

VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMES 2004 - 2011  
KREDITBEGEHREN RA 22 + ER 20  
OBJEKTKREDIT FÜR DIE INSTANDSTELLUNG DER ARTHURSTRASSE  
INKL. GEH- UND RADWEG, EIELEN - LOTENBACH,  
STADTGEMEINDE ZUG

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION

VOM 1. OKTOBER 2004

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 14. September 2004 in einer halbtägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, sowie Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

**1. Ausgangslage und Projekt**

Es liegt mit Vorlage Nr. 1257.1 - 11543 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht mit Kostenvoranschlag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage und des Projektbeschriebes in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

**2. Eintretensdebatte**

Nach einer kurzen Orientierung über die Vorlage und das Projekt durch Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, war Eintreten auf die Vorlage unbestritten. Die Kommission sprach sich einstimmig dafür aus.

### **3. Detailberatung**

#### **a. Ausbaugeschwindigkeit**

Bei der Ausarbeitung des Projektes ist man von drei Varianten ausgegangen. Es wurde eine Variante mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 80 km/h einer berg- und einer seeseitigen Variante mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h gegenüber gestellt. Als Bestvariante, insbesondere aus topografischen, landschaftlichen und denkmalpflegerischen Gründen hat sich anschliessend der bergseitige Ausbau mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h herausgestellt. An zwei Stellen muss jedoch seeseitig erweitert werden, damit die hohen SBB-Stützmauern nicht angetastet werden müssen.

Weil die Strasse in gewissen Bereichen nur auf eine Geschwindigkeit von 60 km/h ausgebaut werden kann, kam bei einigen Kommissionsmitgliedern die Befürchtung auf, dass später eine Reduktion der maximalen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h erfolgen könnte. Die Ausbaugeschwindigkeit ist jedoch 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. Die Kommission war sich einig, dass es einem Schildbürgerstreich gleichkäme, einen Strassenabschnitt für mehr als 11 Mio. Franken auszubauen und gleichzeitig die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit im Vergleich zu heute zu reduzieren. Auch die Axenstrasse weist nicht überall einen Ausbaustandard mit einer Geschwindigkeit von 80 km/h auf. Trotzdem ist dort die Höchstgeschwindigkeit im Ausserortsbereich nicht reduziert worden. Die Baudirektion hat der Kommission denn auch bestätigt, dass es keine Absichten gibt, in diesem Abschnitt die Höchstgeschwindigkeit herabzusetzen.

#### **b. Ausbaustandard**

Während die Strasse neu 6.70 m breit ist, wird der Rad- / Gehweg auf 2.30 m erweitert. Er wird sich also gleich wie im Murpflü präsentieren. Die

Freizeitradfahrer werden das Trottoir benutzen, während die Rennvelofahrer weiterhin auf der Strasse bleiben werden. Das Überholen der Rennvelofahrer auf der Strasse wird jedoch mit dem geplanten Ausbaustandard erheblich erleichtert. Einige Kommissionsmitglieder forderten ein abschnittsweises Absenken des Trottoirs auf das Strassenniveau, um das Überholen von langsameren Radfahrern durch schnellere zu erleichtern. Dafür liess sich jedoch keine Kommissionsmehrheit finden. Einigkeit herrschte jedoch beim Absenken bzw. beim Abschrägen des Randsteins im Bereich des Zigeunerplätzchens. Der bisherige Zustand, namentlich das Parkieren von Fahrzeugen soll dort auch inskünftig möglich sein.

Zwischen dem Chiemen und dem Ostufer des Zugersees findet seit jeher reger Wildwechsel statt. Vor allem Hirsche schwimmen durch den Zugersee. Aus diesem Grund war auch der Wildkorridor in der Kommission unbestritten.

### **c. Landschafts- und Denkmalschutz**

Der Gestaltung der bergseitigen Mauerverkleidung, der Oberflächenstruktur der seeseitigen Stützkonstruktionen sowie der Betonbrüstungen wurden besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Diese Elemente sollen besonders auf die historischen Kunstbauten Rücksicht nehmen, diese neu interpretieren oder sie in der alten Formensprache wieder aufnehmen. Der Regierungsrat beantragt die Vormauerung der bergseitigen Stützmauer (Fr. 150'000.--) sowie das Nachempfinden der historischen Betonbrüstungen (Fr. 100'000.--). Gleichzeitig verzichtet er auf weitergehende Massnahmen bei der seeseitigen Stützkonstruktion, insbesondere auf die spezielle Sichtschalung (Fr. 80'000.--), auf den pigmentierten Sichtbeton (Fr. 30'000.--) und auf die vorgemauerten Bogeneinlagen (Fr. 100'000.--). In der Kommission fand die Meinung des Regierungsrates Unterstützung. Wenn der Kanton bergseits die niedrigen Quadersteinstützmauern durch Betonmauern ersetzte, würden sich die SBB bei der Sanierung ihrer hohen Stützmauern wohl auch für Betonmauern entscheiden. Dies wäre nicht landschaftsverträglich und ist deshalb zu verhindern. Im Übrigen darf nicht vergessen werden, dass es sich um eine Strasse im eidgenössischen "Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz" (IVS) handelt. Um eine bessere landschaftliche Eingliederung gewährleisten zu können, sprach sich die Kommission zusätzlich für die Pigmentierung der seeseitigen

Betonstützmauern aus. Damit kann verhindert werden, dass die Strasse vom See sowie vom gegenüberliegenden Ufer aus betrachtet als weisses Betonband wahrgenommen wird. Mit dieser Entscheidung erhöhte die Kommission den Gesamtkredit um Fr. 30'000.-- auf insgesamt Fr. 11'110'000.--.

**d. Landerwerb**

Es müssen nur Landflächen der Korporation Zug und der SBB erworben werden. Die Verhandlungen sind bereits weit gediehen, so dass der Landerwerb bald geregelt sein wird.

**e. Ausführung des Projektes**

Im Winter 2004/05 wird die öffentliche Auflage stattfinden und die Ingenieur-Submission wird ausgearbeitet. Die Ausführungsplanung folgt im nächsten Jahr. Mit der Bauausführung ist in den Jahren 2006 - 2007 zu rechnen. Die Strecke wird während rund 1 ½ Jahr nur noch einspurig befahren werden können. Angestrebt werden Baustellen mit gekoppelten Lichtsignalanlagen und einer grünen Welle. Nach kurzer Diskussion wurde eine Totalsperrung der Artherstrasse während der Bauzeit verworfen. Dadurch hätte zwar die Bauzeit wesentlich verkürzt und die Qualität insbesondere der Kunstbauten erhöht werden können. Die Beeinträchtigungen und Unannehmlichkeiten insbesondere für die Bewohner der Gemeinde Walchwil wurden jedoch als zu gross beurteilt. Die Kommission befürwortet trotzdem eine Verkürzung der Bauzeit, welche allenfalls mit kurzzeitigen oder befristeten Sperrungen erreicht werden kann.

**f. Kostenvoranschlag**

Die Kommission kritisierte bei früheren Projekten, dass die Reserve sehr hoch angesetzt wurde. Bei diesem Projekt ist genau kalkuliert worden. Trotzdem muss die Reserve mit 15 % festgesetzt werden. Der Zustand der Stützkonstruktionen wird erst mit der Sanierung festgestellt werden können. Weil die Kommission überzeugt war, dass es sich vorliegend nicht um ein Luxusprojekt handelt, war sie bereit, 15 % für Unvorhergesehenes zu sprechen.

#### 4. Schlussabstimmung und Antrag

In der Schlussabstimmung stimmte die Strassenbaukommission der Vorlage Nr. 1257.1 - 11543 in der Fassung des Regierungsrates, jedoch mit der Erhöhung des Objektkredites um Fr. 30'000.-- für die Pigmentierung der seeseitigen Betonstützmauern mit 15 zu 0 Stimmen zu. Damit erhöht sich der Gesamtkredit auf insgesamt Fr. 11'110'000.--.

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

für die Instandstellung der Artherstrasse inklusive Geh- und Radweg, Eielen - Lotenbach, Stadtgemeinde Zug, einen Kredit von insgesamt Fr. 11'110'000.-- (Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2004) zulasten der Rahmenkredite für Kantonsstrassen sowie für Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken zu bewilligen.

Baar, 1. Oktober 2004

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STRASSENBAUKOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger