



**Postulat von Thomas Meierhans, Manuela Käch und Fabio Iten
betreffend Überdachung der Autobahn A14 «Vier Vorteile auf einen Streich»**
(Vorlage Nr. 3736.1 - 17706)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 1. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Thomas Meierhans, Manuela Käch und Fabio Iten reichten am 21. Mai 2024 das Postulat betreffend Überdachung der Autobahn A14 «Vier Vorteile auf einen Streich» (Vorlage Nr. 3736.1 - 17706) ein. Am 3. Juli 2024 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Einleitende Bemerkungen	1
1.1.	Ein Blick zurück	1
1.2.	«Autobahntechnische» Situation	3
1.3.	Richtplanung	4
1.3.1.	Halbanschluss Steinhausen Süd	4
1.3.2.	Überdeckung der A14	5
1.3.3.	Lärmschutz an der A14	5
1.3.4.	Weitere betroffene Richtplaninhalte	6
1.4.	Nutzungsplanung	6
1.4.1.	Übersicht über die rechtskräftigen Zonenpläne der Gemeinden	6
1.4.2.	Tangierte Interessen	7
2.	Machbarkeitsstudie	8
2.1.	Abschnitte «Hinterberg Cham Steinhausen» und «Ammannsmatt Zug»	8
2.2.	Abschnitt «Blickensdorf Baar»	12
2.3.	Schätzung der Kosten	15
2.4.	Schätzung der Überbaubarkeit der drei Abschnitte und Kostenfolge für das Bauland	16
3.	Haltung des Regierungsrats	16
4.	Antrag	17

1. Einleitende Bemerkungen

1.1. Ein Blick zurück

Die Autobahn A14 zwischen der Verzweigung Blegi und dem Autobahnende in Walterswil wurde Mitte der 1970er Jahre als vierspurige Nationalstrasse in Betrieb genommen (Abb. 1). Die Siedlungen von Baar, Zug, Steinhausen und Cham wuchsen an die Autobahn heran (Abb. 2). Anfang der 2000er Jahre wurden die Lärmbelastungen untersucht und bauliche Massnahmen zur Beschränkung geplant, bewilligt und umgesetzt (Lärmschutzwände und lärmmindernde Beläge). Im Gebiet Früeberg (Baar) wurde Anfang der 2010er Jahre von Privaten eine 80 m lange Lärmschutzwand erstellt, um das Gebiet überbauen zu können.

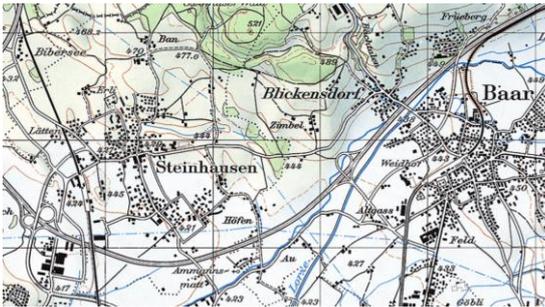


Abbildung 1: Landeskarte von 1976
(www.map.geo.admin.ch)



Abbildung 2: Landeskarte von 2024

Am 13. September 2001 reichten verschiedene Kantonsrätinnen und Kantonsräte ein Postulat für eine Autobahnüberdeckung in Blickensdorf (Vorlage Nr. 958.1 - 10703) ein. Die damaligen Argumente sind ähnlich mit dem vorliegenden Postulat. Mit Bericht und Antrag vom 10. Juni 2003 (Vorlage Nr. 958.2 - 11194) nahm der Regierungsrat Stellung und der Kantonsrat folgte dem Antrag, das Postulat abzuschreiben.

Zum damaligen Zeitpunkt handelte es sich um eine kantonale Autobahn, welche vom Bund und dem Kanton finanziell gemeinsam getragen wurde. Der heute vorhandene Lärmschutz war noch nicht realisiert und kostete anschliessend rund 20 Millionen Franken. Eine Autobahnüberdeckung wurde auf einem kürzeren Abschnitt geprüft, wobei sich die Kosten auf rund 90 Millionen Franken beliefen. Der Bund und der Kanton waren aufgrund der damaligen Ausgangslage bereit, den finanziellen Anteil in Höhe des Lärmschutzes zu tragen und die Gemeinde Baar als Hauptnutzerin hätte die restlichen rund 70 Millionen Franken übernehmen müssen. Diese sah sich jedoch ausserstande, die Kosten zu tragen. Das Projekt ist ad acta gelegt.

Die alleinige Zuständigkeit für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen liegt seit 2008 generell beim Bund. Für den Abschnitt Anschluss Baar bis Sihlbrugg gilt diese Kompetenzregelung seit 2020.

Die Autobahnüberdeckungen sollen gemäss Postulat auf den in der Abb. 3 dargestellten Abschnitten erfolgen:

- (1) Hinterberg Cham Steinhausen: Autobahnausfahrt Zug bis zum Dorfbach in der «Steinuser Allmend»;
- (2) Ammannsmatt Zug: rund 250 m östlich des Dorfbachs bis zur Höfenstrasse (Höhe Schochenmüli);
- (3) Blickensdorf Baar: südwestlich des Schulhauses Wiesental bis Werkhof Baar im Jöchler.



Abbildung 3: Zu untersuchende Abschnitte gemäss Postulat

1.2. «Autobahntechnische» Situation

- 1: Abschnitt «Hinterberg Cham Steinhausen»:

Der Abschnitt 1 misst rund 710 m. Die Grundwasserwanne «Städlerallmend» ist rund 480 m lang (Abb. 4 und 5) und wird durch die Hinterbergstrasse (Kantonsstrasse F) und der SBB-Linie Affoltern am Albis–Zug sowie einem Rad-/Fussweg gequert. Beidseitig der Autobahn sind keine Lärmschutzwände vorhanden.



Abbildung 4: Hinterbergstrasse Blickrichtung Westen



Abbildung 5: Hinterbergstrasse Blickrichtung Osten

- 2: Abschnitt «Ammannsmatt Zug»:

Dieser Abschnitt ist rund 900 m lang und reicht bis zur Höfenstrasse/Schochenmüli. Die überführende Zugerstrasse (Kantonsstrasse H, Abb. 6 und 7) ist rund 500 m vom Dorfbach entfernt. Das Gebiet gegen Steinhausen und die Wohnsiedlung Ammannsmatt ist durch eine durchgehende Lärmschutzwand vor Emissionen geschützt.



Abbildung 6: Zugerstrasse Blickrichtung Westen



Abbildung 7: Zugerstrasse Blickrichtung Osten



Abbildung 8: Höfenstrasse Blickrichtung Westen

- 3: Abschnitt «Blickensdorf Baar»:

Der Abschnitt misst rund 1430 m. Entlang dem ganzen Autobahnabschnitt wird die Siedlung mit Lärmschutzwänden von der Autobahn geschützt. Nach rund 330 m überquert die

Blickensdorferstrasse die Autobahn, welche sich in Tieflage in einer Wanne befindet (Abb. 9 und 10). Nach weiteren rund 650 m überquert die Früebergstrasse die Autobahn. Auf den letzten rund 250 m verläuft die SBB-Linie Zug–Zürich unmittelbar an der Autobahn. Im Abschnitt Bachtalenbach bis Früebergstrasse ist eine Lärmschutzwand vorhanden.



Abbildung 9: Blickensdorferstrasse, Blick nach Westen



Abbildung 10: Blickensdorferstrasse, Blick nach Osten



Abbildung 11: Früebergstrasse Blickrichtung Westen



Abbildung 12: Früebergstrasse Blickrichtung Osten

1.3. Richtplanung

Der kantonale Richtplan (Stand 4. Juli 2024) macht verschiedene Aussagen.

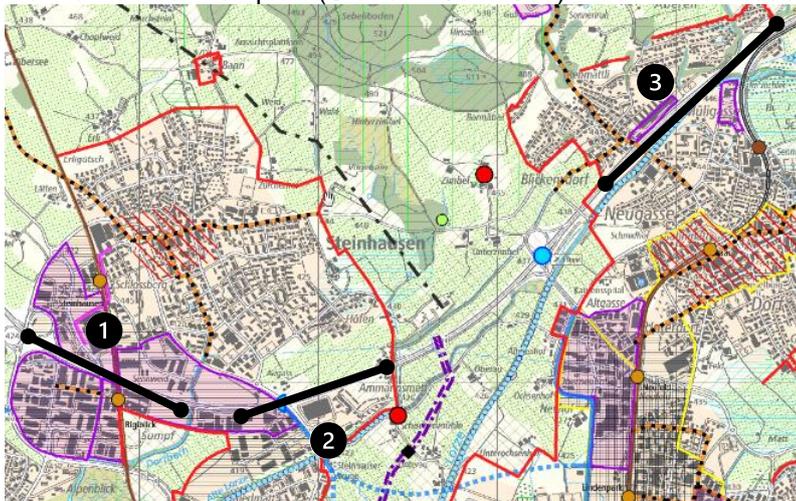


Abbildung 13: Ausschnitt aus der Richtplankarte mit den Abschnitten 1–3 (ARV)

1.3.1. Halbanschluss Steinhausen Süd

Unter Kapitel M 4.2.2 und M 4.3.2 ist unter anderem Folgendes festgehalten (die blau hinterlegten Passagen sind vom Kantonsrat beschlossene Richtplantexte):

An den nachfolgenden Nationalstrassenvorhaben besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton setzt sich beim Bund für die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzung für den Bau dieser Anlagen ein und hält die entsprechenden Räume frei:

Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen (Zwischenergebnis);

Auftrag: Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse. Verfehlen die Ertüchtigungen der beiden Strassen die Ziele, ist dem Kantonsrat innert zwei Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd mit Verbindung nach Baar oder Zug zu unterbreiten.

Der Halbanschluss Steinhausen Süd ist gemäss ASTRA nur mit erheblichem Aufwand umsetzbar. Ein Bau hätte grosse räumliche Auswirkungen über den direkten Autobahnperimeter hinaus.

1.3.2. Überdeckung der A14

Überdeckung der A14 südlich von Blickensdorf (Option).

Diese Überdeckung ist Gegenstand des vorliegenden Postulats. Dieser Eintrag ist seit 2004 im Richtplan als Option festgehalten.

1.3.3. Lärmschutz an der A14

Im Kapitel L 11.3.3 beschloss der Kantonsrat:

Der Kanton setzt sich beim Bund zum Schutz des Naherholungsgebiets Lorzenebene und der angrenzenden Siedlungsgebiete für durchgehende Schallschutzmassnahmen an der Autobahn im Abschnitt Blegi bis Ausfahrt Baar ein.

Den Passus L 11.3.3 nahm der Kantonsrat ohne vorgängige Diskussion im Regierungsrat oder in der Kommission aufgrund eines Antrags aus dem Kantonsrat in den Richtplantext auf. Der Perimeter der Lorzenebene liegt im Abschnitt 1 sehr nahe bei der Autobahn und weiter östlich genau zwischen den Abschnitten 2 und 3.

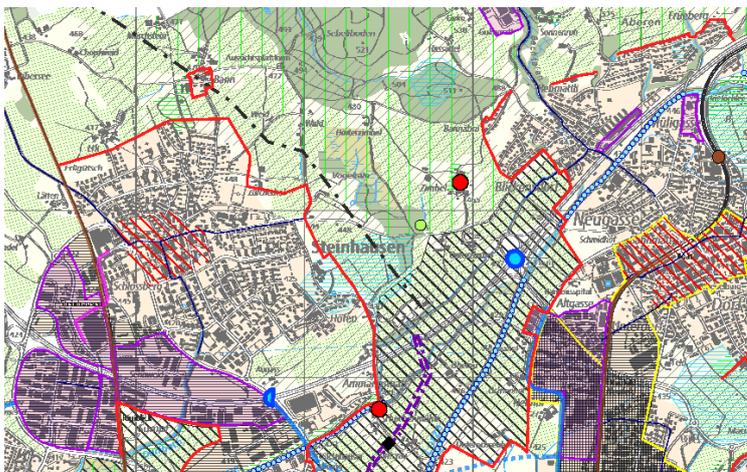


Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Richtplan mit Lorzenebene (fett schwarz schraffiert)

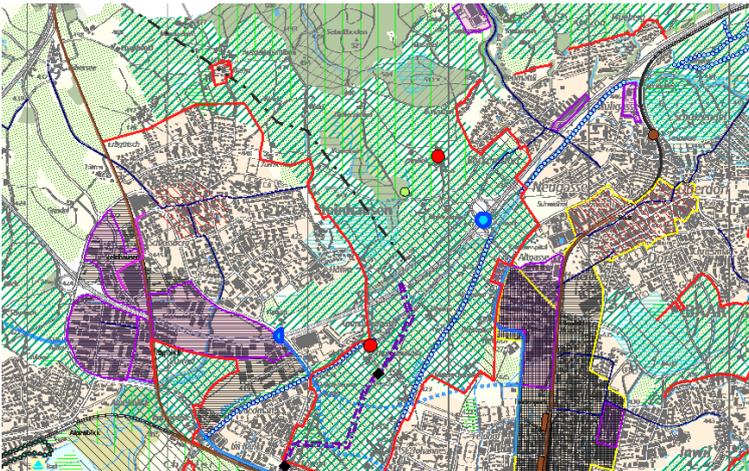


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem Richtplan mit Naherholungsgebiet hervorgehoben (grün schraffiert)

1.3.4. Weitere betroffene Richtplaninhalte

Der Abschnitt 1 liegt ausschliesslich zwischen kantonalen Vorranggebieten für Arbeitsnutzung. In diesen Gebieten ist gemäss Richtplan keine Wohnnutzung zulässig (betriebsnotwendige Wohnnutzung ausgenommen, Kapitel S 1.1.6).

Im Abschnitt 2 befindet sich auf der Nordseite der Autobahn ein Naherholungsgebiet. Für die Erhaltung der Qualität sind die Gemeinden verantwortlich. Ebenfalls ist diese Fläche im Inventar der Fruchtfolgefläche FFF enthalten. Eine Einzonung ist mit Auflagen verbunden.

1.4. Nutzungsplanung

1.4.1. Übersicht über die rechtskräftigen Zonenpläne der Gemeinden

In der Abb. 16 ist ein Ausschnitt aus den kommunalen Nutzungsplänen der betroffenen Gemeinden dargestellt.

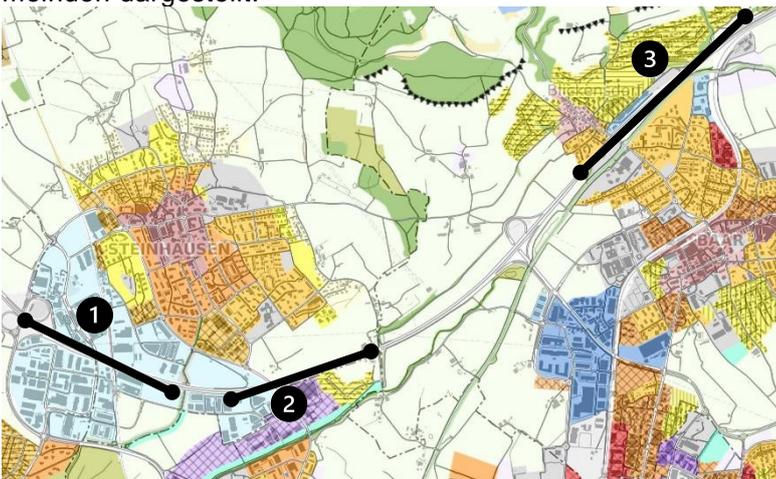


Abbildung 16: Ausschnitt aus dem Zonenplan mit den Abschnitten 1–3 (zugmap.ch)

1: Abschnitt «Hinterberg Cham Steinhausen»

Die Autobahn durchquert hier ausschliesslich Arbeitszonen, die auf der ganzen Länge im Zuger Richtplan als «Vorranggebiete Arbeitsnutzung» festgesetzt sind. Eine Wohnnutzung über der Autobahn wäre nur mit einer Einzonung in Wohn- oder Mischzonen möglich. Dies ist angesichts der Lage inmitten eines Industrie- und Gewerbegebiets raumplanerisch nicht zweckmässig. Südseitig auf einer Länge von rund 210 m und nordseitig auf rund 110 m sind Grundstücke zwar noch nicht bebaut, liegen aber ebenfalls in der reinen Arbeitszone.

2: Abschnitt «Ammannsmatt Zug»

Südseitig grenzt auf rund 500 m eine Arbeitszone an die Autobahn. Auch diese ist im Zuger Richtplan als «Vorranggebiete Arbeitsnutzung» festgesetzt. Anschliessend folgt eine Parzelle in der Mischzone WAA (Firmenareal der Bossard AG Schweiz). Daran anschliessend folgt die rund 100 m lange Wohnzone W2a Ammannsmatt mit Reiheneinfamilienhäusern. Der Rest bis zur Höfenstrasse befindet sich in der Landwirtschaftszone. Nördlich der Autobahn liegen drei Landwirtschaftsbetriebe, zwei davon in der Landwirtschaftszone mit Fruchtfolgeflächen, einer in der unbebauten Arbeitszone.

3: Abschnitt «Blickensdorf Baar»

Nordseitig bis zur Blickensdorferstrasse (Kantonsstrasse K) grenzt auf rund 320 m eine Wohnzone W3 an die Autobahn, daraufhin folgt eine rund 320 m lange Arbeitszone AB und weiter auf rund 220 m Tennisplätze (Zone OeIB). Überlappend zu den Tennisplätzen erhebt sich hangseitig die Siedlung Früeberg in der Wohnzone W2a auf rund 600 m.

Südlich der Autobahn verläuft mit geringem Abstand mehrheitlich die Lorze. Der Bachtalenbach unterquert gleich zu Beginn des Perimeters die Autobahn, daraufhin folgt zwischen der Lorze und der Autobahn eine rund 200 m lange Zone öffentliches Interesse für Bauten und Anlagen, welche als Freizeitanlage und Parkplatz dient. Auf dem Abschnitt zwischen Blickensdorfer- und Früebergstrasse grenzen eine Landwirtschaftszone und die Lorze unmittelbar an die Autobahn. Eine weitere kleine Parzelle in der Landwirtschaftszone folgt der Autobahn.

1.4.2. Tangierte Interessen

Für eine Realisierung von Wohnungen müsste auf allen drei Abschnitten das Land auf den Überdeckungen eingezont werden. Das Land gehört dem Bund. Dies bedeutet, dass mit dem Bund über die Abtretung der neuen Bauzonen an den Kanton zu diskutiert ist.

Im Abschnitt Ammannsmatt (Abb. 17) tangiert die Überdeckung je nach Art der Überbauung auch Landwirtschaftszonen und Fruchtfolgeflächen. Eine partielle Einzonung, welche für eine sinnvolle Überbauung wohl notwendig ist, würde eine grundsätzliche Diskussion betreffend Haltung zu Einzonungen auslösen.



Abbildung 17: Schrägluftbild in Richtung Augass/Steihuser Allmend; Kreuzung Zugerstrasse–A14 (virtual.zg.ch)

Weitere raumplanerische Aspekte:

- Im Bereich der Tennisplätze in Baar ist eine Altlastenverdachtsfläche ausgeschieden. Allfällige Massnahmen müssten noch genauer untersucht werden.
- Verschiedene Gewässer unterqueren die Autobahn.

2. Machbarkeitsstudie

Zur Prüfung des vorliegenden Postulats hat die Baudirektion eine Machbarkeitsstudie erstellt. Eine Autobahnüberdeckung muss pro Richtung jeweils zwei Fahrspuren überbrücken, was eine Spannweite von rund 23 m ergibt. Diese wird üblicherweise im Mittelstreifen abgestützt. Nachfolgend wird auf die drei Abschnitte eingegangen.

2.1. Abschnitte «Hinterberg Cham Steinhausen» und «Ammannsmatt Zug»

Aufgrund der jeweiligen Überdeckungslängen von rund 710 m und 900 m, der Verkehrsbelastung und der Stauhäufigkeit sind Längslüftungen (ohne Rauchabsaugung) mit jeweils je einer Betriebszentrale im Bereich Hinterberg- und Zugerstrasse notwendig. Die Brücken der Hinterbergstrasse, SBB, Rad-/Fussweg, Zugerstrasse und Höfenstrasse müssen aufgrund der Höhenlage abgebrochen und neu erstellt werden. Dies bedingt insbesondere bei den beiden Kantonsstrassen aufwendige provisorische Verkehrsführungsmassnahmen und bei der SBB-Trasse eine aufwendige Koordination mit zeitweiser Sperrung der Bahnverbindung. Die Platzverhältnisse bei der Wanne «Städtlerallmend» sind sehr beengt und sie liegt im Grundwasser. Aufgrund der Höhenlage, der mangelnden Standfestigkeit durch die zusätzliche Belastung muss diese voraussichtlich vollumfänglich ersetzt werden, was äusserst aufwendig ist.

Die Erstellung der beiden Überdeckungen erfolgt unter Betrieb, was anspruchsvoll ist, zu Verkehrsbehinderungen führt und umfangreiche Nacharbeiten auslöst. Zudem ist ein grosser temporärer Landbedarf notwendig.

Der Untergrund im Gebiet Städtlerallmend ist geprägt von wassergesättigten Sedimenten, welche sehr setzungsempfindlich sind. Dies bedingt eine aufwendige Fundation.

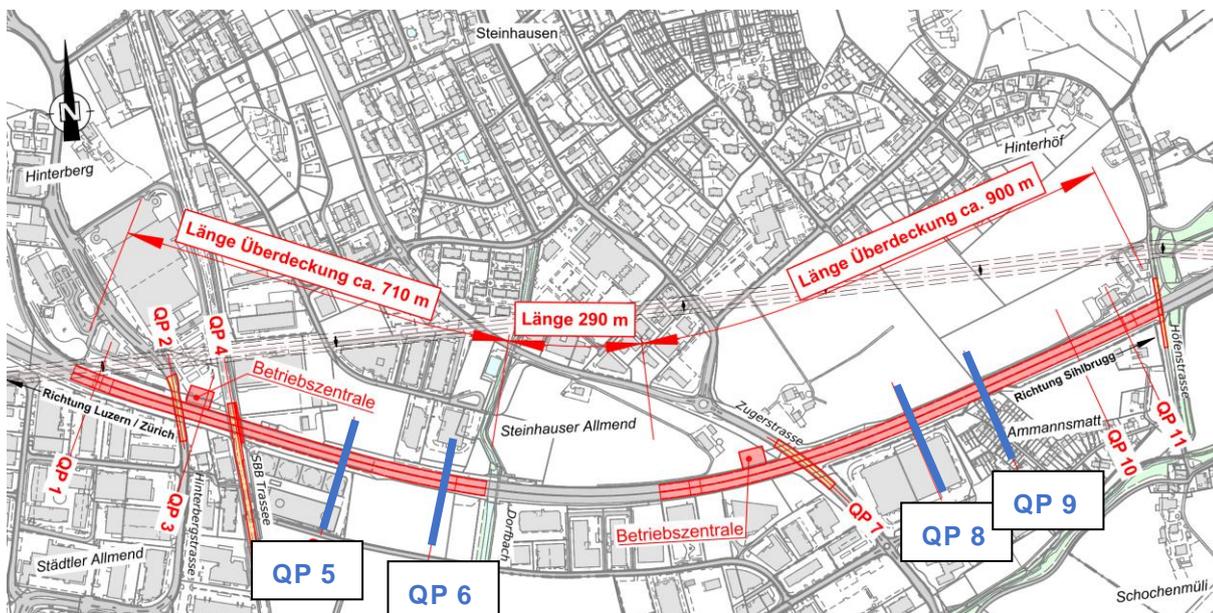


Abbildung 18: Situation mit den Abschnitten «Hinterberg» und «Ammannsmatt»

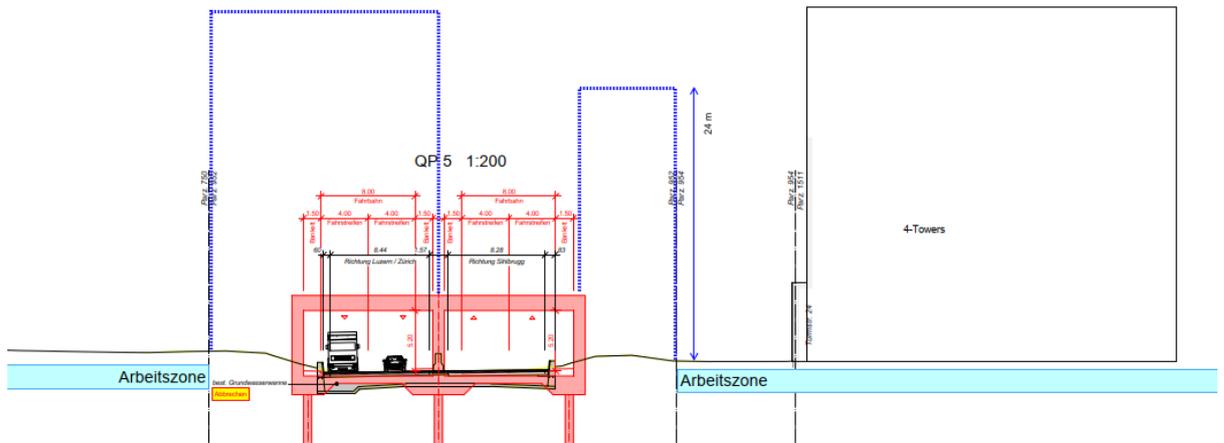


Abbildung 19: Querprofil 5 Bereich «4-Towers» (QP 5 in Abb. 18) und Ansicht aus Zugmap.ch

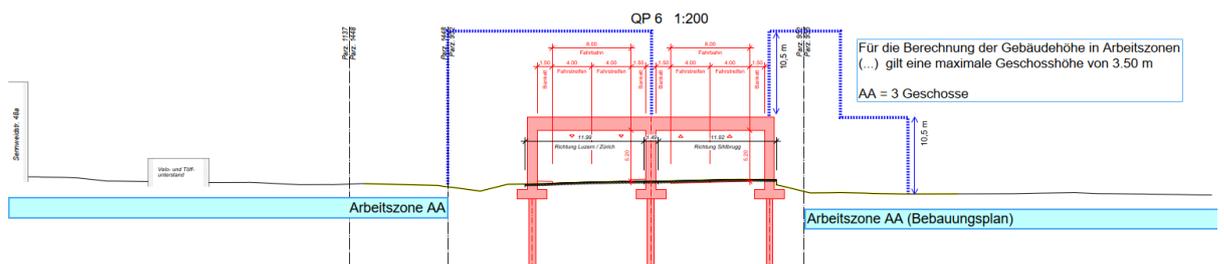


Abbildung 20: Querprofil 6 Bereich Sennweidstrasse 48/Sumpf (QP 6 in Abb. 18) und Ansicht aus Zugmap.ch

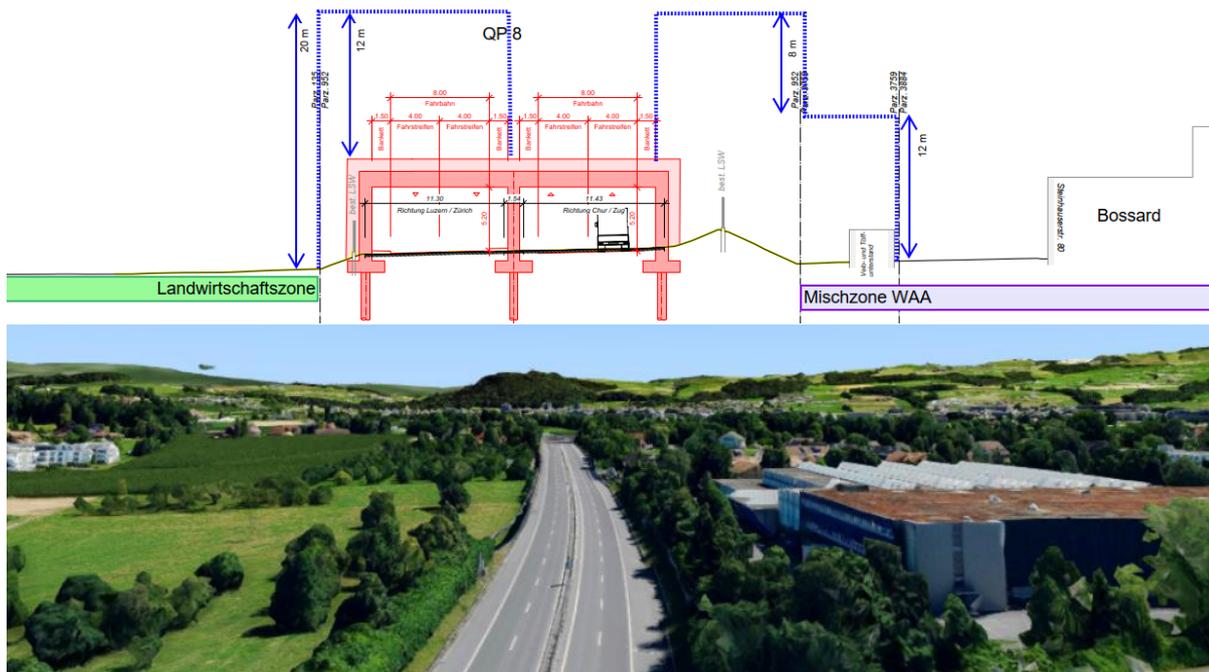


Abbildung 21: Querprofil 8 Bereich «Bossard» (QP 8 in Abb. 18) und Ansicht aus Zugmap.ch

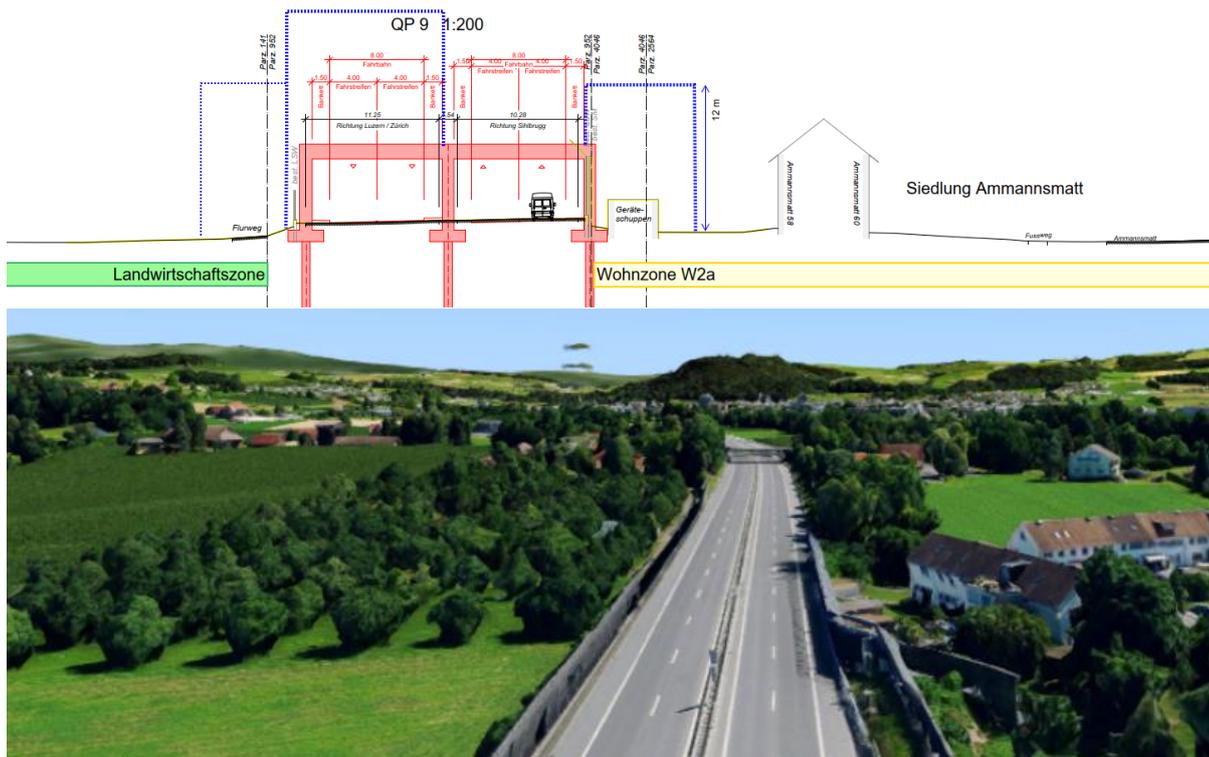


Abbildung 22: Querprofil 9 Bereich Ammannmatt (QP 9 in Abb. 18) und Ansicht aus Zugmap.ch



Abbildung 23: Querschnitt 11 Bereich «Iten Hof» (QP 11 in Abb. 18) und Ansicht aus Zugmap.ch

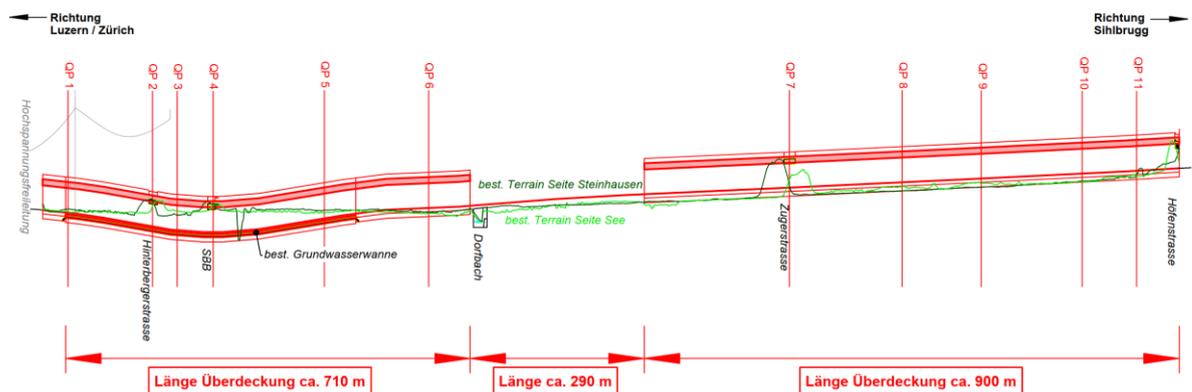


Abbildung 24: Längenschnittprofil mit den Abschnitten «Hinterberg» und «Ammannsmatt»

Wie aus den obigen Profilen ersichtlich, entspricht das heutige Niveau der Autobahn in etwa demjenigen des umliegenden Geländes. Einzig im Bereich der Grundwasserwanne «Städtlerallmend» taucht die Autobahn ab.

Wenn der Raum für den Halbanschluss Steinhausen Süd gemäss kantonalem Richtplaneintrag freigehalten werden muss, verkürzt sich die Autobahnüberdeckung «Ammannsmatt» um 290 m auf rund 610 m und die Brücke Zugerstrasse müsste nicht angepasst werden.

Die beiden Autobahnüberdeckungen werden auf weiten Strecken rund 5 bis 6 m über dem umliegenden Gelände liegen. Einzig in der Grundwasserwanne «Städtlerallmend» auf rund 200 m Länge ist dies nicht der Fall. Dieser Abschnitt wird jedoch von der Hinterbergstrasse, der SBB und dem Rad-/Fussweg gequert. Aufgrund der Grenzabstände zu diesen Verkehrswegen verbleibt nur noch eine minimale, überbaubare Fläche. Westlich davon quert auch die 380 kV-Übertragungsleitung die Autobahn und verunmöglicht eine (Wohn-)Bebauung.

Die Überdeckung der Autobahn würde bei den heute am stärksten exponierten Gebäuden eine Reduktion des Autobahnlärms von bis zu 10 dB bringen. Dabei ist zu beachten, dass im Abschnitt «Hinterberg» ausschliesslich Gebäude betroffen sind, welche in der Arbeitszone liegen, d. h. überwiegend eine Büronutzung aufweisen. Im Abschnitt «Ammannsmatt» würden von einer Überdachung nebst den angrenzenden Gewerbegebäuden und zwei Gebäuden in der Landwirtschaftszone vor allem das Quartier Ammannsmatt (zirka 50 Gebäude) profitieren.

2.2. Abschnitt «Blickensdorf Baar»

Infolge der Überdeckungslänge von rund 1430 m, der Verkehrsbelastung und der Stauhäufigkeit ist eine Längslüftung mit Rauchabsaugung mit einer Lüftungs- und Betriebszentrale im Bereich der Blickensdorferstrasse notwendig. Infolge der notwendigen Rauchabsaugung ist für den Ereignisfall auch eine Rauchausblasöffnung zu erstellen.

Die beiden Brücken der Blickensdorfer- und der Früebergstrasse müssen aufgrund der Höhenlage abgebrochen und neu erstellt werden. Diejenige der Blickensdorferstrasse könnte allenfalls in die Autobahnüberdeckung integriert werden. Der Brückenersatz bedingt aufwendige provisorische Verkehrsführungsmassnahmen. Die Platzverhältnisse bei der Wanne Blickensdorf sind beengt. Aufgrund der Höhenlage und der mangelnden Standfestigkeit durch die zusätzliche Belastung muss diese voraussichtlich vollumfänglich ersetzt werden. Auf den letzten rund 600 m haben die beiden Fahrtrichtungen einen vertikalen Höhenversatz. Dieser führt zu einer aufwendigeren Konstruktion und zu zusätzlichen getrennten Notausgängen.

Die Erstellung der Überdeckung erfolgt unter Betrieb, was anspruchsvoll ist, zu Verkehrsbehinderungen führt und umfangreiche Nachtarbeiten auslöst. Zudem erschweren die Nähe der Bebauungen und die SBB die Erstellung erheblich. Weiter ist ein grosser temporärer Landbedarf notwendig.

Der Untergrund auf diesem Abschnitt ist unterschiedlich. Dies bedingt teilweise aufwendige Fundationen.

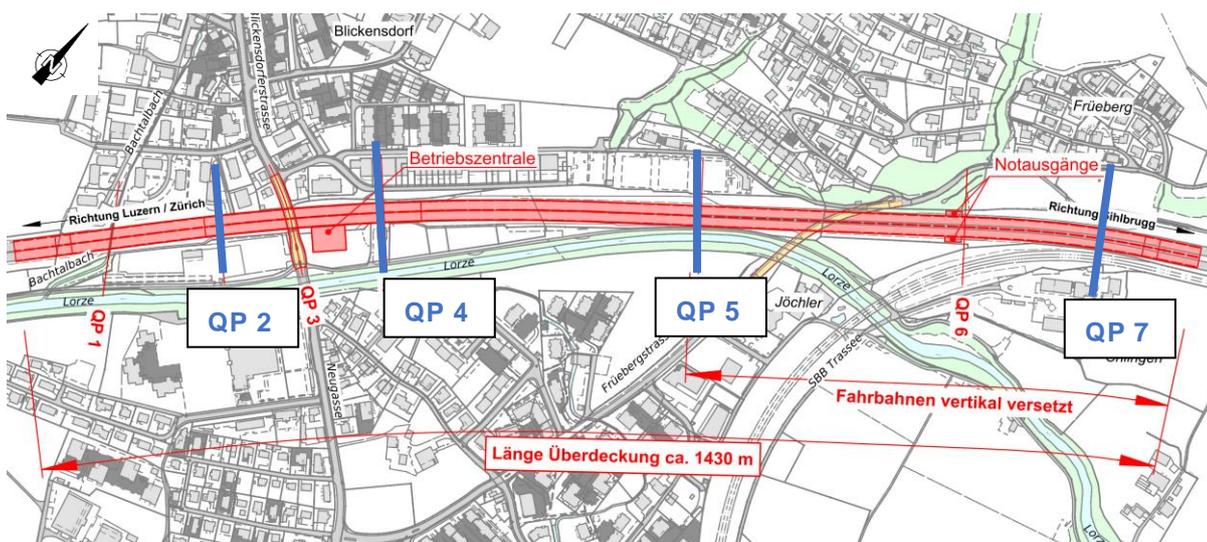


Abbildung 25: Situation Abschnitt «Blickensdorf»

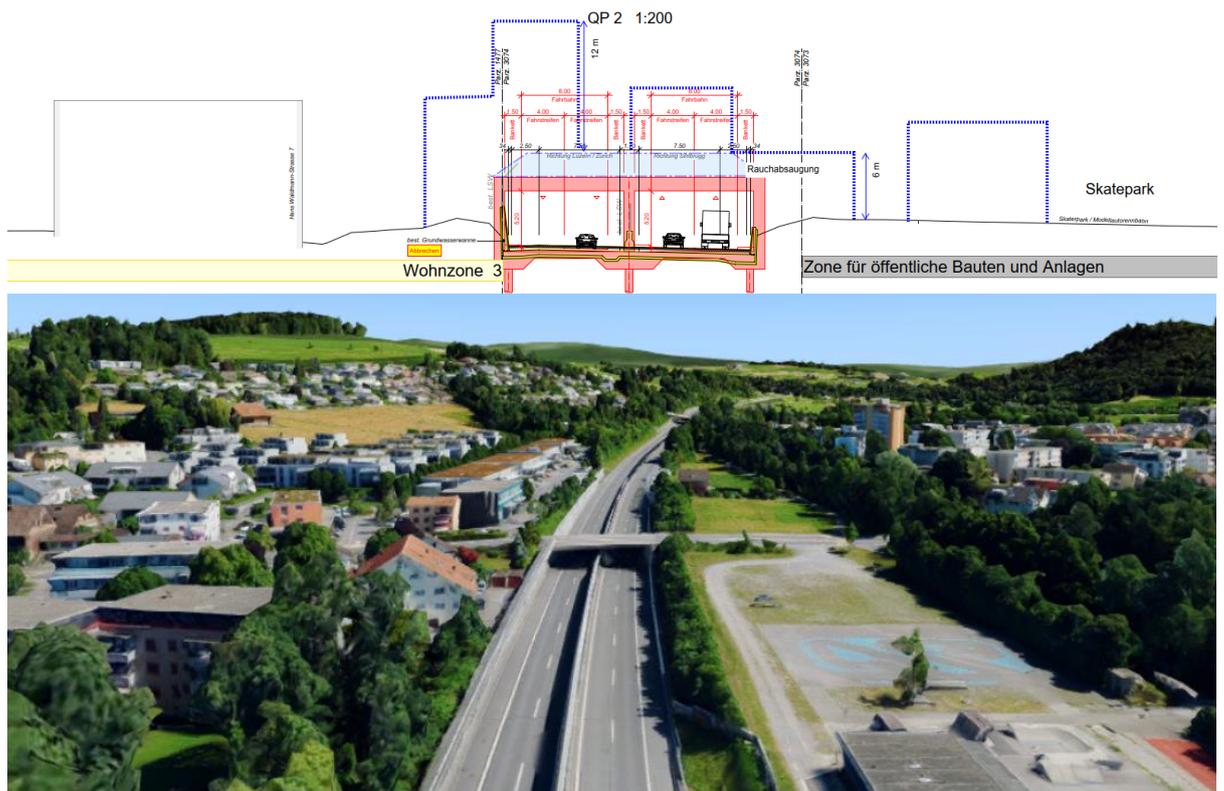


Abbildung 26: Querprofil 2 Bereich Skateranlage und Ansicht aus Zugmap.ch

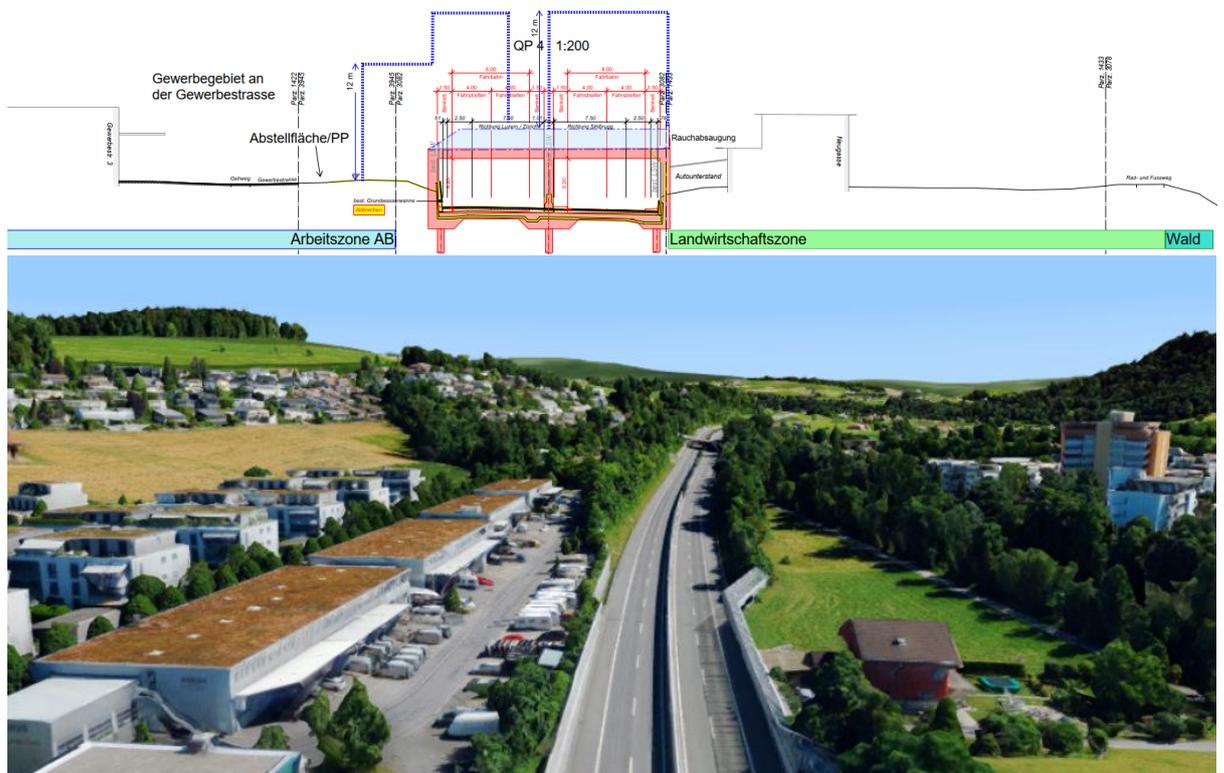


Abbildung 27: Querprofil 4 rund 100 m nach der Blickensdorferstrasse und Ansicht aus Zugmap.ch

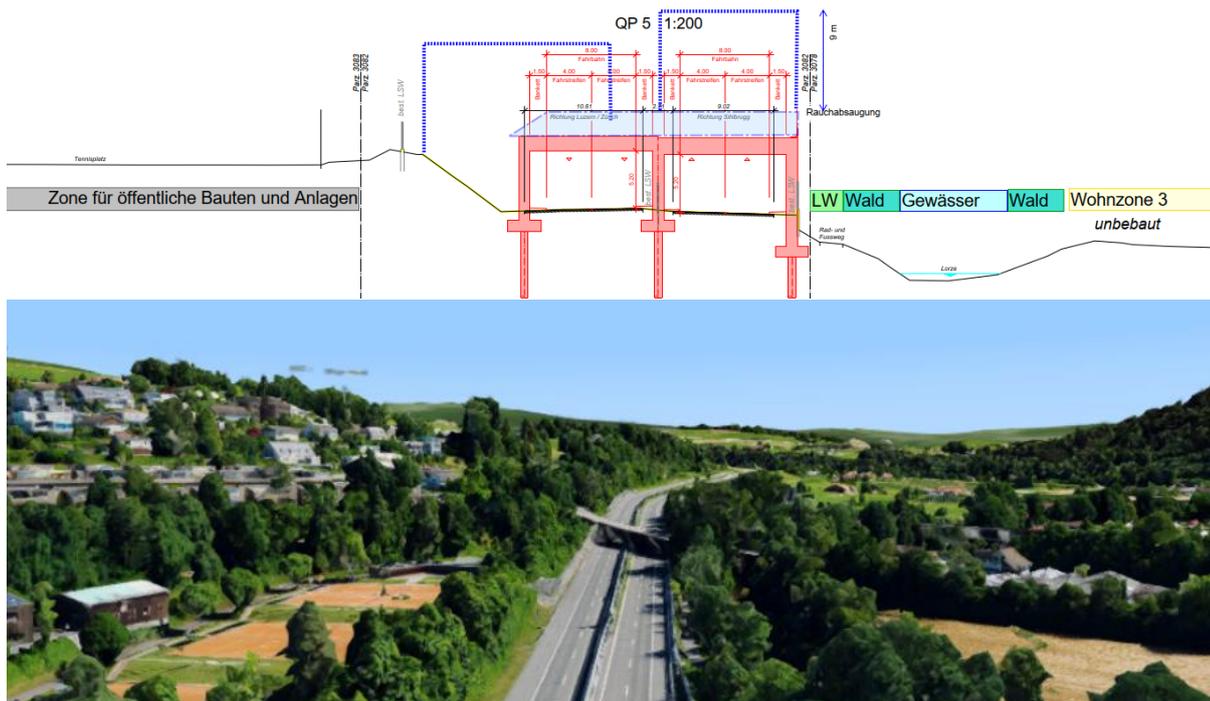


Abbildung 28: Querprofil 5 Höhe Tennisplätze und Ansicht aus Zugmap.ch

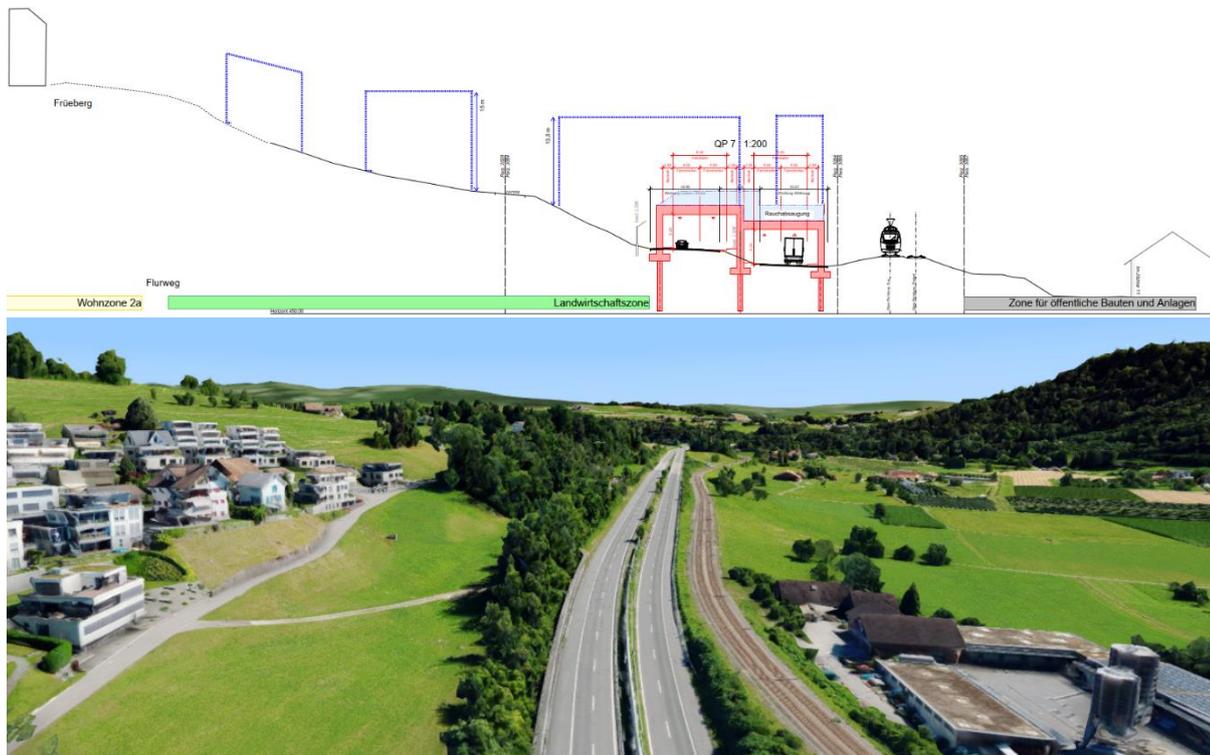


Abbildung 29: Querprofil 7 Höhe Früeberg (ergänzt durch ARV) und Ansicht aus Zugmap.ch

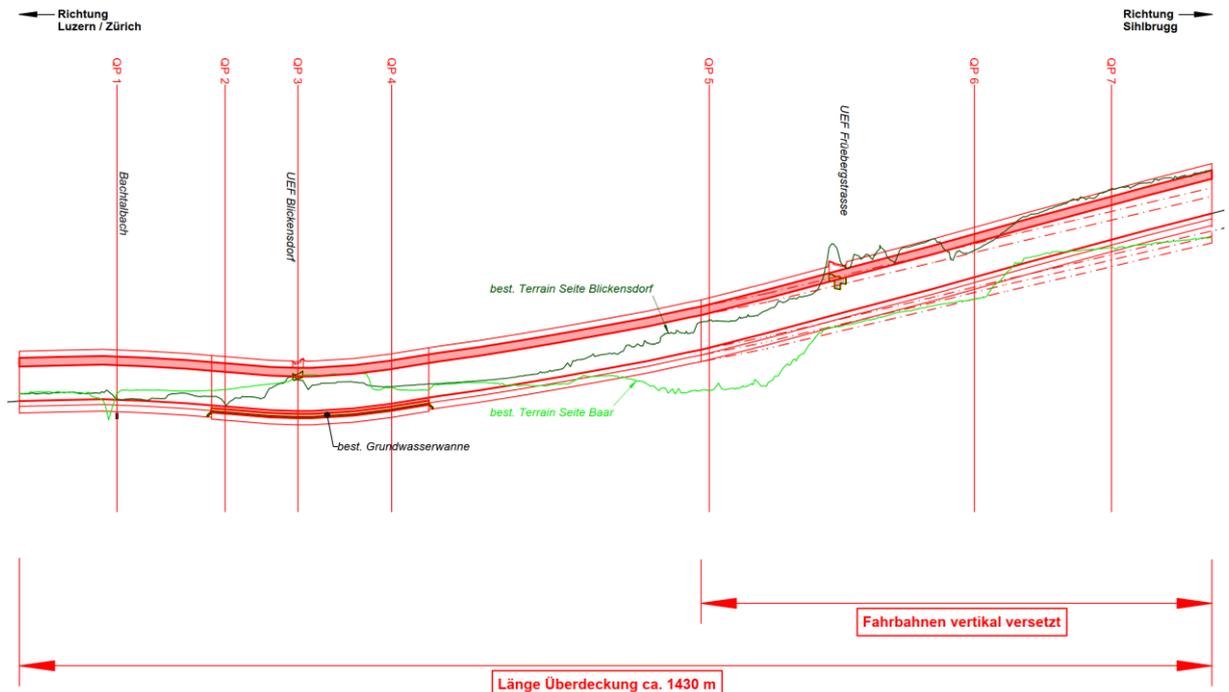


Abbildung 30: Längsprofil Abschnitt «Blickensdorf»

Die Autobahnüberdeckung wird vom Projektanfang bis auf den Bereich Blickensdorferstrasse auf insgesamt rund 700 m 3 bis 5 m über dem umliegenden Gelände liegen. Im rund 250 m langen Abschnitt entlang der nahegelegenen Lorze wird die Überdeckung mit bis zu rund 10 m Höhe über dem bestehenden Rad-/Fussweg liegen. Von der Früebergstrasse bis zum parallel geführten SBB-Damm kann das Gelände auf einer Länge von rund 150 m optimal angepasst werden. Auf den verbleibenden 300 m bis zum Überdeckungsende wird aufgrund der naheliegenden SBB-Trasse die Betonmauer von bis zu 6 m Höhe ersichtlich sein. Auf Seite Früeberg besteht auf rund 400 m Potenzial für eine angepasste Geländemodellierung.

Die Autobahnüberdeckung würde bei den heute am stärksten exponierten Gebäuden in der ersten Gebäudereihe eine Reduktion des Autobahnlärms von zirka 10 dB bewirken. Zu beachten ist, dass der Lärmeinfluss von anderen Lärmquellen verbleibt und andere Lärmquellen entsprechend stärker wahrgenommen werden. Rund 30 Wohngebäude, welche im Bereich der vorgeschlagenen Überdeckung in der ersten Gebäudereihe zur Autobahn liegen, würden somit von einer markanten Lärmreduktion profitieren. Eine wahrnehmbare Lärmreduktion – zumindest bei gewissen Wind- und Wetterlagen und zu Nachtzeiten (Grundrauschen der Autobahn bei sonst stiller Umgebung) – würden mehr Gebäude erfahren, insbesondere im Siedlungsgebiet von Baar nördlich der Autobahn in Hanglage, welches topografisch höher liegt als die Autobahn.

Eine für die Überbauung gebaute Überdeckung schränkt den zukünftigen Ausbau der Autobahn (Pannestreifenumnutzung, Fahrstreifenenerweiterung etc.) stark ein.

2.3. Schätzung der Kosten

Die Erstellungskosten belaufen sich für den Abschnitt «Hinterberg Cham Steinhausen» auf rund 260 Millionen Franken, für den Abschnitt «Ammannsmatt Zug» auf rund 250 Millionen Franken und für den Abschnitt «Blickensdorf Baar» auf rund 430 Millionen Franken. Somit belaufen sich die drei Abschnitte auf insgesamt 940 Millionen Franken (Kostengenauigkeit ± 30 Prozent; Stand April 2024).

Der Bund wurde bislang noch nicht zu einer offiziellen Stellungnahme betreffend Bewilligungsfähigkeit und Modalitäten der Übernahme angefragt. Der Bund ist für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen zuständig. Gemäss bisheriger Praxis übernimmt der Bund eine Überdeckung nach erfolgter einmaliger Abgeltung, welche sich zwischen 30 bis 40 Prozent der Erstellungskosten bewegt. Dabei handelt es sich um lediglich eine erste grobe Richtgrösse. Die Überdeckung ist aufwändig im Betrieb und Unterhalt, weshalb von einer Entschädigung von 40 Prozent von den 940 Millionen Franken auszugehen ist. Aufgrund der Machbarkeit ist mit Kosten von insgesamt rund 1,32 Milliarden Franken für alle drei Abschnitte zu rechnen.

2.4. Schätzung der Überbaubarkeit der drei Abschnitte und Kostenfolge für das Bauland

Könnte die Fläche der Überdeckungen vollumfänglich als Bauland genutzt werden, d. h. ohne Berücksichtigung der Einschränkungen infolge der landschaftlichen Eingliederung, der Berücksichtigung der Höhenentwicklung der angrenzenden Zonen, Verlust durch querende Strassen und SBB-Trassen und Grenzabstände infolge nahegelegenen Bauten sowie Gewässer, ergibt die Überdeckung eine Fläche von rund 76 000 m² neuem Bauland.

Würden die Kosten von rund 1,32 Milliarden Franken auf die gewonnene Fläche (76 000 m²) umgelegt, ergäbe dies einen Quadratmeterpreis von etwas weniger als 17 400 Franken/m². Ein sehr hoher Preis, auch für den Kanton Zug. Wie aufgezeigt, dürfte sich die tatsächlich bebaubare Fläche aufgrund verschiedener äusserer Rahmenbedingungen reduzieren. Falls aus diesem Grund stärker in die Höhe gebaut werden soll, ist wiederum die Überdeckung statisch verstärkt zu realisieren, was die Kosten in die Höhe treibt.

3. **Haltung des Regierungsrats**

Da die Lärmgrenzwerte entlang der drei Überdeckungen lediglich bei einem geringen Anteil der Wohngebäude überschritten sind, ist nicht sichergestellt, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA weitergehende Massnahmen – wie eine Überdeckung – mitfinanziert. Somit müssten die Erstellungskosten vollumfänglich oder zumindest grossmehrheitlich vom Kanton Zug oder zusammen mit den profitierenden Gemeinden getragen werden.

Die Erstellungskosten der überbaubaren Überdeckung sind sehr hoch. Dies für die Möglichkeit, an nicht idealen Lagen sehr teuren Wohnraum zu schaffen.

Die sinnvolle Überbauung bedarf an verschiedensten Orten noch zusätzlicher Einzonungen von Landwirtschaftsland (teilweise Fruchtfolgeflächen) oder von Zonen des öffentlichen Interesses, welche heute anderen wichtigen Nutzungen dienen. Raumplanerisch ist dies nicht zweckmässig und widerspricht auch der klaren Haltung des Kantonsrats, bei Neueinzonungen Zurückhaltung zu üben.

In grossen Teilen grenzt die Überdeckung an heutige Arbeitszonen, welche gemäss dem Kantonsrat im Richtplan als «Vorranggebiete Arbeitsnutzungen» festgelegt sind. In diesen Gebieten auf der Autobahn Wohnraum zu schaffen, widerspricht dem Ziel, die Siedlungen nach innen zu entwickeln, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität (Art. 1 Abs. 2 Bundesgesetz über die Raumplanung [Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700]). Es fehlen die notwendigen Spiel- und Freiflächen sowie Kindergärten und Schulen in der Umgebung. Auch die Erschliessung der Wohngebiete durch die Arbeitszonen ist mindestens fragwürdig.

Aufgrund der hohen Erstellungskosten, der heute überwiegenden Einhaltung der Lärmgrenzwerte, der unzweckmässigen Überbaumöglichkeiten mit hohen Bodenpreisen ist die Verhältnismässigkeit der drei Autobahnüberdeckungen nicht gegeben. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist ungenügend.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat von Thomas Meierhans, Manuela Käch und Fabio Iten betreffend Überdachungen der Autobahn A14 «Vier Vorteile auf einen Streich» (Vorlage Nr. 3736.1 - 17706) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 1. Juli 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart