

VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMES 1998 - 2003
KREDITBEGEHREN KS 2 UND R 15
KANTONSSTRASSE 381A, GEMEINDEN ZUG UND BAAR

BETREFFEND KOMBINIRTER RAD- / GEHWEG ÄGERISTRASSE
ABSCHNITT LÜSSIRAINSTRASSE BIS ABZWEIGER NEUTALACHER

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 12. AUGUST 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogramms 1998 - 2003 unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Erteilung eines Objektkredites von Fr. 3'285'000.-- für den Bau eines kombinierten Rad-/Gehweges entlang der Ägeristrasse in den Gemeinden Zug und Baar.

Wir gliedern die Vorlage wie folgt:

- I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE
- II. PROJEKTBEGRÜNDUNG
- III. WAHL DER RADWEGFÜHRUNG
- IV. PROJEKTBESCHRIEB
- V. LANDERWERB
- VI. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT
- VII. KOSTEN
 1. Gesetzliche Grundlagen
 2. Kostenvoranschlag
 3. Kostenteiler

VIII. VERFAHRENSFRAGEN

1. Projektauflage
2. Bauprogramm

IX. BEHANDLUNG EINES PARLAMENTARISCHEN VORSTOSSES

X. ANTRAG

I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Die Radwegverbindung Zug - Ägeri (via Ägeristrasse) ist Bestandteil des Teilrichtplans Verkehr, welcher vom Kantonsrat am 3. Juli 2002 beschlossen wurde. Der bestehende Zustand ist für alle Verkehrsteilnehmer unbefriedigend. Für die Radfahrer existieren weder ein Radstreifen noch ein Radweg. Die Fussgänger verfügen lediglich abschnittsweise über einen sehr schmalen, nicht durchgehenden Gehweg. Der ins Alter gekommene Fahrbahnbelag weist zudem Spurrinnen, Aufwölbungen und Risse auf, welche die Verkehrssicherheit gefährden. Das Strassenentwässerungssystem entspricht weder den Umweltschutzauflagen noch den Auflagen der Grundwasserschutzzone "Talachertobel" und ist stellenweise in schlechtem Zustand. Der Strassenabschnitt ist im Sinne der Lärmschutzverordnung sanierungsbedürftig. Alle diese Mängel werden mit dem vorliegenden Projekt behoben.

In einem Variantenstudium ist die Lösung eines bergseitig angeordneten, kombinierten Rad-/Gehweges als Bestvariante ermittelt worden.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Bruttokredit von Fr. 3'285'000.--. Seine Freigabe erfolgt mit einfachem Beschluss.

Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2004 beginnen und nehmen voraussichtlich ein Jahr in Anspruch.

II. PROJEKTBEGRÜNDUNG

Die Radwegverbindung Zug - Ägeri (via Ägeristrasse) ist Bestandteil des Teilrichtplans Verkehr, welcher vom Kantonsrat am 3. Juli 2002 beschlossen wurde. Mit dem Umbau des Knotens Talacher wurden bereits ein Radweg und ein Radstreifen vom

Abzweiger Neutalacher bis zur Lorzentobelbrücke erstellt. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Radweglücke zwischen der Lüssirainstrasse (Gemeinde Zug) und dem Abzweiger Neutalacher (Gemeinde Baar) geschlossen. Die Ausbaulänge beträgt ca. 980 m.

Im Einflussbereich dieses Strassenabschnittes sind die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmbelastungskataster bei einigen exponierten Gebäuden überschritten. Die lärmtechnische Sanierung muss gemäss Umweltschutzgesetz gleichzeitig mit dem vorgesehenen Strassenausbau erfolgen.

Der Neubau des kombinierten Rad-/Gehweges entlang der Ägeristrasse beinhaltet insbesondere folgende Ziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgänger (durchgehender Gehweg)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer (durchgehender bergwärts führender Radweg und verbreiterte talwärts führende Fahrspur; ohne Radstreifen)
- Erneuerung des sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelages
- Anpassung der Strassenentwässerung an die Umweltschutzvorschriften
- Lärmtechnische Sanierung (3 Liegenschaften)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die privaten Zufahrten (Sichtweiten)

III. WAHL DER RADWEGFÜHRUNG

In einer Studie des Tiefbauamtes wurden für die Radwegführung Ägeristrasse mehrere Varianten untersucht und miteinander verglichen. Die folgenden Lösungen wurden geprüft:

- Variante «Beidseitiger Radstreifen»
- Variante «Kombinierter Rad-/Gehweg talseitig»
- Variante «Kombinierter Rad-/Gehweg bergseitig mit veränderter Linienführung der Strasse»
- Variante «Kombinierter Rad-/Gehweg bergseitig mit bestehender Linienführung der Strasse»

Der Entscheid fiel nach einer breit abgestützten Vernehmlassung (Jahr 2001) zu Gunsten der Variante «Kombinierter Rad-/Gehweg bergseits mit veränderter Linienführung der Strasse» aus. Diese Variante überzeugt vor allem aufgrund ihrer hohen Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger. Die bergwärts fahrenden Radfahrer werden auf einem baulich von der Fahrbahn getrennten Rad-/Gehweg, mit einer Breite von ca. 2.30 m, sicher geführt. Die bauliche Trennung ist notwendig, weil bergwärts fahrende Radfahrer zu Schwenkmanövern tendieren. Die Kombination mit den Fussgängern ist sinnvoll und zulässig, da die Geschwindigkeit der Radfahrer relativ gering und das Fussgängeraufkommen verhältnismässig klein ist. Für die talwärts fahrenden Radfahrer ist weder eine bauliche Trennung noch ein Radstreifen vorgesehen. Die Geschwindigkeitsdifferenz zum motorisierten Verkehr ist klein und erfordert daher keine bauliche resp. markierungstechnische Trennung.

IV. PROJEKT BESCHRIEB

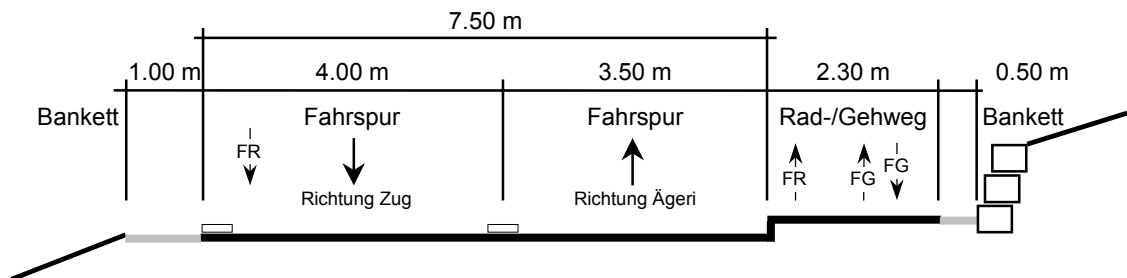
Konzept Fussgänger

Das vorliegende Projekt sieht vor, bergseitig einen durchgehenden, kombinierten Rad-/Gehweg zu erstellen. Im Bereich Lüssirainstrasse bis Weidhof ersetzt er den schmalen bestehenden Gehweg. Der bestehende talseitige Gehweg im Bereich Untertalacher bis Knoten Talacher wird mehrheitlich beibehalten. Aufgrund des sehr geringen Fussgängerverkehrs wird auf die Anordnung von Fussgängerstreifen verzichtet. Gemäss Norm ist die Anordnung eines Fussgängerstreifens bei einer Fussgängerfrequenz unter 25 Fussgänger pro Stunde ungeeignet.

Konzept Radfahrer

Die Radfahrer in Richtung Ägeri werden auf dem bergseitigen Rad-/Gehweg geführt. Der Rad-/Gehweg wird als Mischfläche ausgeführt, d.h. er wird nicht in Fussgänger- und Radfahrerbereiche aufgeteilt (keine Längsmarkierung). In Richtung Zug werden die Radfahrer auf der talseitigen Fahrspur zusammen mit dem motorisierten Verkehr geführt. Die Fahrspur weist daher eine vergrösserte Breite von 4.00 m auf.

Strassenquerschnitt



Die Fahrbahnbreite beträgt 7.50 m (bestehend durchschnittlich ca. 7.70 m bis max. 9.50 m). Der Strassenbreite liegt der Begegnungsfall LW/LW resp. FR/PW/PW bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h zugrunde. Der Rad-/Gehweg weist eine Breite von 2.30 m auf.

Horizontale Linienführung

Die Kantonsstrasse wird auf der gesamten Strecke leicht talseits verschoben. Die vorhandenen talseitigen überbreiten Bankette werden hierfür ausgenutzt. Auf tal-seitige Schüttungen wird nach Möglichkeit verzichtet. Der zusätzlich notwendige Raum für den Rad-/Gehweg wird auf der Bergseite geschaffen. Mit dieser Massnahme kann auf grössere bergseitige Stützbauwerke verzichtet werden.

Hofzufahrten

Die Verschiebung der Strassenachse und die Erstellung des Rad-/Gehweges erfordern Anpassungsarbeiten im Einmündungsbereich einiger Hofzufahrten. Deren Befahrbarkeit und Sichtweiten werden verbessert. Die Verkehrssicherheit gegenüber der bestehenden Situation wird erhöht.

Oberbau

Die Untersuchungen des bestehenden Strassenoberbaus zeigen, dass ein Ersatz der Deckschicht die wirtschaftlich günstigste Lösung darstellt. In einigen Bereichen muss aufgrund der mangelnden Standfestigkeit auch die Tragschicht verstärkt werden. Mit dieser Methode kann die bestehende Substanz grösstenteils beibehalten werden. Ausserhalb der heutigen Strassenfläche wird der Strassenaufbau und der Aufbau des Rad-/Gehweges gemäss den Normen erstellt.

Die bestehenden Belagsschichten wurden auf den Gehalt an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (Teerbeläge) hin untersucht. Es sind keine Teerbeläge vorhanden.

Stützmauer Arbach

Im Bereich des Durchlasses «Arbach» wird die Strasse leicht talwärts verschoben. Die bestehende talseitige Stützmauer vermag aufgrund ihres sehr schlechten Zustandes nicht mehr zu genügen. Die Mauer stellt ein Sicherheitsrisiko dar und wäre auch ohne Ausbau der Kantonsstrasse zu erneuern. Es ist vorgesehen, der bestehenden Stützkonstruktion eine neue Mauer vorzusetzen.

Durchlass Arbach

Zur Verbesserung des Hochwasserschutzes wird beim Einlauf des Durchlasses «Arbach» ein Grobrechen erstellt und das Freibord erhöht.

Massnahmen in der Grundwasserschutzzone Talachertobel

Die Ägeristrasse liegt im Bereich der Grundwasserschutzzonen S2 und S3. Mit dem Strassenbau werden die folgenden Massnahmen, welche gemäss Schutzzonereglement notwendig sind, zum Schutz der Grundwasserfassung Talachertobel ergriffen:

- Die Kantonsstrasse wird talseitig mit Randabschlüssen versehen (Anschlag 6 cm).
- Das Strassenabwasser wird innerhalb der Schutzzone gefasst und abgeleitet.
- Die Grundwasserschutzzone S2 wird talseitig, ausserhalb des Waldbereiches, mit einer Leitschranke geschützt.
- Die bestehenden Meteorwasserleitungen innerhalb der Schutzzone werden erneuert, so dass die geforderte Dichtigkeit gewährleistet ist.
- Der Strassenabschnitt, der das Schutzzonengebiet quert, wird mit dem Hinweissignal «Grundwasserschutzgebiet» beschildert (bereits bestehend).

Massnahmen im Quellfassungsgebiet Rütihof

Der Schutz der privaten Quellfassung Rütihof wird ebenfalls verbessert. Die Ägeristrasse wird im Einzugsgebiet der Quellfassung mit Randabschlüssen versehen (Anschlag 6 cm). Auf die Anordnung von Leitschranken wird aufgrund der Strassenführung (Gerade) verzichtet. Die Strassenentwässerungsleitung wird instand gestellt.

Strassenentwässerung

Die Leitungen befinden sich gemäss Kanalforschungsuntersuchungen in einem eher schlechten Zustand. Die Leitungen sind undicht (teilweise Sickerrohre) und weisen Ablagerungen, Muffenversätze, Risse und Senkungen mit Wasserrückstau sowie Deformationen auf. Der Strassenabschnitt zwischen dem Kreisel Talacher und dem Untertalacher wird zudem via Talacherbach entwässert, welcher durch die Grundwasserschutzzone "Talachertobel" fliesst.

Die Beurteilung des Strassenabwassers und die Art der Beseitigung ist gemäss BUWAL - Wegleitung «Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen», resp. dem «Generellen Entwässerungsplan der Kantons- und Nationalstrassen im Kanton Zug» durchgeführt worden. Im Bereich der Grundwasserschutzzonen "Talachertobel" war das Schutzzonenreglement "Quellfassung Talachertobel" wegleitend. Die bestehende Strassenabwassereinleitung in den Talacherbach sowie diejenige in den Nebenlauf des Talacherbaches sind aufzuheben. Die Aufhebung dieser Einleitungen ist aufgrund der Infiltrationsgefahr der Quellfassung Talachertobel erforderlich. Die bestehenden Meteorwasserleitungen innerhalb der Grundwasserschutzzonen "Talachertobel" sind aufgrund ihrer ungenügenden Dichtigkeit sowie aufgrund des Systemwechsels (Aufhebung Einleitungen Talacherbach) zu ersetzen. Ausserhalb der Grundwasserschutzzonen bis zum Rütihofbach wird die bestehende Meteorwasserleitung beibehalten und nur lokal instand gesetzt.

Der Kantonsstrassenabschnitt zwischen dem Rütihofbach und dem Arbach wird neu auf seiner gesamten Länge via Arbach resp. Strassenschulter entwässert. Die bestehenden Meteorwasserleitungen dieses Abschnittes weisen zahlreiche Schäden auf. Aufgrund des schlechten Zustandes der Meteorleitung ist dieser Abschnitt mehrheitlich neu zu erstellen.

Beleuchtung

Da die Ägeristrasse im Ausserortsbereich liegt, wird auf eine Strassenbeleuchtung verzichtet.

Lärmsanierung

Im Einflussbereich des beschriebenen Kantonsstrassenabschnittes sind die Immissionsgrenzwerte gemäss Lärmbelastungskataster bei den exponiertesten Gebäuden überschritten.

Im Hinblick auf den Ausbau wurde die Ägeristrasse lärmtechnisch untersucht (technischer Bericht "Lärmsanierung" vom 4.7.2003). Die lärmtechnische Sanierung wird gleichzeitig mit dem vorgesehenen Strassenausbau und gemäss dem technischen Bericht des beauftragten Ingenieurbüros ausgeführt (Art. 18 Umweltschutzgesetz vom 7. Oktober 1983, USG, SR 814.01).

Im Wesentlichen beinhaltet das Lärmsanierungsprojekt die folgenden Bestandteile:

- Lärmschutzwand (Länge ca. 35 m)
- Gewährung von Erleichterungen und Einbau von Schallschutzfenstern an zwei Liegenschaften

V. LANDERWERB

Die angrenzenden Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert und frühzeitig in die Projektierung miteinbezogen. Das Projekt erfordert einen Landerwerb von ca. 1430 m². Der Landerwerb wird möglichst gering gehalten, indem das vorhandene, überbreite talseitige Bankett ausgenutzt wird.

Die Vertragsabschlüsse konnten noch nicht überall getätigt werden; wir stehen aber kurz davor.

VI. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Da das Projekt keine wesentliche Betriebsänderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011; Art. 2 Abs. 1, Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Der kombinierte Rad-/Gehweg entlang der Ägeristrasse erhöht die Verkehrssicherheit. Der Verkehr wird flüssiger und die Luft weniger belastet. Gesamthaft betrachtet ergibt sich auch im Bereich Lärm- und Gewässerschutz eine Verbesserung für die Umwelt.

VII. KOSTEN

1. Gesetzliche Grundlagen

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus den Rahmenkrediten die Kredite frei für Kantonsstrassen, sofern die gesamte Bausumme eine Million Franken übersteigt. Der Regierungsrat gibt den Kredit für Radstrecken frei. (KRB über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1997, § 3 Abs. 1 und 2; BGS 751.12, letzte Änderung vom 27. Juni 2002).

Kantonsstrassen

Mit der erwähnten Änderung des Kantonsratsbeschlusses hat der Kantonsrat für Kantonsstrassen einen Rahmenkredit von 2.1 Mio. Franken bewilligt.

Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 27. Juni 2002	Fr.	2'100'000.--
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite	Fr.	910'000.--
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	0.--
<u>abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage</u>	Fr.	<u>1'190'000.--</u>
<u>Verfügbarer Rest-Rahmenkredit</u>	Fr.	<u>0.--</u>

Radstrecken

Mit der erwähnten Änderung des Kantonsratsbeschlusses hat der Kantonsrat für Radstrecken einen Rahmenkredit von 12.0 Mio. Franken bewilligt.

Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 27. Juni 2002	Fr.	12'000'000.--
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite	Fr.	5'740'000.--
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	80'000.--
<u>abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage</u>	Fr.	<u>2'095'000.--</u>
<u>Verfügbarer Rest-Rahmenkredit</u>	Fr.	<u>4'085'000.--</u>

Da bei diesem Projekt keine elektromechanischen Anlagen wie Pumpstationen etc. nötig sind und der Ausbau der Strasse eine Änderung einer bestehenden Verkehrsanlage ist, entstehen grundsätzlich keine Mehrkosten beim betrieblichen Unterhalt.

2. Kostenvoranschlag

Die Kosten für das Projekt sind auf Fr. 3'285'000.-- veranschlagt (inkl. MwSt., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2003) und setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten Gesamtprojekt

• Baustelleneinrichtungen	Fr.	230'000.--	
• Roden	Fr.	5'000.--	
• Kleine Betonarbeiten	Fr.	235'000.--	
• Zäune, Abschränkungen	Fr.	15'000.--	
• Lärmschutz	Fr.	135'000.--	
• Erdarbeiten	Fr.	185'000.--	
• Wasserbau	Fr.	15'000.--	
• Foundationsschichten	Fr.	170'000.--	
• Pflästerungen, Abschlüsse	Fr.	310'000.--	
• Belagsarbeiten	Fr.	865'000.--	
• Entwässerung	Fr.	475'000.--	
• Leitschranken	Fr.	45'000.--	
• Signalisation, Markierung	Fr.	<u>60'000.--</u>	Fr. 2'745'000.--
- Regie und Unvorhergesehenes ca. 5 %			Fr. 165'000.--
- Landerwerb, Mutation, Gebühren			Fr. 65'000.--
- Qualitätsprüfungen			Fr. 35'000.--
- Projekt und Bauleitung, Nebenkosten			Fr. <u>275'000.--</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. MwSt.)	Fr.	<u>3'285'000.--</u>	

3. Kostenteiler

Die Kosten für das Projekt sind auf Fr. 3'285'000.-- veranschlagt (inkl. MwSt.). Diese werden auf die Rahmenkredite wie folgt aufgeteilt:

Kantonsstrassen

Anteil Strassenbau, Entwässerung, Leitschranken,
Stützmauer Aarbach und Lärmschutz

Fr. 1'190'000.--

Radweg Nr. 938.03

Anteil Radweg, inkl. Landerwerb

Fr. 2'095'000.--

Der Anteil Strassenbau wurde aus dem Anteil, den der Deckbelag der Strasse an den gesamten Belagsarbeiten ausmacht, ermittelt. Dieser beträgt rund 30 %. Dieser Prozentsatz wurde für die Bestimmung des Strassenanteils bei den allgemeinen Positionen wie Baustelleneinrichtung und Projekt und Bauleitung herangezogen. Daraus ergab sich die gewählte Aufteilung, mit der der verfügbare Rest-Rahmenkredit für Kantonsstrassen aufgebraucht ist.

Der Rahmenkredit für Radstrecken wird in diesem Strassenbauprogramm nicht vollständig ausgeschöpft werden. Damit ist die Finanzierung des Projektes mit voraussichtlichen Kosten von total Fr. 3'285'000.-- sichergestellt.

Die Kosten gehen ganz zu Lasten des Kantons Zug.

	Investitionsrechnung	2003	2004	2005	2006
1.	-> für Immobilien: • Bereits geplanter Betrag	0	2'690'000.-	595'000.-	0
2.	• Effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0-	2'690'000.-	595'000.-	0
3.	-> für Einrichtungen und Mobiliar: • bereits geplanter Betrag	0	0	0	0
4.	• effektiver Betrag gemäss vorliegendem Antrag	0	0	0	0

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

VIII. VERFAHRENSFRAGEN**1. Projektauflage**

Aufgrund des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 2003 gibt der Kantonsrat die notwendigen Mittel für das vorliegende

Projekt mit einem einfachen Beschluss frei. Gemäss § 15 Abs. 2 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinden und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung.

Das Projekt wurde am 14. Mai 2003 den verschiedenen Ämtern und den betroffenen Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wird voraussichtlich im Sommer 2003 öffentlich aufgelegt.

2. Bauprogramm

Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2004 beginnen. Die gesamte Bauzeit beträgt ca. ein Jahr. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen, deren Abläufe sowie der allfällige Einsatz von Lichtsignalanlagen noch zu prüfen.

IX. BEHANDLUNG EINES PARLAMENTARISCHEN VORSTOSSES

Am 7. August 1995 hat Kantonsrat Christoph Hohler, Unterägeri, zusammen mit vier Mitunterzeichnern in einer Motion (282.1 - 8690, 254.2 - 8974) folgendes Begehren gestellt:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen konkreten Vorschlag für die Realisierung der im Teilrichtplan der Radstrecken vorgesehenen Radstrecken von den Talgemeinden ins Ägerital zu unterbreiten".

Der Regierungsrat hat mit Bericht und Antrag vom 5. November 1996 zur Motion Stellung bezogen und die Erheblicherklärung beantragt. Der Kantonsrat ist dem an seiner Sitzung vom 30. Januar 1997 gefolgt.

Mit der Umsetzung des vorliegenden Antrages wird der vorgenannten Motion Rechnung getragen und diese teilweise erfüllt. Ab der Lüssirainstrasse, Stadt Zug, bis zur Lorzentobelbrücke wird nach dem Bau des beantragten Teilstückes eine durchgehende Radwegverbindung realisiert sein.

X. ANTRAG

Zusammenfassend stellen wir Ihnen, gestützt auf den Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1998 (letzte Änderung vom 27. Juni 2002), den **A n t r a g**,

für die Erstellung des Rad-/Gehweges Ägeristrasse, Gemeinden Zug und Baar, einen Kredit von Fr. 3'285'000.-- (Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2003) zu Lasten der Rahmenkredite für Kantonsstrassen und für Radstrecken zu bewilligen.

Zug, 12. August 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilagen:

- Übersichtsplan Teil Zug 1 : 2'500 (Beilage 1)
- Übersichtsplan Teil Baar 1 : 2'500 (Beilage 2)