



Kantonsratsbeschluss

betreffend Kredit für eine elektronische Busspur auf der Artherstrasse in Zug und für die Strassensanierung

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 17. Mai 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 26. März 2013 (Vorlagen Nrn. 2234.1/2 - Laufnummern 14293/14294) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 17. Mai 2013 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, Cyrill Weber, Unternehmensleiter der Zugerland Verkehrsbetriebe, sowie Arnold Brunner, stv. Generalsekretär, unterstützt. Sabine Windlin führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
 - a) Nutzen der elektronischen Busspur
 - b) Zustand der Artherstrasse
 - c) Kein Lichtsignal am Knoten Zugerbergstrasse
 - d) Kosten
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2234.1/2 - 14293/14294 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 Heinz Tännler, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, sowie Cyrill Weber, Unternehmensleiter der Zugerland Verkehrsbetriebe, über die Vorlagen. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können.

a) Nutzen der elektronischen Busspur

Die Kommission konnte zur Kenntnis nehmen, dass es heute Stausituationen und Fahrzeitverluste bei den Buslinien 3 und 5 vor allem zwischen Mänibach und Casino gibt. Das innovative, platzsparende und städtebaulich sinnvolle Projekt hilft, diese Verlustzeiten aufzuheben bzw. zu

minimieren. Pendlerinnen und Pendler können pünktlich beim Bahnhof die Umsteigebeziehungen erreichen. Schülerinnen und Schüler des Kurzzeitgymnasiums verpassen beim Kolinplatz den Anschluss nach Menzingen nicht mehr. Die Stadt Rapperswil hat durchwegs gute Erfahrungen mit einer solchen elektronischen Busspur gemacht. Diese Spur wurde im Jahre 2000 in Betrieb genommen und verläuft auf einer Länge von 200 m. Die vorliegende elektronische Busspur macht den öffentlichen Verkehr im Gebiet Zug/Oberwil zuverlässiger. Diese Zuverlässigkeit ist notwendig, damit der öffentliche Verkehr benutzt wird.

Die Kommission zeigte sich überrascht, dass es in der Schweiz lediglich in Rapperswil eine elektronische Busspur gibt. Man muss sich jedoch bewusst sein, dass für elektronische Busspuren ganz bestimmte Rahmenbedingungen gegeben sein müssen. Sie kommen nur auf Strassen ohne Zufahrten in Frage bzw. auf Strassen, bei denen es Zufahrten nur auf jener Seite gibt, auf der sich der Verkehr staut. Zudem muss der Chauffeur die gesamte Strecke einsehen können. Diese Rahmenbedingungen sind auf der Artherstrasse stadteinwärts gegeben.

Ein Kommissionsmitglied stellte sich die Frage, weshalb auf die physische Busspur verzichtet werden soll. Der Kanton habe das Projekt geändert, nur weil sich ein paar Eigentümerschaften gegen die physische Busspur gewehrt hätten. Die Vertreter der Baudirektion konnten glaubhaft darlegen, dass der Kanton, hätte er auf der physischen Busspur beharrt, wohl 16 Enteignungsverfahren hätte durchführen müssen. Die betroffenen Grundeigentümerschaften weigerten sich, die notwendige Landfläche dem Kanton freihändig zu übertragen. Ein solches Verfahren wäre zudem in zeitlicher Hinsicht mit Blick auf den Doppelspurausbau Walchwil problematisch gewesen. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat das Thema Busspur Artherstrasse pragmatisch analysiert und ist zum Schluss gekommen, dass mit dem vorliegenden Projekt diese Zielsetzung schneller erreicht werden kann. Im Enteignungsverfahren hätte sich auch die Frage der Verhältnismässigkeit gestellt. Hätten die Einsprechenden den Enteignungsbeschluss weitergezogen, hätten sie vom Kanton die Prüfung von Alternativen fordern können. Stattdessen hat nun der Kanton schon vorgängig Alternativen geprüft und festgestellt, dass es namentlich mit der elektronischen Busspur einen milderen Eingriff gibt. Dieses Vorgehen macht auch in Hinblick auf den geplanten Stadttunnel Sinn. Andernfalls würde der Kanton via Enteignung Landfläche beanspruchen, um die physische Busspur zu realisieren. Nach Inbetriebnahme des Stadttunnels müsste allenfalls diese physische Busspur wieder zurückgebaut werden.

b) Zustand der Artherstrasse

Die Kommission ist sich bewusst, dass die Artherstrasse in einem schlechten Zustand ist. Eine Sanierung drängt sich ohnehin auf. Die Sanierung der Artherstrasse wird nun gleichzeitig mit der Realisierung der elektronischen Busspur vorgenommen. Ausserdem werden vier Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut. Zwischen Fridbach und Mänibach gibt es etwas mehr Platz für Fussgänger und Fussgängerinnen sowie Velofahrende. Die Fahrbahnbreite für die Autos ist aber immer noch breit genug. Da dieses Projekt Teil des Agglomerationsprogramms ist, wird es vom Bund mit rund 40 % subventioniert. Insgesamt kann der Kanton Zug mit einer Unterstützung des Bundes in der Höhe von rund 2.4 Millionen Franken rechnen.

c) *Kein Lichtsignal am Knoten Zugerbergstrasse*

Ein Kommissionsmitglied hat schon im Rahmen der früheren Beratungen den Ersatz der physischen durch eine elektronische Busspur verlangt. Trotzdem stellte sich diesem Mitglied die Frage, ob nicht auch gleichzeitig das Verkehrsproblem am Knoten Zugerbergstrasse/Artherstrasse gelöst werden soll.

Eine Lichtsignalanlage am Knoten Zugerbergstrasse ist ebenfalls geprüft worden. Diverse Gründe sprechen jedoch gegen eine Lichtsignalanlage an diesem Knoten. Ein Lichtsignal an dieser Stelle würde auch andere Verkehrsströme regeln, unter anderem den stadtauswärts fahrenden Verkehr. Wenn man hier ein Lichtsignal hinstellen würde, hätte dies Auswirkungen bis zum Postplatz. Man müsste in der Folge auch am Kolinplatz eine Lichtsignalanlage errichten. Die Anlagen müssten zudem vom Postplatz über den Kolinplatz bis zum Knoten Zugerbergstrasse miteinander verbunden werden, damit wieder ein funktionierendes Gesamtsystem entstünde. Unter anderem sprechen auch Gründe des Denkmal- und Ortsbildschutzes gegen Lichtsignalanlagen im vorgenannten Bereich der Altstadt.

d) *Kosten*

Die Kommission zeigte sich erstaunt darüber, dass in der Vorlage der Posten Randabschlüsse und Belag mit 1.2 Millionen Franken beziffert wird. Die Baudirektion legte dar, dass vor allem der Belag, nicht aber die Randabschlüsse erheblich zu Buche schlagen. Strassenbeläge haben unterschiedliche Einheitspreise. Die Preise sind abhängig von der Gesamtmenge, dem Einsatzort, der Zusammensetzung, der Belagsstärke sowie den Bauetappen (Einbaumenge pro Einsatz). Zusätzlich variieren die Preise aufgrund der Auftragslage. Beläge für Trag- und Bindschichten kommen in der Grössenordnung von ca. Fr. 145.--/Tonne (inkl. MwSt.) und Deckschichten von ca. Fr. 195.--/Tonne (inkl. MwSt.) zu liegen. Der Belag auf der Artherstrasse wird rund Fr. 63.--/m², auf dem Trottoir ca. Fr. 30.--/m² kosten.

Die Einheitspreise für Randabschlüsse werden von denselben Faktoren wie beim Belag beeinflusst. Grundsätzlich belaufen sich das Liefern und das Versetzen von Randsteinen (Typ RN 15) auf rund Fr. 110.--/Laufmeter (inkl. MwSt.) sowie von Abschlusssteinen (Typ Pflasterstein 8/11) auf ca. Fr. 50.--/Laufmeter (inkl. MwSt.). Bei diesen Zahlen handelt es sich um aktuelle Offertpreise.

Es rechtfertigt sich, die Kosten dieses Projekts nachfolgend detaillierter aufzuzeigen:

Elektronische Busspur Artherstrasse, Fridbach - Casino, Zug

Kostenvoranschlag

Grundlagen und Annahmen:

Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2012
 Kostengenauigkeit +/- 10%
 MwSt. 8% inklusive

NPK: Normpositionskatalog	Betrag in Fr.	
NPK 113: Bauinstallationen	Fr.	570'000.00
NPK 117: Abbrucharbeiten (inkl. Entsorgung)	Fr.	1'080'000.00
NPK 221: Fundationsschichten	Fr.	430'000.00
NPK 222: Pflasterungen und Abschlüsse	Fr.	340'000.00
NPK 223: Belagsarbeiten	Fr.	860'000.00
NPK 237: Kanalisationen und Entwässerungen	Fr.	500'000.00
Zäune, Geländer, Absturzsicherungen	Fr.	20'000.00
Signalisation und Markierung	Fr.	160'000.00
Elektrotechnik, Lichtsignalanlage	Fr.	960'000.00
Honorare, Nebenkosten, Materialprüfungen	Fr.	580'000.00
Unvorhergesehenes ca. 10%	Fr.	600'000.00
Total Kostenvoranschlag inkl. MwSt.	Fr.	6'100'000.00

Zusätzlich ist mit folgenden Betriebskosten zu rechnen: Stromkosten von rund Fr. 2'500.-- sowie Unterhalt von rund Fr. 4'500.--. Dies ergibt jährliche Betriebskosten von ca. Fr. 7'000.--.

Vor diesem Hintergrund sprach sich die Kommission mit 11 : 1 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage Nr. 2234.2 - 14294 aus.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen weiteren Wortmeldungen mehr. Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2234.2 - 14294 mit 9 : 1 Stimmen bei zwei Enthaltungen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2234.2 - 14294 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 17. Mai 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung
 Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch