



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung Sihlbruggstrasse (KS P), Abschnitt Knoten Industrie–Knoten Blatt einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Neuheim**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer  
vom 14. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 20. März 2018 (Vorlagen Nrn. 2850.1/2 - Laufnummern 15739/15740) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 14. Juni 2018 beraten. Regierungsrat Urs Hürlimann vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Martin Gätzi, Projektleiter beim Tiefbauamt, sowie Generalsekretär Arnold Brunner unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

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

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2850.1/2 - 15739/15740 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, Kantonsingenieur Urs Lehmann sowie Martin Gätzi, Projektleiter beim Tiefbauamt, 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) Lärmsanierung*

Die Kommission wollte wissen, weshalb die Strasse für eine Geschwindigkeit von 50 bzw. 60 km/h ausgelegt werden soll. Wie sähe der Ausbau der Strasse aus, wenn der Kantonsrat das heutige Temporegime von 60 bzw. 80 km/h beibehalten möchte? Aufgrund dieser Frage entwickelte sich eine Grundsatzdiskussion in Bezug auf die Lärmsanierung, welche gleichzeitig mit der Strassensanierung erfolgen soll.

Dazu erhielt die Kommission die Information, dass bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein Querschnitt von 7,25 Metern (zwei Mal 3 Meter Fahrbahn plus 1,25 Meter für den Radstreifen) benötigt wird. Bei 60 km/h ist es eine Breite von 7,65 Meter und bei 80 km/h sogar von 7,90 Meter. Diese Vorgaben entsprechen den allgemein gültigen Normen. Mit der Temporeduktion von heute 60 km/h auf 50 km/h sowie von heute 80 km/h auf 60 km/h können die Lärmgrenzwerte im Wesentlichen eingehalten werden. Die Lärmsanierung ist bekanntlich dreistufig:

- Als erste Stufe müssen wir an der Strasse als lärm erzeugendes Objekt Massnahmen ergreifen. Dieses Vorgehen hat das Bundesgericht auch im Fall «Grabenstrasse» bestätigt. Folgende Massnahmen sind dabei möglich:
  - a) Verkehrsreduktion auf dem betroffenen Strassenabschnitt, insbesondere schwere Fahrzeuge (Lastwagen und Busse) von der Strasse nehmen;
  - b) Einsatz von lärm mindernden Belägen;
  - c) Anordnung von Temporeduktionen.
- Können die Immissionsgrenzwerte dadurch noch nicht eingehalten werden, muss die zweite Stufe der Lärmsanierung ergriffen und der Lärm im Ausbreitungsbereich mit Lärmschutzwänden reduziert werden.
- Erst wenn diese beiden ersten Stufen der Lärmsanierung noch nicht zielführend sind, werden als dritte Stufe der Lärmsanierung Sanierungserleichterungen gewährt und allenfalls Schallschutzmassnahmen angeordnet. Darunter fällt auch der Einbau von neuen Schallschutzfenstern, sofern der Alarmwert (> 70 Dezibel) nach Ergreifung der Lärmsanierungen erster und zweiter Stufe immer noch überschritten bleibt.

Man könnte sich nun fragen, ob Grundeigentümerschaften eine Entschädigungszahlung entgegen nehmen und im Gegenzug auf die Lärmschutz- oder Schallschutzmassnahmen verzichten können. Ein solcher Verzicht ist gemäss wiederholter bundesgerichtlicher Rechtsprechung nicht statthaft. Der Kanton als Anlageinhaber der Kantonsstrassen und die Gemeinden als Inhaber der Gemeindestrassen sind verpflichtet, zuerst die ersten beiden Sanierungsstufen durchzuführen und erst anschliessend Sanierungserleichterungen zu bewilligen und Schallschutzmassnahmen vorzunehmen. Die Lärmsanierung erfolgt also kaskadenmässig.

Die Lärmermittlung wird errechnet und auf 365 Tage gemittelt. Auf dem vorliegenden sanierungsbedürftigen Strassenabschnitt gibt es gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen einen hohen Lastwagenanteil, weshalb die ermittelten Lärmimmissionen höher zu liegen kommen. Mit dem Einbau eines lärm mindernden Belags würde sich die Lärmsituation um 3 Dezibel reduzieren, was in Bezug auf die lärm mässige Wahrnehmung einer Halbierung des Verkehrs gleichkommen würde. Demgegenüber reduziert eine Temporeduktion von 80 auf 60 km/h den Lärm um rund 2,5 Dezibel und eine solche von 60 auf 50 km/h um etwa 1,2 Dezibel. Daraus erhellt, dass der Einbau eines lärm mindernden Belags die grösste Wirkung erzielen würde. Ein lärm mindernder Belag hat jedoch einen gewichtigen Nachteil. Weil ein solcher Belag im Vergleich zu einem konventionellen Belag nur die halbe Lebensdauer aufweist, ist er langfristig doppelt so teuer.

*aa) Kein Prinzip der Priorität*

Die Kommission stellte fest, dass die Sihlbruggstrasse eine historische Strasse sei. Einige Mitglieder fragten sich deshalb, woher sich die Eigentümerschaften der Liegenschaften das Recht nehmen würden, nachträglich Lärmschutz zu fordern. Wer dort gebaut habe, habe von der Existenz dieser Strasse gewusst. Unklar sei auch, weshalb sich die Sand AG nicht an diesem Projekt beteiligen müsse. Ihre schweren Fahrzeuge beanspruchten diese Strasse erheblich. Diese Firma mache das Geschäft und die Allgemeinheit bezahle die Strassensanierung.

Die Baudirektion erläuterte, dass es vorliegend kein Prinzip der Priorität gibt. Im Jahr 1985 ist das Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) in Kraft getreten. Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) folgte im Jahr 1987. Die Politik verlangt, dass der Anlageinhaber – vorliegend der Kanton – die Strasse lärmsanieren muss. Er ist bei bestehenden Gebäuden dazu verpflichtet, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden, unabhängig davon, wie lange die Häuser bereits an dieser Strasse stehen. Bei Gebäuden, welche jedoch nach Inkrafttreten des Umweltrechts gebaut wurden, obliegt diese Pflicht der Bauherrschaft. Ebenfalls differenziert zu betrachten ist die Situation, wenn eine Gemeinde Neueinzonungen vornimmt. Sie darf nur noch dort Neueinzonungen vornehmen, wo die Planungswerte eingehalten werden können. Im vorliegenden Fall wurde aber nicht neu eingezont. Es handelt sich also um bestehende Bauzonen. Zur Frage der finanziellen Beteiligung der Sand AG ist auf das kantonale Recht hinzuweisen. Dort besteht die Möglichkeit, grosse Verkehrslieferanten beim Bau von Zufahrten, Einmündungen, Kreuzungen etc. – wie beim Einkaufszentrum Zugerland – finanziell beteiligen zu können. Diese gesetzliche Grundlage ist für die Lärmsanierung von Strassen jedoch nicht anwendbar.

*bb) Lärmsanierungsfrist ist abgelaufen*

Die Kommission wollte wissen, innert welcher Frist die Lärmsanierung von Strassen erfolgen solle.

Die Baudirektion informierte, dass die Sanierungsfrist Ende März 2018 abgelaufen ist. Diese Frist ergibt sich aus der Lärmschutz-Verordnung. Sie wurde bereits 2002 bis Ende März 2018 verlängert. Der Kanton Zug hat noch nicht alle Kantonsstrassen lärmsaniert. Aufgrund des Beschwerdeverfahrens Grabenstrasse musste die Baudirektion etliche Lärmsanierungsprojekte stoppen, in der Folge eine neue Strategie festlegen, die Projekte umplanen und wieder in Angriff nehmen. Das vorliegende Sanierungsprojekt – Lärmschutz kombiniert mit einer Strassensanierung – ist eines der ersten, welches dieser neuen Strategie folgt.

Die Konsequenzen dieses Säumnisses werden sich demnächst zeigen. Die «Lärmliga» ist bemüht, rund 1000 Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften an noch nicht sanierten Strassen zu finden, um in einem Musterprozess Entschädigungsforderungen von den Gemeinden und den Kantonen zu erkämpfen. Derzeit tut sich also einiges und die Kantone sind gut beraten, die Lärmsanierungen voranzutreiben.

*cc) Berücksichtigung künftiger Entwicklungen*

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass mit den vorgeschlagenen Temporeduktionen die Immissionsgrenzwerte wohl weitgehend eingehalten werden könnten. Ausgehend von einem Betrachtungsperimeter von 40 Jahren müssten aber auch der technische Fortschritt, die neuen Fahrzeuggenerationen und neue Technologien einbezogen werden. So sind bereits leisere Rei-

fen auf dem Markt, durchaus möglich, dass diese einmal vorgeschrieben werden. Weiter seien Elektroautos viel leiser als Fahrzeuge mit herkömmlichen Motoren.

Die Baudirektion legte dar, dass bei Elektrofahrzeugen zwar die Motorengeräusche geringer, aber die Abrollgeräusche dieselben sind. Ab einer Geschwindigkeit von rund 40 km/h werden die Motorengeräusche kaum, sondern wesentlich mehr die Abrollgeräusche wahrgenommen. Eine Reduktion des Lärms lässt sich vorliegend am einfachsten und günstigsten mit einer Temporeduktion erreichen. Zudem spielt beim Lärm auch das Gewicht der Fahrzeuge eine Rolle. Ein schwerer SUV oder ein Lastwagen ist deutlich lauter als ein Kleinwagen. Des Weiteren verursachen schwere Fahrzeuge Schäden am porösen lärmindernden Belag. Bei der Festlegung des Belagsaufbaus ist jeweils die Anzahl Lastwagen und Busse pro Tag auf einem Strassenabschnitt massgebend. Der hohe Schwerverkehrsanteil wird sich auf der vorliegenden Strecke negativ auf die Lebensdauer des Belags auswirken. Der Anteil des Schwerverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen wird auf dieser Strecke auch in Zukunft hoch sein. Umso schneller wird die Baudirektion vorliegend den lärmindernden Belag ersetzen müssen.

*dd) Folgen eines Verzichts auf Temporeduktion*

Die Mitglieder der Kommission kennen diesen Strassenabschnitt. Jedermann sei sich bewusst, dass ein Lastwagen, der aus der Werkausfahrt der Sand AG in die Sihlbruggstrasse münde, bis zum Knoten Industrie kaum auf 50 km/h beschleunigen könne. Lastwagen, die in Richtung Sihlbrugg fahren und in die Einfahrt der Sand AG einbiegen würden, könnten dort auch nicht 80 km/h fahren. Deshalb stellten sich verschiedene Mitglieder die Frage, ob allenfalls auf die geplanten Temporeduktionen verzichtet werden könnte.

Die Baudirektion legte dar, die Immissionsgrenzwerte mit dem heutigen Temporegime nicht, mit den geplanten Temporeduktionen jedoch weitgehend einhalten zu können. Ohne Temporeduktion müsste der Kanton einen lärmindernden Belag einbauen. Zudem müsste die Strasse breiter gebaut werden, weil höhere Geschwindigkeiten breitere Strassen bedingen. Die würde schliesslich zu Mehrkosten bei der Sanierung und nicht zuletzt auch beim baulichen Unterhalt führen.

*b) Breite des Radstreifens*

Einige Kommissionsmitglieder fragten sich, ob es für die Breite des Radstreifens gesetzliche Vorgaben gebe. Zwischen Sihlbrugg und der Sand AG sei der Radstreifen 1,5 Meter breit und verschmälere sich dann offenbar wegen Kosteneinsparungen auf dem zu sanierenden Abschnitt auf eine Breite von 1,25 Meter.

Die Baudirektion erläuterte, dass man ausserorts grundsätzlich separat abgetrennte Rad-/Fusswege erstellen sollte. Insbesondere an Hanglagen muss die Baudirektion den Strassenkörper – nicht zuletzt aus Kostengründen – so schmal wie möglich halten. Aus diesem Grund entschied sich die Baudirektion vorliegend für die Variante mit einem Radstreifen. Eine Breite des Radstreifens von 1,25 m ist genügend, weil das Sanierungsprojekt von einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 50 bzw. 60 km/h ausgeht. Für die Radfahrenden wäre zwar ein Radstreifen von einer Breite von 1,5 Meter angenehmer. Schliesslich sprechen auch Kostengründe für die Reduktion der Radstreifenbreite.

c) *Bauzeit*

Die Kommission zeigte sich erstaunt über die Dauer der Bauzeit. Eine Bauzeit von einem halben Jahr für ein Strassenstück von knapp 600 Metern Länge überrasche, zumal der Strassenkoffer belassen werde.

Die Bauzeit ist gemäss Baudirektion aufgrund der Erfahrungen notwendig. Die Dauer der Sanierung kann erst dann genauer abgeschätzt werden, wenn der Unternehmer ausgewählt ist und die Detailplanung vorliegt. Unternehmervorschläge und -realisierungsvarianten führen bisweilen zur Beschleunigung bei der Realisierung.

d) *Reserve*

Die Kommission nahm erfreut zur Kenntnis, dass der Regierungsrat bei diesem Objektkredit nur 5 Prozent für Reserve und Unvorhergesehenes budgetiert habe.

Die Baudirektion erläuterte, dass bei bestehenden Strassenanlagen vor der Sanierung nicht jedes Detail untersucht werden kann. Mit der Reserve will der Regierungsrat verhindern, dass es im Rahmen der Submission zu einer Kreditüberschreitung kommt. Wäre dies der Fall, müsste der Regierungsrat dem Kantonsrat eine Krediterhöhung beantragen. Dieser Prozess würde das Projekt mindestens neun bis zwölf Monate verzögern. Die Baudirektion legte dar, dass vorliegend die Reserve auf 5 Prozent reduziert werden kann, weil es wenig Kunstbauten gibt und weil vom bestehenden Strassenkörper ausgegangen werden kann. Überraschungen sind deshalb kaum zu erwarten.

e) *Ausdehnen des Sanierungsperimeters*

Einige Kommissionsmitglieder monierten den schlechten Strassenzustand zwischen dem Knoten Sand AG sowie dem Knoten Industrie. Dies sei wohl auf den grossen Schwerverkehrsanteil zurückzuführen. Sie stellten sich deshalb die Frage, weshalb nicht gleich das ganze Strassenstück vom Knoten Sand AG bis zum Knoten Blatt saniert werde. Dies sei nicht nachvollziehbar. Von Sihlbrugg bis zur Sand AG sei die Kantonsstrasse sehr gut ausgebaut und mit einem Radstreifen versehen. Dann solle ein Strassenstück von paar hundert Metern ohne Radstreifen folgen, bevor die Verkehrsteilnehmenden wieder auf einer sanierten Kantonsstrasse mit Radstreifen fahren dürften.

Die Baudirektion legte dar, dass die Grösse des Abschnitts so gewählt worden ist, dass die Baustelle innerhalb eines halben Jahres wieder abgebaut werden kann. Der obere Abschnitt ist noch sanierungsbedürftiger als der untere. Des Weiteren hat der Regierungsrat bezüglich der Finanzierung der Sanierungsprojekte klare Vorgaben gemacht. Die Investitionen des Kantons – vor allem im Hoch- und Tiefbau – müssen deshalb etappiert werden, um das Investitionslimit nicht zu überschreiten. Der untere Teil der Kantonsstrasse vom Knoten Industrie bis zum Knoten Sand AG muss zu einem späteren Zeitpunkt saniert werden. Die Kosten für diesen Abschnitt belaufen sich mit dem Landerwerb aufgrund des derzeitigen Kenntnisstands auf rund vier Millionen Franken.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission mit 13 zu 0 Stimmen ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 2850.2 - 15740 des Regierungsrats.

### 3. Detailberatung und Schlussabstimmung

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

#### a) *Beibehalten des bisherigen Temporegimes*

Mitglieder der Kommission setzten sich für die Beibehaltung des heute gültigen Temporegimes ein. Die Lärmsanierung solle mit dem Einbau eines lärm mindernden Belags erfolgen. Sie waren sich überdies bewusst, dass wegen der Beibehaltung des Temporegimes die Fahrbahn sowie der Radstreifen verbreitert werden müssen und dass dadurch der Objektkredit erhöht werden müsse.

Die Baudirektion legte dar, dass die Kommission offenbar anhand dieser kurzen Sanierungsstrecke von wenigen hundert Metern eine neue Lärmsanierungsphilosophie einläuten will. Bisher ging der Regierungsrat mit der Baudirektion als der für Lärmsanierungen zuständigen Behörde davon aus, dass die verhältnismässigsten und kostengünstigsten Sanierungsmassnahmen realisiert werden müssen. Das bedeutete, dass die Lärmsanierung vorliegend über eine Temporeduktion und damit einhergehend mit einer Verringerung der Strassenbreite hätte erfolgen sollen. Die von der Kommission nun vorgeschlagene Vorgehensweise soll beim Lärmschutz als erstes lärm mindernde Beläge vorsehen, womit die grösste Wirkung erzielt wird. Werden die Lärmgrenzwerte damit noch nicht erreicht, soll erst in der Folge eine Temporeduktion in Frage kommen. Setzt sich diese Meinung im Kantonsrat durch, muss in rund zehn Jahren in der Erfolgsrechnung mit laufend steigenden Unterhaltsbeiträgen für den Ersatz von lärm mindernden Belägen gerechnet werden. Diese Mehrkosten ergeben sich aufgrund der halb so langen Lebensdauer eines lärm mindernden im Vergleich zu einem ordentlichen Belag. Der Kanton hat noch keine Erfahrung mit lärm mindernden Belägen. Einige Kommissionsmitglieder waren der Ansicht, dass sich die genannte Lebensdauer von zehn Jahre vielleicht auch noch etwas ausweiten lässt. Hinzu kommt, dass vorliegend bei einem Verzicht auf die Herabsetzung der Geschwindigkeit von Tempo 60 km/h auf Tempo 50 km/h die Strassenbreite nicht um 0,40 m verschmälert werden darf. Dies führt im vorliegend zu sanierenden Abschnitt zu Mehrkosten von 75'000 Franken.

Für verschiedene Kommissionsmitglieder war klar, dass bei sicherheitsrelevanten Problemstellungen eine Temporeduktion die einzige Lösung sei. Lägen aber keine Sicherheitsbedenken vor, sei aufgrund des prognostizierten Wachstums die Erhaltung eines flüssigen Verkehrsflusses sehr wichtig. Auf der vorliegend zur Diskussion stehenden Strecke könne man sich ein höheres Tempo selbst mit den bestehenden Ein- und Ausfahrten erlauben.

Die Kommission stimmte in der Folge darüber ab, den Objektkredit um 75'000 Franken zu erhöhen, um das bestehende Temporegime beizubehalten. Die Kommission nahm diesen Antrag mit 11 zu 2 und ohne Enthaltungen an.

#### b) *Verbreiterung des Radstreifens*

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, den Kredit um 50'000 Franken zu erhöhen, damit der Radstreifen durchgehend 1,5 Meter, anstatt der geplanten Breite von 1,25 Meter gebaut werden könne. Es begründete seinen Antrag damit, dass diese Verbreiterung schliesslich sowohl den Radfahrenden als auch den Automobilisten zugutekomme. Damit werde das Überho-

len einfacher. Bei einer Sanierung einer Strasse für eine Dauer der nächsten 40 Jahre seien diese einmaligen Mehrkosten vertretbar.

Die Kommission lehnte den Antrag auf Verbreiterung des Radstreifens und die damit einhergehende Erhöhung des Objektkredits von 50'000 Franken mit 3 zu 6 Stimmen und vier Enthaltungen ab.

c) *Schlussabstimmung*

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 2850.2 - 15740 mit 11 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen zu.

d) *Ausdehnen des Sanierungsperimeters*

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass vorerst lediglich der Abschnitt Knoten Blatt bis Knoten Industrie saniert werden und dass die Sanierung des Abschnitts Knoten Industrie bis Knoten Sand AG erst später erfolgen sollen. Es machte sich für eine gleichzeitige Sanierung dieser beiden Abschnitte stark.

Die Baudirektion legte dar, dass die Projektierungsarbeit für den Abschnitt Knoten Industrie bis Knoten Sand AG wohl noch rund ein halbes Jahr bis neun Monate in Anspruch nehmen werden. Erst anschliessend kann die Antragstellung an den Regierungsrat und die Beratung im Kantonsrat erfolgen.

Da die Kommission soeben einen Objektkredit für die Sanierung des Abschnitts Knoten Blatt bis Knoten Industrie bewilligt hatte, beantragte ein anderes Kommissionsmitglied, dass eine zweite Vorlage für den unteren Abschnitt Knoten Industrie bis Knoten Sand AG umgehend ausgearbeitet werden solle. Beide Vorlagen könnten dann in der Folge dem Kantonsrat gleichzeitig vorgelegt werden. Dann könne der Kantonsrat beide bewilligen oder aber aus finanziellen Überlegungen ein Projekt zurückstellen.

Die Baudirektion legte dar, dass bei der gleichzeitigen Sanierung beider Abschnitte sicher mit einem Sparpotenzial bei den Installationskosten von rund 100'000 Franken gerechnet werden kann. Bei der gleichzeitigen Sanierung beider Abschnitte werden sich aber keine weiteren Kosten einsparen lassen. Die Baudirektion gab des Weiteren zu bedenken, dass auf dieser Strasse noch zwei weitere Sanierungsabschnitte zwischen dem Knoten Blatt und dem Restaurant Hinterburgmühle folgen werden.

Die Kommission lehnte den Antrag mit 6 zu 7 Stimmen und ohne Enthaltungen ab, dem Kantonsrat die Objektkredite für den bereits beschlossenen Abschnitt Knoten Blatt bis Knoten Industrie und den unteren Abschnitt Knoten Industrie bis Knoten Sand AG gleichzeitig vorzulegen und zu sanieren.

Der Baudirektor fasste zusammen, dass nun der vorliegende Objektkredit für die Sanierung des Abschnitts Knoten Blatt bis Knoten Industrie in den Kantonsrat kommt. Der Kantonsrat muss anhand dieser Vorlage einige Grundsatzentscheide fällen. Bei Lärmsanierungen sollen dort, wo es sinnvoll ist, lärmindernde Beläge eingebaut werden. Sofern diese Massnahme die Einhaltung der Lärmgrenzwerte noch nicht gewährleisten kann, erfolgt zusätzlich eine Temporeduktion. Er versprach jedoch der Kommission, dass die Objektkreditvorlage zur Sanierung des

unteren Kantonsstrassenabschnitts Knoten Industrie bis Knoten Sand AG umgehend ausgearbeitet und baldmöglichst dem Kantonsrat zum Beschluss unterbreitet wird. Es ist denkbar, dass die Baudirektion mit der Realisierung der Sanierung des oberen Abschnitts Knoten Blatt bis Knoten Industrie wartet, bis der Objektkredit für den unteren Abschnitt Knoten Industrie bis Knoten Sand AG ebenfalls bewilligt ist.

#### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2850.2 - 15740 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 14. Juni 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Thomas Gander