



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 25/368, Knoten Zollhus, Gemeinde Hünenberg»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 25. Juni 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 9. März 2021 (Vorlagen Nrn. 3208.1/2 - Laufnummern 16540/16541) im Rahmen einer ganztägigen Sitzung am 25. Juni 2021 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Martin Gätzi, stv. Abteilungsleiter Strassenbau beim Tiefbauamt, sowie Sarah Kehl, iur. Mitarbeiterin bei der Baudirektion, 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. 3208.1/2 - 16540/16541 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 Martin Gätzi, stv. Abteilungsleiter Strassenbau beim Tiefbauamt, über die Vorlagen. Martin Gätzi stellte die Vorlagen anhand einer PowerPoint-Präsentation vor. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

a) Versickerungsmulde

Einige Kommissionsmitglieder zeigten sich besorgt darüber, dass das aus der Versickerungsmulde auslaufende Wasser nicht mit Filtersäcken gereinigt wird, sondern direkt in die Meteorwasserleitung und weiter in den Drälikerbach fliesst. Es wurde daher die Frage aufgeworfen, ob beim Überlauf nicht Filtersäcke eingebaut werden könnten. Ein Kommissionsmitglied war der Ansicht, dass nach einer langen Trockenperiode viel Schmutz von der Strasse weggewaschen werde und in das Becken gelange. Wenn viel Wasser ins Becken fliesse, würden Verunreinigungen aufgewühlt.

Die Baudirektion erklärte, dass bei hohem Wasserstand die Verunreinigung des Wassers aufgrund der starken Verdünnung sehr gering sei. Folge auf eine lange Trockenperiode Regen, sei die Strasse in kürzester Zeit sauber gewaschen. Dieses Wasser werde mitsamt den Verschmutzungen in die Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) geleitet (vorliegend die Versickerungsmulde). Filtersäcke sind ein Ersatz für eine SABA und werden nur dort eingesetzt, wo die Realisierung einer SABA nicht möglich ist. Vorliegend würden Filtersäcke beim Überlauf die Abflussleistung des Überlaufs stark beeinträchtigen und sind aus fachlicher Sicht weder sinnvoll noch Stand der Technik. Da das Retentionsvolumen und somit die Leistungsfähigkeit der Versickerungsmulde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten begrenzt ist, kann auch nur eine begrenzte Strassenfläche in die Versickerungsmulde eingeleitet werden. Der Abschnitt von der Sinslerbrücke bis und mit dem Kreisel Zollhus wird über die Versickerungsmulde entwässert. Das Strassenabwasser auf der Sinslerstrasse nördlich des Kreisels Zollhus sowie der Dräckerstrasse wird dagegen mittels Filtersäcken in den Strassenabläufen gereinigt.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob das Geflecht des Zauns, welcher die Versickerungsmulde umgibt, derart engmaschig sei, dass Amphibien nicht hindurch könnten. Es werden Bedenken geäußert, dass es für die Tiere schädlich sein könnte, wenn sie im stark belasteten Wasser leben und laichen. Die Baudirektion führte dazu aus, dass diese Zäune normalerweise so dimensioniert seien, dass sie für Kleintiere durchlässig sind. Da im gesamten Kantonsgebiet solche Anlagen mit Zäunen installiert sind, sollte dies unproblematisch sein.

b) Langsamverkehr

Der Langsamverkehr und der motorisierte Individualverkehr (MIV) sollen komplett entflechtet und gebündelt werden. Radfahrende werden auf dem Radweg um den Kreisel geleitet. Da kein markierter Fussgängerstreifen vorgesehen ist, sind Zufussgehende und Radfahrende vortrittsbelastet.

Bezugnehmend auf die Verkehrssituation in Lindenham und Steinhausen erkundigte sich ein Kommissionsmitglied einerseits, weshalb beim Knoten Zollhus eine Entflechtung zwischen Langsam- und Autoverkehr mittels Unterführung bzw. Brücke nicht in Betracht gezogen worden sei und andererseits, ob sich die Baudirektion sicher sei, dass die projektierte Verkehrsführung auch in zehn oder fünfzehn Jahren noch funktioniere, da das Verkehrsaufkommen im Bereich des Knotens Zollhus in Zukunft tendenziell zunehmen werde. Die Radfahrenden und Zufussgehenden würden den Verkehrsfluss stoppen, was ein Rückstau in Richtung Cham zur Folge haben kann.

Nach Angaben der Baudirektion wurde eine Über- und Unterführung zwar nicht explizit untersucht, doch beansprucht eine derartige Anlage viel Platz und Land und würde das Grundwasser tangieren. Der Knoten Zollhus grenzt zudem an Wald und Landwirtschaftsbetriebe, wodurch enge Platzverhältnisse entstehen. Ferner verkehren beim Knoten Zollhus zu den Stosszeiten relativ wenige Radfahrende, die den Verkehrsfluss behindern. Vielmehr handelt es sich um Freizeitverkehr, der vorwiegend an den Wochenenden unterwegs ist. Eine Brücke oder eine Unterführung werden als unverhältnismässig beurteilt. Um den Landverbrauch möglichst gering zu halten, wurde auch bewusst auf die bestehende Führung des Langsamverkehrs über die Zufahrt zur Zollweid verzichtet und neu via Zollhus geführt, obwohl dadurch für die Zufussgehenden ein kleiner Umweg entsteht. Ein Kommissionsmitglied äusserte Zweifel, dass Radfahrende und Zufussgehende den Rad- bzw. Wanderweg benützen. Vielmehr würden diese den kürzesten Weg entlang der Zufahrt zur Zollweid wählen. Es wurde die Frage aufgeworfen, ob diese Verbindung belassen werden könnte. Die Baudirektion führte dazu aus, dass ein sicheres Angebot für Radfahrende und Zufussgehende zur Verfügung gestellt und entsprechend signalisiert werde. Wenn jemand lieber entlang der Strasse auf dem Bankett geht bzw. fährt, ist dies

nicht per se verboten, liegt jedoch im persönlichen Ermessen. Ferner bedeutet die vorgesehene Linienführung nur für jene, die reussaufwärts fahren, einen kleinen Umweg, nicht aber für Personen, die von der Holzbrücke herkommen oder von der Hünenberg reussabwärts fahren. Ein Kommissionsmitglied fügte an, dass beim Knoten Zollhus vorwiegend Freizeitverkehr unterwegs sein werde, der den Umweg wohl in Kauf nehmen werde. Anders sieht es allenfalls bei Personen aus, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren und dann den kürzesten Weg entlang der Strasse wählen. Das Verkehrsgeschehen wurde sehr genau analysiert, Verkehrsmodelle erstellt und verschiedene Simulationsmodelle erstellt. Gemäss Berechnungen sollte der Kreisel auch mit der höheren Verkehrsbelastung im Jahr 2040 genügend Kapazität haben. Natürlich könne nicht ausgeschlossen werden, dass in zwanzig Jahren die Situation neu beurteilt werden muss, doch sei die Baudirektion zum jetzigen Zeitpunkt der Überzeugung, dass der Verkehrsfluss auch dann noch funktionieren werde.

c) Verkehr während der Bauzeit

Im Sommer 2022 erfolgt eine fünfwöchige Totalsperrung der Sinserbrücke. Während dieser Sperrung wird der Verkehr über die Brücke Mühlau oder über den Anschluss Gisikon umgeleitet. Von Cham über den Knoten Zollhus nach Hünenberg ist ein Einspurbetrieb gewährleistet, der mit einer Lichtsignalanlage geregelt wird. Der Langsamverkehr kann während der Bauphase über die alte Holzbrücke fahren.

d) Strassenbeleuchtung

Bei der vorgesehenen Beleuchtung handelt es sich um Natriumdampflampen, die ziemlich orange leuchten. Ein Kommissionsmitglied erachtete eine Lichttemperatur von 3000 Kelvin ausserhalb des Siedlungsgebiets und in der Nähe des Waldes als zu grell. Die Baudirektion erklärte dazu, dass bereits von 4000 auf 3000 Kelvin reduziert werde. Wichtig sei zudem, dass das Licht gegen unten und nicht seitwärts strahle. Weil LED-Leuchten einen besseren Leuchtkegel haben, wird ihr Licht weniger gestreut, was zu einer Reduktion der Lichtverschmutzung führt. Zudem wird der Einsatz von dimmbaren Leuchten geprüft. Dabei wird das Licht hochgefahren, sobald sich ein Fahrzeug nähert, bleibt aber ansonsten heruntergefahren. Der Baudirektor wies im Zusammenhang mit der Strassenbeleuchtung auf das grundsätzlich bestehende Spannungsverhältnis zwischen Sicherheit und Lichtverschmutzung hin.

Die durchgeführten Lichtberechnungen erfolgten gemäss dem Beleuchtungsreglement des Kantons Zug, welches sich an die Vorgabe von 3000 Kelvin hält. Diese Farbtemperatur entspricht einem Kompromiss zwischen Wahrnehmungsempfindung, Verkehrssicherheit und Energieverbrauch.

e) Kreiselgestaltung

Im Kreiselaugen ist ein Kieshaufen vorgesehen. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dessen Höhe, da es verkehrstechnisch als problematisch erachtet werde, wenn nicht der gesamte Verkehrsfluss überblickt werden könne. Die Baudirektion erklärte, dass lediglich die Sicht nach links zur nächsten Einfahrt gewährleistet sein müsse. Beim geplanten Kreisel wird nicht bloss ein Haufen Kies aufgeschüttet, sondern eine Struktur mit Holz eingearbeitet und kleinere Büsche gepflanzt sowie eine Magerwiese angesäht, damit eine ökologische Verbindung stattfinden kann. Aus Aspekten der Sicherheit ist dies unbedenklich. Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führte die Baudirektion aus, dass es betreffend die Kreiselgestaltung Vorgaben gebe. Beispielsweise darf ein Kreisel die Verkehrsteilnehmenden nicht ablenken. Der Kanton Zug strebt die Sicherstellung einer Vernetzung für Kleinsttieren (insbesondere Insekten) entlang und über die Strassen an. In Absprache mit dem Amt für Raum und Verkehr wurde deshalb beschlossen, die Kreiselaugen für eine ökologische Aufwertung zu nutzen.

Ein Kommissionsmitglied regte an, die kleinen Inseln und Sperrflächen neben dem Kreisel, die dem Schutz der Radfahrenden und Zufussgehenden dienen, zu begrünen. Die Baudirektion hielt diesem Vorschlag entgegen, dass sich die Inseln inmitten des Verkehrsraums befänden und höhere Gräser und andere Pflanzen die Verkehrssicherheit gefährden könnten. Zudem würde das Zurückschneiden der Pflanzen für den Strassenunterhaltungsdienst einen zusätzlichen Aufwand bedeuten. Betreffend den Vorschlag des Kommissionsmitglieds, eine Magerwiese anzusäen und niedrigere Pflanzen zu verwenden, die zweimal jährlich zusammen mit dem Gras im Kreiselaug geschnitten werden könnten, verwies die Baudirektion auf die mit den Fachleuten vom Amt für Raum und Verkehr diesbezüglich geführte Diskussion. Die Inseln seien relativ schmal und würden sich nur vor dem Kreisel ein wenig aufweiten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit müsse allerdings im Bereich dieser Verbreiterung freie Sicht gewährleistet sein. Um dies sicherstellen zu können, wäre es nötig, zweimal im Jahr zu mähen. Das Gras im Kreiselaug muss demgegenüber nur einmal pro Jahr geschnitten werden. Aus Sicht der Baudirektion ist Aufwand und Ertrag nicht gegeben.

f) Wildtierkorridor

Die im kantonalen Richtplan eingezeichneten Pfeile sind die Hauptachsen, auf denen sich das Wild hauptsächlich bewegt. Mit den in den Spezialkarten hellgrau eingezeichneten Balken wird sichtbar gemacht, dass sich die Korridore auch entsprechend ausdehnen. Grundsätzlich ist die Reuss ein Gebiet, in dem sich viele Kleintiere aufhalten. Im Bereich Zollhus bewegen sich die Tiere tendenziell etwas östlich, was aber nicht bedeutet, dass beim Knoten Zollhus keine Wildtiere vorkommen. Es ist möglich, dass Füchse und Rehe im Bereich Zollhus die Strassen queren. Dennoch liegt der Projektperimeter nicht direkt innerhalb des Wildtierkorridors. Zudem befindet sich bereits heute eine Strasse in diesem Bereich. Ferner äusserte das Amt für Wald und Wild im Rahmen der Vernehmlassung betreffend des Wildtierkorridors keine Vorbehalte.

Nach Beantwortung der Fragen beschloss die Kommission mit 15 : 0 Stimmen ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 3208.2 - 16541 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

In der Detailberatung wurde insbesondere die Strassenentwässerung bzw. die Versickerungsmulde diskutiert. Ferner hatte die Kommission über zwei Abklärungsaufträge zu befinden.

Ein Kommissionsmitglied stellte einen Antrag für den Abklärungsauftrag, dass der Zaun, der das Versickerungsbecken umschliesst, bis auf eine Höhe von 50 cm so engmaschig ist, dass er für Amphibien und Reptilien nicht durchlässig ist.

Die Kommission lehnte den Aufklärungsauftrag mit 7 : 7 Stimmen, einer Enthaltung und Stichentscheid des Präsidenten ab.

Ferner wurde erneut die Frage aufgeworfen, weshalb bei der Versickerungsmulde nicht mit Filtersäcken gearbeitet werde. Das Kommissionsmitglied machte beliebt, den Überlauf auch mit einem Filtersack auszustatten, damit das belastete Strassenabwasser nicht ungefiltert abfließen kann. Die Baudirektion führte aus, dass die Versickerungsmulde – oder auch SABA – aus ökologischen Gründen und aus Sicht der Wasserreinigung das beste System darstelle. Die Versickerungsmulden bedürfen einer regelmässigen Kontrolle und Unterhalt. Sobald die Schichten stark kontaminiert sind, werden diese ersetzt. Wie oft die Filterschichten ersetzt werden müssen, hängt von deren Belastung ab. Wie hoch die Belastung des Wassers ist, ist wiederum abhängig von der Grösse des Einzugsgebiets und dem Verkehrsaufkommen. Eine

SABA ist eine technische Anlage, die sehr naturnah arbeitet. Das Wasser wird durch verschiedene Grünstrukturen gefiltert, welche ebenfalls zur Reinigung des Wassers beitragen.

Im Zusammenhang mit der Strassenbeleuchtung stellte ein Kommissionsmitglied den Antrag für den Abklärungsauftrag, dass die Leuchten entweder in der Nacht gedimmt werden und/oder die Lichttemperatur maximal 2700 Kelvin beträgt. Und dass abgeklärt werde, wie hoch die jetzige Lichttemperatur sei.

Die Kommission lehnte diesen Abklärungsauftrag mit 8 : 7 Stimmen und ohne Enthaltung ab.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass das Thema Strassenbeleuchtung bei jeder Vorlage zu Diskussionen führt und machte daher beliebt, dass die Baudirektion der Kommission eine klare Stellungnahme abgebe, was technisch und gesetzlich möglich ist. Im Bericht und Antrag des Regierungsrats zu einem Strassenbauprojekt soll ausführlich beschrieben werden, welche Varianten geprüft wurden und weshalb sich die Baudirektion für die gewählte Variante entschieden hat. Die Baudirektion soll zudem die Berechnungen beilegen und diese an der Kommissionssitzung erläutern. Ferner würde es die Kommission begrüssen, wenn in einer der nächsten Kommissionssitzungen in einem separaten Traktandum die Grundlagen der Strassenbeleuchtung erörtert würden. Der Kommissionspräsident stimmte diesem Anliegen zu. Der Baudirektor verwies auf das Beleuchtungsreglement, welches derzeit in Bearbeitung ist. Dieses könne der Kommission zur gegebenen Zeit gerne vorgestellt werden.

Schlussabstimmung

In der Folge stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3208.2 - 16541 mit 15 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3208.2 - 16541 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 25. Juni 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter