



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» mit Genehmigung der Generellen Projekte**

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer vom 6. März 2023

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 25. Oktober 2022 (Vorlage Nrn. 3492.1/2/3/4 - Laufnummern 17134/17135/17136/17137) im Rahmen einer ganztägigen Sitzung am 6. März 2023 beraten. Regierungsrat Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur/Leiter Abteilung Strassenbau beim Tiefbauamt, Philipp Klingenberg, Leiter Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei beim Tiefbauamt, sowie Sarah Kehl, Leiterin Rechtsdienst bei der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	Seite	1
2.	Eintretensdebatte	Seite	1
3.	Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Umfahrung Unterägeri» (#3492.3)	Seite	2
4.	Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Umfahrung Zug» (#3492.4)	Seite	4
5.	Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» (#3492.2)	Seite	6
6.	Schlussabstimmung	Seite	9
7.	Antrag	Seite	11

#### **1. Ausgangslage**

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 3492.1/2/3/4 - Laufnummern 17134/17135/17136/17137 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie drei Anträge vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

#### **2. Eintretensdebatte**

Zu Beginn präsentierte Peter Rust, Präsident der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr, die Ergebnisse aus den Sitzungen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr vom 11. und 20. Januar 2023. Anschliessend zeigte Gemeindepräsident Fridolin Bossard die Haltung der Gemeinde Unterägeri zum Projekt «Umfahrung Unterägeri» auf, während Stadträtin Eliane Birchmeier, Vorsteherin des Baudepartements der Stadt Zug, und Stadtplaner Harald Klein die Haltung der Stadt Zug zum Projekt «Umfahrung Zug» darlegten. Fragen der Kommissionsmitglieder wurden direkt vom Vertreter der Gemeinde Unterägeri bzw. von der Vertreterin und vom

Vertreter der Stadt Zug beantwortet. Danach erläuterte Regierungsrat Heinz Tännler die geplante Finanzierung der beiden Umfahrungen und beantwortete die Fragen der Kommissionsmitglieder direkt. Kantonsingenieur Marc Amgwerd gab sodann einen Überblick über die Kantonsratsvorlage.

Die Kommission hielt betreffend Eintretensdebatte folgendes Vorgehen fest: Die beiden Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» bilden Gegenstand einer einzigen Vorlage des Regierungsrats. Die Eintretensdebatte ist deshalb über die gesamte Vorlage zu führen. Das Eintreten auf nur einen Teil der Vorlage ist nicht möglich. Allfällige Anträge der Kommission, namentlich die Auftrennung der Vorlage, können erst nach dem Eintretensentscheid gestellt werden. Auch einzelne Bestandteile der Vorlage sind erst in der Detailberatung zu diskutieren.

Aufgrund der Verknüpfung der beiden Projekte sprachen sich einige Kommissionsmitglieder dafür aus, nicht auf die Vorlage einzutreten. Es bestehe weder ein funktioneller noch ein örtlicher Zusammenhang. Andere Kommissionsmitglieder wiederum verwiesen auf den Nutzen und die Aufwertung der Ortszentren, welche die beiden Umfahrungen bringen würden, sowie auf ihre historische Bedeutung für den gesamten Kanton und betrachteten die beiden Projekte als gesamtheitliches Verkehrskonzept. Sie regten daher das Eintreten auf die Vorlage an.

Die Kommission beschloss mit 12 : 3 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nrn. 3492.2/3/4 - 17135/17136/17137 des Regierungsrats.

### **3. Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Umfahrung Unterägeri» (#3492.3)**

Kantonsingenieur Marc Amgwerd gab zunächst einen geschichtlichen Abriss zum Projekt «Umfahrung Unterägeri». Philipp Klingenbeck, Leiter Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei beim Tiefbauamt, stellte sodann das Projekt anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich in Bezug auf die Positionierung des Rauchabzugs, weshalb sich dieser nicht an der höchsten Stelle des Tunnels befinde. Die Baudirektion führte zur Begründung aus, die Platzierung der Lüftungszentrale sei zwecks Durchführung des Unterhalts am Tunnelanfang einerseits geeigneter und andererseits liege sie auf diese Weise – im Gegensatz zur Tunnelmitte – ausserhalb des besiedelten Gebiets. Im Übrigen fliesse Rauch nicht wie Wasser, sondern werde mit Druck in die gewünschte Richtung gestossen, so dass das Vorliegen eines Gefälles unerheblich sei. Der in einer Batterie gespeicherte Strom reiche im Notfall für rund eine Stunde. Die Lüftungszentrale sei ohnehin nur im Ereignisfall von Relevanz. Die normalen Abgase würden durch die alleinige Kolbenwirkung des Verkehrs durch die Portale ausgestossen, wofür es keine Ventilatoren brauche.

Aus der Kommission kam weiter die Frage, weshalb für den Bau der Umfahrung Unterägeri keine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz komme. Nach Angaben der Baudirektion seien Tunnelbohrmaschinen vor allem dann geeignet, wenn der Querschnitt über einen langen Abschnitt derselbe sei. Der Tunnel in Unterägeri weise jedoch verschiedene Querschnittdimensionen auf. Zudem würde es sich nicht um Granit, sondern eher um Nagelfluh handeln, ein Gestein, das weit weniger stabil sei. Beim Ostportal würden sodann rund 60 Meter im Lockergestein untertags und nicht im Fels erstellt. Ferner würden wirtschaftliche Gründe gegen eine Tunnelbohrmaschine sprechen, da der geplante Tunnel verhältnismässig kurz sei. Zudem ist viel Platz für die Installation einer Tunnelbohrmaschine notwendig, welcher nicht vorhanden ist. Der Bau des Tunnels werde jedoch von beiden Seiten aus geplant.

Ein Kommissionsmitglied regte an, es sei zu prüfen, ob mit dem Aushubmaterial Seeschüttungen realisiert werden könnten, bevor dieses über weite Strecken transportiert würde. Selbstverständlich hätte dies unter Einhaltung sämtlicher Umweltauflagen zu erfolgen. Ein anderes Kommissionsmitglied begrüßte zwar das Prüfen dieses Vorschlags, äusserte aber Bedenken darüber, ob eine Seeschüttung bei diesen Mengen rentabel sei. Die Baudirektion nahm die Überlegungen auf.

*Nachtrag der Baudirektion:* Das Tiefbauamt hat für die Umfahrung Unterägeri die Aushubkubaturen des Tunnels grob abgeschätzt (Querschnitt x Länge) und kam zum Ergebnis, dass mit rund 214 000 Kubikmetern (fest) zu rechnen sei. Der Ausdruck «fest» bedeutet, dass keine Auflockerung berücksichtigt ist, die nach einem Ausbruch/Aushub auftritt.

Mit der Umfahrung Unterägeri erreicht die Bevölkerung die Naherholungsgebiete wie etwa den Raten schneller. Ein Kommissionsmitglied befürchtete eine starke Verkehrszunahme für Oberägeri. Dagegen wurde vorgebracht, dass die Umfahrung Unterägeri von der Gemeinde und der Bevölkerung von Oberägeri unterstützt werde. Schliesslich – so die Baudirektion – verbessere der Tunnel die Anbindung von Oberägeri an das Talgebiet. Die Zeit, um zum Raten zu gelangen, werde aufgrund der Umfahrung zwar verkürzt, doch beeinflusse dies die Entscheidung nicht, ob überhaupt ein Ausflug auf den Raten gemacht werden soll. Der Fahrzeitgewinn von rund 2,5 Minuten sei dafür zu gering. Zudem profitierten mit der Umfahrung neben dem motorisierten Individualverkehr (MIV) auch der öffentliche Verkehr (öV) sowie die Radfahrenden. Auf den Hinweis eines Kommissionsmitglieds, wonach es auch von Schwyz und Sattel aus attraktiver werde, via Ägerital nach Zug zu gelangen, wurde ausgeführt, dass erfahrungsgemäss wenig Verkehr von Schwyz via Schlagstrasse und Sattel durch das Ägerital fahre. Für den Talkessel von Schwyz würden über den Ennetsee und Walchwil attraktivere Möglichkeiten nach Zug bestehen. Ein anderes Kommissionsmitglied gab zu bedenken, dass je länger der Tunnel werde, umso weniger nütze er dem Ostteil von Unterägeri. Der Verkehr aus dem Ostteil könne sehr gut in den Tunnel gelenkt werden und belaste das Zentrum nicht. Der Westteil von Unterägeri fahre direkt talwärts. Mit einem längeren Tunnel würden insgesamt weniger Verkehrsteilnehmende abgeholt werden.

Der Tunnel steht dem MIV zur Verfügung. Die Spitzenstunden können dadurch gebrochen werden und der öV kann ungehindert durch das Dorf Unterägeri verkehren. Die sich bereits in Planung befindenden Projekte für den Langsamverkehr können durch die Umfahrung ihr Potenzial noch mehr entfalten.

Ein Kommissionsmitglied thematisierte die Lärmimmissionen während den Bauarbeiten. Die Baudirektion erklärte, dass die lärmigsten Arbeiten im Bereich des Voreinschnitts, unmittelbar hinter dem Portal entstehen würden, wohingegen die bergmännischen Arbeiten weniger Lärm verursachen. Jene Arbeiten, die am lärmintensivsten seien, würden in einem Kessel durchgeführt. Dadurch könne sich der Lärm nicht ungehindert ausbreiten. Der Bau der senkrechten Wände werde aber Lärmimmissionen auslösen.

Im Rahmen der Umfahrung Unterägeri werden auch flankierende Massnahmen notwendig sein. Da der Tunnel in Unterägeri mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h attraktiv ist, wird es wohl weniger flankierende Massnahmen im Dorfzentrum brauchen. Die Baudirektion prüft in einer nächsten Projektierungsphase, ob und welche flankierenden Massnahmen notwendig sind und legt die Mindestvorgaben fest. Für deren konkrete Ausgestaltung ist anschliessend die Gemeinde zuständig.

Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führte die Baudirektion aus, dass der geplante Bypass beim Kreisel einerseits aus Kapazitätsgründen und andererseits als Sicherheitselement notwendig sei. Damit werde ein Rückstau im Tunnel verhindert. Aufgrund des Bypasses und des Vorsortierstreifens beim östlichen Portal, die bereits im Tunnel beginnen, habe es im Bereich der beiden Portale drei Spuren.

Ein Kommissionsmitglied machte den Bau einer Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) von Beginn weg beliebt, da der Verkehr im Laufe der Zeit zunehmen werde. Die Baudirektion entgegnete, dass im Tunnel grundsätzlich kein Strassenabwasser entstehe.

*Nachtrag der Baudirektion:* Das insbesondere bei der Tunnelreinigung anfallende Wasser werde der ARA zugeführt.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach der Verkehrsführung bei Baubeginn im Bereich des Westportals und danach, ob eine Strassenverbreiterung vorgenommen werde. Nach Angaben der Baudirektion werde der Knoten ungefähr nach der Hälfte der Bauzeit realisiert. Lorzenseitig entstehe eine provisorische Verkehrsführung mitsamt einer Dammschüttung. Der Bypass als dritte Spur werde kurz nach dem Kreisel abgebaut.

#### **4. Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Umfahrung Zug» (#3492.4)**

Kantonsingenieur Marc Amgwerd gab zunächst einen geschichtlichen Abriss zum Projekt «Umfahrung Zug». Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur/Leiter Abteilung Strassenbau beim Tiefbauamt, stellte sodann das Projekt anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

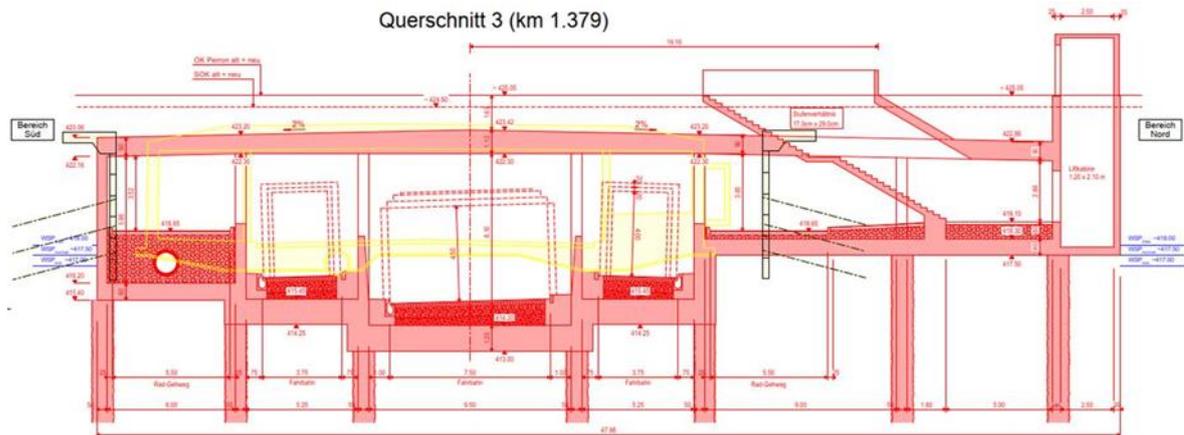
Einem Kommissionsmitglied erschloss es sich nicht, weshalb der Tunnel zweispurig sei, anschliessend die Strasse im ersten Abschnitt nach dem Portal Gubelloch aber drei- oder vier-spurig werde. Für die Fahrzeuglenkenden erschwere dies die Orientierung. Die Baudirektion erklärte, dass es von und zur Baarerstrasse beidseits Rampen habe. Diese vier Spuren müssten sich verflechten können. Beim Kreisel Aabachstrasse gebe es zudem je einen Bypass, wodurch sich ebenfalls vier Spuren verflechten müssten. Nach heutigem Planungsstand sei auf der Gubelstrasse zudem ein Wendemanöver vorgesehen, welches ebenfalls Platz für die Verflechtung beanspruche. Die dafür vorgesehenen Strecken seien aber alle relativ lang und würden zwecks Orientierung gut ausgeschildert. Ein anderes Kommissionsmitglied vertritt die Ansicht, es würden durch diese Verflechtung vier Spuren für den MIV benötigt und zwei Busspuren abgebaut, was sich nachteilig auf den öV auswirke. Auf der Achse Gubelstrasse würden momentan viele Buslinien verkehren. Dem entgegnete die Baudirektion, dass im heutigen Zeitpunkt noch offen sei, auf welcher Achse der Bus künftig verkehren werde. Dies bilde Bestandteil der nächsten Planungsschritte. Zudem dürfe das grosse Ganze nicht ausser Acht gelassen werden. In der Innenstadt verkehrten weit mehr Buslinien als auf der Dammstrasse. Der Tunnel werde vor allem an jenen Stellen einen Vorteil bringen, an denen der Bus heute in den Morgenstunden im Stau stehe und deswegen die Anschlüsse nicht zu garantieren vermöge. Für die Baudirektion stehe im Vordergrund, dass der öV die Stationen auch künftig bedienen könne und pünktlich ankomme. Dafür seien die Verkehrszahlen entsprechend hochgerechnet worden.

Ein Kommissionsmitglied sprach den Auftrag der SBB an, wonach die Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz bis 2029 ertüchtigt sein müssten. Die Baudirektion führt dazu Folgendes aus: Die Realisierung des Zimmerbergtunnels ist aus planerischer Sicht heute im Jahr 2037 vorgesehen. Die Ertüchtigung der Bahnhöfe Baar, Zug, Cham und Rotkreuz steht damit in direktem Zusammenhang. Die SBB sind über den Stand der Planung der Baudirektion betreffend

Umfahrung Zug informiert. Ein entsprechender Abgleich in Bezug auf den Anschluss Gubelstrasse ist gewährleistet.

Auf Verlangen eines Kommissionsmitglieds reichte die Baudirektion den Querschnitt der Unterführung Gubelstrasse nach und verwies auf deren Vergrösserung bzw. die grosszügigeren Platzverhältnisse für Zufussgehende und Fahrradfahrende.

*Nachtrag der Baudirektion:* Schnitt Unterführung Gubelstrasse



Ein Kommissionsmitglied sprach die Verlängerung der General-Guisan-Strasse an, da der Verkehr unter anderem auf dieser Strasse zunehmen werde. In den Gebieten Herti, Landis & Gyr, ZVB-Hauptstützpunkt oder Gaswerkareal seien einige Bauprojekte vorgesehen. Die Baudirektion bestätigte das Wachstumspotenzial dieser Gebiete und führte aus, dass man sich beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) dafür eingesetzt habe, die General-Guisan-Strasse im Richtplan zu belassen. Gleiches gelte für den Halbanschluss Steinhausen. Diese Option soll für die nächste Generation offengelassen werden, falls die Kapazität nach Ertüchtigung der Chamer- und Nordstrasse nicht ausreichen sollte. Dies geschehe aber alles unabhängig vom Tunnel bzw. der Umfahrung Zug. Während die General-Guisan-Strasse eine städtische Strasse bleibe, würden die Nord-, die Aabach- und die Gubelstrasse künftig im Besitz des Kantons sein, womit auch die Zuständigkeit für die Verkehrsführung beim Kanton liege. Die Baudirektion holte das Anliegen eines Kommissionsmitglieds betreffend Sicherstellung des Verkehrsflusses bei den Kreiseln an der Damm- und der Aabachstrasse damit ab, dass sie sich dieser Problematik bewusst sei. So sei überprüft worden, dass der Verkehr aus dem Tunnel überhaupt aufgefangen werden könne. Noch nicht vollständig geklärt sei, ob es tatsächlich sowohl den Kreisel an der Aabachstrasse als auch die Wendemöglichkeit auf Höhe der Dammstrasse benötige.

Ein Kommissionsmitglied legte seine Interessenbindung zum Parkleitsystem Zug offen. Das Parkleitsystem leite den Verkehr mittels Anzeigetafeln, auf denen die aktuell freien Parkplätze ersichtlich seien. Ziel sei es, die Fahrzeuge direkt in die Parkhäuser zu leiten und dadurch den Suchverkehr zu unterbinden. Auf den in die Stadt Zug hineinführenden Hauptverkehrsachsen würden diese Anzeigetafeln stehen. Mit einem Umbau des Strassennetzes würden sie plötzlich am falschen Ort stehen. Bei der Erstfinanzierung habe die öffentliche Hand, namentlich die Stadt Zug und der Kanton, den wesentlichen Teil des Systems übernommen, während sich die Parkhausbetreibenden heute mit einem Betrag am System beteiligten. Müsste das Parkleitsystem komplett umgebaut werden, würde dies die finanziellen Möglichkeiten des Systems sprengen. Das Kommissionsmitglied stellte deshalb den Antrag, im Bericht und Antrag des Regierungsrats in Kapitel 4.2.1. «Projektbestandteile» als weiteren Punkt die «Anpassung des Parkleitsystems» aufzunehmen. Damit werde gewährleistet, dass das Parkleitsystem auch mit der

neuen Verkehrsführung weiterhin funktioniere. Die Kosten für eine Anpassung würden sich auf 200 000 bis 300 000 Franken belaufen, was im Zusammenhang mit dem Projekt «Umfahrung Zug» ein vernachlässigbar kleiner Betrag darstelle. Die Baudirektion nahm dieses Anliegen zur Kenntnis und verwies auf die thematische Nähe zu den flankierenden Massnahmen. Allerdings seien die Anlagen des Parkleitsystems bis zur Umsetzung der flankierenden Massnahmen im Jahr 2040 wohl bereits abgeschrieben. Auf jeden Fall werde dieser Angelegenheit in der weiteren Planung Rechnung getragen. Nach diesen Ausführungen zog das Kommissionsmitglied seinen Antrag unter dem Vorbehalt zurück, dass das Parkleitsystem unter dem Begriff «Flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung» berücksichtigt werde.

Betreffend flankierende Massnahmen gilt ansonsten das Gleiche wie beim Projekt «Umfahrung Unterägeri». Der Verkehrsfluss durch den Tunnel muss genau definiert werden. Allerdings ist auch zu beachten, dass der Tunnel eine Kantonsstrasse wird und die Stadt Zug wohl ein Interesse an einem autoarmen Zentrum hat. Ob im Tunnel permanente Messstellen für die Verkehrsmessungen geplant werden, muss im Rahmen der flankierenden Massnahmen geklärt werden.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, weshalb der Abluftkamin im Gegensatz zum Tunnel in Unterägeri nicht senkrecht verlaufe. Die Baudirektion erklärte, dass der Tunnel in der Stadt Zug innerhalb des Siedlungsgebiets liege und der Abluftkamin daher nicht senkrecht gebaut werden könne. Vielmehr müsse der Abluftkamin an den Rand des Siedlungsgebiets führen. Ferner werde die Positionierung mit meteorologischen Datenbanken abgeglichen werden müssen, da auch die Windverhältnisse zu berücksichtigen seien.

Die Baudirektion stellte klar, dass eine Tieferlegung der Strasse zwischen der Portalausfahrt Gubelloch bis zum Knoten Aabachstrasse oder bis zum Knoten Dammstrasse im Zusammenhang mit der Querverbindung des Langsamverkehrs geprüft werde und diesbezüglich mit der Stadt Zug ein Austausch stattfinde.

Ein Kommissionsmitglied beanstandete, dass beim Offentagbau die Wasserwanne fehle und fragte, ob diese aufgrund des Seedrucks nicht notwendig sei. Die Baudirektion erklärte, dass der Tunnel rundum voll abgedichtet werde, da der komplette Hang wassergesättigt sei.

Die Baudirektion bestätigte auf Nachfrage, dass ähnlich wie bei der Umfahrung Unterägeri noch unklar sei, auf welche Art und Weise der Abtransport des Aushubs erfolge und welche Menge genau anfallen werde. Allerdings seien die Anforderungen an den Abtransport erhöht, da der Bau des Tunnels in Zug im innerstädtischen Raum stattfinde.

*Nachtrag der Baudirektion:* Das Tiefbauamt hat für die Umfahrung Zug die Aushubkubaturen des Tunnels grob abgeschätzt (Querschnitt x Länge) und kam zum Ergebnis, dass mit rund 265 000 Kubikmetern (fest) zu rechnen sei. Der Ausdruck «fest» bedeutet, dass keine Auflockerung berücksichtigt ist, die nach einem Ausbruch/Aushub auftritt.

## **5. Detailberatung Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» (#3492.2)**

In der Detailberatung diskutierten die Kommissionsmitglieder vorwiegend Fragen betreffend die Auftrennung der Vorlage, die Erhöhung der Gesamtprojektkosten aufgrund des Baukostenindex 2022 und die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes. Es wurden mehrere Anträge gestellt.

Regierungsrat Florian Weber hielt einleitend fest, dass der Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug» grundsätzlich aufgetrennt werden könne. Es handle sich um zwei Projekte, welche die Regierung zusammengefügt habe. Die Kommission könne jedoch von ihrem Antragsrecht Gebrauch machen und einen Antrag um Auftrennung der Vorlage stellen. Die Regierung sei nach intensiver Diskussion zum Schluss gelangt, dass die Vorlage nicht aufgetrennt werden soll, da die beiden Umfahrungen einen Bestandteil des Mobilitätskonzepts darstellten. Dies schaffe eine einfache Ausgangslage, welche der Bevölkerung aufgezeigt werden könne. Der Rahmenkredit sei ähnlich wie ein Strassenbauprogramm, wobei beide Umfahrungen über ein Preisschild verfügten. Die Bevölkerung habe die Möglichkeit, diesen Weg zu stützen oder aber ihn abzulehnen. Nehme die Bevölkerung die Vorlage an, werde mit der Planung fortgeschritten und danach dem Kantonsrat beide Projekte vorgelegt, damit dieser den Kredit freigeben könne. Die Kommission für Tiefbau und Gewässer werde somit auf einer anderen Projektstufe wieder über die beiden Bauvorhaben beraten. Trenne die Kommission die Vorlage allerdings auf und beantrage stattdessen zwei Objektkredite, habe dies zur Folge, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr über die Vorlage beraten könnte, da in diesem Fall direkt die Realisierung der Bauprojekte an die Hand genommen werde. Es müsse dann weder der Planungs- noch der Baukredit freigegeben werden. Als dritte Option könne für jedes Projekt je ein eigener Rahmenkredit beantragt werden. Insgesamt gebe es somit drei mögliche Variante: 1. Ein Rahmenkredit für beide Umfahrungen gemäss Antrag des Regierungsrats; 2. je ein Objektkredit für jede Umfahrung; 3. je ein Rahmenkredit für jede Umfahrung.

Kantonsingenieur Marc Amgwerd stellte sodann den Rahmenkredit anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

Der Rahmenkredit ist separat zu betrachten und dem Referendum unterstellt. Sowohl für die Umfahrung Unterägeri als auch für die Umfahrung Zug müssen je der Planungs- und der Baukredit im Anschluss von der Kommission beraten und danach vom Kantonsrat freigegeben werden. Im Kantonsrat folgt dies mittels einfacher Lesung. Beim Rahmenkredit kann der Regierungsrat lediglich Ausgaben in der Höhe von drei Millionen Franken freigeben, was für gewisse Voruntersuchungen ausreicht.

Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass bei den Umfahrungen für dieselben Punkte nicht dieselben Bezeichnungen verwendet worden sind (Folien 100 und 101 der gezeigten PowerPoint-Präsentation, entspricht den Aufstellungen unter Ziffer 7.2, Realisierungskosten, Seiten 33/34 der Vorlage Nr. 3492.1 - 17134). Die Baudirektion erklärte sich bereit, die Bezeichnungen anzupassen, dass der Vergleich einfacher falle.

*Nachtrag der Baudirektion:*

## Rahmenkredit (in Mio. Fr)

<b>Umfahrung Unterägeri</b>		
Projekt, Untersuchungen und Bauleitung	31.4	Mio. Fr.
Landerwerb und Rechtserwerb	39.5	Mio. Fr.
Bauausführung		
Offene Strecken	9.6	Mio. Fr.
Tunnelbau	143.6	Mio. Fr.
Sicherheitsstollen	9.9	Mio. Fr.
Betriebs- und Sicherheitsanlagen	18.6	Mio. Fr.
Umklassierungen und Beitrag Umgestaltungen	6.2	Mio. Fr.
MWST (7,7 % exkl. Landerwerb, Umklassierung und Umgestaltung)	16.4	Mio. Fr.
<b>Total</b>	<b>275.2</b>	<b>Mio. Fr.</b>

## Rahmenkredit (in Mio. Fr)

<b>Umfahrung Zug</b>		
Projekt, Untersuchungen, Bauleitung	46.8	Mio. Fr.
Landerwerb und Rechtserwerb	108.1	Mio. Fr.
Bauausführung		
Offene Strecken	36.2	Mio. Fr.
Tunnelbau	291.8	Mio. Fr.
SBB-Unterführung «Gubelstrasse»	58.9	Mio. Fr.
Lüftungsstollen	11.7	Mio. Fr.
Umlegung Grossleitungen	28.8	Mio. Fr.
Betriebs- und Sicherheitsanlagen	29.9	Mio. Fr.
Flankierende Massnahmen	7.7	Mio. Fr.
Umklassierungen und Beitrag Umgestaltungen	8.2	Mio. Fr.
MWST (7,7 % exkl. Landerwerb, Umklassierung und Umgestaltung)	39.4	Mio. Fr.
<b>Total</b>	<b>667.5</b>	<b>Mio. Fr.</b>
<b>Rahmenkreditreserve (5 %)</b>	<b>47.1</b>	<b>Mio. Fr.</b>
<b>Total Rahmenkredit Umfahrungen Unterägeri und Zug</b>	<b>989.8</b>	<b>Mio. Fr.</b>

Ein Kommissionsmitglied machte beliebt, in der Vorlage den Preisstand von Oktober 2022 zu verwenden. Aktuell stammten die Angaben zu den Gesamtprojektkosten von Oktober 2021, weshalb der Betrag veraltet sei. Unter Berücksichtigung der Baukostenteuerung würde dies zu Gesamtkosten von 1,15 Milliarden Franken führen. Natürlich sei die Situation im Jahr 2033 nicht voraussehbar, doch müsse die Kommission heute die Verantwortung tragen, dass über den richtigen Betrag abgestimmt werde. Weiter wies das Kommissionsmitglied darauf hin, dass es gemäss Bericht und Antrag des Regierungsrats möglich sei, gewisse Arbeiten auszulagern. Es sei allerdings schade, dass die Umfahrungen erst im Jahr 2036 bzw. 2041 eröffnet werden sollten. Dem begegnete die Baudirektion mit dem Hinweis, dass die Projekte nur beschleunigt werden könnten, wenn je ein Objektkredit für jede Umfahrung beantragt werde, denn das mehrstufige Verfahren im Zusammenhang mit einem Rahmenkredit folge einem gewissen Zyklus, der eine gewisse Zeit in Anspruch nehme. Die Zeitersparnis bei der Beantragung von je einem Objektkredit für jede Umfahrung würde ungefähr ein Jahr betragen. Des Weiteren gab die Baudirektion zu bedenken, dass es vom Beginn der Planung bis zur Eröffnung der Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) 23 Jahre dauern werde. Das Tiefbauamt sei bestrebt, viele externe Fachleute einzubeziehen und optimiere in jenen Bereichen, in denen dies möglich sei. Die Befürchtung, dass sich die Arbeiten in einem internen Flaschenhals stauten, sei unbegründet, doch brauche es auch interne Ressourcen, welche die Projekte begleiten würden.

Die Baudirektion erklärte weiter, dass der Baukostenindex von Oktober 2021 der beim Verfassen des Berichts und Antrags des Regierungsrats der aktuell verfügbare Index darstellte. Das Anliegen des Kommissionsmitglieds sei verständlich. Bei den beiden Umfahrungen handle es sich aber um eine Zeitspanne von rund 13 Jahren. In Anbetracht dessen sei es fraglich, ob eine Neuberechnung tatsächlich notwendig sei. Die sich äussernden Kommissionsmitglieder waren sich bewusst, dass selbst bei einer entsprechenden Anpassung des Baukostenindex aufgrund des weiten Zeithorizonts eine gewisse Ungenauigkeit bestehen bleibe. Ein Kommissionsmitglied erachtete es als wichtig, gegenüber dem Stimmvolk transparent zu sein und deshalb mit dem aktuellsten Baukostenindex zu rechnen. Aus Sicht des Demokratieverständnisses sei das Anliegen verständlich, so ein Kommissionsmitglied. Allerdings verfüge das Projekt zum heutigen Zeitpunkt über eine Ungenauigkeit von 30 Prozent auf die gesamte Summe. Auch mit einer Anpassung des Baukostenindex blieben die Zahlen ungenau. Die Baudirektion machte ferner darauf aufmerksam, dass der Baukostenindex von Oktober 2022 bei der Volksabstimmung im Jahr 2024 gegebenenfalls auch bereits nicht mehr aktuell sei.

Aus der Kommission kam der Vorschlag, die Berechnung mit dem Baukostenindex von Oktober 2022 in den Kommissionsbericht aufzunehmen. Die Baudirektion erklärte sich damit einverstanden, die Gesamtprojektkosten neu zu berechnen, bat aber gleichzeitig darum, den Index für

den Landerwerb zu belassen, da dessen Neuberechnung einen enormen Aufwand generieren würde.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass in § 1 Abs. 2 des Kantonsratsbeschlusses die verschiedenen Indizes aufgeführt seien und stellte die Frage in den Raum, ob der Kantonsratsbeschluss angepasst werden soll. Für das Kommissionsmitglied wäre eine Aussage zur Teuerung im Kommissionsbericht ausreichend. Ein Jahr könne nachgeführt werden, aber aufgrund der langen Gesamtdauer bis zur Eröffnung der Umfahrungen sei sowieso unklar, wie sich die Kosten entwickeln würden. Dem entgegnete ein Kommissionsmitglied, dass Finanzentscheidungen grundsätzlich auf aktuellen Zahlen basieren sollten. Zudem brauche die Finanzdirektion einen aktuellen Stand für die vorzunehmende Umbuchung. Dem pflichtete ein Kommissionsmitglied mit der Begründung bei, wonach der Rahmenkredit offenbar zu tief sei und der Betrag daher angepasst werden müsse. Das gleiche Kommissionsmitglied regte während dieser Diskussion an, den Mehrwertsteuersatz von 8,1 Prozent, gültig ab 1. Januar 2024, einzusetzen. Es sei wichtig, den Preis bereits mit dem höheren Mehrwertsteuersatz abzubilden. Dazu verwies die Baudirektion auf den grossen Zeithorizont und machte beliebt, «Mehrwertsteuer» ohne Angabe einer Prozentzahl zu schreiben.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, im Kommissionsbericht den Gesamtpreis mit dem Baukostenindex Stand Oktober 2022 auszuweisen. Der Kantonsratsbeschluss sei nicht anzupassen.

Die Kommission stimmte dem Antrag mit 14 : 1 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, ob im Kommissionsbericht auch eine Aussage über die Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes gemacht werde. Dies wurde bestätigt.

*Nachtrag der Baudirektion:* Gesamtpreis der Umfahrung Unterägeri und der Umfahrung Zug unter Berücksichtigung des Baukostenindex Stand Oktober 2022 (zurzeit der aktuellste Index) sowie der anstehenden Erhöhung des Mehrwertsteuersatzes auf 8,1 Prozent per 1. Januar 2024, jedoch ohne Berücksichtigung der Teuerung auf den Landerwerbskosten:

	<b>Kredit gemäss KRV Basis 2021</b>	<b>Kredit teuerungsbereinigt Basis 2022</b>
Umfahrung Unterägeri	275,2 Mio. Franken	293,5 Mio. Franken
Umfahrung Zug	667,5 Mio. Franken	711,1 Mio. Franken
Kreditreserve	47,1 Mio. Franken	51,1 Mio. Franken
<b>Total</b>	<b>989,8 Mio. Franken</b>	<b>1055,7 Mio. Franken</b>

## 6. Schlussabstimmung

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmte in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3492.3 - Laufnummer 17136 (Genehmigung Generelles Projekt «Umfahrung Unterägeri») mit 12 : 3 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, das Projekt «Umfahrung Zug» in «Zentrumstunnel Zug» umzubenennen.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer lehnte den Antrag mit 9 : 6 Stimmen und ohne Enthaltung ab.

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmte in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3492.4 - Laufnummer 17137 (Genehmigung Generelles Projekt «Umfahrung Zug») mit 11 : 3 Stimmen und einer Enthaltung zu.

Im Zusammenhang mit der Vorlage Nr. 3492.2 - Laufnummer 17135 («Rahmenkredit») wurde Folgendes diskutiert und verschiedene Anträge gestellt:

Einleitend erklärte die Baudirektion, es seien zusätzlich zum regierungsrätlichen Antrag einerseits zwei separate Objektkredite und andererseits zwei separate Rahmenkredite als Varianten vorbereitet worden. Hinsichtlich der Debatte im Kantonsrat sei es vorteilhaft, wenn die Kommission die verschiedenen Varianten einander gegenüberstelle.

Sodann führte die Baudirektion auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds nochmals die Beweggründe des Regierungsrats aus, weshalb dieser sich für einen Rahmenkredit entschieden hatte. Auf diese Weise könne die Bevölkerung übergeordnet über eine strategische Frage entscheiden. Würden die Vorlagen getrennt, handle es sich nicht mehr um eine Diskussion auf übergeordneter Ebene. Korrekt sei, dass ein gewisses Risiko für die Ablehnung beider Umfahrungen bestehe. Stimme die Bevölkerung der Vorlage zu, habe der Kantonsrat anschliessend die Möglichkeit, zunächst über den Planungs- und anschliessend über den Baukredit zu befinden. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dies sei die bessere Vorgehensweise, insbesondere auch deshalb, weil sie analog dem Strassenbauprogramm funktioniere. Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Richtplananpassung seien viele Anliegen aufgenommen worden. Zudem sehe der Regierungsrat die beiden Umfahrungen als Massnahmen im Mobilitätskonzept.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, die Vorlage des Regierungsrats in zwei separate Rahmenkredite aufzuteilen. Zwischen den beiden Umfahrungen bestehe kein Zusammenhang. Aus demokratischer Sicht sei es gegenüber dem Stimmvolk nicht korrekt, wenn sich dieses lediglich für beide oder gegen beide Umfahrungen aussprechen könne. Es sei möglich, dass jemand lediglich die Umfahrung Unterägeri befürworte, jene in Zug aber ablehne, oder umgekehrt. Die Bevölkerung solle aber über beide Bauvorhaben separat abstimmen können. Mit dieser Variante habe der Kantonsrat zudem noch die Möglichkeit, im Rahmen des Planungs- und Baukredits Einfluss zu nehmen und aktuell noch offene Fragen zu klären.

Ein anderes Kommissionsmitglied stellte den Antrag, die Vorlage des Regierungsrats in zwei Objektkredite aufzuteilen. Als Begründung wurde die Beschleunigung des Verfahrens vorgebracht. Dem wurde entgegnet, dass bei Zustimmung durch das Stimmvolk das Tiefbauamt mit dieser Variante unverzüglich mit dem Bau der Umfahrungen beginnen könne. Viel effizienter sei dieses Vorgehen nicht, zumal die Zeitersparnis nur etwa ein Jahr betrage.

In einem ersten Schritt stellte die Kommission diese beiden Anträge einander gegenüber. Der Antrag, die Vorlage des Regierungsrats in zwei separate Rahmenkredite aufzuteilen, erhielt insgesamt 12 Stimmen. Der Antrag, die Vorlage des Regierungsrats in zwei Objektkredite aufzuteilen, erhielt insgesamt 3 Stimmen.

In einem zweiten Schritt stellte die Kommission den Antrag, die Vorlage des Regierungsrats in zwei separate Rahmenkredite aufzuteilen, dem Antrag des Regierungsrats mit einem Rahmenkredit gegenüber. Die Kommission stimmte dem Antrag des Regierungsrats (ein Rahmenkredit) mit 10 : 5 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Schliesslich stimmte die Kommission für Tiefbau und Gewässer in der Schlussabstimmung der Vorlage Nr. 3492.2 - Laufnummer 17135 (Rahmenkredit für Planung, Landerwerb und Bau der Projekte «Umfahrung Unterägeri» und «Umfahrung Zug») mit 12 : 3 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

**7. Antrag**

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nrn. 3492.2/3/4 - Laufnummern 17135/17136/17137 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Cham, 6. März 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Rainer Suter