

«AUSBAU VERBINDUNG KNOTEN GRINDEL - BIBERSEE»

1. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND GENEHMIGUNG DES
GENERELLEN PROJEKTES «AUSBAU VERBINDUNG
KNOTEN GRINDEL - BIBERSEE»
2. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR
PLANUNG, LANDERWERB UND BAU DES PROJEKTES «AUSBAU
VERBINDUNG KNOTEN GRINDEL - BIBERSEE»

BERICHT UND ANTRAG DER KOMMISSION FÜR TIEFBAUTEN

VOM 4. JULI 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 1. Mai 2007 im Rahmen einer halbtägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, unterstützt. Die beiden Standortgemeinden Cham und Steinhausen waren durch Ursi Luginbühl, Gemeinderätin Cham und Werner Toggenburger, Leiter Verkehr und Sicherheit, Cham, resp. durch Hans Staub, Gemeinderat Steinhausen, vertreten und konnten vor der Kommissionsdebatte ihre durchwegs zustimmende Stellungnahme zum Projekt vertreten. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

1. Ausgangslage und Projekt

Es liegt mit Vorlage Nr. 1527.1 - 12360 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht mit Kostenvoranschlag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage und des Projektbeschriebs in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

Die Verbindung von Zug ins Knonaueramt führte ursprünglich durch das Dorf Steinhausen, kreuzte die Bahnlinie Zug-Affoltern a.A.-Zürich unweit des Hofes Lätten auf einem Niveauübergang mit Barriere. Dieser Niveauübergang wurde 1960 durch die etwas weiter nördlich gelegene, bis heute bestehende Überführung ersetzt. Mit dem Bau der Umfahrung Steinhausen zwischen Augasse und Unterfeld wurde auch die Verbindung ins Knonaueramt (Kantonsstrasse H) auf die neue direkte Linienführung verlegt.

Nachdem im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahn A4a Blegi-Walterswil das Verkehrsregime im Westen der Gemeinde Steinhausen grundlegend änderte (Bau des Autobahnzubringers mit Aufhebung des Niveauüberganges beim Bahnhof Steinhausen, Verlegung der Hinterbergstrasse), wurde der neue Kreisel Grindel zur eigentlichen Verkehrsdrehscheibe in diesem Gebiet. Die Linienführung der Kantonsstrasse Steinhausen-Bibersee mit Einmündung in den Autobahnzubringer beim Knoten Unterfeld (Martinskreuzung) erwies sich mit wachsendem Verkehrsaufkommen immer mehr als Problemstelle der Verkehrsführung in diesem Gebiet.

Seit rund 30 Jahren erfolgt die Verbindung zwischen Steinhausen und Bibersee über zwei parallele Kantonsstrassen. Die sog. Schwerverkehrspiste, die heute vom Kreisel Grindel via Blegiwäldli nach Bibersee führt, war anfangs der 70er Jahre im Zusammenhang mit dem Autobahnbau A4 Richtung Zürich gebaut worden. Sie war als Baupiste und nicht gemäss Strassenbaustandards erstellt worden und sollte nach Beendigung des Autobahnbaues wieder rückgebaut werden. Dazu ist es wegen des langen Stillstandes beim Bau der A4 allerdings nie gekommen und die Strasse wurde zwischenzeitlich nur minimal ausgebaut, um die Knonauerstrasse zwischen Steinhausen und Bibersee wie auch den Knoten Unterfeld in Richtung Norden vom Schwerverkehr zu entlasten.

Der Ausbaustandard dieser Strasse genügt den heutigen Anforderungen nicht. Die horizontalen und vertikalen Radien stimmen nicht, was immer wieder zu Unfällen, vor allem im Bereich des Blegiwäldlis, führt. Unfallhäufungen gibt es auch beim Knoten Unterfeld in Steinhausen, beim Knoten Grindel und bei den beiden Kreuzungen in Bibersee. Der Verkehr auf der Knonauerstrasse in Steinhausen führt, verstärkt durch die Steigung resp. das Gefälle der Strasse, zu einer erheblichen Immissionsbelastung in den Wohngebieten im Nordwesten der Gemeinde Steinhausen. Die 1960 erbaute SBB-Brücke im Gebiet Lätten ist ausserdem in einem schlechten Zustand und muss erneuert oder saniert werden. Die Knoten Grindel

und Unterfeld haben ihre Leistungsgrenzen erreicht. Der Ausbau resp. Neubau der Verbindung Steinhausen-Bibersee drängt sich deshalb auf. Das vorliegende Projekt sieht zwischen dem Knoten Unterfeld und dem Knoten Grindel sowie zwischen dem Knoten Grindel und dem Blegiwäldli einen Ausbau bestehender Strassen von 500 m bzw. 1'000 m vor, während vom Blegiwäldli bis zum Anschluss nördlich von Bibersee auf 600 m ein Strassenneubau erstellt werden soll. Zudem wird zwischen der Lättenbrücke und Bibersee die bisherige Kantonsstrasse zurückgebaut. Sie wird inskünftig nur noch als Rad-/Geh- und Bewirtschaftungsweg dienen. Gleichzeitig soll sie zu einer Gemeindestrasse abklassiert werden. Insgesamt werden bei diesem Projekt rund 1'400 m Kantons- und 150 m Gemeindestrasse zurückgebaut.

2. Eintretensdebatte

Nach einer Orientierung über die Vorlage und das Projekt durch Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie einem Augenschein im Raum Blegiwäldli-Bibersee war Eintreten auf die Vorlage unbestritten.

Dass dem Gesamtprojekt in der Kommission auch von eher strassenkritischen Mitgliedern keine grundlegende Opposition erwuchs, ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass für einmal per Saldo kein Neubau von Strassen, sondern gar ein Rückbau bestehender Strassen stattfindet, dass das Projekt zu einer Entlastung von Wohngebieten führt, dass der Verkehr direkter in die Zielgebiete (Autobahn, Einkaufszentrum, Arbeitsgebiete) geführt wird, was im Raum Bibersee die angestrebte Entflechtung von Motorfahrzeug- und Langsamverkehr ermöglicht.

Trotzdem diskutierte die Kommission eingehend verschiedene Aspekte des Projektes: Die Passerelle für die Fussgänger im Raume Grindel, eine Unterführung Knoten Städtlistrasse, den Lärmschutz für den Weiler Bibersee, den Landerwerb samt Landerwerbskosten sowie die Kosten des Projektes generell.

a) Einzelne Kommissionsmitglieder stellten die rund 2 m breite Passerelle für den Langsamverkehr, namentlich für die Fussgänger, über den Autobahnzubringer beim Knoten Grindel in Frage. Sie waren der Meinung, dass nur wenige diese Verbindung nutzen werden.

Beim Knoten Grindel wird gemäss Projekt der Langsamverkehr mittels einer Passerelle über den Autobahnzubringer geführt. Eine Kreuzung des Langsamverkehrs à Niveau würde die Leistungsfähigkeit des Knotens mindern und den Fussgängerinnen und Fussgängern dennoch nur geringe Sicherheit bieten. Bereits heute passieren täglich ca. 16'000 Fahrzeuge den Knoten Grindel. Rund 25'000 Fahrzeuge werden es inskünftig sein. Aus diesem Grund hat sich die Lösung mit der Passerelle aufgedrängt. Die Kommission anerkennt durchaus den verkehrstechnischen Sinn dieser Passerelle zugunsten des Langsamverkehrs, macht aber mehrheitlich keinen Hehl daraus, dass der Mehraufwand im Verhältnis zu den erwarteten Benutzerfrequenzen erheblich ist.

b) Ebenfalls thematisiert wurde der im Projekt nicht vorgesehene Bau einer Unterführung unter der neuen Kantonsstrasse beim Knoten Städtlistrasse nördlich des Blegiwäldlis. Dieses Begehren begründeten einzelne Kommissionsmitglieder mit dem Zugang zum Steinhauserwald, der auch der Chamer Bevölkerung als Naherholungsgebiet diene, bzw. mit diversen Hofläden in diesem Gebiet, die von der Chamer und Steinhauser Bevölkerung rege besucht würden.

Die Kommission fand dennoch mehrheitlich, dass dieser Knoten insbesondere aus Kostengründen à Niveau ausgebildet werden soll. Eine Unterführung der Städtlistrasse oder der neuen Kantonsstrasse wäre unverhältnismässig teuer. Die Kommissionsmitglieder waren sich bewusst, dass dieser Knoten auch dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen muss. Selbst eine 3 m breite und 3 m hohe Unterführung des Fuss- und Radweges wäre für heutige landwirtschaftliche Maschinen noch zu klein. Ein Knoten à Niveau für den Landwirtschaftsverkehr müsste deshalb trotzdem erstellt werden. Zudem handelt es sich bei der Städtlistrasse um eine untergeordnete Verbindung des Langsamverkehrs.

c) Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass für den Weiler Bibersee der Lärmschutz gewährleistet wird und dass die Planungswerte eingehalten werden. Trotzdem wollten einige Mitglieder weitergehende Lärmschutzmassnahmen. Sie waren der Meinung, dass es nicht verständlich sei, bei paralleler Strassenführung nur entlang der Autobahn, nicht aber auch entlang der neu zu bauenden Kantonsstrasse Lärmschutzmassnahmen vorzusehen. Es müsse möglich sein, die Lärmschutzwände der A4 an den Rand der Kantonsstrasse zu stellen. Damit würde der Weiler Bibersee vom Strassenlärm weitestgehend geschützt.

Bei diesem Begehren darf vorerst der zeitliche Faktor nicht ausser Acht gelassen werden. Während die Autobahn A4 im Jahre 2010 eröffnet werden soll, wird die Verbindung Grindel-Bibersee frühestens 2014 fertig gebaut sein. Selbst wenn sich der Bund diesbezüglich noch verhandlungsbereit zeigte, ist zu berücksichtigen, dass entlang der Autobahn kein Neubau der Lärmschutzwand geplant ist. Die Fundation dieser Wand ist bestehend. Zudem wird die neue Kantonsstrasse nur auf einem kurzen Stück bei der Überführung über die Niederwilerstrasse das Höhenniveau der Autobahn erreichen. Nördlich und südlich davon müssten Anschlusspunkte für die Lärmschutzwand der A4 gesucht werden. Mit einer Lärmschutzwand entlang der Kantonsstrasse könnte also der Autobahnlärm nicht genügend abgedeckt werden.

d) Mitglieder der Kommission haben im Zusammenhang mit dem Bau der Umfahrung Cham-Hünenberg gelesen, dass die Baudirektion mit den ansässigen Bauern über eine Lösung betreffend Landerwerb diskutiert. Diese Meldung löste eine Diskussion über den Landerwerb für Strassenbauten und die Bodenpreise aus.

Grundsätzlich legt das bäuerliche Bodenrecht den Preis für Landwirtschaftsland je nach Bonitierung (Bodenqualität) auf maximal ca. Fr. 13.--/m² fest. Gewisse Gemeinden haben bisweilen für Landwirtschaftsland mehr bezahlt. Ausserhalb eines enteignungsrechtlichen Verfahrens können sich Gemeinwesen und die private Grundeigentümerschaft freihändig einigen, sofern das benötigte Land nachhaltig der Landwirtschaft entzogen wird. Der Kaufpreis ist letztlich zwar immer eine Frage der Verhandlung; trotzdem darf die öffentliche Hand nicht jeden Preis bezahlen, da sie gegenüber dem Steuerzahler in der Pflicht steht. Bislang bezahlte der Kanton für Landwirtschaftsland bei freihändigem Erwerb Fr. 20.--/m². Auch dieser Preis ist mit den Vorgaben des bäuerlichen Bodenrechts nicht identisch. Er hat sich jedoch im Laufe der Zeit etabliert und kann vor allem mit der Entschädigung für zusätzliche Inkonvenienzen begründet werden. Die Landwirte im Bereich der Umfahrung Cham-Hünenberg haben vor kurzem im Hinblick auf die anstehenden Landerwerbsverhandlungen eine Interessengemeinschaft gebildet. Diese fordert nun für landwirtschaftliches Land deutlich höhere Entschädigungen als Fr. 20.--/m². Trotzdem ist festzuhalten, dass der Kanton Zug mit Fr. 20.--/m² bereits weit über dem Durchschnitt anderer Kantone liegt. Die Bauern machen geltend, mit dem Landpreis auch am volkswirtschaftlichen Nutzen von Strassenbauprojekten teilhaben zu können und wollen. Die Kommission konnte zur Kenntnis nehmen, dass die Baudirektion sich dieser Problematik annehmen will. Die Haltung der Landwirte stiess in der

Kommission zwar auf gewisses Verständnis. Die Kommission vertritt aber dennoch klar die Meinung, dass diese Thematik sauber abgeklärt und einen entsprechenden politischen Prozess durchlaufen muss. Sollte es schliesslich tatsächlich zu einer Erhöhung des Kaufpreises für landwirtschaftliches Land kommen, wird der für den Ausbau der Verbindung Knoten Grindel-Bibersee beantragte Objektkredit möglicherweise nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass man beim zu erwerbenden Bauland im Umfeld des Knotens Grindel von einem Landwert von Fr. 400.--/m² ausgegangen ist. Ein neues Gutachten hat nun gezeigt, dass der zu entschädigende Landwert möglicherweise auch hier höher liegen könnte. Selbstverständlich wird zu berücksichtigen sein, ob der Grundeigentümer die Ausnützung zurückbehalten will oder nicht. Dies würde sich auf den Kaufpreis auswirken. Darauf machte die Baudirektion die Kommission aufmerksam.

Es stellte sich deshalb für das vorliegende Projekt die Frage, ob die Kommission den Objektkredit erhöhen sollte. Die Kommissionsmitglieder waren sich bewusst, dass eine Erhöhung des Kaufpreises für Landwirtschaftsland bei 10'000 m² den beantragten Objektkredit möglicherweise sprengen würde. Ob dieser Preis bei freihändigem Erwerb weiterhin bei Fr. 20.--/m² bleibt oder ob er auf Fr. 30.--/m², auf Fr. 40.--/m² oder auf Fr. 50.--/m² erhöht wird, ist heute noch offen. Ebenso offen bleibt, wie weit das nach dem Rückbau der jetzigen Kantonsstrasse wieder verfügbare Land an die betroffenen Landeigentümer zurückgegeben und damit der Nettoaufwand reduziert wird.

Die Kommission diskutierte deshalb drei Lösungsansätze: Der Kantonsrat verabschiedet die Vorlage des Regierungsrates betreffend Ausbau der Verbindung Knoten Grindel-Bibersee ohne irgendwelche Änderungen. Bei dieser Variante ist sich die Kommission bewusst, dass es - je nach Ausgang der Diskussionen über den Landpreis - zu einer Zusatzkreditvorlage kommen könnte. Die Kommission diskutierte aber auch eine Aufstockung des beantragten Objektkredits von 30.3 Mio. Franken auf 32 Mio. Franken. Als dritte Variante beleuchtete sie die Möglichkeit eines Rahmenkredits in der Höhe von 32 Mio. Franken, wovon der Kantonsrat im jetzigen Zeitpunkt lediglich 30.3 Mio. Franken freigeben würde. Die Kommission anerkennt durchaus den Vorteil dieser Lösung, dass eine Erhöhung des Landpreises keinen referendumsfähigen Beschluss des Kantonsrates mehr nach sich ziehen würde. Der Kantonsrat könnte die Reserve mit einfachem Beschluss freigeben.

Die Kommission vertrat jedoch schliesslich klar die Meinung, dass der vorliegend beantragte Objektkredit nicht erhöht werden soll. Die Kosten für den Ausbau der Verbindung Knoten Grindel-Bibersee sind, aufgrund verschiedener Projektverbesserungen, bereits relativ hoch. Eine weitere Erhöhung des Kredites, allenfalls mit einem Rahmenkredit, könnte womöglich die klare Zustimmung zum Projekt in Frage stellen. Zudem soll die Debatte über den Kaufpreis für Landwirtschaftsland nicht vorweggenommen und sie soll grundsätzlich und nicht anhand eines einzelnen konkreten Projektes geführt werden.

Zu den Projektkosten generell stellt die Kommission fest, dass der beantragte Objektkredit von 30.3 Mio. Franken höher ist als früher gemachte Kostenschätzungen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Kredit von 26.4 Mio. Franken gemäss Kostenschätzung eine Reserve von rund 10 % enthält und dass darüber hinaus eine Objektkreditreserve von ca. 15 % oder 3.9 Mio. Franken hinzugerechnet ist. Insgesamt beinhaltet somit der Objektkredit von 30.3 Mio. Franken Reserven von etwa 6.3 Mio. Franken oder ca. 25 %.

Die Kommission stellt fest, dass es vor allem bezüglich Linienführung im Raume Bibersee durchaus «billigere» Lösungen gegeben hätte und dass die jetzt gewählte Lösung vor allem wegen der erforderlichen Terrinaufschüttungen zwischen Blegiwäldli und Autobahn zu den teureren Varianten gehört. Dennoch stellt die Kommission die von der Regierung vorgeschlagene, aus einem umfangreichen Variantenvergleich hervorgegangene Linienführung nicht in Frage. Zwar hätte sich der bauliche Aufwand um einige Millionen Franken reduzieren lassen, wenn die neue Strasse zwischen Bibersee und Blegiwäldli weitgehend dem jetzigen Strassenverlauf gefolgt wäre. Erstens würde damit eine neue Kantonsstrasse mit zwei engen 90°-Kurven angelegt, was wohl von der Öffentlichkeit kaum verstanden würde. Zweitens erfolgte damit keine Entlastung des Weilers Bibersee und drittens würde die angestrebte klare Entflechtung von Motorfahrzeug- und Langsamverkehr in Bibersee nicht realisierbar.

Bezüglich Projektfinanzierung ist festzuhalten, dass die Finanzierung über die Spezialfinanzierung Strassenbau erfolgt, dass mit keinen Beiträgen des Bundes gerechnet werden kann, dass aber die Migros Genossenschaft Luzern im Zusammenhang mit dem Ausbau des Einkaufszentrums Zugerland verpflichtet worden ist, sich mit 1.0 Mio. Franken am Ausbau der Strasse resp. des Knotens Grindel zu beteiligen.

Schliesslich sprach sich die Kommission einstimmig für Eintreten aus.

3. Detailberatung

Nach einer längeren und ausführlichen Eintretensdebatte diskutierte die Kommission in der Detailberatung nur noch die einzelnen Anträge von Kommissionsmitgliedern und stimmte darüber ab.

- a) Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, beim Knoten Städtlistrasse eine Unterführung zu bauen. Aufgrund der Diskussion während der Eintretensdebatte modifizierte es jedoch sein Begehren. Es wurde nur noch eine Unterführung für den Fussgänger- und Rad-Verkehr verlangt. Den Kommissionmitgliedern war klar, dass die landwirtschaftlichen Fahrzeuge die nun beantragte Unterführung nicht benutzen könnten und dass sie deshalb die Kantonsstrasse immer noch à Niveau kreuzen müssten. Die Kommission lehnte aus diesem Grund den Antrag mit 9 : 5 Stimmen ab und verzichtete damit auf die Empfehlung zum Bau einer separaten Fuss- und Radweg-Unterführung.
- b) Des Weiteren stellte ein Kommissionsmitglied einen Antrag im Zusammenhang mit einer allfälligen Erhöhung des Kaufpreises für den freihändigen Erwerb von Landwirtschaftsland und den möglichen Auswirkungen auf das vorliegende Projekt. Danach sollte der Kantonsrat einen Rahmenkredit von 32.0 Mio. Franken für den Ausbau der Verbindung Knoten Grindel-Bibersee beschliessen und dafür gleichzeitig 30.3 Mio. Franken sofort freizugeben. Die Kommission sprach sich entsprechend den erwähnten Überlegungen mit 12 : 2 Stimmen gegen diesen Antrag und damit gegen einen Rahmenkredit für den Ausbau der Verbindung Knoten Grindel-Bibersee aus.
- c) Schliesslich war ein Kommissionsmitglied der Ansicht, dass die Motion von Rosemarie Fähndrich Burger vom 27. November 2002 nur in zwei von drei Punkten erfüllt würde. Soweit sich die Motion auf den Knoten Oberwil bezieht, verlangt sie Anpassungen ausserhalb des Perimeters des vorliegenden Projektes. Deshalb wurde beantragt, die Motion Fähndrich Burger in diesem Umfang noch nicht als erledigt abzuschreiben. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass der Kanton am Knoten Oberwil schon vor drei Jahren eine Radaranlage gebaut hat. Damit hat sich die Situation verbessert. Sie ist sich auch bewusst, dass der Kanton in den nächs-

ten Jahren den Radweg von Oberwil Richtung Pfad an die Hand nehmen wird. Die Kommission erachtete es dennoch als korrekt, denjenigen Teil der Motion, der nicht vom vorliegenden Projekt erfüllt wird, noch nicht abzuschreiben und stimmte deshalb dem Antrag, die Motion Fährndrich Burger nur teilweise, d.h. in Bezug auf die Begehren 1 und 2 als erledigt abzuschreiben, im Verhältnis von 11 : 3 zu.

d) Die Kommission stimmte dem Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes «Ausbau Verbindung Knoten Grindel-Bibersee» (Vorlage Nr. 1527.3 - 12362) mit 12 : 0 Stimmen bei zwei Enthaltungen zu, wobei sie den Objektkredit von 30.3 Mio. Franken inkl. 7.6 % Mehrwertsteuer versteht.

4. Antrag

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

1. den Vorlage Nrn. 1527.2/.3 - 12361/62 zuzustimmen, wobei der Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes «Ausbau Verbindung Knoten Grindel-Bibersee» (Vorlage Nr. 1527.3 - 12362) von 30.3 Mio. Franken inkl. 7.6 % Mehrwertsteuer zu verstehen sei.
2. die Motion von Heinz Tännler vom 29. April 1996 betreffend Ausbau der bestehenden Schwertransportpiste zwischen dem Knoten Grindel bis zur Abzweigung nach dem Blegiwäldli sowie Strassenneubau ab Abzweigung Blegiwäldli bis Bibersee (Vorlage Nr. 359.1 - 8899) als erledigt abzuschreiben.
3. die Motion von Rosemarie Fährndrich Burger vom 27. November 2002 betreffend Radweg von Bibersee nach Oberwil, Gemeinde Cham (Vorlage Nr. 1073.1 - 11034) in Bezug auf die Begehren 1 und 2 als erledigt abzuschreiben.

Steinhausen, 4. Juli 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER
KOMMISSION FÜR TIEFBAUTEN

300/sk

Der Präsident: Hans Peter Schlumpf