

VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMES 1998 - 2003  
KREDITBEGEHREN K 15 UND R 14  
KANTONSSTRASSE 368a/127a, GEMEINDE HÜNENBERG

BETREFFEND SCHUTZMASSNAHMEN IN DEN GRUNDWASSERSCHUTZZONEN  
AN DER KANTONSSTRASSE 368a/127a, ABSCHNITT DRÄLIKON - ZOLLWEID

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION  
VOM 6. JUNI 2003

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 6. Mai 2003 in einer rund einstündigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

## **1. Ausgangslage und Projekt**

Es liegt mit Vorlage Nr. 1119.1 - 11154 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht mit Kostenvoranschlag vor. Eine Wiedergabe des Projektbeschriebes usw. in diesem Bericht erübrigt sich somit.

## **2. Eintretensdebatte**

Nach einer kurzen Orientierung über die Vorlage und das Projekt durch Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, war Eintreten auf die Vorlage unbestritten.

Der Grund liegt darin, dass mit der Realisierung des vorgesehenen Projektes für die Grundwasserschutzzonen die notwendigen Schutzmassnahmen getroffen werden können und müssen.

### **3. Detailberatung**

#### **a. Leitplanken**

Auf die Frage, ob es nicht genügen würde, aufgrund der Fliehkraft nur im äusseren Bereich der Kurve Leitplanken anzubringen, wurde aufgezeigt, dass die Grundwasserfassungen auf beiden Seiten der Strasse geschützt werden müssen und es auch auf der inneren Seite zu Verkehrsunfällen kommen kann. Es ist unbedingt notwendig, die Massnahmen so zu treffen, dass in die Schutzzone 1 keine wassergefährdenden Flüssigkeiten geraten können. Aus diesem Grunde sind beidseitig Leitplanken zu errichten.

#### **b. Weitere Errichtungen von Schutzmassnahmen**

Es wurde die Frage gestellt, ob nebst dem vorliegenden Projekt noch andere Massnahmen innerhalb des Kantones zu treffen sind. Gemäss Baudirektion handelt es sich im vorliegenden Falle um das grösste diesbezügliche Projekt. Es gibt noch mehrere Anpassungen entlang von Kantonsstrassen aufgrund von Grundwasserfassungen, namentlich bei einer Quelle in Menzingen und bei der St. Martinsquelle in Baar. Die Aufwendungen dort werden aber viel kleiner sein, sodass solche Sanierungen über das normale Budget abgewickelt werden können.

#### **c. Leitungsgefälle**

Es wurde die Vermutung geäussert, dass das geringe Gefälle einen vermehrten Unterhalt erfordert. Diese Vermutung wird in Abrede gestellt, da jede Strassenschale in einen Schlammsammler einmündet. Erst anschliessend gelangt das Wasser in die Abwasserleitung. Die Baudirektion hat bereits Erfahrungen mit Leitungen mit einem derart geringen Gefälle.

#### **d. Landerwerb**

Als Ergänzung zum Bericht des Regierungsrates wurde ausgeführt, dass für den notwendigen Landstreifen durch den Kanton Realersatz geleistet werden kann und die Grundeigentümerschaft damit einverstanden ist.

**e. Kostenpflicht**

Die Kommission stellte die Frage nach der Kostenträgerschaft. Seitens der Baudirektion wurde dargelegt, dass alle im öffentlichen Interesse liegenden Fassungen geschützt werden müssen. Die Störer, hier als Strasseneigentümer der Kanton, müssen die entsprechenden Sanierungskosten für konkrete Gefahren selber tragen. Erst für abstrakte Gefahren (Bauzone innerhalb von Schutzzonen) kann es zu Entschädigungsforderungen kommen.

**f. Kostenvoranschlag**

Innerhalb der Kommission wurde kritisiert, dass die Reserve (CHF 140'000) und das Honorar für die Ingenieurarbeiten (CHF 70'000) inkl. MwSt. (CHF 85'000) rund einen Viertel der Gesamtausgaben ausmachen würden. Seitens der Baudirektion wurde dazu ausgeführt, dass man immer wieder bewiesen habe, mit dem Geld sparsam umzugehen und wiederholt Projekte letztlich billiger abgerechnet worden seien. Auch im vorliegenden Falle werde sich die Baudirektion sehr bemühen, die Kosten tief zu halten. Man könne jedoch nicht alles im Voraus kalkulieren, weshalb eine Reserve von 10% gerechtfertigt sei. Innerhalb der Kommission wurde gewünscht, dass man den Anteil an Reserven inskünftig tiefer, z.B. bei max. 5% ansetzen müsse.

**g. Verkehrsbehinderungen**

Gemäss Ausführung der Baudirektion sollte es bei täglich rund 4'600 Fahrzeugen auf dieser Strecke kaum zu Behinderungen kommen. Es sei keine eigentliche Einspur-Massnahme vorgesehen. Zeitweilen wird man jedoch nicht umhin kommen, mit einer Kelle oder mit einer Ampel den Verkehr zu lenken.

**4. Schlussabstimmung und Antrag**

In der Schlussabstimmung stimmte die Strassenbaukommission der Vorlage Nr. 1119.1 - 11154 in der Fassung des Regierungsrates mit 14 zu 0 Stimmen (ohne Enthaltungen) zu.

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

auf die Vorlage Nr. 1119.1 - 11154 des Regierungsrates einzutreten und ihr zuzustimmen.

Baar, 6. Juni 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER  
STRASSENBAUKOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger