

Kantonsratsbeschluss

**betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau Sins-
serstrasse, einschliesslich beidseitiger Rad- und Fusswege, Abschnitt Hammergeut bis
Obermühlestrasse, Gemeinde Cham**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 2. Februar 2010

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredites von
7,4 Mio. Franken für die Sanierung und den Ausbau der Sinsersstrasse inklusive beidseitiger
gemeinsamer Rad- / Fusswege im Abschnitt Hammergeut bis Obermühlestrasse in der Gemein-
de Cham.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:

I.	In Kürze	2
II.	Projektbegründung	2
III.	Projektbeschrieb	4
IV.	Landerwerb	7
V.	Umwelt	7
VI.	Kosten und Finanzierung	7
1.	Kostenvoranschlag	7
2.	Kostenteiler	7
3.	Kreditfreigabe	8
4.	Kostenbeteiligung Dritter	9
VII.	Verfahrensfragen	10
1.	Projektauflage	10
2.	Bauprogramm	10
VIII.	Antrag	10

I. In Kürze

Sinserstrasse in Cham - Investition mit doppeltem Zweck

Die Sinserstrasse in Cham wird im Abschnitt von der Obermühlestrasse bis zum Hammergut im Jahr 2011 ausgebaut. Kanton, Gemeinde und Hammer Retex als Immobiliengesellschaft tragen die Gesamtkosten von 7,4 Millionen Franken gemeinsam. Einerseits ist die Strasse sanierungsbedürftig, andererseits plant die Hammer Retex AG beidseits der Strasse neue Überbauungen. In ihrer neuen Gestalt wird die Strasse dem Langsamverkehr endlich mehr Platz einräumen. Die Neubauten bekommen angemessene Erschliessungen. Die heute zu dicht am Strassenrand stehende Baumallee von Robinien wird mit standortgerechten Amberbäumen ersetzt.

Das Projekt

Die Sinserstrasse weist Belagsschäden auf. Zum Teil sind sie auf die Wurzeln der zu naheliegenden Bäume zurückzuführen. Die Beleuchtung aus dem Jahr 1975 ist veraltet. Die beidseits der Strasse geplanten grösseren Bauvorhaben der Hammer Retex AG sind willkommene Gelegenheit, um Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss sowohl für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr als auch den Langsamverkehr besser zu ordnen. Erschliessungen für die Neubauvorhaben stehen an. Der Kanton hat daher zusammen mit der Gemeinde und der Immobilienfirma ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Strassenbau auf seiner Länge von ca. 590 m entwickelt. Kernpunkt ist ein sogenannter Mehrzweckstreifen in der Mitte der Strasse. Dieser ermöglicht Abbiegemanöver und das Überholen von wartenden Bussen. Für den Langsamverkehr gibt es beidseitig der Kantonsstrasse einen Rad- und Fussweg, abgetrennt durch einen Grünstreifen mit einer Allee von Amberbäumen.

Damit auf der neu gestalteten Strasse möglichst lange keine Grabarbeiten notwendig werden, werden sämtliche Werkleitungen saniert und ausgebaut. Diese Kosten tragen von vornherein die Werkeigentümer.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat einen Objektkredit für den gesamten Aufwand von 7,4 Mio. Franken. Die Gemeinde Cham und die Hammer Retex AG übernehmen Kostenanteile von voraussichtlich 1,6 Mio. Franken bzw. 1,3 Mio. Franken. Die drei Parteien haben einen Vertrag über den Kostenteiler abgeschlossen. Die Arbeiten an der Sinserstrasse sollen im Jahr 2011 beginnen und ohne Winterunterbruch voraussichtlich 10 Monate dauern. Die wichtige Verbindung zwischen dem Dorf Cham und Hagendorn bzw. der Reussebene wird auch während der Bauarbeiten befahrbar sein.

II. Projektbegründung

Die Hammer Retex AG, als Grundeigentümerin beidseitig der Sinserstrasse, plant südwestlich der Sinserstrasse, bei der Einfahrt Hammertor, eine Arealüberbauung. Auf der nordöstlichen Seite, dem Hammergut, sind weitere Bauten in Planung. Diese neuen Überbauungen bedingen zusätzliche Grundstückserschliessungen. Damit die notwendigen Sichtweiten gewährleistet werden können, ist ein deutlicher Eingriff in das Erscheinungsbild, resp. den Baumbestand unvermeidlich. Die neuen Überbauungen machen auch neue Langsamverkehrserschliessungen notwendig. Damit der Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und der Komfort für den Langsamverkehr infolge der neuen Grundstückserschliessungen aufrecht erhalten, resp. verbessert werden können, sind bauliche Massnahmen notwendig.

Zum heutigen Zeitpunkt werden die Radfahrenden in Richtung Cham im Mischverkehr, das heisst ohne zusätzlichen Schutz und in Fahrtrichtung Lindenham auf einem Radstreifen geführt. Heute können die Fussgängerinnen und Fussgänger die Kantonsstrasse nur ohne Schutzinseln queren. Es soll ein einheitliches Konzept, welches den zukünftigen Bedürfnissen entspricht und einen optimalen Schutz für den Langsamverkehr bietet, angeboten werden. Zudem soll das bereits im Bereich des Autobahnanschlusses Lindenham vorgesehene Langsamverkehrskonzept aus Kontinuitätsgründen weiter gezogen werden.

Die Verkehrssicherheit bei der zu grosszügigen Einmündung der Privatstrasse Röhrlberg soll verbessert werden, indem die Verkehrsfläche reduziert wird.

Das Wurzelwerk der bestehenden, markanten Baumallee befindet sich bereits zum grossen Teil im Strassenkörper sowie den Langsamverkehrsflächen und verursacht Schäden am Belag. Der vorhandene Belag weist weitere, strukturelle und alterungsbedingte Schädigungsmerkmale auf. Eine Sanierung drängt sich auf.

Ein Teil der Bäume ist derart geschädigt, dass die Standfestigkeit nicht mehr gegeben ist. Diese Bäume weisen zudem eine augenfällige Vitalitätseinbusse (Vergreisung) auf. Im Weiteren steht die vorhandene Baumart (Robinien) auf der Liste der Neophyten (invasive, gebietsfremde Pflanzen). Der Baumexperte schlägt deshalb eine Gesamterneuerung vor.



Bild: Beispiel Vitalitätseinbusse (Vergreisung)



Stammschaden - "nicht standfest"

Um die neuen Grundstückerschliessungen, die Bedürfnisse der Verkehrssicherheit, des Verkehrsflusses, des Langsamverkehrs und die Strassenraumgestaltung unter einen Hut zu bringen, wurde ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Mit dem Konzept werden die Funktionsvorgaben für den Verkehr (MIV, ÖV, LV) sowie die Grundsätze für bauliche und gestalterische Massnahmen festgelegt. Ein sehr starkes identitätsstiftendes Merkmal der Sinslerstrasse ist die Baumallee, was diesem Gestaltungsaspekt eine wichtige Bedeutung zukommen lässt.

Es gilt ferner eine geordnete Grundstückerschliessung zu ermöglichen, ohne den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit zu verringern. Der Komfort des öffentlichen Verkehrs soll gesteigert werden, jedoch ohne wesentliche Leistungseinbussen des motorisierten Verkehrs vorzunehmen. In diesem besiedelten Gebiet ist der gemischten Nutzung Rechnung zu tragen.

III. Projektbeschreibung

Motorisierter Individualverkehr

Für die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastungen dienen die Modelldaten des Projektes Umfahrung Cham - Hünenberg. Die Strasse bewältigt heute eine Verkehrsmenge von ca. 9'100 Fahrzeugen/Tag (Stand 2005). Die Prognose für das Jahr 2020 ergibt im gleichen Querschnitt ca. 11'300 Fahrzeuge/Tag. Die Sinslerstrasse ist heute als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Die Strasse befindet sich im Innerortsbereich und dient als Zubringer zum Autobahnanschluss Cham und ins Freiamt / Kanton Aargau. Die Ausbaugeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Der neue Strassenquerschnitt verfügt über zwei Fahrstreifen von je 3.25 m breite sowie einen mittig liegenden Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 2.50 m. Der Abschnitt wird durch den Knoten Sinsler- / Obermühlestrasse und die Querung des Wasenbaches begrenzt. Die Ausbaulänge beträgt ca. 590 m. Dazwischen liegen die bestehenden Erschliessungen der Garage Imholz, des Hammergutes und der Privatstrasse Röhrliberg, welche durch die zwei neuen Erschliessungen Obermühleweid und Hammertor ergänzt werden.

Der Mehrzweckstreifen ermöglicht Folgendes:

- Verbesserung der Linksabbiegemanöver für den MIV und den Radverkehr
- Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für die Fussgängerinnen und Fussgänger mit Platz für Schutzinseln
- Überholmöglichkeit der wartenden Busse durch den MIV
- Gestaltungselement, im Sinne einer optischen, klaren Gliederung des Strassenraums

Durch den Mehrzweckstreifen kann die Kapazität des Verkehrs auch unter Berücksichtigung der Abbiegemanöver bei den Knoten, der neuen Grundstückserschliessungen und der Busfahrbahnhaltestellen aufrecht erhalten werden.

Langsamverkehr

Im Bereich des Autobahnanschlusses Lindenham ist der Bau eines einseitigen, nordöstlich gelegenen gemeinsamen Rad- / Fussweges vorgesehen. Dieses Konzept wird im nördlichen Strassenabschnitt grundsätzlich übernommen. Der nordöstlich gelegene gemeinsame Rad- / Fussweg mit einer Breite von 3.50 m wird an den vorerwähnten Weg angeschlossen. Der geplante südwestliche gemeinsame Rad- / Fussweg mit einer Breite von 2.70 m wird mit einer gut geschützten dynamischen Querung im Bereich der bereits bestehenden Grüninsel (Hammergut) angebunden, erschliesst alle anliegenden Siedlungsgebiete und führt das Langsamverkehrskonzept in Richtung Cham mit dem bereits vorhandenen Rad- / Fussweg weiter. Die beidseitigen Rad- / Fusswege sind mit einem Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt und bieten somit einen hohen Komfort und Sicherheit.

Beim bestehenden Knoten Sinsler- / Obermühlestrasse und bei der Privatstrasse Röhrliberg sind jeweils Fussgängerstreifen mit Mittelinseln zur sicheren Kantonsstrassenquerung vorgesehen.

Öffentlicher Verkehr

Die Sinslerstrasse wird heute von der Buslinie 43 (Cham - Lindenham - Rumentikon) in den Spitzenstunden im 15-Minutentakt und in der übrigen Zeit im 30-Minutentakt befahren. Die Buslinie 46, von Cham nach Sins, befährt ebenfalls zu Spitzenstunden die Sinslerstrasse.

Bei der Garage Imholz werden die zwei bestehenden Busbuchten aufgehoben und neu als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Beim Hammertor werden die zwei bestehenden Fahrbahnhaltestellen beibehalten. Dank des Mittelstreifens kann der wartende Bus jeweils überholt werden. Es ist somit keine wesentliche Verschlechterung des Verkehrsflusses zu erwarten.

Die Haltestellenflächen werden in Beton ausgeführt. Die neuen Haltestellenkantenhöhen betragen generell 16 cm und werden mit einem Kasseler Sonderbordstein erstellt. Alle Bushaltestellen werden mit Wartehäuschen ausgerüstet.

Baumallee

Das Gestaltungskonzept sieht wiederum eine beidseitige Baumallee vor. Die Bäume erhalten gegenüber heute mehr Raum in den beiden jeweils 2 m breiten Grünstreifen. Es sind Amberbäume vorgesehen, welche etwas weiter von der Strasse entfernt gepflanzt werden und somit eine längere Lebensdauer aufweisen werden. Beidseitig der Warteunterstände sind jeweils 2 bis 4 Stück Zierbirnen vorgesehen. In der bestehenden und vergrösserten Grüninsel im Bereich des Hammergutes werden zusätzliche Sumpfeichen gepflanzt. Über den ganzen Strassenabschnitt betrachtet können infolge der notwendigen Freiräume für die Sichtweiten insgesamt 50 Bäume gepflanzt werden (sieben Bäume weniger als bestehend).

Unfallstatistik

In den letzten fünf Jahren haben sich auf diesem Kantonsstrassenabschnitt lediglich zwei leichte Unfälle ereignet. Notwendige bauliche Massnahmen lassen sich daraus nicht ableiten.

Strassenoberbau

Zur Abklärung des bestehenden Strassenoberbaus wurde eine bau- und materialtechnische Zustandserfassung erstellt. Der gesamte Abschnitt der Kantonsstrasse ist einseitig durch Randabschlüsse und die dahinter liegenden Grundstücke höhengebunden. Belagsschäden sind durch offene Nähte, Risse, Ausmagerungen und Abrieb auf den Radspuren vorhanden. Zudem zeigen sich Belagsverformungen durch Spurrinnen. Strukturelle Schäden sind in Form von leichten Setzungen, Belagsrandrissen und Rissen in Längsrichtung sowie lokaler Netzrisbildung vorhanden. Zudem gibt es Belagshebungen durch die Wurzeln der nahe liegenden Bäume.

Die Gesamtdicke des bituminösen Belages beträgt zwischen 15 und 21 cm. Der PAK-Gehalt (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, Teerbelag) im Bindemittel ist kleiner als 500 mg/kg. Dieser Ausbauasphalt kann (< 5'000 mg/kg) als Sekundärbaustoff gemäss Richtlinie wieder verwendet werden. Der Strassenaufbau besteht, dort wo er neu erstellt wird, aus einem 40 cm dicken Kieskoffer als Foundationsschicht und weist einen 3-schichtigen Asphaltbelag auf. Die Bushaltestellen werden in Beton ausgeführt.

Strassenbeleuchtung

Die Leuchtarmaturen der öffentlichen Beleuchtung stammen aus dem Jahre 1975. Diese entsprechen nicht mehr dem heutigen Standard. Mit der neuen Strassenraumgestaltung und infolge der Baumallee (Abschattung) wird eine neue zweiseitige versetzte Anordnung der Kandelaber ausgeführt. Mit der neuen Kandelaberanordnung wird der Zustand gegenüber heute markant verbessert. Der Ersatz erfolgt mit neuen energieeffizienten und lichtstreuungsarmen Beleuchtungskörpern.

Strassenentwässerung

Die Beurteilung des Strassenabwassers erfolgt gemäss der BAFU - Wegleitung „Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen“. Bezogen auf die zukünftigen Verkehrszahlen wird der Grenzwert zur Reinigung des Strassenoberflächenwassers nicht überschritten. Das Einleiten des Strassenabwassers in ein oberirdisches Gewässer ist somit zulässig. Unter Berücksichtigung der Beseitigungspriorität der BAFU – Wegleitung und der Kosten- / Nutzenbetrachtung wurde diese Beseitigungsart gewählt.

Die Strasse entwässert sich über drei Teilbereiche: Der kleinste Bereich in den Wasenbach, ein Teil über das Gebiet Hammergut und der dritte Teil über die Obermühlestrasse. Die letzten beiden Teilbereiche fliessen im Trennsystem durch das Leitungsnetz der Gemeinde Cham in die Lorze.

Signalisation und Markierung

Die Signalisation und Markierung wird an die neuen Verkehrsverhältnisse angepasst.

Werkleitungen

Mit dem Ausbau der Strasse sind auch die bestehenden Werkleitungen betroffen. Für die Beleuchtung werden neue Kabelrohre verlegt. Swisscom und WWZ (Wasser, Erdgas, Elektrizitätsversorgung/Telecom) nutzen die Bauarbeiten, um ihr Netz zu ergänzen bzw. zu erneuern. Diese Leitungsbauten werden mit dem Strassenbau koordiniert ausgeführt.

Lärmsanierung

Der vorliegende Strassenabschnitt ist im engeren Perimeter des Projektes „Umfahrung Cham – Hünenberg“ und wird zusammen mit diesem Projekt lärmsaniert.

IV. Landerwerb

Das vorliegende Projekt erfordert ca. 2'400 m² Land, welches bereits freihändig erworben wurde. Die angrenzenden Grundeigentümerinnen / Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert und frühzeitig in die Projektierung miteinbezogen.

V. Umwelt

Da das Projekt keine wesentliche Änderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011, Art. 2, Abs. 1, Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

VI. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Kosten für das gesamte Projekt betragen 7,4 Mio. Franken (inkl. Mwst.). Der Kostenvoranschlag basiert auf dem Vorausmass sämtlicher Bauteile sowie den Einheitspreisen ähnlicher Projekte (Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2009) und setzen sich wie folgt zusammen:

- Installation, Abbruch, Entsorgung	Fr.	650'000.--	
- Erdarbeiten, Foundationsschicht	Fr.	1'000'000.--	
- Belag, Randabschlüsse	Fr.	1'400'000.--	
- Anpassungen und Nebenarbeiten (Beleuchtung, Signalisation, Entwässerung, Bepflanzung etc.)	Fr.	800'000.--	
- Signalisation, Markierung	Fr.	<u>150'000.--</u>	
- Baumeisterarbeiten			Fr. 4'000'000.--
- Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 2'300'000.--
- Honorare, Nebenkosten, Materialprüfungen			Fr. 450'000.--
- Unvorhergesehenes ca. 10 %			<u>Fr. 650'000.--</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. Mwst)			<u>Fr. 7'400'000.--</u>

2. Kostenteiler

Die Kosten werden vom Kanton Zug, der Gemeinde Cham und der Hammer Retex AG getragen. Die Hammer Retex AG trägt im Sinne von § 34 Abs. 1 Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) als Verursacherin die Baukosten für den Ausbau der Sinslerstrasse, die Erschliessung der Überbauung Hammertor 3, der Überbauung Obermühleweid und der neuen Einfahrt Hammergut mit. Die Gemeinde Cham und der Kanton Zug tragen die Kosten anteilmässig und die in ihrem Interesse liegenden Projektteile mit. Dazu gibt es einen Vertrag zwischen Kanton, Gemeinde und Hammer Retex AG.

Vertraglich werden die Kosten mit folgenden, vorerst geschätzten Betreffnissen verteilt:

- Kanton Zug	Fr.	4'500'000.--
- Gemeinde Cham	Fr.	1'600'000.--
- Hammer Retex AG	Fr.	<u>1'300'000.--</u>
Total	Fr.	<u>7'400'000.--</u>

Die tatsächliche Verteilung erfolgt nach der Schlussrechnung für alle Arbeitsgattungen gemäss dem Beteiligungsvertrag. Der Kanton zahlt alle Rechnungen und stellt entsprechend dem Kostenteiler die Auslagen in Rechnung.

Der Beteiligungsvertrag sieht folgenden Schlüssel vor:

Der aufgrund der Flächenzuteilung festgelegte Kostenschlüssel gilt für alle Arbeitsgattungen mit den Normpositionen Nr. 117, 151, 211, 221, 222, 223 und 237, der Baustelleneinrichtung, Signalisation, Markierung, Strassenbeleuchtung und dem Planungsaufwand.

- Kanton Zug	45.06 %
- Gemeinde Cham	24.50 %
- Hammer Retex AG	30.44 %

Von diesem prozentualen Kostenteiler ausgenommen sind:

- Kanalisation und Meteorleitung	100 %	Gemeinde Cham
- Garten- und Landschaftsbau	50 %	Kanton Zug, resp. Gemeinde Cham
- Buswarteunterstand	100 %	Gemeinde Cham
- Landerwerb je nach späterem Grundbesitz	100 %	Kanton Zug, resp. Gemeinde Cham

Die Kosten werden nach verbauter Fläche und unter Berücksichtigung des Kostenschlüssels gemäss Strassenbauprogramm 2004 – 2011 wie folgt den Krediten zugeordnet:

- Anteil Kantonsstrasse	Fr.	4'780'000.--
- Anteil Busbevorzugung (Pauschal)	Fr.	320'000.--
- Anteil Radwege (Pauschal)	Fr.	<u>2'300'000.--</u>
	Fr.	<u>7'400'000.--</u>

3. Kreditfreigabe

Allgemeines

Der Gemeinderat Cham hat mit Schreiben vom 13. Mai 2008 die Bitte geäussert, dass der gemeindliche Anteil des vorliegenden Strassenbauprojektes als gebundene Ausgabe vom Kantonsrat beschlossen wird. Dieser Bitte soll entsprochen werden, weil die Einwohnergemeinde Cham ihrer Pflicht zur Erschliessung von rechtskräftigen Bauzonen nachkommen muss und weil im Sinne von § 32 GSW eine Vereinbarung über die Kostenbeteiligung vorliegt. Der vorliegende Kreditantrag wird dem Bruttoprinzip folgend aus dem Strassenbauprogramm 2004 – 2011 finanziert. Die finanzielle Beteiligung der Einwohnergemeinde Cham an den Kosten dieses Projektes gemäss § 2 des Beschlusses bedarf einer zweifachen Lesung im Kantonsrat. Zudem besteht die Möglichkeit, gegen § 2 dieses Beschlusses das Referendum zu ergreifen. Nur so kann die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinde Cham verpflichtend aufgeführt werden. Die tatsächlichen Beträge ergeben sich aufgrund der Abrechnung.

Kantonsstrassen

Der Kantonsrat hat zur Durchführung des Strassenbauprogramms einen Rahmenkredit für Kantonsstrassen von 65 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 Bst. b KRB Strassenbauprogramm). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr.	65'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (netto)	Fr.	50'420'210.60
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredit	Fr.	2'080'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>4'780'000.00</u>
Verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>7'719'789.40</u>

Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken

Mit dem erwähnten Kantonsratsbeschluss hat der Kantonsrat für Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken einen Rahmenkredit von 24 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 Bst. d). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr. 24'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (netto)	Fr. 16'291'000.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr. 2'120'000.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr. 2'620'000.00
Verfügbare Rest-Rahmenkredit	<u>Fr. 2'969'000.00</u>

4. Kostenbeteiligung Dritter

Die Kostenbeteiligung der Einwohnergemeinde Cham gestützt auf § 32 GSW in der Höhe von voraussichtlich 1,6 Mio. Franken sowie jene der Hammer Retex AG gestützt auf § 34 GSW in der Höhe von voraussichtlich 1,3 Mio. Franken werden gemäss § 35 Abs. 1 Bst. c GSW der Spezialfinanzierung gutgeschrieben.

Die Ausgaben zulasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben; diejenigen zulasten der Verwaltungsrechnung mit 10% pro Jahr.

A	Investitionsrechnung	2010	2011	2012	2013
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	100'000	3'500'000	3'400'000	400'000
	bereits geplante Einnahmen		1'000'000	1'500'000	400'000
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben				
	- zulasten Spezialfinanzierung	100'000	2'200'000	2'080'000	400'000
	- zulasten Verwaltungsrechnung	0	1'300'000	1'320'000	0
	effektive Einnahmen		1'000'000	1'500'000	400'000
B	Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen	100'000	1'330'000	829'000	224'100
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	100'000	1'330'000	829'000	224'100
C	Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

VII. Verfahrensfragen

1. Projektauflage

Gemäss § 15 Abs. 2 (GSW) erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung.

Das Projekt wurde vom 11. April bis 9. Mai 2008 der Gemeinde Cham und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wird voraussichtlich im 1. Quartal 2010 öffentlich aufgelegt.

2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten für den Ausbau der Sinslerstrasse soll im Jahr 2011 begonnen werden. Der Grob Ablauf der Bauarbeiten sieht wie folgt aus:

- Der Ausbau beginnt auf der Nordostseite mit dem Rad- / Fussweg, dem Grünstreifen und einer Fahrspur.
- Nach der Verkehrsumstellung beginnen die Arbeiten mit dem Rad- / Fussweg, dem Grünstreifen und der verbleibenden Fahrspuren auf der Südwestseite.

Die gesamte Bauzeit beträgt ca. zehn Monate. Im Bauprogramm sind, soweit bekannt, Anpassungen am Werkleitungsnetz berücksichtigt. Im Folgejahr werden die Deckbelagsarbeiten ausgeführt. Im Detailprojekt sind die genauen Bauphasen und deren Abläufe noch genau zu prüfen. Zudem ist der Baubeginn auf benachbarte Bauprojekte wie den 6-Spurausbau N4 und der Umfahrung Cham – Hünenberg abzustimmen.

VIII. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1902.2 - 13324 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 2. Februar 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

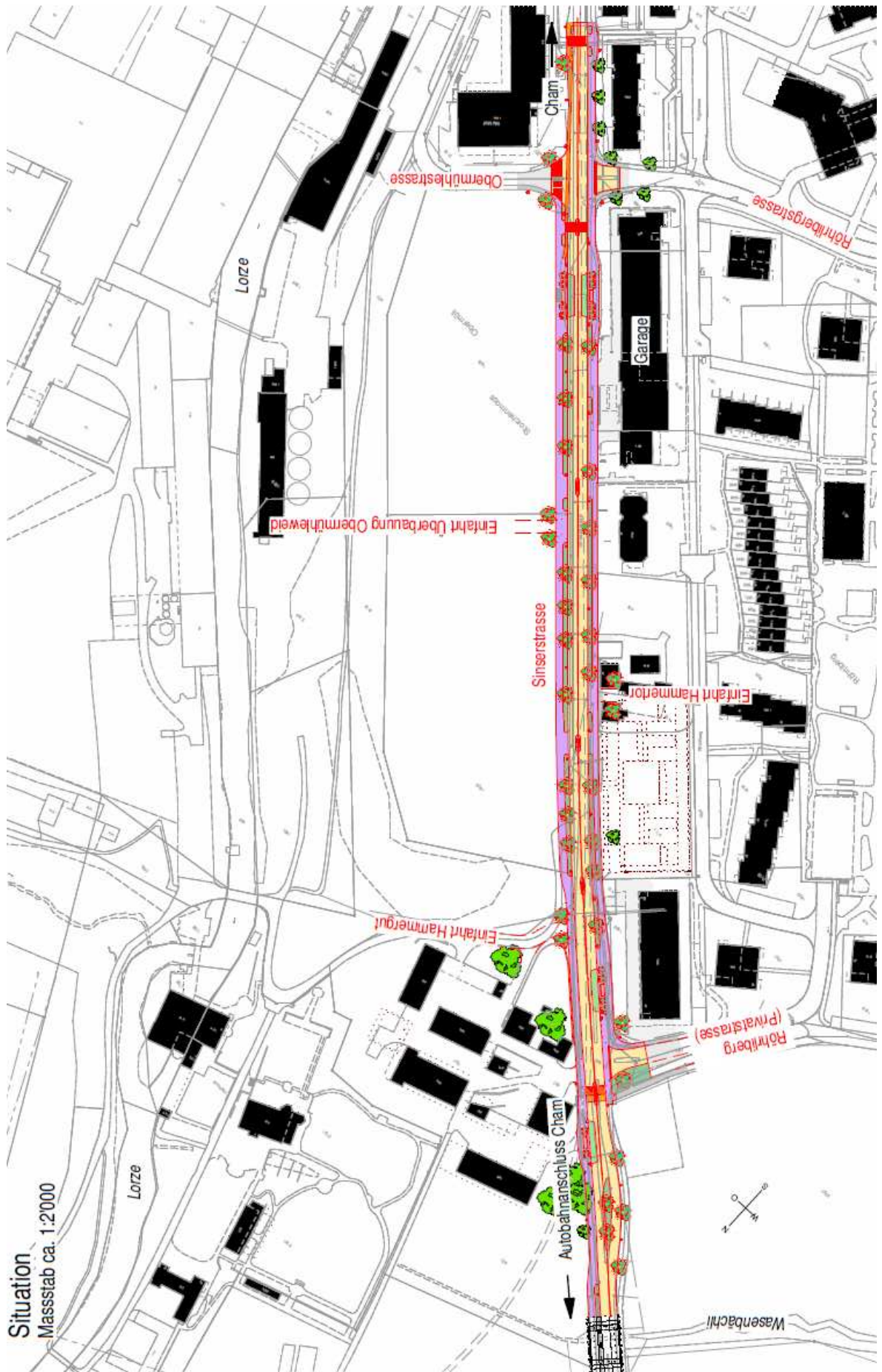
Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilagen:

- Situation
- Normalprofil

300/mb



Normalprofil 250.000
Massstab 1:80

