



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 4, Chamer-/Zugerstrasse, Alpenblick–Kollermühle, Gemeinden Zug und Cham»**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer  
vom 7. Januar 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 20. Oktober 2020 (Vorlagen Nrn. 3148.1/2 - Laufnummern 16420/16421) im Rahmen einer ganztägigen Sitzung am 7. Januar 2021 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur beim Tiefbauamt, Alois von Euw, Bereichsleiter Betrieb Abteilung Strassenunterhalt beim Tiefbauamt, sowie Generalsekretär Roman Wülser unterstützt. Christa Heggin 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. 3148.1/2 - 16420/16421 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 des Augenscheins und der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

##### *a) Sanierung der Velounterführung im Sinne der Interpellation*

Die Kommission nahm Bezug auf die Interpellation von Esther Haas, Andreas Hürlimann und Tabea Zimmermann Gibson betreffend Projekt Kantonsstrasse 4 (KS4) Alpenblick–Kollermühle (Vorlage Nr. 3121.1 - 16363), die am 28. Juni 2020 eingereicht wurde, und wollte wissen, was eine Sanierung der Velounterführung im Sinne der Interpellation bedeutet und welche Konsequenzen diese mit sich bringt.

Der Vorschlag der Interpellantinnen und des Interpellanten, die Unterführung lediglich südlich etwas auszubauen, hätte zur Folge, dass das bestehende Pumpwerk der Grundwasserwanne Kollermühle für den Unterhalt mit Fahrzeugen nicht mehr zugänglich wäre. Ferner müsste die

SBB-Unterführung ausgebaut werden. Eine derartige Sanierung würde schlussendlich einem kompletten Neubau der Radwegunterführung gleichkommen, der rund 5 Millionen Franken kosten würde. Bereits mit der Änderung der Rampenneigung hätte die neue Mauer keinen Nutzen mehr, da sie abgebrochen und neu erstellt werden müsste. Für die Baudirektion kommt die Interpellation für das Projekt zu kurzfristig. Es müsste alles gestoppt und neu geplant werden, was rund fünf Jahre Zeit in Anspruch nehmen würde. Von der SBB ist allerdings ein straffes Bauprogramm vorgegeben. Eine Vollsperrung einer SBB-Strecke muss mindestens zwei Jahre vorher beantragt werden.

*b) Radweg*

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob die Velospur tatsächlich von der Strasse separiert werden muss, da die ehemalige Busspur dazu prädestiniert wäre, mit dem Velo von Cham nach Zug zu gelangen. Die Baudirektion erklärt, dass der Pendlerveloverkehr nicht mit dem Autoverkehr gemischt werden soll. Eine derartige Separierung wird auch für die Zukunft angestrebt. Gleichzeitig weist die Baudirektion darauf hin, dass man sich nichts verbaue, wenn die Spur als Sperrfläche gekennzeichnet wird. Sollte der motorisierte Verkehr mit der Eröffnung der Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) stark zunehmen, könnte die Verflechtungsstrecke vom Alpenblick in Richtung Zug unter Umständen verlängert werden. Da aber noch nichts entschieden sei, könne der freie Raum später so oder anders genutzt werden. Es wird daher angeregt, die Abklärungen des Amtes für Raum und Verkehr zum Velowegnetz abzuwarten.

Ein Kommissionsmitglied merkt an, dass man die Velos auch direkt untendurch leiten könnte. Dazu gibt die Baudirektion zu bedenken, dass der Veloverkehr irgendwo wieder auf den Veloweg, der via Riedmatt zur General-Guisan-Strasse geht, geführt werden muss. Die momentane Lösung zwischen der Grundwasserwanne und dem Dorfbach ist in dieser Hinsicht deshalb die beste. Dennoch wird die Anregung aufgenommen.

Ein Kommissionsmitglied bittet das Amt für Raum und Verkehr, die folgende Idee in die Planung einfließen zu lassen: Der Veloweg könnte auch rechts vom Pumpwerk, auf einem Podest, quasi über der Strasse vorbeiführen. Dies wäre eine ähnliche Verkehrsführung wie bei der Unterführung Feldstrasse. Dabei müssten die Velos nicht erst bei der Kollermühle, sondern könnten bereits früher wieder an die Oberfläche gelangen. Die Baudirektion erachtet es als problematisch, dass mit dieser Variante die Anschlüsse an den Veloweg nach Steinhausen verloren gehen würden. Um den Anschluss an den Steinhauser Veloweg zu gewährleisten, müsste die Wand der Grundwasserwanne durchbrochen werden. Damit wäre man wieder im Grundwasserbereich. Die Baudirektion nimmt die Idee jedoch gerne auf.

*c) Bushaltestelle*

Auf dem betroffenen Strassenabschnitt verkehrt seit der Inbetriebnahme der Busunterführung im Sumpf (Vorlage Nr. 2060.1 - 13815) – mit Ausnahme des Zuger Nachtexpress N3 und N6 – keine Buslinie mehr. Die beiden östlich des Knotens Kollermühle gelegenen Haltestellen werden heute und auch zukünftig nicht mehr benötigt. Nach der Realisierung der Überbauung im Choller wird die Buslinie 7 nach der Unterführung «Sumpf» nicht mehr via Steinhauser-, sondern via Chollerstrasse in die Chamerstrasse einmünden. Damit ist die Anbindung der Überbauung sichergestellt. Die Haltestelle wird nicht auf der Kantons-, sondern auf der Chollerstrasse platziert.

d) *Augenschein*

Während des Augenscheins erklärte Alois von Euw die Situation beim Pumpwerk. Der Pumpensumpf muss mindestens einmal jährlich entleert werden. Die Sickerleitungen werden sogar häufiger gespült. Für die Reinigung des Pumpensumpfs muss der Spülwagen (ein LKW) rückwärts dicht an das Gebäude heranfahren. Ein langer Rüssel, der 10 Meter in die Tiefe gelassen wird, saugt den Schlamm in den Lastwagen. Kann der Spülwagen nicht ausreichend dicht an das Gebäude heranfahren, geht zu viel Saugwirkung verloren. Unten im Gebäude befinden sich drei Pumpen mit einer Schöpfleistung von je 180 Litern pro Sekunde. Meistens sind nur zwei Pumpen in Betrieb, während die dritte als Rückfallebene dient. Das Wasser wird aus einer Tiefe von 10 Metern nach oben gefördert und bei der Holzbrücke in den Dorfbach eingeleitet. Die Baudirektion führt ergänzend aus, dass der Schacht der Pumpleitung tangiert wird, wenn die Stützmauer zwischen dem Pumpwerk und der Unterführung versetzt wird, wie dies die Interpellation fordert. Der Spülwagen könnte nicht mehr dicht genug an den Schacht fahren und den Pumpensumpf damit nicht mehr richtig absaugen. Zudem wären Stromleitungen betroffen.

Die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob die Wand nicht um etwa einen Meter versetzt werden könnte, verneinte die Baudirektion. Um eine neue Wand zu betonieren, müsste die Baugrube bis zum Pumpwerk reichen. Dazwischen würde jedoch der Schacht mit zahlreichen Leitungen liegen. Das Versetzen der Wand würde mindestens 1,5 Millionen Franken kosten. Die Baudirektion erachtet diese Ausgabe als nicht zweckmässig. Auf dem betreffenden Abschnitt ist zudem kein einziger, polizeilich registrierter Unfall bekannt.

Auf die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob das abgepumpte Wasser komplett ungefiltert in den Bach geleitet werde, klärt die Baudirektion über die gesetzliche Pflicht auf, wonach eine Anlage saniert werden muss, sobald daran etwas geändert wird. Es folgt der Hinweis, dass das Pumpwasser auch nach der Sanierung wieder in den Dorfbach gelangt. Die Schwermetall-, Gummi- und Russpartikel werden herausgefiltert. Sämtliche Anlagen werden durch externe Unternehmen periodisch getestet.

e) *Anhebung der SBB-Brücke*

Die Baudirektion bestätigt, dass die Brücken beim Radweg nicht direkt vom Projekt tangiert werden. Baulich entstehen keine Synergien, wenn der Radweg parallel dazu ausgebaut wird. Zudem wird die SBB-Brücke nur über der Strasse angehoben, aber nicht im Bereich des Radwegs. Es werden lediglich die Betonelemente und der Schotter erhöht sowie sämtliche Abdichtungen erneuert.

Der Kanton Zug ist vollumfänglich für den Unterhalt und die Erneuerung der SBB-Brücke zuständig. Dies bedingt, dass bauliche Massnahmen aufgrund der statischen Nachweise gemäss den geltenden Normen sowie den Weisungen der SBB umgesetzt werden müssen. Aufgrund der Baumethodik ist in der Wanne eine minimale Kofferstärke von 25 Zentimetern notwendig. Um die geforderte minimale Durchfahrtshöhe von 4,80 Metern für Ausnahmetransporte wie beispielsweise Baumaschinen, ein Schiff, ein Betonelement oder grosse Maschinenteile einzuhalten, muss die SBB-Brücke um 50 Zentimetern angehoben werden. Die Frage, ob es überhaupt Ausnahmetransportrouten auf dieser Strasse benötigt, wurde untersucht. Die Chamerstrasse ist die einzige Ost-West-Beziehung für Ausnahmetransporte. Eine alternative Route kann innerhalb des Kantons Zug nicht angeboten werden, da entweder die Durchfahrtshöhen nicht vorhanden sind oder die zulässige Gewichtsklasse von den Brücken nicht getragen werden kann. Ein Kommissionsmitglied gibt zu bedenken, ob es gerechtfertigt ist, wegen einem bis fünf Ausnahmetransporten pro Jahr die Erhöhung des Trassees vorzunehmen oder ob diese Ausnah-

metransporte auch via Schiene getätigt werden könnten. Die Baudirektion gibt an, sich sehr ausführlich mit dieser Frage auseinandergesetzt zu haben. Südlich der SBB-Linie gibt es keine andere Ausnahmetransportroute in die Stadt Zug. Die Schiene ist keine Alternative, da die zu transportierenden Güter (Bauteile, Öltanke, Schiffteile, Baumaschinen) zu gross sind. Im Übrigen sind die Ausnahmetransportrouten für die Wirtschaft und das Gewerbe essenziell. Das Bundesamt für Strassen ASTRA weist regelmässig darauf hin, dass die definierten Ausnahmetransportrouten aufrechterhalten werden sollen. Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds, ob bezüglich der Ausnahmetransporte eine gesetzliche Verpflichtung besteht, verweist die Baudirektion auf das Strassenverkehrsgesetz des Bundes (SVG) sowie die Verkehrsregelverordnung (VRV).

Würde zum heutigen Zeitpunkt auf die Sanierung der Grundwasserwanne mit Anhebung der SBB-Brücke verzichtet werden, um die dadurch bedingten Investitionen einzusparen, würde nach Ansicht der Baudirektion eine bautechnisch schlechtere Variante gewählt, die bereits in wenigen Jahren wieder Sanierungskosten verursachen würde. Da die Erdbebensicherheit und die Aufnahme der Schubkräfte zurzeit nicht gewährt werden können und die Brückenabdichtung das Ende ihrer Lebensdauer erreicht hat, kann die SBB jederzeit eine Nachbesserung verlangen, um die Sicherheit ihres Bahnbetriebs zu gewährleisten. In diesem Fall müsste ebenfalls eine Bahnstreckensperrung durchgeführt, das Gleis und den Schotter entfernt sowie die Abdichtung ersetzt werden. Dies wäre dann ohne Zusatznutzen für den Kanton als Bezahler der Massnahmen. Mit dem vorliegenden Projekt kann den Bedürfnissen der SBB entsprochen werden und der Kanton hat mit der Anhebung der SBB-Brücke einen direkten Nutzen durch eine qualitativ bessere Sanierungsmethode der Grundwasserwanne, welche dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

f) *Strassenoberbau*

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob der Belag auch wieder direkt über dem Beton (ohne Kieskofferung) angebracht und damit auf die Anhebung der SBB-Brücke verzichtet werden könnte. Die Baudirektion entgegnet, dass zwar die schlechten Betonschichten abgetragen, erneuert und neu abgedichtet werden, damit aber trotzdem keine hundertprozentige Abdichtung erreicht wird. Eine Variante ohne Kieskofferung wurde geprüft, doch würden ohne Kiesüberdeckung innerhalb weniger Jahre wieder Risse im Belag durch gefrorenes Wasser entstehen.

Ein Kommissionsmitglied äussert Bedenken betreffend die Flexibilität der Strassenfläche, da das Normalprofil der Strasse im Bereich der Jersey-Elemente einen leichten Knick, eine Art Buckel, aufweist. Dieser Hinweis wird von der Baudirektion gerne aufgenommen. Von einem anderen Kommissionsmitglied wird die Notwendigkeit dieser Trennelemente grundsätzlich in Frage gestellt. Die Baudirektion erklärt, dass die physische Trennung Sicherheit schafft und auch von der Zuger Polizei gutgeheissen worden ist.

Nach Ansicht eines Kommissionsmitglieds müsste die freie Fläche, die durch den Wegfall der Busspur entsteht, nicht versiegelt (asphaltiert) werden. Es wäre auch eine Ruderalfläche möglich. Ein Aufbau mit ungewaschenem Kies und einer leichten Begrünung wäre günstiger als eine Asphaltierung und wäre eine ökologische Aufwertung. Das Wasser müsse sowieso abgeleitet werden und im Unterhalt seien solche Flächen nicht aufwendig. Die Baudirektion sieht das Problem darin, dass das Wasser in der Grundwasserwanne nicht versickern kann. Zudem würde man sich die gesamte Flexibilität verspielen. Im Übrigen ist das Projekt in der heutigen Form öffentlich aufgelegt und es sind keine Einsprachen eingegangen. Beliebige Änderungen können nun ohne eine erneute öffentliche Auflage nicht vorgenommen werden. Dem Einwand

des Kommissionsmitglieds, dass heute auch eine Sperrfläche geplant gewesen sei, entgegnet die Baudirektion, dass es sich aber um eine flexible Fläche handelt, die bei Bedarf vom Verkehr genutzt werden kann. Die Fläche wird möglicherweise als Verflechtungsstrecke benötigt, wenn die UCH offen ist. Ein Kommissionsmitglied wendet dagegen ein, dass es die Aufgabe der Kommission sei, Projekte kritisch zu hinterfragen. Unabhängig von einer bereits erfolgten öffentlichen Auflage stehe der Kommission die Kompetenz zu, über das Anbringen eines Grünstreifens zu befinden. Dieser Einwand wird von der Baudirektion gehört, zugleich aber auf den von der SBB auferlegten Zeitdruck aufmerksam gemacht.

#### *g) Reserven*

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, wie gross der Reserve-Anteil bei der SBB-Brücke ist. Ein anderes Kommissionsmitglied möchte wissen, was in den Regiearbeiten von 369 000 Franken inkludiert ist. Die Baudirektion erklärt, dass für die Leistungen im Zusammenhang mit der SBB 10 Prozent, und bei den Beton- und Strassenbauarbeiten 5 Prozent Reserven eingerechnet worden sind. Die beantragten 7 Prozent Reserven bilden den Schnitt vom Gesamten. Bei den Regiearbeiten handelt es sich um Leistungen, die im Vorfeld noch nicht im Detail bekannt sind. Dafür wird ein gewisser Erfahrungswert verwendet. Es ist jedoch nicht mit Unvorhergesehenem gleichzusetzen, da die Arbeiten bekannt sind, lediglich deren konkretes Ausmass noch nicht.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission mit 14 : 0 Stimmen ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 des Regierungsrats.

### **3. Detailberatung und Schlussabstimmung**

Ein Kommissionsmitglied äussert das Anliegen, die unübersichtliche Ecke auf dem Veloweg beim Pumpwerk gegebenenfalls mit einer besseren Markierung und einem Spiegel zu entschärfen. Zudem soll in der Unterführung das Wasser mittels Rinne abgeführt werden, damit keine Pfützen mehr entstehen können. Diese Anliegen werden von der Baudirektion aufgenommen.

Betreffend des Ausstellplatzes erklärt die Baudirektion auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds, dass es sich dabei um eine befestigte Fläche mit einer Kiesoberfläche handelt. Die Fläche wird begrünt und so ausgestaltet, dass sie auf den ersten Blick nicht sichtbar ist. Der Ausstellplatz wird nur durch den Strassenunterhalt benutzt.

In Bezug auf die Strassenbeleuchtung werden die Kandelaber komplett ersetzt und mit neuen LED-Leuchten ausgerüstet. Im vorliegenden Abschnitt kommen diese grösstenteils an neuen Standorten zu stehen, um die normgerechte Ausleuchtung des Strassenraums sicherzustellen. Im Rahmen der Beantwortung eines Postulats betreffend Vermeidung schädlicher Lichteinwirkungen hat die Baudirektion beschlossen, ab sofort sämtliche neuen Leuchten mit maximal 3000 Kelvin auszurüsten. Dies hat einen positiven Effekt auf die Lichtverschmutzung, ohne dass aber die Verkehrssicherheit darunter leidet.

Die Realisierung des vorliegenden Projekts erfordert den Erwerb von rund 83 Quadratmetern von einem Grundeigentümer. Es handelt sich dabei um Bauland, welches vor Ort mit Realersatz abgegolten werden kann. Für die Arbeiten am SBB-Trasse werden vorübergehende Flächen von rund 13 700 Quadratmetern benötigt. Ein Kommissionsmitglied erachtet diesen Installationsplatz als sehr gross und fragt, ob dies anders zu lösen sei. Die Zugänglichkeit zum Bahntrasse ist nach Aussagen der Baudirektion sehr schwierig und es muss eine provisorische Zufahrt erstellt werden. Es besteht daher keine andere Lösung für diese Problematik.

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Strassenböschung zwischen der Kantonsstrasse und dem Chamer Veloweg ökologisch aufgewertet und in eine extensive Magerwiese umgewandelt. Die Fläche hat mit 380 Metern dieselbe Länge wie die gesamte Grundwasserwanne und sie ist rund 2 bis 4 Meter breit. Um einen möglichst grossen ökologischen Nutzen zu ermöglichen, erfolgt die Bepflanzung durch Spezialisten aus dem Amt für Raum und Verkehr.

In der Detailberatung kam es zu einem Antrag, über welchen die Kommission zu befinden hatte.

a) *Grünstreifen*

Von der Kommission wird einerseits die Frage aufgeworfen, ob es im Bereich der ehemaligen Busspur sinnvoll sei, den Asphalt über der Kiesschicht anzubringen und andererseits diskutiert, ob in diesem Bereich nicht gänzlich auf die Asphaltenschicht verzichtet werden kann. Die Bewahrung der Flexibilität kommt ebenfalls zur Sprache. Beim Verzicht auf eine Asphaltierung wäre der Kies die oberste Schicht und kann als Retentionsfläche genutzt werden. Die Begrünung hat einen positiven ökologischen Effekt. Ein Kommissionsmitglied sprach sich für den Einbau des Belags aus, um damit die Flexibilität zu bewahren. Falls mit einer Begrünung über dem Belag an Höhe verloren gehen würde, gäbe es zu bedenken, dass dies wiederum einen Einfluss auf die Ausnahmetransportroute hätte. Ein anderes Kommissionsmitglied erachtet im konkreten Fall einen Grünstreifen als nicht sinnvoll. Insbesondere bei der Chamerstrasse handle es sich um eine sehr stark befahrene Strasse. Die Flexibilität gelte es zu bewahren, denn ein unbefestigter Grünstreifen könne nicht mit 40-Tönnern befahren werden.

Die Baudirektion weist darauf hin, dass die Begrünung eine wesentliche Projektänderung darstellt, die nochmals öffentlich aufgelegt werden muss. Dies verzögert den Baustart um drei bis sechs Monate. Da der Termin der SBB sakrosankt ist, wird bezweifelt, noch so viel zusätzliche Zeit zu haben. Es ist wichtig, für das vorliegende Projekt eine Bewilligung zu erhalten. Da es sich um eine bauliche Massnahme handelt, würde damit die Flexibilität der Nutzung beeinträchtigt werden. Die Baudirektion macht im Sinne einer flexiblen Nutzung deshalb beliebt, dem Antrag nicht zuzustimmen. Die Frage der ökologischen Aufwertung kann auch als separates Projekt behandelt werden. Die Baudirektion sieht die Möglichkeit, den Belag fertig einzubauen und darauf einen zusätzlichen Aufbau für die ökologische Aufwertung anzubringen. Die Ausnahmetransportroute ist davon nicht tangiert. Eine andere Variante ist es, keinen Belag anzubringen und stattdessen mehr Kies aufzuschütten. Entscheidend ist, dass eine Projektänderung im Nachgang unproblematisch ist. Man kann das Resultat einer Abklärung abwarten und für einen spezifischen Teil eine Projektänderung einreichen. Käme es zu einem Einspracheverfahren, könnte der rund 2 Meter breite Grünstreifen auch zu einem späteren Zeitpunkt noch realisiert werden. Diese Vorgehensweise beeinträchtigt den aktuellen Zeitplan nicht. Wenn diese Kommission das vorliegende Projekt wie geplant laufen lässt und einen Zusatzauftrag für eine ökologische Aufwertung mit nachträglicher Projektänderung erteilt, stehen die Chancen gut, dass diese Massnahmen gegen Ende der Bauzeit ausgeführt werden können.

Die Kommission stimmte in der Folge darüber ab, ob der Grünstreifen im jetzigen Projekt realisiert werden soll. Die Kommission lehnte den Antrag 3 mit 5 : 7 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

In der zweiten Abstimmung ging es um den nachträglichen Grünstreifen, ob die Kommission der Baudirektion den Auftrag erteilen sollte, die Abklärungen zu einem Grünstreifen zu tätigen.

Für diese Abklärungen sprachen sich 7 Kommissionsmitglieder aus, 6 waren dagegen, ohne Enthaltung.

*b) Schlussabstimmung*

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

**4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3148.2 - 16421 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 7. Januar 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter