



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau der Sihlbruggstrasse, Abschnitt Sihlbrugg - Knoten Sand AG Neuheim, einschliesslich bergseitigem Radstreifen, Gemeinde Neuheim**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten  
vom 21. September 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 19. Juni 2012 (Vorlagen Nrn. 2163.1/2 - 14108/14109) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 21. September 2012 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, unterstützt. Dr. Arnold Brunner führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
  - a) Ausbaugeschwindigkeit nach der Sanierung
  - b) Stützmauer in der Laubaukurve
  - c) Parkplätze entlang der Sihl
  - d) Busbuchten im Gebiet Tal
  - e) Verkehrszählanlage
3. Detailberatung
4. Antrag

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2163.1/2 - 14108/14109 seitens des Regierungsrates 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 Heinz Tännler sowie Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick des Sanierungs- und Ausbauprojekts verschaffen können.

##### *a) Ausbaugeschwindigkeit nach der Sanierung*

Weil die Strasse zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG im Gebiet Tal, Gemeinde Neuheim, sehr kurvenreich ist und deshalb in gewissen Bereichen aus landschaftlichen und topographischen Gründen nur auf eine Geschwindigkeit von 60 km/h ausgebaut werden kann, kam bei

einigen Kommissionsmitgliedern die Frage auf, ob nicht gleichzeitig eine Reduktion der maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h und eine entsprechende Signalisation erfolgen müsse. Die Ausbaugeschwindigkeit ist ein technischer Begriff und darf nicht mit der verfügbaren Höchstgeschwindigkeit verwechselt werden. Sie lässt sich kurz wie folgt definieren: Bei der Ausbaugeschwindigkeit handelt es sich um die minimal durchgehend unter Einhaltung aller Normen befahrbare Geschwindigkeit eines Strassenabschnittes. Fast alle Passstrassen weisen einen niedrigeren Ausbaustandard als die signalisierte Geschwindigkeit von maximal 80 km/h auf. Trotzdem ist dort die Höchstgeschwindigkeit im Ausserortsbereich nicht reduziert worden. Dies soll auch auf der vorliegenden Strecke im Abschnitt zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG nicht anders sein. Damit steht fest, dass an der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h nichts verändert werden soll.

*b) Stützmauer in der Laubaukurve*

Das Sanierungs- und Ausbauprojekt sieht vor, dass die Laubaukurve gestreckt werden soll. Aus diesem Grund muss die Kurve bergseits verschoben werden, was den Bau einer Stützkonstruktion als Hangsicherung erfordert. Das Projekt geht von einer zweiteiligen, tiefengestaffelten Stützkonstruktion aus. Ein Kommissionsmitglied fragte sich, wieso nicht von einer einzigen Stützmauer ausgegangen worden sei, ob statische Vorgaben oder allein ästhetische Gründe für zwei Stützmauern sprächen. Schliesslich sollte auch ein Kostenvergleich angestellt werden.

Weitergehende Abklärungen im Zusammenhang mit dem Bau der Stützmauer haben ergeben, dass gegenüber der geplanten zweiteiligen und tiefgestaffelten Stützkonstruktion eine einzige Stützmauer eine Höhe von rund 11 m aufweisen würde. Sie würde beim Aushub günstiger werden. Zudem müssten auch weniger Laufmeter Absturzsicherungen erstellt werden. Demgegenüber würde aber eine einzige Stützmauer mehr Konstruktions- und Füllbeton benötigen. Bei den übrigen Kostenelementen gäbe es bei den beiden Varianten kaum Unterschiede. Unter dem Strich würde eine Stützmauer aus einem Stück im Vergleich zur geplanten zweiteiligen und tiefengestaffelten Stützkonstruktion um rund Fr. 60'000.-- günstiger werden. Diese Differenz ist nicht derart erheblich, als dass sie gegenüber der geplanten zweiteiligen und tiefengestaffelten Mauer, die sich wesentlich besser in die Umgebung einzugliedern vermag, den Vorzug erhalten müsste. Hinzu kommt, dass die Strasse zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG im BLN-Gebiet Nr. 1307 Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl mit Höhronenkette liegt. Die Anforderung an die landschaftliche Einpassung und Einordnung der Strasse und der notwendigen Kunstbauten sind deshalb hoch. Diese Anforderung vermag die zweiteilige und tiefengestaffelte Stützkonstruktion im Gegensatz zu einer insgesamt rund 11 m hohen Stützmauer zu erfüllen. Daraus erhellt, dass mit dem Projekt nicht nur finanzielle, sondern auch Aspekte des Landschaftsschutzes berücksichtigt werden mussten.

*c) Parkplätze entlang der Sihl*

Bei der Sihl handelt es sich um ein Naherholungsgebiet. Viele Wanderer und Spaziergänger parkieren ihre Autos auf dem Parkplatz entlang der Kantonsstrasse. Von dort kann im Naherholungsgebiet entlang der Sihl bis zum Sihlsprung oder zum Sihlmätteli gewandert werden. Verschiedene Kommissionsmitglieder stellten sich die Frage, was mit diesem Parkplatz nach Abschluss der Sanierung und des Ausbaus der Strasse zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG passieren wird. Es herrschte in der Kommission die Meinung vor, dass dieser Parkplatz nicht ohne Alternative aufgehoben werden darf.

Das Projekt ging ursprünglich davon aus, dass diese Parkierungsmöglichkeiten aus Sicherheitsgründen, insbesondere der fehlenden Sichtweiten wegen, aufgehoben werden müssen. Dieser Parkplatz stellt bis heute aufgrund der Wende- und Parkmanöver jedoch keinen Unfallschwerpunkt dar. Aus diesem Grund liess sich die Baudirektion aufgrund der Intervention einiger Kommissionsmitglieder dazu bewegen, die gesamte Angelegenheit noch einmal zu prüfen. Sie garantierte den Kommissionsmitgliedern ausserdem, die Parkierungsmöglichkeit zu erhalten und den Naherholungssuchenden mangels Alternativen weiterhin zur Verfügung zu stellen.

d) *Busbuchten im Gebiet Tal*

Die Kommissionsmitglieder stellten auch fest, dass sich alle Bushaltestellen auf der Strasse zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG auf den Fahrbahnen befinden. Sie fragten sich deshalb, wieso keine Busbuchten erstellt würden. Auf der Fahrbahn haltende Busse würden bisweilen auf der Gegenfahrbahn und jenseits der Fussgängerschutzinsel überholt.

Die Busse verkehren zwischen Baar, Sihlbrugg und Neuheim an Werktagen im Halbstundentakt, welcher sich in den Hauptverkehrszeiten in einen Viertelstundentakt verdichtet, sonntags sogar nur im Stundentakt. Ausserdem gibt es sowohl bei den Haltestellen im Gebiet Tal (Knoten Sand AG) sowie in Sihlbrugg nur wenige Busstopps. Diese Haltestellen werden bisweilen nur von wenigen Personen, meistens von Wanderern und Spaziergängern frequentiert. Hinzu kommt, dass auf dem zu sanierenden Strassenabschnitt pro Tag lediglich rund 4'000 Fahrzeuge verkehren. Ein Busstopp nimmt ausserdem kaum mehr als 20 Sekunden in Anspruch. Damit steht fest, dass es auf der Kantonsstrasse wegen den Bushaltestellen kaum zu Rückstaus kommen wird. Zu beachten ist auch, dass sich die Mehrkosten für eine Busbucht im Gegensatz zu einer Fahrbahnhaltestelle auf rund Fr. 100'000.-- bis Fr. 150'000.-- belaufen. Ein Kosten-Nutzung-Vergleich zeigt, dass vorliegend die Vorteile einer Busbucht in keinem Verhältnis zu deren Mehrkosten stünden. Es mag sein, dass haltende Busse bisweilen auf der Gegenfahrbahn jenseits der Fussgängerinsel überholt werden. Dabei handelt es sich jedoch um ein verbotenes Fehlverhalten weniger Fahrzeuglenker, für das sie die Verantwortung und die Konsequenzen selbst tragen müssen.

e) *Verkehrszählanlage*

Auf dem Kantonsstrassenabschnitt zwischen Sihlbrugg und Knoten Sand AG soll eine fixe Verkehrszählanlage eingebaut werden. Die Kommission interessierte, wieso eine mobile Anlage nicht mehr genügen sollte und wie hoch wohl die Kosten für diese Anlage sein werden.

Zur Erstellung des Verkehrsmodells ist der Kanton Zug auf Verkehrsdaten angewiesen. Es gibt heute grundsätzlich zwei Möglichkeiten, Verkehrszahlen zu ermitteln. Einerseits können sie bei Lichtsignalanlagen und andererseits mit mobilen Anlagen erhoben werden. Bei der Ermittlung der Zahlen mit mobilen Anlagen werden jeweils während zwei Wochen die Verkehrsströme gemessen. Anschliessend werden die Daten von einer der beiden Wochen in das Verkehrsmodell eingegeben. Dieses Datenmaterial basiert aber jeweils nur auf einer Momentaufnahme, weshalb die Daten ungenau sind. Aus diesem Grund will der Kanton - wie übrigens auch der Bund bei seinen Nationalstrassen - ein Netz mit fixen Verkehrszählanlagen aufbauen. Nur so wird es möglich sein, über genaues Datenmaterial zu verfügen. Damit werden die Diskussionen obsolet, das Datenmaterial sei ungenau. Die Anlage, welche der Kanton nun auf dem fraglichen Streckenabschnitt einzusetzen gedenkt, wird rund Fr. 150'000.-- kosten.

Vor diesem Hintergrund sprach sich die Kommission einstimmig mit 12 : 0 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage Nr. 2163.2 - 14109 aus.

### **3. Detailberatung**

Ein Kommissionsmitglied machte seine Zustimmung zum Projekt von den weiteren Abklärungen der Baudirektion in Bezug auf die Stützkonstruktion in der Laubaukurve abhängig. Aus diesem Grund wollte es sich bei der Schlussabstimmung vorerst noch der Stimme enthalten.

In der Detailberatung kam es zu keinen weiteren Wortmeldungen mehr.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2163.2 - 14109 mit 11 : 0 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

### **4. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2163.2 - 14109 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 21. September 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch