



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau der Hauptstrasse (KS 381), Abschnitt Knoten Alte Landstrasse/Lutisbachweg bis Knoten Milteldorfstrasse einschliesslich bergseitigem Rad-/Fussweg, Gemeinde Oberägeri

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 15. April 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 22. Februar 2011 (Vorlagen Nrn. 2018.1/2 - 13686/87) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 15. April 2011 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
 - a) Radweg
 - b) Entwässerung
 - c) Werkleitungen
 - d) Strassenbeleuchtung
 - e) Landerwerb
 - f) Kostenteiler
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2018.1/2 - 13686/87 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Hannes Fässler sowie Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlage. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild des Projektes machen können.

a) *Radweg*

Ein Kommissionsmitglied machte geltend, dass Radfahrende im Gebiet Gärbüel das Trottoir dem See entlang benutzen würden. Deshalb solle auf diesem Abschnitt auch ein seeseitiger Radstreifen markiert werden. Fahre ein Linienbus oder ein Lastwagen in diesem Bereich hinter einem Radfahrenden, so müssten die Motorfahrzeuge je nach Situation dessen Tempo annehmen. Das führe zu Rückstaus sowohl für den motorisierten Individual- als auch für den öffentlichen Verkehr.

Dieser Argumentation wurde entgegen gehalten, dass die Diskussion um diesen Radstreifen im Zusammenhang mit der Motion von Gabriela Ingold und Barbara Strub betreffend Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten vom 4. November 2009 (Vorlage Nr. 1876.1 - 13247) bereits hinlänglich geführt wurde. Diese Debatte soll nicht noch einmal wiederholt werden. Bereits damals wurde ausgeführt, dass dazu die nötigen Fahrbahnbreiten zwischen Unter- und Oberägeri fehlen. Nur mit dem Anbringen eines gelben Radstreifens ist es nicht getan. Die beiden Fahrbahnen sind je 3.40 m breit. Diese Breite entspricht der Norm. Würde die Strasse auf diesem Abschnitt mit einem Radstreifen ergänzt, so müsste die Fahrbahn um 1 m bis 1.2 m verbreitert werden. Bergseits wird mit dem vorliegenden Projekt eine gute Lösung für den Langsamverkehr geschaffen. Ausserdem werden die bergseitigen Liegenschaften besser erschlossen. Für Schulkinder wird mit dem bergseitigen Rad-/Gehweg eine optimale Lösung angeboten.

b) *Entwässerung*

Die Kommission stellte sich ausserdem die Frage, ob das Abwasser dieses Strassenabschnittes gereinigt und erst anschliessend in den Ägerisee geleitet werden sollte.

Die Vertreter der Baudirektion konnten darlegen, dass verschiedene Faktoren die Einleitung bzw. Behandlung von Strassenabwasser beeinflussen, namentlich die Verkehrsbelastung, die Zusammensetzung des Verkehrs oder die Grösse des Vorfluters. Auf dem betroffenen Abschnitt beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) weniger als 10'000 Fahrzeuge. Gemäss der Wegleitung des Bundes darf das Strassenabwasser auf diesem Abschnitt bei der vorliegenden Verkehrsbelastung unbehandelt in den Ägerisee eingeleitet werden.

c) *Werkleitungen*

Ein Kommissionsmitglied interessierte der Werkleitungsbau. Bei diesem Projekt solle der Werkleitungs- mit dem Strassenbau koordiniert werden. An der Artherstrasse sei zuerst die Strasse aufgerissen worden, um die Werkleitungsarbeiten vorzunehmen, und der eigentliche Strassenbau erfolge erst später. Das sei nicht optimal.

Im vorliegenden Projekt verlaufen alle Werkleitungen im bergseitigen Trottoir. Von den acht Monaten Bauzeit wird der Werkleitungsbau rund 17 Wochen, d.h. gut die Hälfte der Bauzeit in Anspruch nehmen. Man muss sich aber bewusst sein, dass eine genauere Schätzung nicht möglich ist, da diese Arbeiten parallel nebeneinander laufen werden. Ein genauerer Bauablauf und die effektiv benötigte Bauzeit werden erst in Zusammenarbeit mit dem Unternehmer festgelegt werden können. Bei der Artherstrasse haben die drei Partner (Kanton, Stadt Zug und WWZ AG) gebaut. Die Stadt hat die Fernwärmeleitungen verlegt und die WWZ AG sämtliche Hausanschlüsse erneuert. Die neuen Hausanschlüsse brauchten viel Zeit. Der Bau der Strasse wird hingegen ein anderes Terminprogramm aufweisen.

d) *Strassenbeleuchtung*

Es stellte sich die Frage, ob bei diesem Strassenabschnitt LED-Lampen zum Einsatz kommen werden.

Die Vertreter der Baudirektion legten dar, dass sich diese Thematik bereits bei der Sinslerstrasse gestellt hat. Die Technik im LED-Bereich macht schnelle Fortschritte. Der Unterhalt ist aber zurzeit noch aufwändiger als bei modernen Natriumhochdrucklampen. Die Preise für LED-Lampen sind in den vergangenen zwei Jahren stark gesunken. Das Tiefbauamt hat sich entschlossen, an der Sinslerstrasse ein Pilotprojekt mit LED-Leuchten zu machen. Der Anbieter wird die LED-Lampen dem Kanton mit einem Einführungsrabatt von 50 % verkaufen. Dieser Preis wird den Kosten für herkömmliche Lampen entsprechen. Das Entwicklungspotenzial von LED-Lampen ist jedoch gross. Die Baudirektion wird sich bei jedem Strassenbauvorhaben der neuen Situation stellen.

e) *Landerwerb*

Die Kommission brachte auch den Landerwerb zur Diskussion. Das benötigte Land werde mit rund CHF 1'000/m² erworben. Es stelle sich die Frage, ob die Ausnützung in diesem Fall bei den Eigentümern verbleibe.

Die Baudirektion verhandelt beim Landerwerb immer mit den Grundeigentümerschaften. Sind die Grundstücke überbaut und ist die Ausnützung bereits konsumiert, verzichten die Grundeigentümerschaften meist auf die von vorneherein unergiebigere Ausnutzungsübertragung und wollen den angepassten Quadratmeterpreis realisieren. Sind die Parzellen jedoch unüberbaut, sind die Grundeigentümerschaften an einer Ausnutzungsübertragung jeweils interessiert. In diesem Fall kann die Baudirektion das Land oft günstiger erwerben. Die Baudirektion ist immer darum bemüht, für Strassenbau benötigtes Bauland günstig, wenn möglich ohne Ausnützung zu erwerben.

f) *Kostenteiler*

Die Kommission thematisierte des Weiteren den Kostenteiler zwischen Gemeinde und Kanton. Der Knoten Alte Landstrasse - Lutisbachweg diene dazu, dass das angrenzende Baugebiet bebaut werden könne. Sie stellte sich die Fragen, weshalb der Kanton 1/3 der Kosten für diesen Knoten übernehmen müsse und wie der Kostenteiler zustande gekommen sei. Im Bericht und Antrag wurden die genauen Kosten für die einzelnen Abschnitte, nämlich die beiden Knoten und den Mittelteil vermisst.

Die Baudirektion konnte den Kommissionsmitgliedern darlegen, dass zum Abschnitt Knoten Alte Landstrasse - Lutisbachweg auch die Bushaltestelle und die Trottoirüberfahrt gehören. Ausserdem verbessert der neue Knoten die Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse, weil die Sichtweiten und die Fahrgeometrien optimiert werden. Der Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde ist jeweils Verhandlungssache. Die Fachleute des Tiefbauamtes verhandeln fair. Sie versuchen, gemeindeübergreifend die gleichen Regeln zur Anwendung zu bringen. Gemäss Gesetz über Strassen und Wege bedarf es bei der Festlegung des Kostenteilers jeweils einer Interessenabwägung. Vorliegend sieht die Kostenaufteilung zwischen Kanton und Gemeinde Oberägeri aufgrund dieser Interessenabwägung wie folgt aus:

Objekt	Kanton		Gemeinde		Total
Projektierung	55'000.00	50.00%	55'000.00	50.00%	110'000.00
Rad-/Fussweg - Bau	505'000.00	66.67%	255'000.00	33.33%	760'000.00
Rad-/Fussweg - Landerwerb	490'000.00	100.00%	0.00	0.00%	490'000.00
Knoten Alte Landstrasse / Lutisbachweg - Bau inkl. Anteil 1/3 Bus	300'000.00	33.33%	600'000.00	66.67%	900'000.00
Knoten Alte Landstrasse / Lutisbachweg - Landerwerb + Abbruch Gebäude	0.00	0.00%	390'000.00	100.00%	390'000.00
Belagssanierung KS inkl. Anteil 2/3 Bus	700'000.00	100.00%	0.00	0.00%	700'000.00
Total	2'050'000.00		1'300'000.00		3'350'000.00

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission einstimmig Eintreten auf die Vorlage Nr. 2018.2 - 13687.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen Wortmeldungen.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2018.2 - 13687 einstimmig mit 15 : 0 Stimmen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2018.2 - 13687 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 15. April 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch