



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung Sihlbruggstrasse (KS P), Abschnitt «Knoten Sand AG–Knoten Industrie» einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Neuheim

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 25. März 2019

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 19. Februar 2019 (Vorlagen Nrn. 2940.1/2 - Laufnummern 16013/16014) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 25. März 2019 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur 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. 2940.1/2 - 16013/16014 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 Florian Weber, Kantonsingenieur Urs Lehmann 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) Ausdehnen des Sanierungsperimeters

Im Rahmen der Beratung des Kantonsratsbeschlusses betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung Sihlbruggstrasse (KS P), Abschnitt Knoten Industrie–Knoten Blatt einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Neuheim (Vorlagen Nrn. 2850.1/2 - 15739/15740) störte sich die Kommission daran, dass vorerst lediglich der Abschnitt Knoten Blatt bis Knoten Industrie saniert werde und dass die Sanierung des Abschnitts Knoten Industrie bis Knoten Sand AG erst später erfolgen sollte. Sie machte sich für eine gleichzeitige Sanierung dieser beiden Abschnitte stark. Mit der nun zur Diskussion stehenden Kantonsratsvorlage kommt der Regierungsrat dem seinerzeitigen Anliegen der Kommission nach.

b) Namensgebung

Die Kommission stellte sich die Frage, weshalb vorliegend noch immer vom Knoten «Sand AG» die Rede sei. Das Kieswerk gehöre in der Zwischenzeit zur Firma «Kibag Kies Neuheim AG».

Die Baudirektion legte dar, dass der vorliegende Sanierungsabschnitt einen Projektnamen erhalten hat. Dieser Projektname wurde nicht geändert, nur weil die Sand AG heute nicht mehr Eigentümerin und Betreiberin der Kiesgrube ist.

c) Lärmschutz

Die Kommission interessierte, ob der Lärmschutz auf diesem Abschnitt kein Thema sei. Bei der Vorlage Kantonsratsbeschluss betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt Sanierung Sihlbruggstrasse (KS P), Abschnitt Knoten Industrie–Knoten Blatt einschliesslich eines Radstreifens bergwärts, Gemeinde Neuheim (Vorlagen Nrn. 2850.1/2 - 15739/15740) habe der Lärmschutz zu Diskussionen Anlass gegeben.

Gemäss der Baudirektion ist auf diesem Abschnitt die Lärmsanierung mit der Kantonsratsvorlage Nrn. 2850.1/2 - 15739/15740 «KS P, Knoten Industrie–Knoten Blatt, Neuheim» bereits behandelt worden.

d) Bushaltestellen

aa) Ausgestaltung der Haltestellen

Ein Kommissionsmitglied stellte fest, dass eine der beiden bestehenden Busbuchten zurückgebaut und als Fahrbahnhaltestelle ausgestaltet werden solle. Auf dieser Strecke sei der Schwerverkehrsanteil gross, deshalb sollten seiner Meinung nach beide Busbuchten beibehalten werden. Der Schwerverkehr dürfe nicht gezwungen werden, hinter einem wartenden Bus anzuhalten. Er frage sich, ob ein Lastwagen einen wartenden Bus beim vorliegenden Projekt in Fahrtrichtung Neuheim noch überholen könne. Der Lastwagenanteil sei auf diesem Abschnitt gross.

Die Baudirektion hat verschiedene Varianten geprüft. Die vorgeschlagene Lösung ist diejenige, welche der Regierungsrat dem Kantonsrat unterbreitet. Diese Variante ist auch kostenmässig optimal, der Landerwerb ist gering und die Baukosten sind auch vergleichsweise gering. Der Bus kann in Fahrtrichtung Sihlbrugg problemlos überholt werden, weil er dort in der Busbucht steht. In Richtung Neuheim wird die Fahrbahnhaltestelle so ausgestaltet, dass der Bus von Personenwagen und Lieferwagen, nicht aber von Lastwagen überholt werden kann. Die Verkehrsbelastung auf diesem Kantonsstrassenabschnitt ist zwar relativ tief, der Lastwagenanteil jedoch vergleichsweise hoch. Ohne Gegenverkehr kann auch ein Lastwagen einen wartenden Bus bergwärts überholen. Ansonsten muss er hinter dem Bus warten.

Die Kommission wollte wissen, ob denn die Mittellinie ausgezogen oder gestrichelt werde. Die Baudirektion führte dazu aus, dass schliesslich die Zuger Polizei dies entscheiden muss. Das Projekt geht aber davon aus, dass rund fünf bis maximal zehn Meter vor der Insel eine ausgezogene Sicherheitslinie markiert wird. Daran anschliessend ist eine Leitlinie geplant und Überholen wird zulässig sein. In Fahrtrichtung Sihlbrugg muss eine Sicherheitslinie und in Richtung Neuheim kann eine Leitlinie und die Möglichkeit des Überholens markiert werden, weil dort die Sichtverhältnisse optimal sind.

Auf die Frage hin, ob die Zuger Polizei ihr Einverständnis zur Sicherheits- und zur Leitlinie erteilt habe, antwortete die Baudirektion, dass diese Frage mit der Zuger Polizei im Detail noch besprochen wird. Auf dem Kantonsstrassennetz gibt es mehrere derartige Fahrbahnhaltestellen mit und ohne Sicherheitslinie. Eine Sicherheitslinie wird dann gezogen, wenn der Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle nicht optimal liegt und verhindert werden soll, dass der wartende Bus überholt wird. Vorliegend sind die Sichtverhältnisse gut und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 Kilometer pro Stunde. Die Baudirektion wird die Meinung der Zuger Polizei noch abholen. Bereits der Entwurf des Signalisations- und Markierungsplans für die öffentliche Auflage wird mit der Polizei abgesprochen.

Einige Kommissionsmitglieder waren der Meinung, dass sie einer Fahrbahnhaltestelle nur zustimmen könnten, wenn garantiert sei, dass die Zuger Polizei der von der Baudirektion geplanten Markierung zustimme.

bb) Bushaltestellenkante

Zum Thema «Überwischen der Busse an Busbuchten» hat ein Kommissionsmitglied mit einigen ZVB-Chauffeuren gesprochen. Grundsätzlich wollten diese Chauffeure an den Haltestellen die Durchfahrt auf der Strasse freigeben. Sie bevorzugten also Busbuchten. Er habe immer wieder gehört, dass ein Bus mit 30 Zentimeter Bodenfreiheit problemlos einen hohen Randstein überwischen könne.

Dieser Aussage widersprach die Baudirektion, weil sie zusammen mit der ZVB Versuche gemacht hat. In der Realität sieht es bisweilen anders aus. Im ganzen Kanton gibt es bis heute an Kantonsstrassen keine Bushaltebucht mit einer Kantenhöhe von 22 Zentimetern. Aus diesem Grund musste ein Fahrversuch auf dem Gelände des Werkhofs Hinterberg zeigen, ob es zu Schäden am Fahrzeug kommen kann, wenn der Randstein wie beim Versuch nicht aus Styropor gebaut wäre. Bei Haltestellen mit 22 Zentimetern Kantenhöhe ist das Fahrpersonal auf jeden Fall gefordert. Die Baudirektion hat den Versuch auch mit einer Kantenhöhe von 16 Zentimetern durchgeführt. Dabei zeigte sich, dass dies problemlos geht. Ein leerer Bus mag tatsächlich eine Bodenfreiheit von 30 Zentimetern aufweisen. Ist aber ein Bus mit Personen besetzt, liegt er tiefer. Hinzu kommt eine Seitwärts-Beschleunigung beim Einschwenken in oder Herausfahren aus einer Busbucht. Nicht vernachlässigt werden darf auch das Einknicken der Fahrzeuge durch die Brems- und Beschleunigungsmanöver.

cc) Kosten – Nutzen

Ein weiteres Kommissionsmitglied entnahm den Unterlagen, dass über die Sihlbruggstrasse täglich 20 Kurse verkehren würden, das bedeute 20 Fahrten talwärts und 20 Fahrten bergwärts. Da pro Tag lediglich 40 Personen an beiden Haltestellen ein- und ausstiegen, würden die Busse wahrscheinlich die meiste Zeit an den Bushaltestellen vorbeifahren.

Die Baudirektion konnte diese Aussagen bestätigen. Die Busstopps konzentrieren sich auf die Spitzenstunden am Morgen und am Abend. Bei einem Halt muss man mit 15 Sekunden rechnen, während denen der Bus bei der Fahrbahnhaltestelle bergwärts die Durchfahrt für Lastwagen erschwert.

Dasselbe Kommissionsmitglied stellte des Weiteren fest, dass der Kanton mit einer zweiten Busbucht zwar 70'000 Franken mehr ausgabe. Trotzdem wären nicht beide Haltestellen behinderten- und betagtengerecht bzw. für Behinderte und Betagte autonom nutzbar. Mit einer Kantenhöhe von 16 Zentimetern seien die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes zwar eingehalten. Jedoch erst eine Kantenhöhe von 22 Zentimetern erlaube es mobilitätsbehinder-

ten Menschen, autonom ein- und auszusteigen. Es gehe hier nicht bloss um Personen im Rollstuhl, sondern auch um Personen mit einem Kinderwagen oder einem schweren Koffer.

Ein anderes Kommissionsmitglied stellte fest, dass der Bau von zwei Busbuchten rund 70'000 Franken mehr kosten würde. Für die Sicherheit sei dies auch besser und die Lastwagen müssten nicht stoppen. Es seien zwei Busbuchten mit einer Kantenhöhe von 16 Zentimetern ins Auge zu fassen. Bestimmt gebe es andernorts noch Sparpotenzial.

Für ein weiteres Kommissionsmitglied war wichtig, dass die Bushaltestellen für Behinderte und Betagte autonom nutzbar würden. Ältere Leute mit einem Rollator stiessen immer wieder auf kaum überwindbare Hindernisse. Bisweilen könne nur schon eine Kante von sechs Zentimetern ein Hindernis sein. Die Busbuchten müssten mit einer Kantenhöhe von 22 Zentimetern barrierefrei sein. Vielleicht könne man die Bushaltestelle in Richtung Neuheim mit einem Kissen auf die Höhe von 22 Zentimeter anpassen.

Gemäss Baudirektion gibt es eine Zwischenlösung mit einem Kissen. Damit habe der Kanton Zug noch keine Erfahrungen gemacht. In diesem Fall wäre nur bei der zweiten Tür eines Busses ein Anschlag mit einer Höhe von 22 Zentimetern vorgesehen, der beidseits auf 16 Zentimeter auslaufen würde. Die jeweiligen beidseitigen Rampen dürfen auch nicht zu steil sein. Eine solche Busbucht müsste aber länger sein als jene mit einer Kantenhöhe von 16 Zentimetern. Das würde zusätzlichen Landerwerb bedeuten. Will der Kantonsrat beide Haltestellen als Busbuchten ausbilden, die mobilitätsbehinderten Menschen ein autonomes Ein- und Aussteigen erlauben sollen, müsste die Kantenhöhe 22 Zentimeter hoch sein. Gegenüber dem vorliegenden Projekt müsste man von Zusatzkosten von 130'000 Franken ausgehen.

e) *Kostenteiler MIV – öV*

Ein Kommissionsmitglied bezog sich auf den Bericht und Antrag des Regierungsrats. Darin würden die Kostenteiler für Bushaltestellen wie folgt angegeben: Fahrbahnhofhaltstellen dienen zu 75 Prozent dem öffentlichen Verkehr (öV), zu 25 Prozent dem motorisierten Individualverkehr (MIV); Bushaltestellen dagegen zu 25 Prozent dem öffentlichen, zu 75 Prozent dem privaten Verkehr. Das Mitglied war der Meinung, dass die Kostenteiler wohl verwechselt worden seien.

Busbuchten sind für die Fahrgäste im Bus nicht sehr attraktiv, so die Baudirektion. Die Querbeschleunigung und das gleichzeitige Bremsmanöver sind unangenehm. Der motorisierte Individualverkehr kann Busse bei Busbuchten problemlos überholen. Eine Busbucht dient also in erster Linie dem motorisierten Individualverkehr. Bei der Fahrbahnhofhaltstelle verhält es sich gerade umgekehrt. Aus diesem Grund sind die im Bericht und Antrag des Regierungsrats wiedergegebenen Kostenteiler korrekt.

f) *Baustelleneinrichtungen, Regiearbeiten, Unvorhergesehenes*

Die Kommission stellte die Kosten für «Baustelleneinrichtung» und «Regiearbeiten» zur Diskussion. Der Umfang der Regiearbeiten in der Höhe von 130'000 Franken sei nicht klar, insbesondere wenn am Schluss noch Kosten für «Unvorhergesehenes» mit fünf Prozent hinzukämen. Es sei nicht klar, was man sich unter «Regiearbeiten» vorstellen müsse. Diese Arbeiten gingen doch im Posten «Unvorhergesehenes» auf.

Regiearbeiten, so die Baudirektion, gibt es bei jeder Baustelle, da von Beginn an nicht alles genau festgelegt werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass bei jeder Baustelle immer zwischen vier und sieben Prozent der Kosten als Regiearbeiten hinzukommen. Das sind Arbeiten, welche nicht ausgeschrieben werden können, bei denen man aber weiss, dass sie anfallen. Es kann sein, dass man bei der Arbeitsvergabe das genaue Ausmass noch nicht kennt. Eine Strasse ähnelt einem Umbau oder einer Sanierung eines Hauses. Man kennt das Ausmass aller Arbeiten nicht von Beginn an. Die Regiearbeiten unterscheiden sich in diesem Punkt vom Unvorhergesehenen. Unter die Rubrik «Unvorhergesehenes» fallen beispielsweise Schwankungen der Marktpreise oder die Teuerung oder die Kosten, welche man nicht erwarten konnte, wie namentlich geologische Überraschungen oder dergleichen.

Ein Kommissionsmitglied stiess sich an den Kosten der Baustelleneinrichtung in der Höhe von 255'000 Franken. Dieser Preis sei sehr hoch und da bestehe doch Optimierungspotenzial.

Die Baudirektion legte dar, dass sie sich auch bei den Kosten der Baustelleneinrichtung auf Erfahrungswerte stützt. Je kleiner ein Projekt ist, umso grösser ist der Prozentsatz für die Baustelleninstallation. Enthalten darin ist der eigentliche Installationsplatz mit Strom- und Wasserversorgung sowie Container für die Mannschaft und das Baubüro.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission mit 14:0 Stimmen ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 2940.2 - 16014 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

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

a) Busbuchten

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, die beiden bestehenden Busbuchten der Sicherheit wegen beizubehalten und sie mit einem Randstein von 16 Zentimetern auszubauen. Damit solle der Kredit um 70'000 Franken erhöht werden.

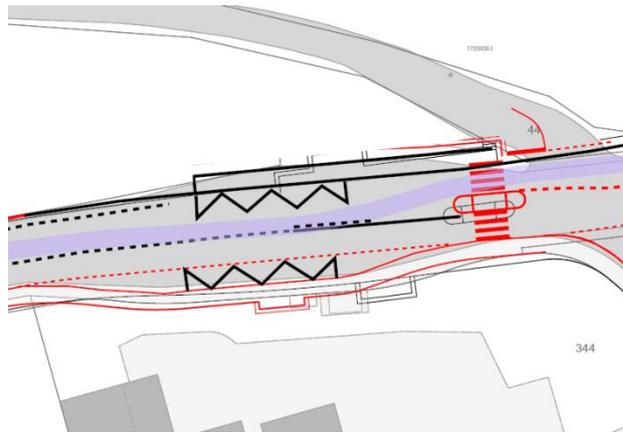
Ein anderes Kommissionsmitglied konnte im Sinne der Wesentlichkeit und Verhältnismässigkeit diesen Antrag nicht unterstützen. Es beantragte sogar, dass beide Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen mit 22 Zentimetern Bordkante auszubilden seien. Es gebe nur 20 Kurse pro Tag und Richtung. Der Kantonsrat sei auch hier in der Verantwortung und er könne gegenüber dem Antrag des Regierungsrats sogar noch 70'000 Franken einsparen.

Schliesslich stimmte die Kommission ab. Zuerst wurden die beiden Anträge der Kommissionsmitglieder einander gegenübergestellt. Antrag 1 sah vor, dass die beiden bestehenden Busbuchten zu belassen und Mehrkosten von 70'000 Franken zu sprechen seien. Antrag 2 wollte, dass beide Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestellen mit einer Anschlaghöhe von 22 Zentimetern auszubilden und dabei Kosten in der Höhe 70'000 Franken einzusparen seien. Der obsiegende Antrag wurde schliesslich dem Antrag des Regierungsrats gegenübergestellt.

Die Kommission entschied sich mit 5:7 Stimmen bei zwei Enthaltungen für den Antrag 2.

In der zweiten Abstimmung stellte die Kommission den Antrag 2 dem Antrag des Regierungsrats gegenüber. Dabei obsiegte mit 5:9 Stimmen ohne Enthaltung der Antrag des Regierungsrats.

Diese Zustimmung der Kommission zum Antrag des Regierungsrats stand jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Sicherheitsdirektion die Bewilligung der Markierung so in Aussicht stellen kann, dass das Überfahren in Fahrtrichtung Neuheim möglich ist. In der Zwischenzeit hat die Baudirektion bei der Zuger Polizei nachgefragt. Sie hat mit Schreiben vom 10. April 2019 bestätigt, dass mit einer «Doppellinie» (Sicherheitslinie in Fahrtrichtung Sihlbrugg und Leitlinie in Fahrtrichtung Neuheim) das Überfahren der Markierung für alle Fahrzeugklassen in Fahrtrichtung Neuheim als zulässig erachtet wird und die Bewilligung dafür in Aussicht gestellt werden kann.



b) *Kosten*

Die Kosten für Regiearbeiten, Baustelleninstallation und Unvorhergesehenes führten zu einem weiteren Antrag eines Kommissionsmitglieds. Es machte geltend, dass sich diese Kosten vorliegend auf 535'000 Franken summierten, was rund 15 Prozent der gesamten Projektkosten ausmache. Das Kommissionsmitglied beantragte deshalb, dass dieser Betrag zu halbieren und der Objektkredit um 265'000 Franken zu kürzen sei. Der Kommission sei gesagt worden, dass sich bei der Sanierung beider Abschnitte Optimierungspotenzial ergeben würde. Davon sehe man hier aber zu wenig.

Die Baudirektion erläuterte, dass der Kostenvoranschlag des Ingenieurs für diesen Abschnitt etwas über vier Millionen Franken betragen hat. Rund 330'000 Franken konnten bereits durch Projektoptimierungen eingespart werden. Für die anderen 350'000 Franken hat die Baudirektion bereits Kürzungen vorgenommen. Weitere Kürzungen seien nicht mehr möglich.

Die Kommission lehnte den Kürzungsantrag mit 12:1 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

c) *Schlussabstimmung*

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 2940.2 - 16014 mit 13:0 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2940.2 - 16014 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 25. März 2019

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter