

## KANTONSRATSBESCHLUSS

### BETREFFEND FREIGABE EINES OBJEKTKREDITES FÜR DAS PROJEKT "STRASSENSANIERUNG ÄGERISTRASSE UND BAU DES KOMBINIERTEN RAD-/FUSSWEGES, ABSCHNITT LORETO- BIS LÜSSIRAINSTRASSE, GEMEINDE ZUG"

#### BERICHT UND ANTRAG DER KOMMISSION FÜR TIEFBAUTEN

VOM 26. OKTOBER 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die obige Vorlage des Regierungsrates vom 10. Juli 2007 im Rahmen einer zweistündigen Sitzung am 26. Oktober 2007 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. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

#### **1. Ausgangslage und Projekt**

Es liegt mit Vorlage Nr. 1563.1 - 12437 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht mit Kostenvoranschlag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage und des Projektbeschriebs in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

#### **2. Eintretensdebatte**

Nach einer Orientierung über die Vorlage und das Projekt durch Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, war Eintreten auf die Vorlage nicht bestritten.

Die Kommissionsmitglieder schätzten, dass mit dieser Strassensanierung und dem Bau des Rad-/Fussweges insbesondere die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler verbessert wird. Im Gebiet Loreto und bei der Bushaltestelle Gutsch werden die Fussgängerinnen und Fussgänger beim Strassenübergang je mit einer Verkehrsinsel geschützt. Zudem sorgt von der Weinbergstrasse bis zum Gutschweg bergseits, wo heute stellenweise nur ein 0.70 m breites Trottoir besteht, der rund 2.30 m bis 2.50 m breite Rad-/Fussweg für mehr Sicherheit. Die Kommission lobte bei diesem Projekt das koordinierte Vorgehen von Kanton, Stadt Zug, Wasserwerke Zug AG sowie Swisscom.

Negativ fiel die Dauer der Bauzeit von acht Monaten auf. Die Baudirektion zeigte aber auf, dass an der geplanten Bauzeit im jetzigen Zeitpunkt und beim heutigen Kenntnisstand nichts geändert werden sollte. Sobald die Submission durchgeführt ist, wird sich weisen, wie lange die Bauzeit effektiv sein wird. Möglicherweise kann sie auf sechs oder sieben Monate reduziert werden. Unter Einbezug des Witterungsrisikos erachtet die Baudirektion eine Bauzeit von acht Monaten als realistisch.

Schliesslich sprach sich die Kommission einstimmig für Eintreten aus.

### **3. Detailberatung**

In der Detailberatung diskutierte die Kommission vor allem über die Verteilung der Kosten auf die verschiedenen Kredite des Strassenbauprogramms.

Verschiedene Kommissionsmitglieder stellten den Kostenteiler in Frage. Sie waren der Meinung, dass ein zu grosser Betrag über den Kredit Kantonsstrassen abgerechnet werde. An sich sei dieses Projekt nur deshalb ausgearbeitet worden, weil ein kombinierter Rad-/Fussweg erstellt werden solle. Aus diesem Grund sei die Belastung des Kredits "Anlagen für die regionalen Buslinien und für Radstrecken" mit Fr. 810'000.-- für die Radstrecken zu niedrig. Ein Kommissionsmitglied vertrat die gegenteilige Meinung. Seiner Meinung nach gehe es vorliegend in der Hauptsache um eine Strassensanierung. Dabei werde der Kredit "Anlagen für die regionalen Buslinien und für Radstrecken" mit Fr. 810'000.-- zu stark belastet.

Es ist festzuhalten, dass der kombinierte Rad-/Fussweg nur die Ursache oder der Auslöser für die Sanierung der Ägeristrasse ist. Diese Sanierung müsste in naher Zukunft auch durchgeführt werden, wenn kein kombinierter Rad-/Fussweg erstellt würde. Wollte man die Strassensanierung auf die lange Bank schieben und nicht alle 20 bis 25 Jahre die Strassen wieder in Stand stellen, wäre nach Darlegungen der Baudirektion schliesslich mit deutlich höheren Unterhaltskosten zu rechnen. Dem Kredit „Kantonsstrassen“ werden nicht nur die Kosten für die Sanierung der Aegeristrasse belastet. Sowohl die Massnahmen für die Fussgänger als auch die Entsorgungskosten des PAK-belasteten Belages der Ägeristrasse werden über den Kredit Kantonsstrassen abgerechnet. Insbesondere die Entsorgungskosten des belasteten Belages fallen bei der Strassensanierung ins Gewicht. Dem Kredit "Anlagen für die regionalen Buslinien und für Radstrecken" werden nur jene Kosten belastet, die tatsächlich im Zusammenhang mit dem Bau des Radweges stehen. Dabei sind die einzelnen Elemente des Radweges berechnet und der pauschalisierte Gesamtbeitrag aus diesem Kredit auf Fr. 810'000.-- (sowie Fr. 165'000.-- Anteil Bushaltestelle pauschal) festgelegt worden. Die Pauschalisierung wird aus abrechnungstechnischen Gründen gewählt. Die Kommission kann die Argumentation dafür nachvollziehen.

Nach diesen Erläuterungen erachtet die Kommission die Kostenaufteilung auf die verschiedenen Kredite des Strassenbauprogramms als vertretbar. Ein Kommissionsmitglied war der Meinung, dass man diesem Kostenteiler nur damit gerecht werde, wenn sowohl im Titel der Vorlage als auch in der Überschrift des Kantonsratsbeschlusses die Strassensanierung als Projektbestandteil erwähnt werde. Die Kommission stimmte der entsprechenden Ergänzung der Projektüberschrift in der Vorlage als auch im Kantonsratsbeschluss mit 7 : 1 Stimmen mit drei Enthaltungen zu.

Schliesslich stimmte die Kommission dem Kantonsratsbeschluss betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt "Kombinierter Rad-/Fussweg, Ägeristrasse, Abschnitt Loreto- bis Lüssirainstrasse, Gemeinde Zug" (Vorlagen Nr. 1563.1/2 - 12437/38) mit dem von ihr modifizierten Titel mit 11 : 0 Stimmen zu.

#### 4. Antrag

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

der Vorlage Nr. 1563.2 - 12348 zuzustimmen, wobei der Titel wie folgt geändert werden soll: Kantonsratsbeschluss betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt "Strassensanierung Ägeristrasse und Bau des kombinierten Rad-/Fussweges, Abschnitt Loreto- bis Lüssirainstrasse, Gemeinde Zug".

Steinhausen, 26. Oktober 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER  
KOMMISSION FÜR TIEFBAUTEN

Der Präsident: Hans Peter Schlumpf