



Vollzug des Strassenbauprogrammes 2004 - 2011 betreffend Objektkredit für die Instandsetzung der Oberrütibrücke, Strasse B inkl. Rad-/Fussweg, Gemeinde Risch

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 6. November 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 12. August 2008 (Vorlagen Nrn. 1717.1/.2 - 12827/28) im Rahmen einer eineinhalbstündigen Sitzung am 6. November 2008 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Martin Gisler, Abteilungsleiter Brückenbau des Tiefbauamtes, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 1717.1/.2 - 12827/28) seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung orientierten Heinz Tännler, Baudirektor, Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Martin Gisler, Abteilungsleiter Brückenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlagen. Damit hat sich die Kommission ein Bild des Projektes machen können.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass es im Kanton Zug gegen 200 Kunstbauten gibt. Mit den neuen Strassenbauprojekten wird die Zahl der Kunstbauten zunehmen. Diese Kunstbauten werden periodisch inspiziert, mindestens alle fünf Jahre. Sie sind in fünf verschiedene Zustandsklassen von "sehr gut" bis "alarmierend" eingeteilt. Keine kantonale Kunstbaute ist als "alarmierend" eingestuft. Es gibt jedoch fünf Objekte, deren Zustand als "schlecht" beurteilt werden musste. Eines dieser Objekte mit dem Zustandsprädikat "schlecht" ist die Oberrütibrücke.

Vorerst waren die Kommissionsmitglieder erstaunt, dass eine erst vor 50 Jahren erbaute Brücke bereits umfassend saniert und teilweise ersetzt werden muss. Normalerweise geht man bei einer Brücke von einer Lebensdauer von 75 und 100 Jahren aus. Die Baudirektion zeigte

jedoch den Kommissionsmitgliedern anhand von Bildern den Zustand der Oberrütibrücke auf, insbesondere die desolate Fahrbahnplatte. Es gibt zum Teil offene Kiesnester. An gewissen Stellen sind die Armierungseisen sichtbar. Angesichts dieser Bilder war der Sanierungsbedarf der korrodierten Brücke in der Kommission unbestritten.

Die Kommission zeigte sich erstaunt darüber, dass die SBB lediglich Fr. 200'000.-- zur Sanierung der Brücke beisteuern soll. Sie musste aber zur Kenntnis nehmen, dass der Kanton Zug und die SBB im Jahre 1959 vertraglich vereinbarten, dass der Kanton als Brückeneigentümer auch für deren Unterhalt verantwortlich sei. Weil die SBB im Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten eine Vergrösserung des Lichtraumprofils der Brücke verlangte, wird sie sich an diesen Kosten, insbesondere an den Mehrkosten der Anpassungsarbeiten im Kantonsstrassenbereich, im vereinbarten Umfang beteiligen.

Die Kostenreserve von 20 % wurde ebenfalls thematisiert. Die Baudirektion legte jedoch dar, dass es bei einer Sanierung eines Kunstbauwerkes dieser Grössenordnung immer wieder Überraschungen geben kann. Insbesondere die Foundationen der Brückenköpfe konnten bis anhin wegen der unmittelbaren Nähe zum ständig in Betrieb stehenden SBB-Trasse nicht überprüft werden. Eine Sperrung der SBB-Linie, einzig um den Zustand der Foundationen zu untersuchen, wäre unverhältnismässig gewesen. Ausserdem entspricht eine Reserve von 20 % bei einer Sanierung eines Objektes dieser Grössenordnung der Usanz.

Die Diskussionen drehten sich in der Folge im Wesentlichen um technische Details. Dabei konnten die Kommissionsmitglieder erfahren, dass es Teilspernungen und bisweilen sogar Vollsperrungen der SBB-Linie in den Nachtstunden geben wird. Die Hauptarbeiten werden so ausgerichtet, dass sie im Wesentlichen in den August 2010 fallen, d.h. während den grossen Sommerferien in Italien. In diesem Monat gibt es aufgrund des Ferragosto in Italien am wenigsten bahntransportierte Güter.

Aus den regierungsrätlichen Vorlagen wurde entnommen, dass ein Kran die Brückenplatte hineinheben wird. Die Kommission stellte sich deshalb die Frage, ob ein Hineinschieben der neuen Fahrbahnplatte nicht günstiger sei. Die Vertreter der Baudirektion legten dar, dass verschiedene Verfahren abgeklärt worden seien. Dabei habe sich gezeigt, dass das Hineinschieben der neuen Fahrbahnplatte viel teurer als das Hineinheben sei. Die Miete des schweizweit grössten Krans kostet für diesen Arbeitsgang Fr. 150'000.-- bis Fr. 160'000.--. Ausserdem sind die Betriebseinschränkungen der SBB mit diesem Verfahren geringer. Der Beginn der Sanierungsarbeiten fällt in das Jahr 2010. Weil jedoch dieser grosse Kran ein Jahr im Voraus reserviert werden muss, steht bereits heute die Sanierungsvorlage im Kantonsrat zur Diskussion.

Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates war in der Kommission für Tiefbauten unbestritten. **Die Kommission beschloss einstimmig mit 12 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 1717.2 - 12828.**

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen weiteren Diskussionen. **In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission für Tiefbauten der vom Regierungsrat beantragten Vorlage Nr. 1717.2 - 12828 einstimmig mit 12 : 0 Stimmen zu.**

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage 1717.2 - 12828 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 6. November 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Burch