 2026 erstreckt worden ist. Die korrekte Zitierweise ist somit:

«... gestützt auf § 3 des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2014–2022 (erstreckt bis 2026) vom 28. August 2014 [BGS 751.12].»

Zu § 1 Abs. 1 wurde der Antrag gestellt, lediglich einen Radstreifen bergwärts zu bewilligen und den Objektkredit um 2,5 Millionen auf 37,5 Millionen Franken zu reduzieren.

Der Antrag wurde damit begründet, dass die Stawiko die aktuelle finanzielle Situation des Kantons berücksichtigen müsse und auch hier Wünschbares von Wesentlichem zu trennen habe. Hier handle es sich um einen Zuger Finish, auf den verzichtet werden müsse. Ausserdem würden nicht viele Radfahrende diesen Abschnitt befahren, zumal es via Höllgrotten eine alternative Route gebe.

Dem wurden die Argumente entgegengehalten, die bereits unter vorstehender Ziffer 2.6 formuliert sind.

Der Antrag wurde mit 4 Nein- zu 2 Ja-Stimmen ohne Enthaltung abgelehnt.

4. Antrag

Gestützt auf diesen Bericht beantragen wir Ihnen einstimmig, auf die Vorlage Nr. 2635.2 - 15186 einzutreten und mit 4 Ja- zu 1 Nein-Stimme ohne Enthaltung, ihr zuzustimmen.

Unterägeri, 1. Februar 2017

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Staatswirtschaftskommission

Die Präsidentin: Gabriela Ingold