

VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMES 2004 - 2011  
KREDITBEGEHREN ÖV 22 UND BU 22  
KANTONSSTRASSE H, STADT ZUG  
BETREFFEND ERSTELLUNG EINER BUSSPUR UND TEILWEISER  
BELAGSSANIERUNG DER STEINHAUSERSTRASSE  
(ABSCHNITT RIEDMATT - CHAMERSTRASSE)

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION  
VOM 3. FEBRUAR 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 7. Dezember 2004 in einer halbtägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, sowie von Stefan Kempf, Amt für öffentlichen Verkehr, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

## **1. Ausgangslage und Projekt**

Es liegt mit der Vorlage Nr. 1291.1 - 11618 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 grundsätzlich unbestritten. Trotzdem diskutierte die Kommission namentlich den Bedarf der Busspur, eine allfällige Kosteneinsparung und die Gesamtkosten des Projektes:

**a. Bedarf der Busspur**

Die Kommission wünschte sich Erhebungen der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB), welche den täglichen Rückstau und den Bedarf der geplanten Busspur zu belegen vermögen. Der Preis von 4 Mio. Franken zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität während nur einer Morgenstunde pro Tag schien auf den ersten Blick zu hoch zu sein.

Die Kommission bedauerte, dass keine genauen Erhebungen über die Stausituationen während des Morgenverkehrs zwischen 06.45 und 08.00 Uhr vorlagen. Seit Neujahr werden die Verspätungen der ZVB automatisch erhoben und ausgewertet. Dieses Datenmaterial steht jedoch bis heute noch nicht zur Verfügung. Ausserdem wäre es aufgrund der kurzen Erhebungsdauer zu wenig aussagekräftig. Es war allen Kommissionsmitgliedern klar, dass der Bus, wenn er die Strecke von der Haltestelle Riedmatt bis zur Einmündung in die Chamerstrasse nur im Schritttempo anstelle mit einer Geschwindigkeit von 40 km/h bis 50 km/h befahren kann, viel Zeit verliert. Trotz fehlenden Erhebungen waren sich die Kommissionsmitglieder einig, dass es auf der Steinhauserstrasse täglich zu Rückstaus bis zur Bushaltestelle Riedmatt kommt. Dadurch verliert die Buslinie Nr. 6 viel Zeit, so dass die Fahrplanstabilität während den morgendlichen Hauptverkehrszeiten nicht mehr gewährleistet werden kann. Das ist insbesondere dann ärgerlich, wenn man den Anschluss am Bahnhof Zug oder zu den anderen Buslinien verpasst. Mit der Busspur wird es möglich sein, die Zuverlässigkeit zu verbessern. Die Buslinie Nr. 6 ist sehr stark frequentiert. Bereits heute verkehrt diese Linie im 7 ½ Minutentakt. Keine andere Buslinie weist einen derart dichten Fahrplan auf.

Die Busspur wird sich aber auch auf den Verkehrsfluss auf der Chamerstrasse von Cham in Richtung Zug sowie in umgekehrter Richtung positiv auswirken. Bis heute ist die Steinhauserstrasse wegen der Busbevorzugung priorisiert worden. Der Bus bewirkte, dass mit der Grünphase die Fahrzeuge vor ihm in die Chamerstrasse einmünden konnten. Sobald die Busspur gebaut ist, wird eine Priorisierung des Verkehrs von Steinhausen Richtung Zug nicht mehr not-

wendig sein. Die Busspur wird also zu einer Leistungssteigerung auf der Chamerstrasse führen.

**b. Kosteneinsparungen**

Die Kommission prüfte auch Kosteneinsparungen. Sie erwog, ob allenfalls die Busspur nur vom Knoten an der Chamerstrasse bis zur Radwegunterführung gebaut werden sollte und ob auf eine Fortführung der Busspur bis zur Haltestelle Riedmatt verzichtet werden könnte.

Der Kommission war bewusst, dass sich der Rückstau bisweilen zur Kreuzung Schochenmühle erstreckt. Würde die Busspur nur bis zur Radwegunterführung gebaut, würde sich einerseits die Situation für die ZVB nicht wesentlich verbessern. Der Bus müsste durch eine Bevorzugung bei der Lichtsignalanlage am Knoten Chamerstrasse weiterhin die Fahrzeuge vor sich wegputzen, um die Busspur nach der Radwegunterführung erreichen zu können. Es müsste also im Bereich der Haltestelle Riedmatt ein Staumelder eingebaut werden. Andererseits würde damit die erhoffte Leistungssteigerung auf der Chamerstrasse nicht eintreten.

Damit war für die Kommission klar, dass die Busspur bis zur Haltestelle Riedmatt gebaut werden muss.

**c. Gesamtkosten des Projektes**

Auf den ersten Blick empfand die Kommission die Gesamtkosten von 3.765 Mio. Franken für dieses Projekt als sehr hoch. Bei der Chamerstrasse war man noch von Laufmeterkosten von Fr. 5'100.-- ausgegangen. An der Steinhauserstrasse kostet der Laufmeter Strasse bereits Fr. 6'200.--. Die Kommission ist jedoch der Ansicht, dass sich die Baukosten ohne Landerwerb zwischen Fr. 550.-- und Fr. 570.-- pro m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche im vorgegebenen Rahmen bewegen. Dieser Preis ist zwar nicht billig, aber vertretbar. Es ist auch zu beachten, dass die Bauarbeiten unter Verkehr erfolgen werden und ständig zwei Spuren offen bleiben müssen. Des Weiteren ist der Untergrund der Strasse schlecht. Pro Jahr werden Setzungen von bis zu 1 cm ausgewiesen. Dies verteuert den Bau zusätzlich.

Schliesslich sprach sich die Kommission einstimmig für Eintreten aus.

### **3. Detailberatung**

#### **a. Radstreifen**

Die Kommission war sich angesichts des sehr gut ausgebauten Radwegnetzes in diesem Gebiet bewusst, dass es an sich keiner weiteren Investitionen für die Radfahrer bedarf. Trotzdem stellte ein Kommissionsmitglied die Frage, ob nicht die Markierung eines Radstreifens innerhalb der Busspur möglich sei?

Einerseits ist die Markierung eines Radstreifens auf der Busspur nicht erlaubt. Andererseits würden die Radfahrer die Geschwindigkeit der Busse vorgeben. Der Vorteil der Busspur würde dadurch wieder zunichte gemacht. Im Weiteren bedarf es angesichts des gut aufgebauten Radwegnetzes keiner zusätzlichen Verbindung Richtung Süden.

#### **b. Kostenteiler**

Angesichts der Belagssanierung und der Vorteile für den Verkehrsfluss auf der Chamerstrasse fragte sich ein Kommissionsmitglied, ob der Kostenteiler zwischen öffentlichem Verkehr (ÖV) und motorisiertem individuellem Verkehr (MIV) von 75 % zu 25 % richtig sei?

Die Kommission vertrat die Meinung, dass ohne den Bau der Busspur zurzeit nicht in die Steinhäuserstrasse investiert werden müsste. Es entspricht der Praxis des Kantons, bei einer Busspur jeweils 75 % der Kosten durch den ÖV und 25 % durch den MIV zu finanzieren. Die Anwendung dieses Kostenteilers ist auch vorliegend gerechtfertigt.

#### **c. Qualitätsüberwachung**

Für die Qualitätsüberwachung sollen rund 1 % der Gesamtkosten verwendet werden. Worum geht es dabei? Beim Umbau und der Sanierung der Steinhäuserstrasse muss mit PAK-belasteten Belägen gerechnet werden muss. Es geht darum, dass genau ermittelt wird, welcher Teil des Belages PAK-belastet ist, damit die entsprechenden Entsorgungskosten tief gehalten werden können. Gleichzeitig muss jeweils die Zusammensetzung des Belages geprüft werden. Nur so kann beurteilt werden, welcher Teil des Altbelages wieder eingebaut und rezykliert und welcher entsorgt werden muss.

**d. Landerwerb und Projektauflage**

Der gesamte Landerwerb erfolgte freihändig und konnte bereits abgeschlossen werden. Eine gegen das Auflageprojekt eingereichte Einsprache konnte gütlich bereinigt werden. Mit der Kreditbewilligung werden also sämtliche Voraussetzungen für die Baufreigabe erfüllt sein.

**4. Schlussabstimmung und Antrag**

In der Schlussabstimmung stimmte die Strassenbaukommission der Vorlage Nr. 1291.1 - 11618 in der Fassung des Regierungsrates mit 14 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

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

auf die Vorlage Nr. 1291.1 - 11618 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Baar, 3. Februar 2005

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STRASSENBAU-  
KOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger