

Kantonsrat des Kantons Zug
Stefan Moos
Kantonsratspräsident
Regierungsgebäude
Seestrasse 2
6300 Zug

Cham, 07. Februar 2026

Kleine Anfrage von Anne Hänel, Erich Grob, Fabienne Michel, Jill Nussbaumer, Michèle Schuler, Hans Jörg Villiger betreffend Umsetzung Autoarmes Zentrum Cham (AAZ)

Sehr geehrter Herr Ratspräsident
Lieber Stefan

Was hat der Kanton Zug bezüglich Kontrolle der minimalen Aufenthaltsdauer im Dorfkern Cham mittels automatisierter Erkennung der Autonummern bereits projektiert, realisiert und juristisch geprüft? Ist dessen Installation und Nachweis der notwendigen Funktionstüchtigkeit anlässlich der Inbetriebnahme der Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) im Jahr 2027 gesichert?

Am 11. März 2007 hat die Bevölkerung des Kantons Zug mit 50.4 % Ja-Stimmen dem Bau der UCH zugestimmt. Als Baukosten wurden 230 Mio. CHF genannt. (Preisbasis 2004, ohne Teuerung, inkl. Reserven). 2010/2011 wurde das UCH-Projekt mit dem doppelstöckigen Kreisel «Gibelfeld» (Kreisel Sinslerstrasse südseitig Autobahn) ergänzt.

AAZ und die Positionierung der fünf Pforten haben seit 2014 keine wesentlichen Anpassungen erfahren. Der genaue Perimeter und die Position der fünf Pforten wurden eingehend analysiert, festgelegt und sind unter www.uch-zg.ch abrufbar.

Fragen an den Regierungsrat

- Was hat der Kanton Zug bezüglich Kontrolle der minimalen Aufenthaltsdauer im Dorfkern Cham mittels automatisierter Erkennung der Autonummern bereits projektiert, realisiert und juristisch geprüft?
Insbesondere interessiert uns, was im Hinblick auf die mangelhafte Situation in Birsfelden in Cham anders gemacht wird, wie die gesetzliche Grundlage für die Videoüberwachung (revidiertes Polizeigesetz) aussieht und wie der Datenschutz (Speicherung, Zugang) umgesetzt wird.
- Wie wird das Verkehrsvolumen im Chamer Zentrum nach Inbetriebnahme der UCH und den flankierenden Massnahmen überprüft und welche Parameter werden dabei in einem Monitoring erfasst?
- Was war die Stellungnahme des ASTRA zum System und zur Signalisierung?
- Wie und wann sollen die Hersteller GPS-basierter Verkehrsleitsysteme über die geplante Sperrung des Dorfkerns von Cham informiert werden?

Hintergrundinformationen zum AAZ und zur Video-Überwachung

Im Zentrum von Cham kommen auf weniger als 400 Meter fünf wichtige Verkehrsachsen zusammen. Diese Situation ist schweizweit selten. Die Verbindungen durch das Zentrum von Cham sind verlockend kurz und führen trotz einer auf sechs Spuren ausgebauten Autobahn nach Feierabend zu Staus.

Die kritische Kapazität liegt bei 1200 – 1800 Fahrzeuge je Richtung und Stunde. Mehr Verkehr führt zu stockendem Verkehr und zu Rückstaus bis zur Kreuzung Alpenblick.

Diese Staus belasten Anwohner: innen, Fussgänger: innen, Gewerbetreibende, Umwelt und Volkswirtschaft und behindern den ÖV massiv.

Der damalige Baudirektor RR Tännler, setzte sich im Rahmen der Abstimmung für eine Mitfinanzierung der UCH im Umfang von 40-44 Mio CHF durch den Agglomerationsfonds ein. Diese Mitfinanzierung bezieht sich auf einzelne Teilstrecken und Kreisel und bedingt eine quantifizierbare Entlastung des Chamer Dorfkerns durch FlaMas.

- 2013 startete die Baudirektion des Kantons Zug unter Regierungsrat Heinz Tännler ein formelles Mitwirkungs- und Begleitverfahren
- Zur Erarbeitung möglicher FlaMas wurde eine breit zusammengesetzte Arbeits- und Begleitgruppe mit nahezu 50 Personen zusammengestellt (alle Parteien, Interessengruppen, Gemeindeverwaltung und externe Verkehrsplaner). Die Arbeiten erstreckten sich bis 2014 und umfassten sieben Sitzungen.
- Diese Mitwirkungsgruppe entschied, dass der Verkehr auf der Bärenbrücke in Spitzenzeiten auf 600 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung reduziert werden soll.
- Der hohe Anteil Quellverkehr ist Teil des Problems und hat zum Ausschluss vieler FlaMas-Varianten (Sperrung Bärenbrücke, Umgestaltung Strassenräume, durchgehend 30 oder teilweise 20 km/h, Mautgebühren) geführt.
- Resultat: Es blieb nur die Videoüberwachung mit fünf Eingangspforten und einer minimalen Aufenthaltszeit im Dorfkern von 10 min.
- Die nun festgelegte AAZ-Variante ist trotz Abklassierung der Kantons- zu Gemeindestrassen Teil des UCH-Projektes und liegt in der Verantwortung des Kantons
- Dass das AAZ für einige autofahrende Anwohner ausserhalb der Kernzone zu erheblich längeren Fahrdistanzen führt, ist nicht zu widerlegen. Vorderhand wird aber versucht ohne Ausnahmegewilligungen zu arbeiten
- Dass diese Lösung zu rechtlichen Problemen führt, zeigt das Beispiel Birsfelden und ist auslösendes Moment für diese kleine Anfrage.

Der Vergleich mit Birsfelden ist allerdings aus zwei Gründen unzulässig:

- In Birsfelden entsteht der Stau auf der 6-spurigen Autobahn
- es besteht keine subventionierte Umfahrung.