



Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projektes „Tangente Zug/Baar“ vom 26. Februar 2008 (Vorlagen Nrn. 1646.1/.2 - 12640/12641)

Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes „Tangente Zug/Baar“ vom 26. Februar 2008 (Vorlagen Nrn. 1646.1/.3 - 12640/12642)

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 11. März 2009

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die obigen Vorlagen des Regierungsrates vom 26. Februar sowie 2. Dezember 2008 im Rahmen einer ganztägigen sowie einer halbtägigen Sitzung am 9. bzw. 11. März 2009 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau im Tiefbauamt, Louis Gempeler, Projektleiter im Tiefbauamt, Kantonsplaner René Hutter, Martina Brennecke, Abteilungsleiterin Natur und Landschaft im Amt für Raumplanung, Stefan Bürgler, Verkehrsplaner im Amt für Raumplanung, Joachim Wartner, SKK Landschaftsarchitekten, Wettingen, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Das Protokoll führte Ruth Schorno.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	In Kürze	Seite	2
2.	Ausgangslage	Seite	2
3.	Eintretensdebatte	Seite	2
4.	Detailberatung		
	a) Stellungnahmen der Gemeinden		
	aa) Stadt Zug und Gemeinde Baar	Seite	3
	bb) Berggemeinden Oberägeri, Unterägeri und Menzingen	Seite	4
	b) Detailfragen zur Tangente Zug/Baar		
	aa) Verkehrsqualität beim Knoten Süd-/Weststrasse	Seite	5
	bb) Tunnellänge	Seite	5
	cc) Verschiebung des Grossacherbaches und des Fussweges	Seite	6
	dd) Landschaftspflegerische Begleitplanung	Seite	6
	ee) Lärmschutz	Seite	7
	c) Kosten		
	aa) für flankierende Massnahmen	Seite	7
	bb) für ökologische Ausgleichsmassnahmen	Seite	7
	cc) des Landerwerbs	Seite	8
	d) Zweistufiges Kreditbewilligungsverfahren	Seite	8
	e) Finanzierung	Seite	9
	f) Etappierung	Seite	10

g)	Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar	Seite	10
h)	Behördenreferendum	Seite	10
5.	Anträge	Seite	10

1. In Kürze

Die Kommission für Tiefbauten hat sich intensiv mit den Vorlagen des Regierungsrats befasst. Die Tangente, Bestandteil des kantonalen Richtplans, ist das letzte Glied im fein abgestimmten Netz der prioritären Strassenbauvorhaben. Nach der Vorstellung des Projektes, der raumplanerischen Auswirkungen und der Anhörung der betroffenen Gemeinden sowie der Berggemeinden nahm die Kommission eine Begehung vor und konnte sich selbst ein Bild des Landschaftsraums machen. Während die Eintretensdebatte nur kurz ausfiel, diskutierte die Kommission in der Detailberatung die Begehren der Gemeinden. Sie befasste sich zudem mit Detailfragen des Projektes, namentlich mit der Etappierung, der Verkehrsqualität beim Knoten Süd-/Weststrasse (Kurfürst), der Tunnellänge, der Verschiebung des Grossacherbaches und des Fussweges sowie der landschaftspflegerischen Begleitplanung. Schliesslich wandte sich die Kommission den Kosten zu, namentlich den Kosten für den Landerwerb. Sie befürwortete für die Finanzierung klar das einstufige Kreditbewilligungsverfahren. Sie liess sich ausserdem aufzeigen, dass aus heutiger Sicht die Spezialfinanzierung Strassenbau ausreicht. Die Kommission lehnte eine Etappierung der Tangente Zug/Baar ab und verzichtete darauf, zur Frage des Behördenreferendums einen Beschluss zu fassen.

2. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 1646.1/2/3 - 12640/12641/12642, Vorlage Nr. 1694.1 - 12779 sowie Vorlage Nr. 1646.4/1694.2 - 12948 seitens des Regierungsrates ausführliche Berichte sowie Anträge vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

3. Eintretensdebatte

Zu Beginn der Sitzung orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Hannes Fässler und Stefan Vollmann über die Vorlagen. Kantonsplaner René Hutter informierte über den Landschaftsraum Neufeld - Inwil - Margel, dessen Freihaltung mit verschiedenen Aufwertungsmassnahmen sowie über das Agglomerationsprogramm des Kantons Zug. Stefan Bürgler erläuterte der Kommission das kantonale Verkehrsmodell mit Verkehrsentlastungen und Verkehrszunahmen.

Immer wieder vernahm man im Vorfeld, dass die Tangente Neufeld gemäss Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm des Kantons Zug im Vergleich mit den hohen Kosten einen mangelhaften Nutzen bringe. Die Kommission konnte anlässlich der Vorstellung des Projektes vernehmen, dass die Beurteilung gemäss Kriterienkatalog des Bundes aus kantonalen Sicht zu wenig auf die lokalen Gegebenheiten der einzelnen Projektstandorte Rücksicht nahm. Die Beurteilung von Infrastrukturanlagen durch den Bund konnte auch niemals in einer vergleichbaren Tiefe wie beispielsweise bei einer kantonalen Richtplanung erfolgen. Jede Infrastrukturmassnahme sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den öffentlichen Verkehr in einer derart dicht bebauten Umgebung wie im Raum Zug/Baar muss weitere Rahmenbedingungen wie Erholung, Langsamverkehr oder schützenswerte Anlagen

(Grundwasserschutz, Bepflanzungen, etc.) berücksichtigen. Dies verursacht verständlicherweise hohe Kosten, welche in der Beurteilung des Bundes negativ bewertet werden. Es kann darauf hingewiesen werden, dass der Bund bei der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes immer wieder wegen eines schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses gefordert hatte, der „Stadt-tunnel Zug“ sei nicht ins Programm aufzunehmen. Ohne diesen Verzicht hätte der Bund wohl das gesamte Agglomerationsprogramm des Kantons Zug schlechter bewertet, was zu einem geringeren Beitragssatz des Bundes für die unterstützungswürdigen Vorhaben geführt hätte. Trotzdem bearbeitet der Kanton auch dieses Projekt weiter, so dass schon bald die öffentliche Auflage der Baulinien erfolgen kann. Das Gleiche kann von Projekten des öffentlichen Verkehrs gesagt werden, die aufgrund des Bewertungsschemas des Bundes als nicht unterstützungswürdig beurteilt worden sind.

Die Kommission hörte die Meinungsäusserungen von Vertretern der Stadt Zug sowie der Gemeinden Baar, Oberägeri, Unterägeri und Menzingen. Die Kommissionsmitglieder stellten fest, dass sich sämtliche Gemeinden für die Tangente Zug/Baar aussprechen, die Gemeinden Oberägeri, Unterägeri und Menzingen sogar vorbehaltlos.

Nach diesen grundsätzlichen Erläuterungen und den Stellungnahmen der Gemeinden führten die Kommissionsmitglieder unter Leitung der Baudirektion einen Augenschein durch. Sie konnten sich dabei an diversen, von ihnen gewünschten Standorten ein Bild des Landschaftsraums sowie des Verlaufs der geplanten Strasse machen.

Bei der Vorstellung des Projektes und den darauf folgenden Fragen wurde in der Kommission bereits intensiv diskutiert, so dass bei der Eintretensdebatte das Wort aus der Kommission mitte nicht mehr verlangt wurde. **Die Kommission beschloss mit 10 : 2 Stimmen Eintreten auf die Vorlagen des Regierungsrates.**

4. Detailberatung

a) Stellungnahmen der Gemeinden

aa) Stadt Zug und Gemeinde Baar

Für die Stadt Zug äusserten sich Stadtpräsident Dolfi Müller und für die Gemeinde Baar Gemeindepräsident Andreas Hotz sowie Gemeinderat Walter Ineichen zum Projekt. Sie brachten dabei zum Ausdruck, dass sich sowohl die Stadt Zug als auch die Gemeinde Baar für den Bau der Tangente aussprechen, obwohl es bisweilen noch offene Fragenkomplexe gebe. Sie verwiesen dabei auf ihre Vernehmlassungen (Stellungnahmen des Stadtrates vom 17. Februar 2009 bzw. des Gemeinderates Baar vom 28. Mai 2008 und 28. Januar 2009). Darin stellten sie namentlich folgende Themenbereiche zur Diskussion:

- Aufzeigen der Entlastungswirkung der Industriestrasse mit Riegel bzw. Bau von drei parallelen Nord-Süd-Verbindungen mit der Nordzufahrt, Baarerstrasse und Anbindung an die Tangente mit der Industriestrasse;
- Aufzeigen der Kosten einer ersten Etappe mit Verlängerungsmöglichkeit bis zur Inwilerriedstrasse;
- Beeinträchtigung der Landschaft zwischen Baar und Inwil;
- Umgestaltung der Zuger-/Baarerstrasse als flankierende Massnahme.

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass Dosierungsmassnahmen in der Industriestrasse gemäss Verkehrsmodell den gesamten Verkehr von der Industriestrasse Richtung Westen (vor allem Baarerstrasse, aber auch Nordzufahrt) verlagern. Auf der Baarerstrasse ergibt sich dadurch eine sehr hohe Belastung, obwohl diese Strasse für den öffentlichen Verkehr attraktiv gestaltet werden sollte. Aufgrund von flankierenden Massnahmen Richtung Baar soll eine Verkehrsverlagerung Richtung Göbli- oder Ahornstrasse zurück auf die Industriestrasse und die Tangente erfolgen. Die Kommission ist sich bewusst, dass diese Problematik zusammen mit der Stadt Zug und den involvierten Quartiervereinen erst in der nächsten Phase, d.h. im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojektes, detailliert untersucht werden kann. Diese Aussage wurde bereits im Zusatzbericht des Regierungsrates festgehalten.

Die Kommission setzte sich intensiv mit den Auswirkungen einer Etappierung auseinander. Eine Etappierung der Tangente Zug/Baar bis zur Inwilerriedstrasse mit Verlängerungsmöglichkeit würde Kosten von rund 140 Mio. Franken verursachen. Der vorliegende Antrag für das Gesamtprojekt beläuft sich auf 201 Mio. Franken. Bei einer Etappierung kann man nicht davon ausgehen, dass das verbleibende Reststrassenstück für 60 Mio. Franken zu bauen ist. Diese zweite Etappe würde deutlich teurer werden, als wenn man das gesamte Projekt in einem Zug realisieren würde. Weil Synergien verloren gehen, müsste für die Realisierung der zweiten Etappe mit Restkosten von ca. 70 bis 80 Mio. Franken gerechnet werden. Diese Mehrkosten von 15 % bis 35 % wären namentlich zurückzuführen auf die zusätzlichen Verkehrsführungen, das erneute Überwachen des gesamten Grundwassergebietes sowie die neuerlichen Bauinstallationen. Die effektiven Mehrkosten können heute nur geschätzt, nicht aber genau beziffert werden. Die Kommission brachte klar zum Ausdruck, dass der Bau einer Erschliessungsstrasse der Bau- und Arbeitsgebiete von Zug und Baar ohne Verlängerungsoption nicht eine kantonale, sondern nur eine gemeindliche Aufgabe wäre.

Die Baudirektion orientierte die Kommission, dass die flankierenden Massnahmen bzw. die Umgestaltung der Zugerstrasse, soweit diese nicht den Knotenbereich mit der Tangente Zug/Baar betreffen, Gegenstand einer Planungsstudie sind. Die Gemeinden Zug und Baar sind in die Projektorganisation eingebunden. Erste Studienergebnisse liegen als Arbeitspapier vor. Sie werden Grundlage für die Ausarbeitung eines Generellen Projektes bilden. Diese bereits laufenden Arbeiten sind nicht Bestandteil des Projektes Tangente Zug/Baar. Die Umsetzung dieser Massnahmen soll angegangen werden, noch bevor in rund zehn Jahren die Tangente in die Realisierungsphase geht. Die Umgestaltung der Zuger-/Baarerstrasse ist ausserdem bereits weiter fortgeschritten als das Projekt Tangente Zug/Baar.

bb) Berggemeinden Oberägeri, Unterägeri und Menzingen

Die Vertreter der Berggemeinden, Gemeindepräsident Josef Ribary, Gemeinderäte Walter Bruhin und Beat Iten, Unterägeri, Gemeindepräsident Pius Meier, Oberägeri, Gemeinderäte Martin Kempf und Roman Staub, Menzingen, lobten das vorliegende Projekt. Es sei ausgereift und funktioniere in allen Teilen. Die Berggemeinden würden sich weiter entwickeln und wachsen. Die Gemeinden Baar und Zug sollten mit diesem Projekt von den Verkehrsströmen der Berggemeinden entlastet werden. Für das gesamte Berggebiet sei die Tangente Zug/Baar lebenswichtig und für die Entwicklung des Berggebietes notwendig.

Während für die Gemeinde Menzingen aufgrund des damals erwarteten Durchgangsverkehrs früher noch die Verkehrszunahme im Dorf zur Diskussion stand, konnte in der Zwischenzeit mit einer Untersuchung Folgendes festgestellt werden: Sollte die Hirzelstrasse nicht durch irgendwelche Vorkommnisse (Unfall, Baustelle, Schnee und dergleichen) gesperrt werden, wird es im Zentrum der Gemeinde Menzingen wegen der Tangente Zug/Baar zu keiner nennenswerten

Verkehrszunahme kommen. Abklärungen haben gezeigt, dass das grösste Verkehrsaufkommen nicht vom Durchgangsverkehr, sondern vom Berufsverkehr Richtung Zug ausgeht. Diesem Umstand kann aber nur mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und dem allfälligen Bau eines P+R-Platzes beim Sportplatz in Menzingen begegnet werden.

b) Detailfragen zur Tangente Zug/Baar

aa) Verkehrsqualität beim Knoten Süd-/Weststrasse

Die Kommission zog in Zweifel, dass der Knoten Süd-/Weststrasse mit der Inbetriebnahme der Tangente Zug/Baar noch funktionieren wird.

Die Vertreter der Baudirektion zeigten auf, dass namentlich die Verflechtungen, die mit der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses bzw. der Lichtsignalanlage zusammenhängen, für die Leistungsfähigkeit dieses Knotens massgebend sind. Von der Zugerstrasse herkommend gibt es heute vor dem Knoten Süd-/Weststrasse eine Spur Richtung Zürich und eine Spur Richtung Luzern. Inskünftig sollen zwei Spuren Richtung Autobahn geführt werden, wobei aus der einen dieser beiden Spuren der Verkehr Richtung Zürich abzweigen kann. Die Verflechtung findet inskünftig nach dem Knoten statt. Diese Massnahme wird wesentlich zur Leistungssteigerung des Autobahnanschlusses beitragen.

Es ist ausserdem richtig, dass die Lichtsignalanlage beim Knoten Süd-/Weststrasse nach der Eröffnung der Nordzufahrt eine Auslastung von rund 94 % aufweisen wird. Das bedeutet aber nicht, dass weiterhin 6 % Reserven bestehen würden. Die Schwierigkeit bei der Lichtsignalanlage ist die Auslastung der einzelnen Äste. Die massgebliche Verkehrsbelastung ergibt sich von der Autobahn herkommend Richtung Südstrasse. Gemäss VSS-Normen (A-F) wird diese Spur mit der Verkehrsqualitätsstufe E (mangelhaft) beurteilt. Es wird hier also am Morgen und am Abend unweigerlich zu Stausituationen kommen. Demgegenüber geht die deutsche Norm von einer Verkehrsqualitätsstufe D (genügend) aus. Im Gegensatz zur schweizerischen Norm, welche auf der Verkehrsauslastung basiert, bewertet die deutsche Norm die Wartezeiten. Massgeblich für die Auslastung eines Knotens sind auch die Phasenumläufe der Lichtsignalanlage. Die Detailberechnungen der Auslastung dieses Knotens nach der Eröffnung der Tangente Zug/Baar müssen beim Generellen Projekt noch nicht vorliegen. Es gibt aber einfache Überschlagsrechnungen der Verkehrsingenieure. Diese zeigen auf, bei welcher Auslastung der Knoten noch funktionieren wird.

Für den Knoten Süd-/Weststrasse liegen Verkehrszahlen von Modellberechnungen mit der Tangente vor. Mit Hilfe dieses Zahlenmaterials sind die erwähnten Überschlagsrechnungen erarbeitet worden. Danach kann für diesen Knoten mit und ohne Tangente folgende Aussage gemacht werden: Der Verkehr von den Berggemeinden zur Autobahn beträgt mit oder ohne Tangente ca. 30 % über Baar bzw. 5 % über Zug. Nach Eröffnung der Tangente werden ca. 35 % über den Knoten Süd-/Weststrasse auf die Autobahn fahren. Damit steht fest, dass die Knotenbelastung mit oder ohne Tangente kaum Veränderungen erfahren wird.

bb) Tunnellänge

In der Öffentlichkeit wurde immer wieder die Frage gestellt, weshalb der Geissbüeltunnel nicht länger gebaut oder mit einer entsprechenden Lüftung ergänzt werden könne.

Man muss sich bewusst sein, dass der Geissbüeltunnel massiv steiler als 5 % (Normen: SIA 197/2 Projektierung Strassentunnel, 2004; Bundesamt für Strassen, ASTRA, Richtlinie Lüftung der Strassentunnel, Ausgabe 2004) wird. Er wird sogar eine Steigung von 7.5 % aufweisen. Da aus Sicherheitsgründen wegen dieser Steigung keine elektromechanische Belüftung installiert werden darf, muss der Tunnel zwangsweise kürzer werden. Je länger ein solcher Tunnel wird, umso problematischer ist die Situation im Brandfall. Da keine Brandlüftung installiert werden kann, ist der Tunnel nur zulässig, wenn er möglichst kurz ist. Wie lang bzw. wie kurz der Geissbüeltunnel sein darf, ist mit Lüftungsexperten geklärt worden. Dabei hat sich gezeigt, dass der Tunnel eine Länge von 370 m nicht überschreiten darf. Die Sicherheitsanforderungen eines längeren Tunnels könnten im Brandfall nicht mehr erfüllt werden. Sowohl schweizerische als auch europäische Experten stellen übereinstimmend fest, dass eine elektromechanische Lüftung im Brandfall unabsehbare Folgen haben könnte. Der Geissbüeltunnel kann daher nur ohne elektromechanische Lüftung oder auch ohne Strahlventilatoren realisiert werden, so dass im Normal- und Brandfall von der normalen Selbstbelüftung infolge Thermik ausgegangen werden muss. Diese Ausgangslage führt dazu, dass im Brandfall die Selbstrettung an erster Stelle steht. Die Automobilistinnen und Automobilisten können wegen der Ausbreitungsgeschwindigkeit des Feuers infolge des Kamineffektes nicht bis zum Eintreffen der Feuerwehr warten. Aus diesem Grund wird der Tunnel alle 50 m über einen Sicherheitsausstieg verfügen.

cc) Verschiebung des Grossacherbaches und des Fussweges

Ein Kommissionsmitglied stellte das Begehren, dass ab dem Knoten Rigistrasse in der Parzelle zwischen Bach und Strasse ein Rad-/Fussgängerweg vorgesehen werden solle. Dadurch könne der Landverschleiss minimiert werden. Es solle nicht nur auf die Bevölkerung, sondern auch auf die Landeigentümer Rücksicht genommen werden.

Die Kommission erkannte hier einen Konflikt zwischen Landwirtschaft und Erholung. Die Kommission war sich bewusst, dass es sich hier um einen wichtigen Naherholungsraum handelt, weshalb der Fussweg aus Lärmgründen nicht direkt neben der Strasse, sondern entlang dem Bach zu führen ist. Der Bach wird als Grenze gesehen. Die Fläche zwischen Strasse und Bach soll als ökologische Ausgleichsfläche dienen. Diese Fläche soll extensiv gepflegt und beruhigt werden. Weder Fussgänger noch Hunde werden sich auf diesem Streifen aufhalten können. Es ist zugunsten einer attraktiven Wegführung für Erholungsuchende eine gute Lösung gefunden worden, die auch Platz für ökologische Ausgleichsmassnahmen lässt.

dd) Landschaftspflegerische Begleitplanung

Für die Kommission ist unbestritten, dass die Tangente Zug/Baar den Raum zwischen Neufeld und Geissbüel verändern wird. Als Kompensation für diese Veränderungen der Lebensräume und des Landschaftsbildes sind Schutz-, Ausgleichs- und Wiederherstellungsmassnahmen im Umfeld des Bauwerkes vorgesehen. Punktuell werden Gewässer von der Tangente gequert, was Eindolungen nötig macht. Aus diesem Grund werden Kompensationsmassnahmen im Bereich der Gewässer, aber auch in anderen Bereichen vorgenommen. Solche ökologischen Ausgleichsmassnahmen im Zusammenhang mit der Tangente Zug/Baar sanieren den Landschaftsraum Neufeld - Geissbüel. Damit werden Defizite und Fehler aus früheren Zeiten korrigiert. Teilweise handelt es sich dabei um eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes, namentlich bei der Öffnung des Tobels im Margel. Die Kommission stellte fest, dass das ökologische Konzept bemerkenswert ist. Fliessgewässer und Landschaftsraum werden entwickelt und ökologisch funktional wieder hergerichtet. Der Landschaftsraum wird als Erholungs- und Freiraum innerhalb des Siedlungsgebietes ausgebildet. Mit einzelnen Elementen, namentlich mit den Wegbeziehungen, dem sorgfältigen Umgang mit den Bauwerken wird ein erster Schritt

gemacht. Die Landschaftsentwicklungskonzepte der Gemeinden Zug und Baar werden das Weitere dazu beitragen. Dabei wird man auf die Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern angewiesen sein. Die Kommission stellte fest, dass die landschaftspflegerische Begleitplanung sowie die Vorgehensweise bei der ökologischen Aufwertung überdurchschnittlich gut verlaufen sind und der Prozess mustergültig war.

ee) Lärmschutz

Die Baudirektion zeigte die geplanten Lärmschutzmassnahmen auf. Bei einem Strassenneubau gelangen jeweils die niedrigsten in der Lärmschutzverordnung festgelegten Planungswerte zur Anwendung. Die Tangente Zug/Baar vermag diese Planungswerte generell einzuhalten. Einzig bei einzelnen Gebäuden ist bei den Fenstern in den obersten Stockwerken der Planungswert nicht eingehalten. Hier müssen womöglich Erleichterungen mit allfälligem Einbau von Lärmschutzfenstern gewährt werden. Die gesamte Lärmschutzproblematik wird im Rahmen des Ausführungsprojektes noch intensiv behandelt.

c) Kosten

aa) für flankierende Massnahmen

Gemäss der Zusammenstellung im Bericht und Antrag des Regierungsrates betragen die Baukosten samt flankierenden Massnahmen 118,8 Mio. Franken. Die Kommission wollte wissen, wieviel die flankierenden Massnahmen kosten werden.

Flankierende Massnahmen im engeren Sinne werden beim Knoten Margel, bei der Zugerstrasse, der Oberallmendstrasse, der alten Baarerstrasse, der Inwilerriedstrasse in Baar, der Zuger-/Baarerstrasse in Zug und in Baar sowie der Industriestrasse in Zug (vgl. Vorlage Nr. 1646.1 - 12640, S. 25 f.) realisiert. Die Kosten dieser Massnahmen belaufen sich auf rund 2,5 Mio. Franken. Auf der Stufe Generelles Projekt sind jedoch die detaillierten Zahlen noch nicht auszuarbeiten. Es handelt sich dabei um Erfahrungswerte und Schätzungen. Es gibt aber auch flankierende Massnahmen im weiteren Sinne. Dazu gehört namentlich die Lichtsignalanlage im Margel. Sie wird die Verkehrslenkung übernehmen. Die Kosten dieser Massnahmen sind jedoch im obgenannten Betrag nicht enthalten.

bb) für ökologische Ausgleichsmassnahmen

Des Weiteren interessierten die Kosten für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen des Projektes. Dabei muss zwischen den direkten und indirekten Ausgleichsmassnahmen unterschieden werden. Die Eindeckung im Gebiet Geissbüel (Geissbüeltunnel) kann beispielsweise im Vergleich zu einer ebenfalls möglichen offenen Linienführung auch als indirekte ökologische Massnahme (Landschafts- und Lärmschutz) gesehen werden. Diese indirekten Massnahmen können nicht einzeln beziffert werden. Die Kosten der direkten ökologischen Ausgleichsmassnahmen, namentlich die Wiederherstellung des Tobels beim Margel samt Durchlässen und Renaturierungen, welche nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Strassenbau stehen, belaufen sich auf 7 Mio. Franken. In diesem Betrag sind die dafür notwendigen Landerwerbskosten noch nicht enthalten.

cc) des Landerwerbs

Grundlage für die Berechnung der Kosten des Erwerbs von Landwirtschaftsland waren Fr. 20.--/m². Kommissionsmitglieder stellten sich die Frage, ob der im Bericht angegebene Kredit angesichts der bevorstehenden Diskussionen die Erhöhung des Erwerbspreises für Landwirtschaftsland von Fr. 20.--/m² auf Fr. 80.--/m² bereits berücksichtige. Der entsprechende Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 20. Januar 2009 zum Kantonsratsbeschluss betreffend Landerwerb für kantonale Bauvorhaben in der Landwirtschaftszone (Vorlage Nr. 1773.1 - 12980) liegt vor. Er soll demnächst in der Kommission und anschliessend im Kantonsrat beraten werden. Die Kommission wollte verhindern, dass es beim vorliegenden Strassenbauprojekt wegen der möglichen Erhöhung des Quadratmeterpreises für Landwirtschaftsland zu einer Kreditüberschreitung kommen wird.

Beim Landerwerb für die Tangente Zug/Baar belaufen sich die Kostenschätzungen auf 19 Mio. Franken. Die Baudirektion legte dar, dass sich die zur Diskussion stehende Vorlage in Bezug auf den Landerwerb auf die heutigen tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse abstützen muss. Derzeit wird immer noch Fr. 20.--/m² für Landwirtschaftsland bezahlt. Die Baudirektion konnte der Kommission ausserdem versichern, dass eine Gesamtkrediterhöhung selbst dann nicht notwendig werden wird, wenn der Erwerbspreis für Landwirtschaftsland vom Kantonsrat neu auf Fr. 80.--/m² festgelegt werden sollte. Bei einer Erhöhung des Erwerbspreises von Landwirtschaftsland auf Fr. 80.--/m² muss bei der Kostenschätzung nicht von einem Faktor 4 ausgegangen werden. Bei der Umfahrung Cham - Hünenberg (UCH) wurden bereits Berechnungen angestellt, wie hoch die Kosten des Landerwerbs mit einem Preis von Fr. 80.--/m² für Landwirtschaftsland ausfallen würden. Dabei zeigte sich, dass sich die Landerwerbskosten von 6 Mio. Franken auf rund 10 Mio. Franken erhöhen würden. Man muss sich bewusst sein, dass die Strasse nicht nur auf Landwirtschaftsland gebaut wird. Ähnlich verhält es sich bei der Tangente Zug/Baar. Diese Strasse wird in der Gemeinde Baar in die Arbeits-, Wohn- und Arbeits-, Reserve-Bau- sowie in der Landwirtschaftszone zu liegen kommen. Auf städtischem Gebiet befindet sie sich in der Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen, in der Gewerbe- und der Industriezone. Eine Erhöhung des Erwerbspreises wird sich also lediglich auf die Kosten des Landwirtschaftslandes auswirken, was vorliegend zu Mehrkosten von rund 4.85 Mio. Franken führen wird. Kommt hinzu, dass bisweilen Realersatz angeboten werden kann. Diese Kosten könnten somit niedriger ausfallen. Die Landerwerbskosten - sollte der Kantonsrat dem Antrag des Regierungsrates in Bezug auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Landerwerb für kantonale Bauvorhaben in der Landwirtschaftszone folgen - von bisher 19 Mio. Franken könnten auf rund 23.85 Mio. Franken steigen. Die Baudirektion versicherte, dass diese Kostensteigerung im Gesamtkredit von 201 Mio. Franken Platz finden werde.

d) Zweistufiges Kreditbewilligungsverfahren

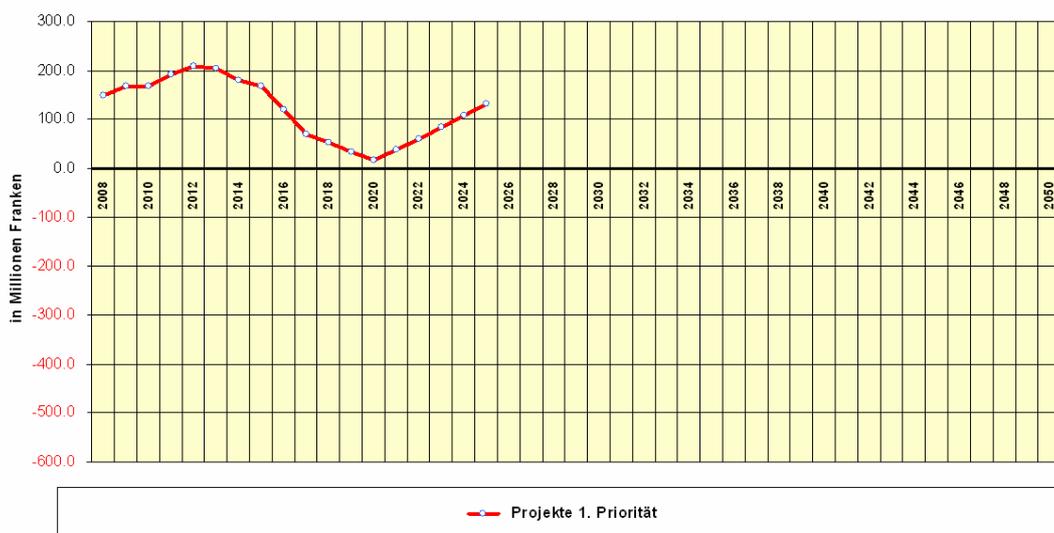
Es gab Kommissionsmitglieder, welche sich für ein zweistufiges Kreditbewilligungsverfahren aussprachen. Sie verlangten, dass vorerst der Planungskredit bewilligt und erst bei Vorliegen des Auflageprojektes der Bau- und Landerwerbskredit beantragt werden solle. Diese Kommissionsmitglieder waren der Meinung, dass das einstufige Verfahren in verschiedenen Bereichen Unklarheiten und Unsicherheiten beinhalte und dass mit dem zweistufigen Verfahren wesentlich bessere Entscheidungsgrundlagen zur Verfügung stehen würden.

Die Kommissionsmehrheit sprach sich eindeutig für die einstufige Kreditbewilligung aus. Namentlich bei der Nordzufahrt, bei der Umfahrung Cham - Hünenberg sowie beim Projekt Grindel - Bibersee sind gute Erfahrungen mit dem einstufigen Verfahren gesammelt worden. Nachteilig wirkt sich beim zweistufigen Verfahren aus, dass sowohl gegen den Projektierungskredit als auch gegen den Bau- und Landerwerbskredit das Referendum ergriffen werden kann. Beim zweistufigen Verfahren könnte es also vorkommen, dass nach Abschluss der Planung bei aufgelaufenen Kosten von bis zu 20 Mio. Franken das Projekt noch einmal in Frage gestellt werden könnte. Beim einstufigen Verfahren wird zu Beginn des Projektes ein Grundsatzentscheid gefällt. Fällt dieser Grundsatzentscheid zugunsten des Projektes aus, bedarf es keines weiteren referendumsfähigen Entscheides des Kantonsrates mehr. Zudem führt ein einstufiges Verfahren zu einem Zeitgewinn. Die zusätzlichen Erkenntnisse, welche der Kantonsrat bei einem zweistufigen Verfahren gewinnen könnte, wären angesichts des Detaillierungsgrades des vorliegenden Generellen Projektes marginal. Damit wird sichergestellt, dass keine teuren „Planungsleichen“ produziert werden. **Die Kommission sprach sich mit einem Verhältnis von 8 : 3 Stimmen für das einstufige Kreditbewilligungsverfahren aus.**

e) Finanzierung

Die Südstrasse ab der Weststrasse bis zum Knoten Zugerstrasse gehört zum schweizerischen Hauptstrassennetz. Im Rahmen der Verteilung der Mineralölsteuer sowie der Treibstoffzölle und -zollzuschläge werden an solche Hauptstrassenabschnitte vom Bund Globalbeiträge ausgerichtet. Diese bewegen sich in der Höhe der bisherigen Anteile am Treibstoffzollertrag und werden im Kanton Zug der Spezialfinanzierung Strassenbau gutgeschrieben. Die gesamten Baukosten für den Berganschluss werden aus den Mitteln der Spezialfinanzierung gedeckt. Aus der unten stehenden Tabelle kann entnommen werden, dass sämtliche Projekte der ersten Priorität gebaut werden können, ohne dass die Spezialfinanzierung Strassenbau je einen Negativsaldo ausweisen würde. Damit steht fest, dass die Finanzierung der Tangente Zug/Baar gesichert ist.

Verlauf Spezialfinanzierung Strassenbau (Diagramm 1)



f) Etappierung

Eine Kommissionsminderheit forderte die Etappierung der Tangente. Sie war sich jedoch über die Länge der ersten Etappe nicht einig. Während ein Kommissionsmitglied eine erste Etappe nur vom Knoten Neufeld bis zur Verlängerung der Industriestrasse wollte, beehrte ein anderes Mitglied eine Etappierung vom Knoten Neufeld bis zum Anschluss Inwilerriedstrasse.

Die Kommission konnte feststellen, dass bis anhin die verkehrlichen und finanziellen Auswirkungen einer Etappierung nur bis zur Verlängerung der Industriestrasse noch nie aufgezeigt worden sind. Belastungspläne, die eine Verlagerung des Verkehrs durch das Industriegebiet über den Knoten Grienbachstrasse aufzeigen würden, bestehen nicht. Die bisherigen Untersuchungen gingen jeweils von einer Etappierung mit Verlängerungsmöglichkeit bis zum Knoten Inwilerriedstrasse aus. Die Kosten dieser Etappierung können beziffert werden. Sie belaufen sich auf 140 Mio. Franken. Für die Realisierung der zweiten Etappe müsste mit Restkosten von ca. 70 bis 80 Mio. Franken gerechnet werden. Eine Etappierung ohne Verlängerungsoption müssten Zug und Baar als Gemeindestrasse ohne kantonale Unterstützung realisieren. Für die Kommissionsmehrheit machte weder die eine noch die andere Etappierung der Tangente Zug/Baar Sinn. Insbesondere die Vertreter der Berggemeinden wehrten sich vehement gegen eine Etappierung dieses Strassenbauvorhabens. **Die Kommission sprach sich mit 8 : 3 Stimmen gegen eine Etappierung des Projektes aus.**

g) Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar

Bei der Beratung des Zusatzberichts schloss sich die Kommission der Argumentation des Regierungsrates vollumfänglich an. Sie unterstützt den regierungsrätlichen Antrag, das Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar vom 16. Juni 2008 (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779) erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

h) Behördenreferendum

Das Behördenreferendum wurde nur kurz thematisiert. Einzelne Kommissionsmitglieder wollten das Thema aufwerfen, um im Kantonsrat, sollte denn ein solcher Antrag gestellt werden, eine gemeinsame Strategie vertreten zu können. Da jedoch niemand einen entsprechenden Antrag stellte, erübrigte sich eine weitergehende Diskussion.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission für Tiefbauten den vom Regierungsrat beantragten Vorlagen mit 8 : 3 Stimmen zu.

5. Anträge

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlagen Nrn. 1646.2/.3 - 12641/12642 einzutreten und ihnen zuzustimmen;
- vom Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2008 (Vorlage Nr. 1646.4/1694.2 - 12948) Kenntnis zu nehmen;

- das Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar vom 16. Juni 2008 (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779) erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

Rotkreuz, 11. März 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Burch

300/hs