



**Interpellation von Manuel Aeschbacher  
betreffend Verkehrsführung rund um den A4-Anschluss Lindenham, Abschnitt Unter-  
mühlestrasse bis Hammergut  
(Vorlage Nr. 1933.1 - 13407)**

Antwort des Regierungsrates  
vom 8. Juni 2010

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. April 2010 reichte Kantonsrat Manuel Aeschbacher, Rotkreuz, eine Interpellation ein zum Thema "Verkehrsführung rund um den A4-Anschluss Lindenham, Abschnitt Untermühlestrasse bis Hammergut, Gemeinde Cham" (Vorlage Nr. 1933.1 - 13407). Der Interpellant führt Folgendes aus:

"Im Zusammenhang mit dem Sechsspurausbau der A4 zwischen Rütihof und Blegi wird der Anschluss Cham (Lindenham) zurzeit umgestaltet. Die bisherige Verkehrsführung des Langsamverkehrs rund um den Anschluss und die Einmündungen der Quartier- und Nebenstrassen in die Sinslerstrasse gaben in der Vergangenheit zu regen Diskussionen Anlass. Durch die vielen Projektbeteiligten (Bund, Kanton, Gemeinde) ist es für Aussenstehende schwierig, verbindliche Auskünfte zum in Ausführung stehenden Projekt zu erhalten, was die Unsicherheit seitens der Bevölkerung wachsen lässt. Im Bericht und Antrag der Tiefbaukommission betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau Sinslerstrasse, Abschnitt Hammergut bis Obermühlestrasse, kommt diese Unsicherheit ebenfalls zum Ausdruck. Gemäss Bericht arbeitet die Baudirektion an einem Konzept für den Langsamverkehr im Abschnitt Projektende Sechsspurausbau bis Heiligkreuzstrasse."

**A. Einleitende Bemerkungen**

Im Auftrag des Bundesrates hat die Baudirektion das Generelle Projekt für einen Sechsspurausbau der Autobahn A4 zwischen den Verzweigungen Rütihof und Blegi erarbeitet. Das Generelle Projekt wurde im Februar / März 2004 bei verschiedenen kantonalen Amtsstellen und den beiden betroffenen Standortgemeinden Cham und Hünenberg in eine Vernehmlassung gegeben. Nach der Einarbeitung der Stellungnahmen ins Projekt und der Prüfung der zuständigen Bundesstellen genehmigte der Bundesrat am 4. Mai 2005 das Generelle Projekt und erteilte der Baudirektion den Auftrag, das Ausführungsprojekt zu erarbeiten. Das Ausführungsprojekt wurde wiederum bei allen interessierten kantonalen Amtsstellen und den Standortgemeinden zur Vernehmlassung gegeben. Die eingereichten Stellungnahmen flossen in das Projekt ein. Nach der Prüfung und Genehmigung durch die Bundesstellen wurde das Projekt für den Sechsspurausbau der A4 vom Juli bis September 2007 öffentlich aufgelegt. Es gingen mehrere Einsprachen ein. Die Einsprachenverhandlungen wurden unter Federführung der kantonalen Baudirektion erfolgreich abgeschlossen, so dass der Bund die Plangenehmigung (Baubewilligung) am 6. Januar 2009 erteilen konnte. In der Zwischenzeit, das heisst am 1. Januar 2008, war die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in Kraft getreten, welche die Zuständigkeiten für die Nationalstrassen neu festlegte und die Verantwortung dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) zusprach. Für die Erarbeitung des Detailprojektes und die Realisierung ist somit das ASTRA alleine verantwortlich. Die kantonalen Vertreter werden laufend über das Projekt informiert und es finden Koordinationssitzungen

statt, um die Schnittstellen abzusprechen. Der Kanton Zug hat aber keinen direkten Einfluss mehr auf das Projekt. Die Bauarbeiten werden beim Anschluss Cham noch bis zum Frühsommer 2011 andauern.

Der Nationalstrassenperimeter für den Sechsspurausbau der A4 am Autobahnanschluss Cham beinhaltet die baulichen Anpassungen bis zur Lindenstrasse, d.h. inklusive des Anschlusses Brunnmatt. In Richtung Cham erfolgen die Anpassungen bis zur begrünten Strasseninsel beim Hammergut.

Wie der Interpellant feststellt, hat der Regierungsrat mit Vorlage Nr. 1902.1 - 13323, Kantonsratsbeschluss betreffend Freigabe eines Objektkredites für das Projekt Sanierung und Ausbau Sinslerstrasse, einschliesslich beidseitiger Rad- und Fusswege, Abschnitt Hammergut bis Obermühlestrasse, Gemeinde Cham, einen Kreditantrag gestellt. Dieser Antrag ist zurzeit in der parlamentarischen Beratung. Die Kommission für Tiefbauten hat am 29. März 2010 intensiv über dieses Projekt und die Führung des Langsamverkehrs diskutiert (vgl. Vorlage Nr. 1902.3 - 13398). Wie üblich wurde auch dieses Strassenprojekt in mehreren Schritten und unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der breiten Vernehmlassung erarbeitet. Im Februar / März 2010 lag das Projekt öffentlich auf. Die Realisierung ist unmittelbar nach Abschluss der Bauarbeiten beim Autobahnanschluss Cham ab Frühsommer 2011 vorgesehen. Der Ausbauperimeter schliesst nahtlos an jenen für den Sechsspurausbau der A4 an.

Die Sinslerstrasse im Bereich Lindencham, ab dem Autobahnanschluss bis zur Untermühlestrasse, ist in einem baulich schlechten Zustand. Ab dem Ende des gemeinsamen Rad-/Fussweges bei der Heiligkreuzstrasse bis zum Autobahnanschluss ist die Führung des Langsamverkehrs unter Berücksichtigung des hohen Verkehrsaufkommens nicht optimal. Die verschiedenen Anschlüsse an die Sinslerstrasse (Untermühlestrasse, Heiligkreuzstrasse, Lindenstrasse, Brunnmatt) sowie die verschiedenen kleineren Wege und Grundstückerschliessungen benötigen eine sicherheitstechnische Überprüfung mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Benutzerinnen und Benutzer zu erhöhen. Es drängt sich eine Sanierung mit Ausbauten auf. Diese wird von der Baudirektion erarbeitet, wobei ein Vertreter der Gemeinde Cham an den Projektsitzungen teilnimmt.

## **B. Beantwortung der Fragen**

### **1. Gemäss Planaufgaben wird der Langsamverkehr in Blickrichtung Cham auf der linken Strassenseite geführt. Wie und wo genau wird der Langsamverkehr aus Richtung Hagendorn bzw. aus Richtung Cham auf die angesprochene Seite überführt und wie sehen in diesen Bereichen die Vortrittsregelungen aus?**

Von Cham kommend werden die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrenden bei der Obermühlestrasse auf einem gemeinsamen Rad-/Fussweg mit einer Breite von 3.50 m geführt. Dieser führt rechts der Sinslerstrasse bis zur Lindenstrasse und ist durch eine Rabatte von der Strasse abgetrennt. Die kantonale Radstrecke führt weiter über die verkehrsaarmen Quartierstrassen, die Linden- und Lorzenweidstrasse bis Hagendorn. Diese Strecke wird auch von den zu Fuss Gehenden benutzt. Ab der Lindenstrasse können die Radfahrenden auch den Radstreifen auf der Sinslerstrasse in Richtung Sins fahren, auf der Höhe der Heiligkreuzstrasse mittels des Fussgängerstreifens die Strassenseite wechseln und weiter den gemeinsamen Rad-/Fussweg in Richtung Sins benutzen. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger steht ab der Linden- bis zur Untermühlestrasse ein Trottoir zur Verfügung. Der geplante, neue gemeinsame Rad-/Fussweg im Abschnitt Obermühle- bis Lindenstrasse wird lediglich durch die Erschliessungen des Baugebietes Obermühleweid und des Hammerguts gestört. Diese Erschliessungen

werden als Trottoirüberfahrten ausgebildet, so dass der Langsamverkehr Vortritt genießt. Bei der Brunnmatt muss der Langsamverkehr mittels Fussgängerstreifen und Velofurt (Parallelstreifen zum Fussgängerstreifen) die Erschliessungstrasse queren. Die zu Fuss Gehenden haben bei einem Fussgängerstreifen Vortritt, hingegen wird den Radfahrenden aus Sicherheitsgründen (erhöhte Geschwindigkeit) der Vortritt genommen.

In Gegenrichtung, von Hagendorn in Fahrtrichtung Cham, gilt grundsätzlich das gleiche Fahr- und Gehregime. Ab dem Ende des gemeinsamen Rad-/Fussweges bei der Heiligkreuzstrasse müssen die Radfahrenden den Radstreifen auf der Sinslerstrasse benützen. Bei der Lindenstrasse können sie mittels einer dynamischen Querungshilfe (kurzer, gesicherter Mittelbereich) die Strassenseite wechseln und auf dem gemeinsamen Rad-/Fussweg in Richtung Cham weiterfahren. Auf der Höhe des Hammerguts queren sie mittels der Velofurt (ohne Vortritt) parallel zum Fussgängerstreifen die Sinslerstrasse und fahren weiter auf dem wiederum von der Strasse abgetrennten Rad-/Fussweg bis zur Obermühlestrasse.

## **2. Wie werden Fussgänger und Radfahrer geführt, bzw. sicher getrennt?**

Die Führung der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Radfahrenden wurde bereits mit der Antwort auf die erste Frage eingehend erklärt. Mit den neuen gemeinsamen Rad-/Fusswegen, welche im Gegenverkehr benutzt werden, kann eine sichere und komfortable Rad-/Fusswegverbindung geschaffen werden. Die Autobahnanschlussrampe sowie die neue Anbindung der Umfahrung Cham - Hünenberg werden konfliktfrei (Radwegunterführung) unterquert. Die gemeinsame Benützung eines Rad-/Fussweges mit der geplanten Breite von 3.50 m ist eine sichere, der Norm entsprechende und bewährte Lösung. Eine bauliche oder markierungstechnische Trennung zwischen den zu Fuss Gehenden und den Radfahrenden ist nicht notwendig. Ausserdem ist zu berücksichtigen, dass dieser Abschnitt mehrheitlich von Radfahrenden benützt wird und weniger von Fussgängerinnen und Fussgängern.

## **3. Haben sich die Projektverantwortlichen aller Stufen (Bund, Kanton, Gemeinde) bezüglich Sicherheit und Unfallgefahren für alle Verkehrsteilnehmenden Gedanken gemacht? Wenn ja, welche?**

Wie bereits einleitend erwähnt, wurden alle Projekte von der Baudirektion erarbeitet. Die Umsetzung erfolgt aufgrund der neuen Zuständigkeiten. Im Rahmen mehrerer Vernehmlassungen haben sich jeweils die verschiedenen Fachspezialisten aus den unterschiedlichen kantonalen Ämtern, den Gemeinde- und der Bundesstellen mit den Projekten befasst und diese bezüglich der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden beurteilt. Zudem werden die Projekte von ausgewiesenen Ingenieuren erarbeitet und durch die Vertreter des Tiefbauamtes eng begleitet. Die kritischen Elemente werden in mehreren Runden besprochen und intensiv erörtert. Vom Autobahnanschluss Cham bis zur Untermühlestrasse sind die Variantenuntersuchungen noch im Gang. Resultate liegen noch keine vor. Die Verkehrssicherheit wird dabei eine wichtige Rolle spielen. Die Gemeinde Cham ist in der Projektorganisation und der Entscheidungsfindung direkt einbezogen.

**4. Wie wird sichergestellt, dass die Einwohner von Lindencham über die Zufahrten Brunnmatt, Rosengarten und Untermühlestrasse auch in Zukunft in den verdichteten Verkehrsfluss auf der Sinslerstrasse gefahrenfrei und ohne übertrieben lange Wartezeiten einmünden können?**

Die legitimen Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner von Lindencham für eine sichere Erschliessung sind ein wichtiges Kriterium bei der Lösungsfindung auf diesem Strassenabschnitt. Da die Planungen noch nicht soweit fortgeschritten sind, können noch keine konkreten Aussagen gemacht werden.

**5. Sind im Zusammenhang mit den Einmündungen oder den Übergängen Verkehrssteuerungsanlagen oder -massnahmen wie Ampeln, Kreisel (Untermühlestrasse / Sinslerstrasse) oder Einbahnstrassen (bspw. Lindenstrasse) vorgesehen?**

Bei der Lösungsfindung werden mehrere Varianten untersucht. Die vom Interpellanten aufgeführten Massnahmen werden ebenfalls untersucht. Wie bereits erwähnt, sind noch keine Entscheidung gefällt worden.

**6. Wie hoch wird die Höchstgeschwindigkeit auf der Sinslerstrasse im Abschnitt Autobahnanschluss bis zur Abzweigung Untermühle nach Abschluss der Bauarbeiten betragen?**

Auf diesem Strassenabschnitt ist heute eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert. Nach Abschluss der Bauarbeiten beim Autobahnanschluss Cham ist keine Geschwindigkeitsänderung vorgesehen. Inwieweit die Signalisation nach Abschluss der Variantenuntersuchungen im Abschnitt Brunnmatt bis Untermühlestrasse angepasst werden muss, wird noch untersucht.

**7. Ergeben sich auf Grund des heutigen Wissensstandes Projektanpassungen, insbesondere solche, die die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen und die Unfallgefahren minimieren?**

Da die Variantenuntersuchungen noch nicht soweit fortgeschritten sind, können noch keine konkreten Aussagen gemacht werden. Es kann versichert werden, dass es der Baudirektion und den Projektverantwortlichen ein sehr hohes Anliegen ist, die allgemeine Verkehrssicherheit zu verbessern. Die zu untersuchenden Varianten werden unter Beachtung der Sicherheit entsprechend gewichtet.

### **C. Allgemeine Bemerkungen**

Der Strassenabschnitt Brunnmatt bis Untermühlestrasse misst rund 600 m. Die Verkehrssicherheit, allem voran die des Langsamverkehrs, hat hier eine grosse Bedeutung. Die Sinslerstrasse (Schweizerische Hauptstrasse Nr. 25) weist auf diesem Strassenabschnitt ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Verkehrsfluss und Fahrplanstabilität für den öffentlichen Verkehr müssen nach dem Ausbau weiterhin gewährleistet bleiben. Dieses Strassensanierungsprojekt wird, wie es in der Baudirektion üblich ist, in mehreren Schritten unter Einbezug der betroffenen kantonalen Fachstellen, der Gemeinde Cham und des Bundes erarbeitet. Der bereits bestehende Kontakt mit der Nachbarschaftsgemeinde Lindencham wird weiterhin aufrecht erhalten. Sie wird über den Stand laufend informiert und es ist auch vorgesehen, sie in die Ver-

nehmlassung einzubeziehen. Das bereinigte Projekt wird vom Zuger Kantonsrat noch genehmigt werden müssen. Ebenso ist eine öffentliche Planaufgabe notwendig. Somit ist ersichtlich, dass alle Betroffenen ins Projekt einbezogen werden und noch einige rechtliche Schritte bis zur Realisierung notwendig sind.

**D. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 8. Juni 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart