

KANTONSRATSBESCHLUSS

BETREFFEND FREIGABE EINES OBJEKTKREDITES FÜR DAS PROJEKT "KOMBINIERTER RAD-/FUSSWEG ÄGERISTRASSE, ABSCHNITT LORETO- BIS LÜSSIRAINSTRASSE, GEMEINDE ZUG"

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 10. JULI 2007

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogrammes (Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011 vom 18. Dezember 2003; BGS 751.12) unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredites von 2,80 Mio. Franken für den Bau eines kombinierten Rad-/Fussweges entlang der Ägeristrasse in der Gemeinde Zug. Zusammenhängend erfolgt eine Erneuerungsinvestition bei der Kantonsstrasse mit Anpassungen bei den Trottoirs. Es handelt sich nach der Kennzeichnung durch das Tiefbauamt um die "Kreditbegehren ER 22 und RA 26".

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:

	Seite
I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE	2
II. PROJEKTBEGRÜNDUNG	2
III. PROJEKTBESCHRIEB	3
IV. LANDERWERB	7
V. UMWELT	8
VI. KOSTEN	8
1. Gesetzliche Grundlagen	8
2. Kostenvoranschlag	9
3. Kostenteiler	10

VII. VERFAHRENSFRAGEN	11
1. Projektauflage	11
2. Bauprogramm	12
VIII. ANTRAG	12

I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Der Kantonsrat hat am 18. Dezember 2003 das Strassenbauprogramm 2004 - 2011 und am 28. Januar 2004 den kantonalen Richtplan beschlossen. Die Radwegverbindung Zug - Ägeri ist Bestandteil des kantonalen Radwegnetzes und ein Teil der nationalen Radwegroute Nr. 9. Sie ist Auslöser des vorliegenden Kreditantrags, weshalb der Titel des Kantonsratsbeschlusses entsprechend lautet.

Das vorliegende Projekt "Rad-/Fussweg Ägeristrasse, Loreto- bis Lüssirainstrasse" sieht die Erstellung eines Rad-/Fussweges resp. Radstreifens entlang der Ägeristrasse auf einer Ausbaulänge von ca. 600 m vor. Sicherheit und Komfort der bergwärts fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer werden dadurch erheblich verbessert, auch im Bereich der Strasseneinmündungen (Trottoirüberfahrten). Die Fussgängerinnen und Fussgänger profitieren in punkto Sicherheit und Komfort von der durchgehend breiten Fussgängerverbindung, den Trottoirüberfahrten an den Quartiereinmündungen sowie von zwei Fussgängerübergängen mit Schutzinseln in den Bereichen Gutschweg und Loretostrasse. Somit sind alle Quartiereinmündungen - ausgenommen die Loretostrasse - zwischen dem Rosenbergweg und der Lüssirainstrasse als Trottoirüberfahrten gestaltet.

Die Stadt Zug und die Werke werden gleichzeitig mehrere Arbeiten koordiniert mit dem Kanton ausführen.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredites von 2,80 Mio. Franken zu Lasten des Rahmenkredites nach § 2 Abs. 1 Bst. b des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011. Sie erfolgt mit einfachem Beschluss und umfasst wegen des materiellen Zusammenhangs auch den für Radwegbauten und Bushaltestellen nötigen Betrag, dessen Freigabe Sache des Regierungsrates wäre. Im Gefolge des Radwegbaus mit Anpassung von Trottoirs muss die Kantonsstrasse angepasst und gleichzeitig erneuert werden. Die

Bauarbeiten sollen im Herbst 2007 beginnen und werden, ohne Deckbelagseinbau und Winterunterbruch, voraussichtlich ca. acht Monate dauern.

II. PROJEKTBEGRÜNDUNG

Die Radwegverbindung Zug - Ägeri via Ägeristrasse ist Bestandteil des kantonalen Richtplanes, welche vom Kantonsrat am 28. Januar 2004 beschlossen wurde.

Mit dem Umbau des Knotens Talacher wurden bereits ein Radweg und ein Radstreifen vom Abzweiger Neutalacher bis zur Lorzentobelbrücke erstellt. Im Jahre 2004 wurde der kombinierte Rad-/Fussweg Ägeristrasse, Abschnitt Lüssirainstrasse bis Abzweiger Neutalacher, realisiert. Mit dem vorliegenden Projekt wird die Radweglücke zwischen der Loreto- und der Lüssirainstrasse mit einer Ausbaulänge von ca. 600 m geschlossen. Derzeit besteht zwischen der Kurve Gutschrank und der Einmündung Gutschweg lediglich ein schmaler bergseitiger Fussweg mit einer minimalen Breite von 0.70 m.

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

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgängerinnen und Fussgänger (durchgehender Fussweg, Trottoirüberfahrten, Schutzinseln)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrerinnen und Radfahrer (durchgehender bergwärts führender Radweg und verbreiterte talwärts führende Fahrspur (ohne Radstreifen))
- Erneuerung des sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelages
- Anpassung der Strassenentwässerung an die neuen Gegebenheiten

III. PROJEKTBESCHRIEB

Motorisierter Individualverkehr

Die Ägeristrasse ist die Kantonsstrasse 381a und als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert. Im Projektperimeter beträgt die Ausbaugeschwindigkeit 50 km/h, Innerortsbereich. Die Ägeristrasse dient zudem als Ausnahmetransportroute des Typs IIb (vgl. Art. 78 ff. der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962, SR 741.11; Art. 110 Abs. 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979, SR 741.21).

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Projektperimeter beträgt rund 11'000 Motorfahrzeuge pro Tag (Zählung 2005).

Die Verbreiterung des bestehenden Fussweges zu Gunsten eines Rad-/Fussweges erfolgt im Bereich Gutschrank zu Lasten der Strassenbreite. Die verbleibende Strassenbreite ermöglicht weiterhin das konfliktfreie Kreuzen zweier Gelenkbusse sowie zweier Busse mit Anhänger. Trotz der engen Kurve wird somit ein guter Verkehrsfluss gewährleistet und ein hohes Mass an Sicherheit geboten.

Die bestehende Ägeristrasse ist von Zug her bis zur Kurve Gutschrank 7 m breit. Anhand der geometrischen Normalprofile und zur Gewährleistung eines homogenen Strassenverlaufes wird eine durchgehende Fahrbahnbreite von 7 m gewählt. Massgebend ist der Begegnungsfall Lastwagen - Lastwagen respektive Radfahrende/Personenwagen - Personenwagen bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h. In Richtung Ägeri weist die Fahrspur eine Breite von 3.3 m auf. Die Fahrspur in Richtung Zug ist mit 3.7 m etwas breiter, da diese auch von talwärts fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrern mitbenützt wird. Das Bankett entlang der Fahrbahn (talseitig) beträgt generell 1 m, im Leitschrankenbereich misst die Bankettbreite 1.1 m.

Die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Zug verliert viel Zeit bei Einsätzen bergseitig der Ägeristrasse, da die Ausfallroute über die Neugasse und den Kolinplatz führt. Die Stadt Zug hat entschieden, eine alternative Route über die Loretostrasse auf die Ägeristrasse zu realisieren. Vorgesehen sind eine örtlich leichte Verbreiterung der Loretostrasse und LED-Signalisationen an der Ägeristrasse. Die Kosten hierfür trägt die Stadt Zug (nur zeitlicher Zusammenhang, kein materieller).

Radfahrerinnen und Radfahrer

Der Rad-/Fussweg beginnt ab der Einmündung Fadenstrasse und verläuft bergseits der Ägeristrasse bis zur Bushaltestelle Gutsch. Zwischen der Weinberg- und der Lüssirainstrasse weist er eine Breite von 2.5 m auf. Zwischen der Faden- und der Weinbergstrasse ist er 2.3 m breit, um die aufwändigen talseitigen Anpassungen zu reduzieren und bei den bergseitigen Vorgärten keine Anpassungen vorzunehmen. Im Bereich der Bushaltestelle werden die Radfahrenden auf einem 1.5 m breiten Radstreifen vor der Bushaltestelle geführt. Unmittelbar nach der Bushaltestelle werden sie wieder auf den Rad-/Fussweg geleitet.

In Richtung Zug werden die Radfahrenden analog dem bestehenden Konzept zwischen Lorzentobelbrücke und Lüssirainstrasse auf der talseitigen Fahrspur

zusammen mit dem motorisierten Verkehr geführt. Auf eine Radstreifenmarkierung wird aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen den Radfahrenden und dem motorisierten Verkehr (Strassenlängsgefälle zwischen 4 und 6 %) verzichtet.

Das Bankett entlang des Rad-/Fussweges ist 0.5 m breit. Im Bereich der bergseitigen Stützbauwerke beträgt die Bankettbreite mindestens 0.3 m.

Fussgängerinnen und Fussgänger

Die bestehenden Fussgängerverbindungen im Projektperimeter werden aufrechterhalten. Bergseitig verläuft neu ein durchgehender Fussweg, der zwischen der Fadenstrasse bis vor die Einmündung Lüssirainstrasse zu einem Rad-/Fussweg ausgebaut wird. Im Bereich der Bushaltestelle Gutsch bleibt der bergseitige Fussweg mit Anpassungen bestehen.

Der bestehende talseitige Fussweg zwischen der Zufahrt Rüschenhof und der Bushaltestelle Gutsch wird an die neue Linienführung der Ägeristrasse angepasst und auf 2 m Breite ausgebaut. Die Fussgängerstreifen unterhalb der Bushaltestelle Gutsch sowie bei der Loretostrasse werden mit einer Fussgängerschutzinsel versehen. Im Bereich der Quartiereinmündungen werden Trottoirüberfahrten vorgesehen. Der bestehende Fussgängerstreifen oberhalb der Bushaltestelle Gutsch bleibt ohne Schutzinsel unverändert. Er ist Bestandteil der direkten Fusswegverbindung vom Lüssiraingebiet zur talseitigen Bushaltestelle.

Unfallstatistik

Für die Beurteilung des Unfallgeschehens hat die Zuger Polizei eine Auswertung über fünf Jahre erstellt. In dieser Zeit ereigneten sich insgesamt 11 Unfälle. Bis auf einen Fall mit einem Verletzten gab es keine Personenschäden. Die Mehrheit der Verkehrsunfälle ereignete sich im Bereich der Kurve Gutschrank bis Weinbergstrasse, hauptsächlich infolge Schleuderns und von Abbiegemanövern.

Durch die Anordnung einer Trottoirüberfahrt im Bereich der Einmündung Weinbergstrasse und aufgrund des Fussgängerübergangs mit Schutzinsel beim Knoten Loretostrasse wird zukünftig die Geschwindigkeit in diesem Bereich vermindert und somit die Unfallgefahr reduziert.

Strassenoberbau

Zur Abklärung des bestehenden Belagsaufbaus wurde eine bau- und materialtechnische Zustandserfassung erstellt. Der bestehende Strassenoberbau ist nicht homogen. Die Ägeristrasse wird bezüglich der Tragfähigkeit des bestehenden Oberbaus in zwei Bereiche unterteilt. Ab der Loretostrasse bis nach der Kurve Gutschrank ist die Substanz und Qualität des vorhandenen Belags ausreichend. Daher ist nur eine Erneuerung der Deckschicht vorgesehen. Im anschliessenden Abschnitt bis zur Lüsirainstrasse ist die Belagssubstanz ungenügend. Zudem sind in diesem Bereich erhöhte PAK-Anteile (teerhaltiger Belag) im Bitumen festgestellt worden, welche gemäss den gesetzlichen Vorgaben zu entsorgen sind. Dieser Strassenabschnitt ist ausser im Bereich Gutschweg und dem bestehenden Garagenplatz nicht höhengebunden. In diesem nicht höhengebundenen Bereich ist eine teilweise Belagserneuerung und Verstärkung im Hocheinbau vorgesehen. Der Ausbau des PAK-haltigen Belages wird minimiert, da nur die obersten 5 cm Belag ersetzt werden. Im höhengebundenen Bereich ist ein Totalersatz des Strassenoberbaus geplant.

Bushaltestelle Gutsch

Die beiden Busbuchten bleiben bestehen. Sie werden beidseits der Ägeristrasse in Beton ausgeführt. Abgestützt auf die Busabmessungen der ZVB wird die Breite der Busbucht mit 2.6 m und einer Anlegekantenlänge von 23 m (Bus mit Anhänger) gewählt. Die neue Haltestellenkantenhöhe beträgt 16 cm (Kasseler Sonderbord).

Quellfassung Rüschenhof

Der Abschnitt Zufahrt Rüschenhof bis Kurve Gutschrank liegt im Einzugsbereich der privaten Quellfassung Rüschenhof. Für die Quellfassung liegt kein Schutzzonenreglement vor. Wo es erforderlich ist, wird die Ägeristrasse im Einzugsgebiet der Quellfassung mit Randabschlüssen versehen. Zudem werden Leitschranken angeordnet. Mit diesen Massnahmen kann der Quellfassungsschutz verbessert werden.

Entwässerung

Die Beurteilung der Belastung des Strassenabwassers erfolgt gemäss der BAFU-Wegleitung "Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen". Die Berechnung zeigt, dass das Strassenabwasser eine mittlere Belastung aufweist. Das Einleiten des Strassenabwassers in ein oberirdisches Gewässer ist somit zulässig. Unter Berücksichtigung der Beseitigungspriorität der BAFU-Wegleitung und der Kosten-/Nutzenbetrachtung wurde die Beseitigungsart für die jeweiligen Abschnitte gewählt.

Die Strassenfläche oberhalb der Bushaltestelle Gutsch bis zur Lüssirainstrasse wird weiterhin über die Strassenschulter entwässert. Das Strassenabwasser im Bereich der Bushaltestelle Gutsch wird auch zukünftig über die bestehende Meteorleitung in den Vorfluter Arbach geleitet.

Unterhalb der Einmündung Gutschweg ist vorgesehen, die bestehende Mischwasserleitung in ein Trennsystem (Bauherr Stadt Zug) umzubauen. Das Strassenabwasser wird weiterhin mit Schlammfassern gefasst und an die Meteorwasserleitung abgegeben. Diese Leitung führt letztlich in den Zugersee. Somit kann zukünftig die Kläranlage Schönau in Friesenham von Strassenwasser aus diesem Abschnitt entlastet werden.

Stützmauer

Die Verbreiterung der Ägeristrasse erfolgt mehrheitlich bergseitig. Dies erfordert den Bau einer ca. 100 m langen und max. 1.4 m hohen Ortsbetonmauer. Der darüber liegende Hang wird mit einer begrünter Steilböschung gesichert. Vereinzelt Strauchpflanzungen runden das Erscheinungsbild ab.

Werkleitungen

Die Wasserwerke Zug AG beabsichtigt, gemeinsam mit dem vorliegenden Projekt über den gesamten Projektperimeter die Wasserleitung zu ersetzen. Das vorhandene Elektrotrasse wird punktuell ergänzt. Die Stadt Zug plant, unterhalb der Einmündung Gutschweg die bestehende Mischwasserleitung in ein Trennsystem umzubauen. Die Kosten hierfür trägt die Stadt Zug.

Signalisation und Markierung

Das bestehende Verkehrsregime wird nicht geändert.

Strassenbeleuchtung

Die einseitig bestehenden Kandelaber müssen infolge der Anpassung der Linienführung der Ägeristrasse grösstenteils ersetzt werden. Der Ersatz erfolgt mit den neuen energieeffizienten Beleuchtungskörpern.

Lärmsanierung

Die Lärmsanierung der Ägeristrasse im Abschnitt Kolinplatz bis Lüssirainstrasse ist in einem separaten Projekt bereits im Jahre 2006 gestartet worden und grösstenteils abgeschlossen.

IV. LANDERWERB

Das vorliegende Projekt erfordert den Erwerb von ca. 380 m² Land. Talseitig handelt es sich dabei mehrheitlich um Landwirtschaftsland, bergseitig hingegen um Bauland. Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Projekt frühzeitig informiert und in die Projektierung miteinbezogen. Die Vertragsabschlüsse liegen noch nicht überall vor, sind jedoch absehbar.

V. UMWELT

Da das Projekt keine wesentliche Betriebsänderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011; Art. 2 Abs. 1, Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden. Der kombinierte Rad-/Fussweg entlang der Ägeristrasse erhöht die Verkehrssicherheit und verbessert den Quellschutz. Gesamthaft betrachtet ergibt sich eine Verbesserung für die Umwelt.

VI. KOSTEN

1. Gesetzliche Grundlagen

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus den Rahmenkrediten die Kredite frei für Kantonsstrassen, sofern die gesamte Bausumme 1,5 Mio. Franken übersteigt. Der Regierungsrat gibt den Kredit für Radstrecken frei (KRB über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011, § 3 Abs. 1 und 2).

Kantonsstrassen

Mit dem Kantonsratsbeschluss vom 18. Dezember 2003 hat der Kantonsrat für Kantonsstrassen einen Rahmenkredit von 65 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 Bst. b). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr.	65'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite (brutto)	Fr.	32'733'300.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	0.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>1'825'000.00</u>
Verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>30'441'700.00</u>

Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken

Mit dem erwähnten Kantonsratsbeschluss hat der Kantonsrat für Anlagen regionaler Buslinien und Radstrecken einen Rahmenkredit von 24 Mio. Franken bewilligt (§ 2 Abs. 1 Bst. d). Die Zwischenbilanz für den Rahmenkredit sieht wie folgt aus:

Rahmenkredit am 18. Dezember 2003	Fr.	24'000'000.00
abzüglich bereits beschlossene Objektkredite	Fr.	9'137'500.00
abzüglich in Behandlung stehende Objektkredite	Fr.	0.00
abzüglich beanspruchter Kredit gemäss Vorlage	Fr.	<u>975'000.00</u>
Verfügbare Rest-Rahmenkredit	Fr.	<u>13'887'500.00</u>

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

2. Kostenvoranschlag

Die Kosten für den Kanton Zug sind auf 2,80 Mio. Franken veranschlagt (inkl. Mwst., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2006) und setzen sich wie folgt zusammen:

- Installationen, Abbruch	Fr.	130'000.00
- Aushub, Hangsicherungen, Erdarbeiten	Fr.	590'000.00
- Fundation, Abschlüsse, Bushaltstellen, Beläge	Fr.	915'000.00
- Entwässerung, Quellsicherung, Werkleitungen, Leitschranken	Fr.	<u>330'000.00</u>
Baumeisterarbeiten	Fr.	1'965'000.00
- Verkehrsumstellungen, Qualitätskontrollen	Fr.	100'000.00
- Kanalfernsehaufnahmen, Beleuchtung, Bepflanzung, Signalisation + Markierung	Fr.	180'000.00
- Honorare	Fr.	170'000.00
- Landerwerb, Entschädigungen	Fr.	130'000.00
- Unvorhergesehenes, ca. 10 %	Fr.	<u>255'000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. Mwst.)	Fr.	<u>2'800.000.00</u>

3. Kostenteiler

Die Kosten werden nach den effektiven Kosten und unter Berücksichtigung des Kostenschlüssels nach Strassenbauprogramm 2004 - 2011 buchhalterisch auf die Rahmenkredite wie folgt aufgeteilt:

- Anteil Kantonsstrasse	Fr	1'825'000.00
- Anteil Radwege (Pauschale)	Fr.	810'000.00
- Anteil Bushaltestellen (Pauschale)	Fr.	<u>165'000.00</u>
Total Kosten Kanton	Fr.	<u>2'800'000.00</u>

Die Kosten von Fr. 2'800'000.00 gehen vollumfänglich zu Lasten des Kantons Zug.

A)	Investitionsrechnung	2007	2008	2009	2010
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	• bereits geplante Ausgaben	300'000	2'090'000	410'000	0
	• bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	• effektive Ausgaben	300'000	2'090'000	410'000	0
	• effektive Einnahmen	0	0	0	0

B)	Laufende Rechnung	2007	2008	2009	2010
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	• bereits geplanter Aufwand	0	0	0	0
	• bereits geplanter Ertrag	0	0	0	0
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	• effektiver Aufwand	0	0	0	0
	• effektiver Ertrag	0	0	0	0

Die Stadt Zug und die Wasserwerke Zug AG sind am Ausbau beteiligt. Sämtliche Aufwendungen werden den verschiedenen Bauherren direkt in Rechnung gestellt und sind nicht Bestandteil des vorliegenden Kredites.

Die Stadt Zug übernimmt folgende Arbeiten:

- Abschnittsweise Kostenübernahme von 1/3 für den Bau des Rad-/Fussweges
- Kostenübernahme für vier Trottoirüberfahrten bei den Strasseneinmündungen

Die Stadt Zug übernimmt allein folgende Arbeiten:

- Neubau Schmutzwasserkanalisation, Gutschweg bis Fadenstrasse
- Anpassung Loretostrasse, inklusive Fussweg

- Treppe Loretostrasse
- Kommunikationsleitungen für die Stadt Zug ab Loreto bis Lüssirainstrasse
- Leitungen und Schächte für Parkplatzbewirtschaftung und Verkehrszählung
- LED Signalisation für die Feuerwehr, Bereich Loreto
- Innensanierung der bestehenden Mischwasserkanalisation
- Revision und Möblierung der beiden Buswartekabinen, Bushaltestelle "Gutsch"

Die Wasserwerke Zug AG übernimmt allein folgende Arbeiten:

- Neubau Wasserleitung
- Punktuelle Ergänzung Elektrotrasse

VII. VERFAHRENSFRAGEN

1. Projektauflage

Aufgrund des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2004 - 2011 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 (BGS 751.14) erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung.

Das Projekt wurde im März 2006 den verschiedenen Ämtern und der Stadt Zug zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt lag vom 17. Februar bis 18. März 2007 öffentlich auf. Es gingen drei Einsprachen ein, welche noch nicht in allen Punkten bereinigt werden konnten.

2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten soll im Herbst 2007 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt ca. acht Monate, ohne Deckbelagseinbau und Winterunterbruch. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen, deren Abläufe sowie der Einsatz von Lichtsignalanlagen noch zu prüfen. Zudem ist der Baubeginn auf benachbarte Bauprojekte abzustimmen.

VIII. ANTRAG

Wir stellen Ihnen den Antrag, auf die Vorlage-Nr. 1563.2 - 12438 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 10. Juli 2007

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilagen:

- Situation 1:2'000
- Übersichtsplan 1:25'000