

KANTONSRATSBESCHLUSS  
BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR DAS GENERELLE PROJEKT DER  
NEUEN KANTONSSTRASSE "KAMMERKONZEPT ENNETSEE",  
GEMEINDEN CHAM UND HÜNENBERG

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 1. JULI 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 3. Juli 2002 haben Sie den neuen Teilrichtplan Verkehr verabschiedet. Gemäss diesem Richtplan unterbreiten wir Ihnen hiermit den Antrag für den Kredit für das Generelle Projekt "Kammerkonzept Ennetsee".

Dazu erstatten wir Ihnen folgenden Bericht:

I.	Das Wichtigste in Kürze	Seite 2
II.	Vorgeschichte	Seite 3
III.	Rechtliche Grundlage für den Kredit für das Generelle Projekt	Seite 5
IV.	Projektbescrieb	Seite 5
V.	Verkehrstechnische Beurteilung	Seite 8
VI.	Landschaft und Umwelt	Seite 9
VII.	Landerwerb	Seite 11
VIII.	Phasen der Projektierung	Seite 11
IX.	Kosten für das Generelle Projekt	Seite 12
X.	Kostenbeteiligung des Bundes und der Einwohnergemeinden Cham und Hünenberg	Seite 13
XI.	Etappierung und Finanzierung	Seite 14
XII.	Antrag	Seite 14

## I. Das Wichtigste in Kürze

Um die Verkehrsbelastung im Chamer Zentrum zu vermindern, soll der regionale Verkehr auf die Autobahn gelenkt werden. Gleichzeitig sollen die umliegenden Siedlungsgebiete möglichst direkt untereinander und mit der Autobahn verbunden werden. Dazu haben die Ennetsee-Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch Raumkammern mit einer neuen Kantonsstrasse entlang zur Autobahn definiert (Kammerkonzept). Diese neue Kantonsstrasse liegt westlich von Cham und führt im Wesentlichen der Nationalstrasse N4 entlang (Beilagen 1 bis 5).

Auf der Basis des Kammerkonzeptes hat der Kanton, zusammen mit den betroffenen Gemeinden, für die wichtigsten Verkehrsknotenpunkte eine Planungs- und Machbarkeitsstudie erarbeitet mit dem Ziel, eine Bestvariante festzulegen. Parallel hierzu führte die Gemeinde Cham für die Kammer A das Entwicklungskonzept Duggeli-Moos-Schluecht-Spiess durch. Dieses berücksichtigt die verschiedenen Aspekte wie Siedlungsentwicklung, Verkehrsführungen, Raumfreihaltung und Landschaftsschutz. Die vorgenannten Resultate, insbesondere diejenigen aus dem Entwicklungskonzept Duggeli-Moos-Schluecht-Spiess, führten zu einer Anpassung der Linienführung, welche mit unserem Bericht und Antrag zum Kantonsratsbeschluss betreffend den kantonalen Richtplan (Vorlage Nr. 1144.1 - 11226) übereinstimmt.

Der nun beantragte Kredit von 2.2 Mio. Franken dient dazu, ein Generelles Projekt auszuarbeiten. Gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) wird der Kantonsrat über das Generelle Projekt beschliessen. Linienführung, Normalprofile, Anschlüsse und Kostenschätzung für das Kammerkonzept Ennetsee sind dannzumal bekannt. Gleichzeitig wird der Kantonsrat über den Kredit für das Bau- und Auflageprojekt sowie den Landerwerb zu befinden haben. In einer folgenden Phase soll der Baukredit beschlossen werden. Massnahmen, die die gewünschte Verkehrsumlagerung auf die Umfahrungsstrasse Cham gewährleisten und zu einer Verkehrsberuhigung im Ortszentrum führen, sind integrierende Bestandteile des generellen Projekts und werden entsprechend bearbeitet.

Der Kantonsrat fasst somit insgesamt viermal Beschlüsse zum Kammerkonzept Ennetsee: Erstens mit der Festsetzung des Kammerkonzeptes Ennetsee durch den kantonalen Teilrichtplan Verkehr (am 3. Juli 2002 erfolgt), zweitens mit dem vorliegenden Objektkredit für das Generelle Projekt, drittens mit der Genehmigung des Generellen Projektes und des Objektkredites für das Bau- und Auflageprojekt sowie

den Landerwerb und viertens dem Objektkredit für den Bau. Die Kreditvorlagen sind referendumsfähig, die anderen Beschlüsse nicht.

## **II. Vorgeschichte**

Der Ursprung des Kammerkonzeptes liegt in der sogenannten S+E-Strasse. Die S+E-Strasse war im kommunalen Richtplan Cham von 1976 eingetragen. Es handelte sich dabei um eine Sammel- und Erschliessungsstrasse für die Wohngebiete Kirchbühl, Mugerren und Duggeli. Diese Gebiete waren direkt an die S+E-Strasse angeschlossen. Weiter waren auch die Verbindungsstrassen nach Hünenberg, Sins und Knonau mit der S+E-Strasse verbunden. Das Trasse der S+E-Strasse führte eng der damals bestehenden Siedlung entlang. Die Linienführung des heutigen Kammerkonzeptes hat nur noch wenig mit dem damaligen Trassee gemeinsam.

Die Raumfreihaltung für die S+E-Strasse gab je länger je mehr Anlass zu politischen Diskussionen. Die Ennetsee-Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch liessen darum das sogenannte Kammerkonzept erarbeiten. Der Raum zwischen den bebauten Gebieten von Cham und der Autobahn wurde dabei in vier Raumkammern eingeteilt. Die Kammer A erstreckt sich vom Autobahnzubringer A40 bis zur Knonauerstrasse. Die Kammer B reicht von der Knonauerstrasse bis zur Sinslerstrasse. Der Bereich von der Sinslerstrasse bis zur Hünenbergerstrasse wird als Kammer C bezeichnet. Ab der Hünenbergerstrasse bis zur Holzhäusernstrasse verläuft die Kammer D. In den verschiedenen Kammern ist die Siedlungsentwicklung sowie die verkehrstechnische Erschliessung definiert.

Am 7. Juli 2000 hat der Regierungsrat das Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» als Basis für den zu erarbeitenden Teilrichtplan Verkehr verabschiedet. Gleichzeitig hat er die Ennetsee-Gemeinden eingeladen, das Kammerkonzept nach Möglichkeit zu optimieren und dem Regierungsrat nochmals zum Entscheid vorzulegen.

Die Optimierung des Kammerkonzeptes erfolgte im Jahre 2001. Im Wesentlichen wurden folgende Ziele verfolgt:

- Möglichst grosse Entlastung der Kantonsstrassen im Zentrum von Cham; Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
- Möglichst keine Entlastung der Autobahn zwischen Anschluss Zug und Lindencham (Kammerkonzept ist kein Teilersatz für die Autobahn).
- Umsetzung des kantonalen Gesamtverkehrskonzeptes: nachfrageorientierte Planung beim öffentlichen Verkehr, angebotsorientierte Planung beim motorisierten Individualverkehr.
- Die Optimierung des Kammerkonzeptes muss mit der Gesamtsiedlungsentwicklung von Cham (Cham Nord, Duggeli, etc.) koordiniert werden.

Im Rahmen der Überarbeitung wurden fünf Linienführungsvarianten untersucht. Danach sind zwei verbesserte Varianten entwickelt und die Empfehlung einer Bestvariante abgegeben worden. Der Regierungsrat hat das optimierte Kammerkonzept mit Beschluss vom 10. April 2001 zur Grundlage für den Teilrichtplan Verkehr erklärt.

Diese Bestvariante diente als Grundlage für die Erarbeitung einer Planungs- und Machbarkeitsstudie für die anspruchsvollsten Verkehrsknotenpunkte zwischen dem Knoten Alpenblick und dem Autobahnanschluss Cham. In einem 2-stufigen Verfahren erarbeiteten zwei Ingenieurbüros unabhängig voneinander Projektlösungen. In einer ersten Phase wurde die verkehrstechnische, in der zweiten Phase die geometrische/bauliche Machbarkeit untersucht. Ein Beurteilungsgremium begleitete und steuerte die Ingenieurbüros und bewertete nach jeder Phase deren Arbeiten. Die resultierenden Lösungen sind im Kapitel IV beschrieben.

Am 3. Juli 2002 hat der Kantonsrat den Teilrichtplan Verkehr beschlossen. Im Richtplantext heisst es, dass die Verbindung zwischen Alpenblick und Knonauerstrasse möglichst unterirdisch und mit Anschlüssen an das Siedlungsgebiet, die Verbindungen Knonauer- bis Sinslerstrasse, Sinsler- bis Hünenbergerstrasse und Hünenberger- bis Holzhäusernstrasse parallel zur Autobahn zu führen sind. Weiter werden im Richtplan auch die Prioritäten geregelt. Der Baubeginn für die Verbindungen der Knonauer- bis Sinslerstrasse und der Sinsler- bis zur Hünenbergerstrasse hat kurzfristig, d.h. zwischen 2002 und 2008, jener für die Verbindungen Alpenblick bis Knonauerstrasse und Hünenberger- bis Holzhäusernstrasse mittelfristig, d.h. zwischen 2008 bis 2014 zu erfolgen.

### **III. Rechtliche Grundlage für den Kredit für das Generelle Projekt**

Der Teilrichtplan Verkehr vom 3. Juli 2002 findet seine Grundlage in § 11 GSW. Neben dem Planungsinstrument ist er auch als Programm zu verstehen, aus dem der Regierungsrat zwei Konsequenzen ziehen muss. In erster Linie muss der Regierungsrat dafür sorgen, dass die Verkehrswege räumlich gesichert sind. Zweitens muss er entsprechend der Prioritätenliste rechtzeitig die Projektierung für den Bau und Ausbau von Verkehrsverbindungen an die Hand nehmen. Das Kammerkonzept Ennetsee ist im Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1997 (BGS 751.12) mit seinen Rahmenkrediten nicht enthalten. Das „Generelle Projekt“ des Kammerkonzeptes Ennetsee ist daher auf der Grundlage eines separaten, referendumsfähigen Kantonsratsbeschlusses zu finanzieren. Diesen Beschluss beantragen wir vorliegend.

### **IV. Projektbeschreibung**

Der Beschrieb folgt der Strecke für den motorisierten Verkehr vom Alpenblick über die Schluecht und entlang der Autobahn bis nach Holzhäusern.

#### *Kammer A (Beilage 2)*

In Bereich Alpenblick stehen grundsätzlich zwei verschiedene Lösungsmöglichkeiten im Vordergrund. Die eine Möglichkeit besteht aus einem Ausbau des heutigen Knotens Alpenblick mit zusätzlichen Vorsortierspuren. Die Leistungsfähigkeit kann mit dieser Massnahme erhöht werden, sie ist aber in den Spitzenstunden immer nur knapp ausreichend. Die andere Lösungsmöglichkeit besteht im Bau einer Unterführung. Der Transitverkehr von der Autobahn in die Stadt Zug und umgekehrt wird kreuzungsfrei unter dem Knoten Alpenblick durchgeführt.

Weil zum heutigen Zeitpunkt die Verkehrsentwicklung im Bereich zwischen der Stadt Zug und Cham noch ungewiss ist (Halbanschluss Steinhausen Süd mit Verlängerung General-Guisan-Strasse), kann keine klare Entscheidung für oder gegen eine Variante getroffen werden. Im Beurteilungsgremium wurde deshalb beschlossen, dass in einem ersten Schritt ein Ausbau ohne Unterführung in Betracht gezogen wird. Der Knoten wird weiterhin mit einer Lichtsignalanlage gesteuert. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit sind auf der Alten Steinhauserstrasse und auf der Zugerstrasse je eine zusätzliche Vorsortierspur vorgesehen (Beilage 6). Wenn das Verkehrsaufkommen

es notwendig macht, kann später die leistungsfähigere, aber wesentlich teurere Variante der Unterführung realisiert werden.

In der ersten Ausbauphase (Ausbau des Knotens) ergeben sich für die Fussgänger und Radfahrer keine wesentlichen Veränderungen gegenüber der heutigen Situation. Das Postulat von Jeannette Ackermann betreffend Velobrücke über die Zugerstrasse zwischen Alpenblick und Kollermühle (siehe Vorlage 291.2 - 8789, erheblich erklärt am 28. März 1996) ist unabhängig davon zu betrachten. Das Postulat wird erfüllt. Ein Projekt wird zurzeit vorbereitet. Für den Busbetrieb besteht weiterhin die Möglichkeit der Bevorzugung an der Lichtsignalanlage. In der weiteren Ausbauphase (Unterführung für Transitverkehr) wird die Verkehrsbelastung am Knoten abnehmen. Damit erhalten die Fussgänger und Radfahrer mehr Anteile an den Grünphasen.

Die neue Kantonsstrasse wird mit einem Kreisel an den Autobahnzubringer der A40 angeschlossen. Damit eine gute Leistungsfähigkeit erreicht werden kann, sind drei Bypässe notwendig (Beilage 7).

Nach ca. 300 m geht es in Fahrtrichtung Knonauerstrasse auf den Knoten für den Anschluss der Gebiete Mugerren/Duggeli zu. Die Knotenform ist noch nicht definiert.

Unter der Schluecht wird die neue Kantonsstrasse mit einem Tagbautunnel geführt. Der Tunnel weist eine Länge von ca. 500 m auf.

Ungefähr 100 m nach dem Tunnel soll sich der Anschluss des zukünftigen Baugebietes Löberenweid befinden. Dieser Anschluss soll noch überprüft werden.

Für den Anschluss an die Knonauerstrasse steht ein Kreisel im Vordergrund. Die Lage dieses Anschlusses soll unter Berücksichtigung des freizulegenden Teuflibaches noch optimiert werden.

#### *Kammer B (Beilage 3)*

Ab der heutigen Knonauerstrasse führt die neue Kantonsstrasse parallel zur Autobahn A4, wo sie anschliessend mit einer ca. 170 m langen neuen Brücke die Lorze überquert. Nach der Lorzenquerung gelangt man in einem Einschnitt zum Autobahnanschluss Cham. Mit einem 3-armigen Kreisel erfolgt eine Aufteilung Richtung Hünenberg und Sinslerstrasse. Der Anschluss an die Sinslerstrasse erfolgt ebenfalls mit einem Kreisel (Beilage 8).

Die neue Kantonsstrasse Richtung Hünenberg wird mit einer Überführung über die bestehende Sinslerstrasse weitergeführt.

Der heutige Radstreifen auf der Sinslerstrasse wird durch einen separaten kombinierten Rad-/Gehweg ersetzt. Diese Lösung führt den Langsamverkehr zwar durch eine tiefer gelegene Unterführung, im Gegenzug wird aber die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht.

Der Bereich nördlich der Autobahn ist vom Kammerkonzert abgekoppelt und wird im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau der Autobahn A4 betrachtet.

#### *Kammer C (Beilage 4)*

Nach der Überführung über die Sinslerstrasse werden die beiden Autobahnrampen von Luzern und nach Zug/Zürich mit einer Unterführung unterquert. Wegen der heute zu kurzen Verflechtungsstrecken Richtung Zug/Zürich werden die Rampen ca. 150 m in Richtung Luzern verlegt. Damit steigt die Verkehrssicherheit für die Autobahneinfahrt und die Verflechtung in Richtung Verzweigung Blegi.

Richtung Hünenberg folgt die neue Kantonsstrasse parallel der Autobahn A4 durch das Donnerwäldli und das Doggenhölzli. Die Höhenlage entspricht mehr oder weniger derjenigen der Autobahn. In den Anschlussbereichen des Autobahnanschlusses Cham und der Hünenbergerstrasse muss von diesem Niveau abgewichen werden. Die Form des Anschlusses an die Hünenbergerstrasse muss noch geklärt werden.

#### *Kammer D (Beilage 5)*

Ab der Hünenbergerstrasse folgt die neue Kantonsstrasse parallel der Autobahn A4 bis zur Holzhäusernstrasse. Die genaue Linienführung im Bereich des Industriegebietes Bösch sowie der Anschluss an das bestehende Kantonsstrassennetz sind im heutigen Zeitpunkt noch nicht bekannt.

Zwischen der Autobahnüberführung Eret und der Holzhäusernstrasse befindet sich eine überregionale Hauptgasleitung mit Speicher. Der neue Anschluss an die Holzhäusernstrasse ist in Abhängigkeit der bestehenden Gasleitung und dem Industriegebiet Bösch noch zu untersuchen. Auch eine Querung der Autobahn mit dem Anschluss an die Holzhäusernstrasse auf der Westseite wird in Betracht gezogen.

Die Kammern B, C und D müssen mit dem 6-Spur-Ausbau der A4 koordiniert werden.

Gemäss Teilrichtplan Verkehr richtet der Kanton Zug den Bau der Kantonsstrassen auf das Ziel aus stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten, um die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen (V 1.3/1). Als projektintegrierende

Bestandteile des generellen Projekts Umfahrung Cham sind deshalb flankierende Massnahmen zu prüfen (V1.3/6 Nr. 4), die das Zentrum von Cham nachhaltig entlasten und die oben erwähnten Ziele garantieren. Erste Grundlagen werden erarbeitet.

## **V. Verkehrstechnische Beurteilung**

Das bestehende Strassennetz in Cham stösst an seine Grenzen. Die Folgen sind bekannt. Auch der öffentliche Verkehr mit mehreren Buslinien ist betroffen. Die Fahrzeiten werden länger und die Busfahrpläne können nicht eingehalten werden, was zu massiven Kostensteigerungen führt. Mit der Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen wird der motorisierte Individualverkehr bis 2020 um ca. 43 Prozent (Basis 1995), der öffentliche Verkehr um ca. 38 Prozent (Basis 1995) zunehmen (vgl. Richtplantext V1, Ausgangslage). Der Souverän hat der Stadtbahn am 4. März 2001 zugestimmt. Flankierend dazu werden die Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr die Pendlerströme beeinflussen. Die Stadtbahn samt Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr genügen jedoch nicht. Auch das Strassennetz muss angepasst werden. Das Kammerkonzert Ennetsee ist ein weiterer Schritt hierzu. Mit diesem Projekt wird das Dorfzentrum in Cham entlastet.

### *Entlastungswirkung auf die Ortsdurchfahrt Cham*

Die Verkehrsmodellberechnungen ergeben folgenden Schluss: Die Entlastungswirkung (Zustand im Jahr 2020) des vorliegenden Projektes beträgt auf der Zugerstrasse ca. 10'000 Fahrzeuge pro Tag. Dies entspricht einer Reduktion von ca. 40 % des Gesamtverkehrs im Jahre 2020. Auf der Luzernerstrasse sind ca. 5'000 Fahrzeuge pro Tag weniger zu verzeichnen. Diese Entlastung entspricht einer Reduktion von ca. 25 % des Gesamtverkehrs. Das gesteckte Ziel einer Entlastung des Chamer Zentrums wird erreicht.

### *Verkehrsbelastungen auf der Autobahn*

Gemäss Modellberechnungen beträgt der Minderverkehr der untersuchten Bestvariante ca. 4'000 Fahrzeuge pro Tag. Diese Entlastung entspricht einer Reduktion von ca. 4 %. Die untersuchte Variante entlastet die Autobahn nur gering und entspricht darum dem vorgegebenen Ziel.

### *Belastungen auf der neuen Kantonsstrasse*

Die Belastung der neuen Kantonsstrasse in der Kammer A beträgt im Zustand 2020 im Ostabschnitt ca. 16'000 Fahrzeuge pro Tag, im Mittelabschnitt ca. 15'000 Fahrzeuge pro Tag und auf dem Westabschnitt werden im Jahre 2020 ca. 11'000 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Im Bereich der Kammer B wird die neue Strasse von ca. 12'500 Fahrzeugen pro Tag und in der Kammer C von ca. 7'000 Fahrzeugen pro Tag frequentiert werden. Für die Kammer D kann im Jahre 2020 mit ca. 4'500 Fahrzeugen gerechnet werden.

Der Ausbau des Knotens Alpenblick erhöht die Leistungsfähigkeit vorübergehend. Je nach Entwicklung des Verkehrsgeschehens wird später der Bau der Unterführung notwendig. Die Unterführung bringt eine Entlastung des Verkehrsknotens um ca. 25 %. Für den Langsamverkehr sowie für den öffentlichen Busverkehr ist bei beiden Varianten mit Verbesserungen zu rechnen, wobei die Variante «Unterführung» die grösseren verkehrstechnischen Vorteile bietet.

Mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens Alpenblick erhöht sich auch der Verkehrsdruck Richtung Stadt Zug. Die Auswirkungen auf die nächsten Knoten, Chollermüli, Steinhauserstrasse und Letzistrasse, sind vorläufig offen.

Die untersuchten Knotenvarianten im Bereich der Knonauerstrasse weisen alle gute Leistungsfähigkeiten auf, die besten Resultate erbringen Kreisellösungen.

Die neuen Kreisel im Bereich des Autobahnanschlusses Cham sind sehr leistungsfähig. Die Linienführung für Fussgänger und Radfahrer ist trotz der Unterführung attraktiv und sicher. Der öffentliche Busverkehr kann diesen Strassenabschnitt ungehindert passieren. Mit der Verlängerung der Verflechtungsstrecke auf der Autobahneinfahrt Richtung Zug/Zürich verbessern sich die Einfahrtsverhältnisse auf die Autobahn.

## **VI. Landschaft und Umwelt**

Eines der wichtigsten Ziele des Kammerkongzeptes ist die Entlastung des Dorfzentrums von Cham. Mit der Verkehrsreduktion auf den Strassenzügen in Cham entstehen viele Möglichkeiten für den Ausbau von benutzerfreundlichen Rad- und Fusswegen sowie für eine bessere ÖV-Erschliessung (Bus, Stadtbahn Zug). Im

Innerortsbereich wird sich die Umweltsituation (Lärm, Luft) dank der Verkehrsreduktion verbessern.

#### *Kammer A*

Der Anschluss der neuen Kantonsstrasse an den Autobahnzubringer A40 ist höhenmässig auf dem heutigen Niveau. Auf den ersten 300 m wird die Strasse auf Terrainhöhe geführt. Das Naherholungsgebiet Schluecht wird aus Gründen des Landschaftsschutzes mit einem Tunnel unterquert. Bis zum Anschluss an die Knonauerstrasse ist die Höhenlage der neuen Kantonsstrasse tendenziell leicht unter dem heutigen Terrain. Diese Linienführung hat positive Auswirkungen auf die Lärmausbreitung und die Sicht auf die neue Strasse. Die Strassenlinienführung wurde unter den Aspekten Landschaftsschutz und mögliche Siedlungsentwicklung festgelegt.

#### *Kammer B*

Die parallele Linienführung entlang der Autobahn nutzt den bestehenden Verkehrskorridor. Mit dieser Trassierung kann die Landzerschneidung minimiert werden und sie hat zudem den Vorteil, dass nur wenige schützenswerte Objekte tangiert werden.

#### *Kammer C*

Die Linienführung parallel zur Autobahn nützt wiederum den bestehenden Verkehrskorridor aus und verhindert damit eine Landzerschneidung und die Tangierung von Schutzobjekten. Mit dem gewählten Trasse möglichst weit vom besiedelten Gebiet entfernt ergibt sich auch eine günstige Lärmsituation. Die Höhenlage der neuen Kantonsstrasse entspricht mehr oder weniger derjenigen der Autobahn. Am Rand des Donnerwäldlis und des Doggenhölzlis sind Rodungen notwendig, welche bereits im Zusammenhang mit der geplanten Deponie Rüti in diesem Bereich diskutiert wurden.

Die Planungs- und Machbarkeitsstudie für den umzubauenden Autobahnanschluss Cham hat gezeigt, dass die Einpassung in die Landschaft gestalterisch gut machbar ist.

#### *Kammer D*

Die Linienführung parallel zur Autobahn nützt wiederum den bestehenden Verkehrskorridor aus und verhindert damit eine Zerschneidung der Landschaft und die Tangierung von Schutzobjekten. Am Rand des Waldes rund um den Chnoden sind kleine Rodungen notwendig.

Das ganze Projekt Kammerkonzert Ennetsee tangiert keine Grundwasserschutzgebiete.

## **VII. Landerwerb**

Die neue Kantonsstrasse führt hauptsächlich durch heute landwirtschaftlich genutzte Gebiete. Erfahrungen aus anderen kantonalen Projekten (z.B. Nordzufahrt Zug) zeigen, dass sich der Erwerb von landwirtschaftlich genutztem Land als schwierig erweisen kann. Ein Scheitern der Landverhandlungen kann zu Projektverzögerungen führen. Um diese zu verhindern ist geplant, im Rahmen des Generellen Projektes einen engen Kontakt mit den Grundeigentümern zu pflegen. Es soll versucht werden, allseitig eine zufriedenstellende und mehrheitsfähige Lösung zu finden.

Im Gegensatz zu den Kammern B, C und D, bei denen die Linienführung entlang der Autobahn verläuft und es demzufolge keine neue Zerschneidung der Landschaft geben wird, ist der landschaftliche Einschnitt in der Kammer A sicher grösser, jedoch vertretbar. Ungefähr die Hälfte der neuen Kantonsstrasse verläuft unterirdisch. Damit soll die natürliche Verbindung des Gebietes Schluecht mit dem Städtlerwald erhalten bleiben. Der westliche und östliche Teil der Kammer A werden als neue Siedlungsbegrenzungslinien dienen, denn die Gemeinde Cham plant südlich der neuen Kantonsstrasse neue Wohngebiete.

Der erforderliche Landbedarf für die Kammern A bis D wird anhand der vorliegenden Projektunterlagen auf ca. 20 ha geschätzt.

Im Gebiet Ennetsee hat der Kanton keine wesentlichen Landflächen, welche als Realersatz angeboten werden können. Bietet sich dem Kanton die Gelegenheit, Realersatzland kaufen zu können, wird er dies nutzen, soweit es das Bäuerliche Bodenrecht zulässt.

## **VIII. Phasen der Projektierung**

Die Projektbearbeitung ist in die drei Stufen, Generelles Projekt, Auflageprojekt und Bau gegliedert.

Mit dem einfachen Kantonsratsbeschluss über das Generelle Projekt werden die

Linienführung, die Normalprofile und die Anschlüsse festgelegt. Die Mitwirkung namentlich der Gemeinden, Grundeigentümer und Anstösser ist zu gewährleisten. Das Generelle Projekt erstreckt sich über alle vier Kammern. Die Planung hat auch zum Ziel, erste Abklärungen zur Umweltverträglichkeit zu machen und eine genauere (+/- 20 %) Kostenschätzung zu erarbeiten.

Für die Kammern B und C wird nach dem Entscheid des Kantonsrates über das Generelle Projekt das Auflageprojekt erstellt werden, da diese zwei Kammern nach dem Teilrichtplan Verkehr erste Priorität geniessen. Nach der öffentlichen Auflage der Baulinien und des Bauprojektes sowie nach Rechtskraft der Beschlüsse bzw. Baubewilligungen kann mit dem Bau begonnen werden, soweit die finanziellen Mittel bereitstehen.

Für die Kammern A und D (2. Priorität) wird das Generelle Projekt als Basis für die Raumfreihaltung benötigt. Diese Raumfreihaltung wird mit Baulinien zu sichern sein.

## IX. Kosten für das Generelle Projekt

Planungskosten Kammer A bis D in Mio. Franken:

- Generelles Projekt (Kammer A bis D)

Ingenieur (Gesamtleitung, Strassenbau, Kunstbauten)	Fr.	1.10 Mio.
Technischer Bericht zu Umweltauswirkungen und -aspekten	Fr.	0.10 Mio.
Spezialisten (z.B. Verkehrsplaner, Geologe, Hydrologe, etc.)	Fr.	0.50 Mio.
Zwischentotal	Fr.	1.70 Mio.
Unvorhergesehenes ca. 20 %	Fr.	0.35 Mio.
Flankierende Massnahmen	Fr.	0.30 Mio.
MwSt. 7.6 %	Fr.	0.15 Mio.
<b>Total</b>	<b>Fr.</b>	<b>2.50 Mio.</b>

<b>A) Investitionsrechnung</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
1. -> für Immobilien: • bereits geplanter Betrag	0	1'250'000	1'250'000	0
2. • effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	2'500'000	0	0	0
3. -> für Einrichtungen und Mobiliar: • bereits geplanter Betrag	0	0	0	0
4. • effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0	0	0	0

<b>B) Laufende Rechnung</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
5. • bereits geplanter Betrag	0	0	0	0
6. • effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0	0	0	0

## **X. Kostenbeteiligung des Bundes und der Einwohnergemeinden Cham und Hünenberg**

Gemäss Kostenstellenplan für den baulichen Unterhalt und die Erneuerung der Nationalstrassen ist der Autobahnzubringer Anschluss Zug bis und mit dem Knoten Alpenblick im Perimeter der Nationalstrasse A40. Das Interesse des Bundes am Kammerkonzert Ennetsee wird eher gering sein und die finanzielle Situation wird es auch kaum zulassen, dass sich der Bund an den Kosten für den Ausbau des neuen Knotens Duggeli beteiligt. Mit dem Bund kann frühestens nach dem Beschluss des Generellen Projektes durch den Kantonsrat, in der Regel jedoch nach Vorliegen des Bau- und Auflageprojektes über die entsprechenden Beiträge verhandelt werden.

Die Anpassungen beim Autobahnanschluss Cham fallen in den Nationalstrassenperimeter A4. Die verschiedenen Elemente wird man zwischen Bund und Kanton aufteilen. Die genaue Aufteilung wird im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau A4 abgeklärt werden.

Gemäss dem Teilrichtplan Verkehr ist das Kammerkonzert Ennetsee ein kantonales Projekt. Bei den Anschlüssen Moos und Spiess in der Kammer A wird die Gemeinde Cham die Kosten tragen müssen (§ 32 + 34 GSW). Es ist dieselbe Lösung vorgesehen, die bei der Nordzufahrt für die Gemeinde Baar gilt. Das heisst, dass die Gemeinde Cham den Bau der beiden Knoten bezahlen wird.

## **XI. Etappierung und Finanzierung**

Gemäss dem beschlossenen Teilrichtplan Verkehr ist das Kammerkonzept Ennetsee in Etappen auszuführen.

Die Finanzierung aller vier Kammern mit einem Investitionsvolumen von ca. 210 Mio. Franken kann schrittweise erfolgen. Die Tranchen richten sich nach den Etappen: Kammer A ca. 83 Mio. Franken, Kammer B ca. 37 Mio. Franken, Kammer C ca. 44 Mio. Franken und Kammer D ca. 46 Mio. Franken.

Quelle der Finanzierung ist die Sonderrechnung gemäss § 37 GSW. Sie wird im Wesentlichen aus Steuern und Gebühren des Motorfahrzeugverkehrs gespiessen. Die vorhandenen Mittel belaufen sich per Ende 2002 auf rund 83 Mio. Franken.

## **XII. Antrag**

Wir stellen Ihnen den **A n t r a g**,

auf die Vorlage Nr. 1142.2 - 11222 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 1. Juli 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio

## **Beilagen 1 - 10**

1. Übersicht Kammerkonzept Ennetsee
2. Situation Kammer A
3. Situation Kammer B
4. Situation Kammer C
5. Situation Kammer D
6. Situation Knoten Alpenblick
7. Situation Anschluss Autobahzubringer A40
8. Situation Autobahnanschluss Cham
9. Projektorganisation
10. Terminprogramm Phase Generelles Projekt

### **Weiterführende Unterlagen und Berichte**

- Gesamtverkehrskonzept „PlusPunkt“ vom 12. April 2000
- Gesamtverkehrskonzept Optimierung Kammerkonzert Ennetsee, Beschluss der Behördendelegation vom 9. März 2001
- Studie, Linienführung Kantonsstrasse (Kammer C) im Bereich der Deponie Rüti vom 21. August 2001
- Raumordnungskonzept des Kantons Zug (ROK, Regierungsratsbeschluss vom 11. September 2001)
- Verkehrskonzept Ennetsee – Kammer D plus, Schlussbericht vom 28. November 2001
- Planungs- und Machbarkeitsstudie, Bericht Phase 1, vom 29. Oktober 2001, und Bericht Phase 2 vom 12. April 2002 (Ernst Basler + Partner AG)
- Planungs- und Machbarkeitsstudie, Bericht Phase 1, vom 13. November 2001 und Bericht Phase 2, vom 12. April 2002 (Enz + Partner GmbH)
- Planungs- und Machbarkeitsstudie, Beurteilungsberichte vom 23. Januar 2002 und 12. Juli 2002 (PlüssMeyerPartner AG und Urs Schwegler)
- Entwicklungskonzept Duggeli-Moos-Schluecht-Spiess, Bericht der Begleitgruppe vom 15. Mai 2002
- Teilrichtplan Verkehr; Beschluss des Kantonsrats vom 3. Juli 2002