

**Motion der SVP-Fraktion  
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Aufnahme Hirzelstrassentunnel in  
den kantonalen Richtplan)  
(VorlageNr. 1521.1 - 12333)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 11. März 2008

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 14. März 2007 hat die SVP-Fraktion folgende Motion eingereicht: Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Änderung des kantonalen Richtplanes mit folgendem Inhalt zu unterbreiten: Der Anschluss des Hirzelstrassentunnels an die Autobahn A4a im Kanton Zug ist in den Richtplan aufzunehmen.

Begründet wird die Motion mit der Notwendigkeit, die heutige Verbindung zwischen den Autobahnen A3 und A4 über den Hirzel durch eine Tunnelstrecke zu entlasten. Die Ausgangslage habe sich gegenüber den Beratungen des Teilrichtplanes Verkehr im Jahre 2002 entscheidend geändert, indem nun der Anschluss der Autobahn im Knonaueramt an das Zuger Autobahnnetz im Jahre 2010 erfolgen solle. Zudem werde die Autobahn zwischen der Blegikurve und Rotkreuz auf sechs Spuren ausgebaut und der Verkehrsfluss in der Blegikurve stark verbessert. Mit der Realisierung des Hirzeltunnels könne die Gemeinde Hirzel vom Durchgangsverkehr und der Doppelkreisel in Sihlbrugg allgemein entlastet werden. Ausserdem könne der Stau am Autobahnende in Walterswil reduziert und die Gemeinde Menzingen vom befürchteten grösseren Durchgangsverkehr im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Tangente Neufeld entlastet werden. Mit der Motion wolle man erreichen, dass die Linienführung schnell so konkretisiert wird, dass sie in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden könne.

Der Kantonsrat hat die Motion an der Sitzung vom 29. März 2007 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen (Vorlage Nr. 1521.1 - 12333).

**1. Ausgangslage**

Die Strecke über den Hirzel hat eine überregionale Bedeutung als Ost-West-Verbindung zwischen den Autobahnen A3 und A4 bzw. zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Dies zeigt sich auch darin, dass im Sachplan Verkehr des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Teil Programm vom 26. April 2006, die Hirzelverbindung in das so genannte Grundnetz aufgenommen worden ist. Auf Grundlage der Vorgabe des Sachplans Verkehr, Teil Programm, arbeitet das UVEK die Vorlage eines Netzbeschlusses Strasse zuhanden des Parlamentes aus. Bis zu diesem Netzbeschluss, der bis ca. 2009/2010 erwartet werden kann, bleibt die Planung Hirzeltunnel Sache der Kantone.

Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 3. Juli 2002 über den Teilrichtplan Verkehr den Hirzeltunnel ab Ende Autobahn Walterswil bis Kantonsgrenze Zürich aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Im Genehmigungsbeschluss des Bundesrates vom 4. Mai 2005 zum kantonalen Richtplan wurde dazu festgehalten: "V 3, Kantonsstrassen: Die Ziffer V 3.5, Nr. 9 Hirzeltunnel ab Ende Autobahn Walterswil bis Kantonsgrenze Zürich wird durch folgenden Satz ergänzt: Der Kanton zeigt auf, wie der geplante Hirzeltunnel ab Kantonsgebiet Zürich abgenommen wird. Er arbeitet dazu mit dem Kanton Zürich zusammen."

## 2. Laufende Arbeiten

Im Rahmen der jährlichen Treffen zwischen den Kantonen Zürich und Zug (jeweils vertreten durch die Baudirektionen) wurde in Rücksprache mit der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich entschieden, den Auftrag des Bundesrates zu erfüllen. Die Baudirektion des Kantons Zug (vertreten durch das Tiefbauamt) und die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich (vertreten durch die Organisationseinheit Verkehr und Infrastruktur Strasse VIS) haben daraufhin ein Positionspapier "Strategieplanung Hirzelverbindung (A3 - A4a) erarbeitet (Januar 2007). Als Fazit wurde empfohlen, einen Tunnel im Korridor der Varianten C3 und C4 zeitnah auszuführen. Es zeigte sich auch, dass ein zweistreifiger und aus einer Tunnelröhre bestehender Hirzeltunnel im Korridor zwischen der Zugerstrasse östlich des Kreisels Sihlbrugg und der Kantonsstrasse beim Anschluss Horgen an die A3 die Ziele und Anforderungen am Besten erfüllt. Ebenso sei auf Zuger Seite eine nördliche Umfahrung Walterswil (Korridor C14) in einer ebenfalls zweistreifigen Ausführung und mit Anbindung an den neu zu gestaltenden Knoten Sihlbrugg, und damit an den Hirzeltunnel, in die weiteren Planungen aufzunehmen.

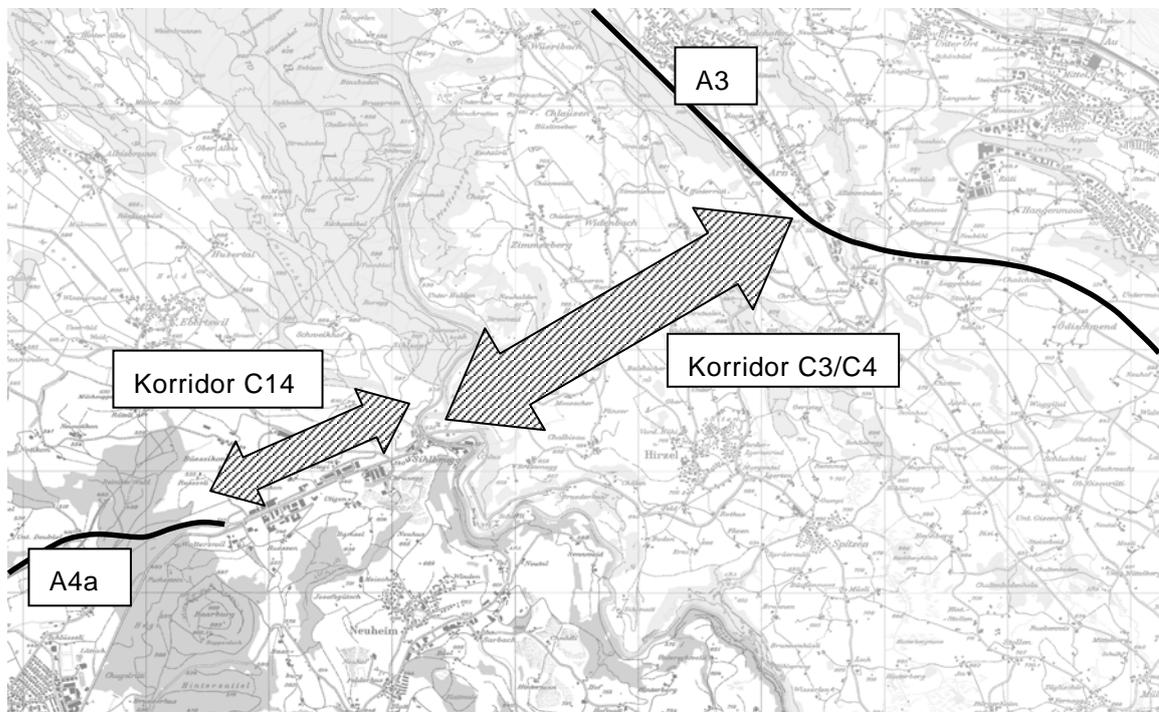


Abbildung 1: Bestkorridore gemäss Positionspapier "Strategieplanung Hirzelverbindung (A3 - A4a), Januar 2007

Im Rahmen des letztjährigen Treffens zwischen den Kantonen Zürich und Zug im Beisein der Volkswirtschaftsdirektorin Rita Fuhrer und der Baudirektoren Markus Kägi und Heinz Tännler wurde diese Empfehlung gutgeheissen und die verwaltungsinterne Arbeitsgemeinschaft beauftragt, verschiedene Fragen vertieft zu prüfen (Knoten Sihlbrugg, Verknüpfung der Korridore C14 und C3/C4, Ausbaufähigkeit).

Die momentan laufenden Arbeiten (2. Planungsstufe Hirzelverbindung) basieren auf den oben erwähnten Untersuchungsergebnissen. Aufgrund der Vernehmlassung zur ersten Stufe sind in der jetzigen Phase die Aspekte der Landschaftsverträglichkeit, der Umweltverträglichkeit sowie der Geologie/Hydrogeologie verstärkt zu berücksichtigen. Als Resultat der zurzeit laufenden zweiten Planungsstufe soll eine Variante der Hirzelverbindung in der Vertiefung einer Planungsstudie innerhalb der Korridore C14 und C3/C4 (siehe Abbildung 1) definiert werden. Die Variante besteht aus einer 2 x 1-streifigen Hauptverkehrsstrasse und soll möglichst einfach in eine 2 x 2-streifige Hochleistungsstrasse aufgewertet und umgebaut werden können. Die zu

erwartenden Verkehrsbelastungen und Entflechtungswirkungen sind mit Hilfe der aktuellen Verkehrsmodelle der Kantone Zug und Zürich zu verifizieren. Mit einer reduzierten Zweckmässigkeitsbeurteilung, d.h. nur mit dem Nachweis des Nutzen-/Kosten-Quotienten zwischen den in Geldwerten darstellbaren und den wichtigsten beschreibenden Indikatoren (entsprechend der Grobbeurteilung, die zur Zeit vom ASTRA schweizweit für die Massnahmen der Engpassbeseitigung angewendet wird), wird die Zweckmässigkeit der Bestvariante dokumentiert, damit diese später vom ASTRA im Gesamtkontext verglichen werden kann.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Nach Abschluss der zurzeit laufenden Arbeiten der zweiten Planungsstufe liegt eine Bestvariante mit Nachweis der Machbarkeit vor. Dieses Ergebnis dient als Grundlage, um dem Kantonsrat eine Aufnahme der Hirzeltunnelstrassenverbindung im Sinne der Motion in den kantonalen Richtplan beantragen zu können. Es ist das Bestreben des Regierungsrates, diesen Antrag noch vor dem Netzbeschluss des Bundes (ca. 2009/2010) zu unterbreiten.

### **4. Antrag**

Die Motion der SVP-Fraktion betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Aufnahme Hirzelstrassentunnel in den kantonalen Richtplan) vom 14. März 2007 sei in dem Sinne erheblich zu erklären, dass nach Abschluss der zweiten detaillierten Planungsstufe die Bestvariante mit Nachweis der Machbarkeit in den Richtplan aufgenommen wird.

Zug, 11. März 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio