



**Interpellation von Ivo Egger, Esther Haas und Hanni Schriber-Neiger
betreffend Projektänderungen der Umfahrung Cham–Hünenberg**

(Vorlage Nr. 2973.1 - 16068)

Antwort des Regierungsrats
vom 5. November 2019

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 19. Mai 2019 haben Kantonsrat Ivo Egger, Baar, sowie die Kantonsrätinnen Esther Haas, Cham, und Hanni Schriber-Neiger, Risch, die Interpellation betreffend Projektänderungen der Umfahrung Cham–Hünenberg (Vorlage Nr. 2973.1 - 16068) eingereicht. Am 27. Juni 2019 hat der Kantonsrat die Interpellation zur Beantwortung an den Regierungsrat überwiesen.

A. Ausgangslage

Der Kanton Zug entwickelte die Umfahrung Cham–Hünenberg gemeinsam mit den Ennetseegemeinden. Die Linienführung verläuft mehrheitlich parallel zur Autobahn A4 und kommt so mit einem minimalen Landverbrauch aus. Die Stimmberechtigten des Kantons Zug haben den Objektkredit für die Umfahrung Cham–Hünenberg am 11. März 2007 angenommen. Die neue Strasse soll mit wirkungsvollen flankierenden Massnahmen die Ortszentren von Cham und Hünenberg entlasten, die Lebens- und Aufenthaltsqualität erhöhen, die Vorgaben für den öffentlichen Verkehr erfüllen und die Erreichbarkeit der Ennetseegemeinden sicherstellen. Während der öffentlichen Auflage vom 5. Juni bis 6. Juli 2015 gingen insgesamt 124 Einsprachen ein. Ende 2017 erfolgte die Erteilung der Baubewilligung samt Nebenbewilligungen. Die letzten dagegen hängigen Beschwerden wies das Verwaltungsgericht im Juli 2019 ab.

B. Zu den einzelnen Fragen

1. *Aktueller Stand des Projekts?*

a) *Wie hat sich der projektierte Landverbrauch seit Projektierungsbeginn verändert?*

Der für das Projekt «Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH)» erforderliche Landbedarf erhöhte sich vom Generellen Projekt 2005 zum Auflageprojekt 2015 von 9,9 Hektaren auf 12,1 Hektaren, wobei der Mehrbedarf von 2,2 Hektaren wie folgt zu erklären ist:

- Die vom Kantonsrat bewilligte Projektänderung «Brücke Gibelfeld» erfordert zusätzlichen Landbedarf von 1,27 Hektaren (vgl. Vorlage Nr. 2024).
- Verschiedene marginale Projektanpassungen erfordern zusätzlich total 0,93 Hektaren definitiven Landbedarf, wie zum Beispiel:
 - der Fuss-/Radweg entlang der Knonauerstrasse neu abgesetzt von der Strasse;
 - ausserhalb des Strassenperimeters liegende ökologische Ausgleichsmassnahmen;
 - Bypass beim Kreisel Teuflibach.

Die Fläche der vorübergehenden Landbeanspruchung hat sich dagegen seit 2005 von 10,3 Hektaren auf 9,4 Hektaren reduziert. Die Reduktion der vorübergehenden Landbeanspruchung kommt daher, dass im Generellen Projekt die vorübergehende Landbeanspruchung seitlich des Strassenneubaus grosszügiger als im Bau-/Auflageprojekt ausgewiesen wurde. Diese

Landflächen (Installationsflächen, Materiallager, Zwischenlager etc.) werden nach Abschluss der Bauarbeiten rekultiviert und wieder der ursprünglichen Nutzung zugeführt.

b) *Welche Abhängigkeit gibt's zwischen Landverbrauch und Projektkosten (inklusive Realersatz für Landwirte) respektive wie war/ist das Verhältnis dieser beiden Grössen?*

Die definitive Landbeanspruchung erhöhte sich seit 2005 um 22 Prozent, die vorübergehende Landbeanspruchung dagegen reduzierte sich um 9 Prozent. Die Kosten für den Landerwerb steigen dabei von 5,6 Millionen Franken auf 12,2 Millionen Franken (+ 118 Prozent).

Diese Erhöhung ist vor allem darauf zurückzuführen, dass nach dem Erlass des Kantonsratsbeschlusses betreffend Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau der «Umfahrung Cham–Hünenberg» sowie für den Landerwerb vom 1. Juni 2006 (Referendumsabstimmung vom 11. März 2007) der Kantonsrat am 24. September 2009 eine Erhöhung des Quadratmeterpreises von bisher 20 Franken auf neu 80 Franken beschlossen hat (Kantonsratsbeschluss vom 24. September 2009 betreffend Landerwerb für kantonale Bauvorhaben in der Landwirtschaft; BGS 711.9). Dies führt beim Landerwerb zu einem Mehraufwand von 5,5 Millionen Franken.

c) *Mit welchen aktuellen Gesamtkosten rechnet die Baudirektion heute?*

Der bewilligte Rahmen- und Objektkredit beträgt 230 Millionen Franken (Preisbasis Oktober 2004¹), was teuerungsbereinigt einem Kredit von rund 273 Millionen Franken² entspricht. Von diesem Rahmenkredit hat der Kantonsrat bisher 195 Millionen Franken freigegeben. Der freigegebene Objektkredit beinhaltet das Strassenbauprojekt gemäss Generellem Projekt (180 Millionen Franken) sowie die Krediterhöhung für die Brücke Gibelfeldbrücke (15 Millionen Franken). Teuerungsbereinigt entspricht dies einem freigegebenen Objektkredit von 231,6 Millionen Franken (Preisbasis April 2019).

In der Zwischenzeit haben Regierungsrat und Kantonsrat Entscheide getroffen, welche Auswirkungen auf die Gesamtkosten der «Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH)» haben werden. Dies sind unter anderem:

- Erhöhung des Preises für Landerwerb von 20 Franken pro Quadratmeter auf 80 Franken pro Quadratmeter (\pm 10 Prozent) entsprechen bei 9,1 Hektaren Landerwerb Mehrkosten von 5,5 Millionen Franken und durch zusätzlichen Landbedarf von 0,1 Millionen Franken.
- Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Cham i. S. «Strassenraumgestaltung Autoarmes Zentrum (AAZ)» im Zusammenhang mit dem Bau der «Umfahrung Cham–Hünenberg» (UCH) vom 9. Juni 2015: Das Projekt «Strassenraumgestaltung AAZ» realisiert die Gemeinde Cham, wobei sich der Kanton Zug mit rund 7,6 Millionen Franken an der Strassenraumgestaltung innerhalb des Perimeters AAZ beteiligt (\pm 30 Prozent, Preisbasis 3. Oktober 2014).
- Vereinbarung i. S. Abklassierung von Kantonsstrassen im Zusammenhang mit dem Bau der «Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH)» vom 7. August 2015: Die Entschädigung für die Ab-

¹ Baupreisindex Stand Oktober 2004 = 110,7 Punkte

² Baupreisindex Stand April 2019 = 131,5 Punkte

klassierung von Kantonsstrassen zu Gemeindestrassen von total zirka 7,85 Millionen Franken wird wie folgt auf die Gemeinden aufgeteilt:

- Anteil an die Gemeinde Cham: ca. 4,0 Millionen Franken;
 - Anteil an die Gemeinde Hünenberg: ca. 3,7 Millionen Franken;
 - Anteil an die Gemeinde Risch: ca. 0,15 Millionen Franken.
- Vereinbarung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Hünenberg i. S. Umgestaltung Knoten Zythus im Zusammenhang mit dem Bau der «Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH)» in Hünenberg vom 24. Mai 2016: Die Kostenbeteiligung des Kantons Zug an der Umgestaltung des Knotens Zythus beträgt 0,8 Millionen Franken (Preisbasis Januar 2016).

Zusammengefasst ergeben die oben genannten Positionen Mehrkosten von rund 22 Millionen Franken, welche im bewilligten Rahmenkredit von 230 Millionen Franken (GS 29, 19) enthalten, aber noch nicht freigegeben sind. Nach der Rechtskraft der Baubewilligung und zu Beginn der Detailplanung wird die Baudirektion eine «Verzichtsplanung» durchführen. Erst nach Abschluss dieser Phase wird eine genauere Endkostenprognose vorliegen. Der Regierungsrat wird wohl trotzdem nicht umhin kommen, dem Kantonsrat voraussichtlich im nächsten Jahr einen Antrag für die Freigabe einer weiteren Tranche des bewilligten Rahmenkredits zu unterbreiten.

- d) *Wie hoch sind die Kosten, welche bis heute schon für die Planung, den Kreisel Linden-cham, die Vorbereitungsarbeiten am Knoten Alpenblick, der Autobahnunterführung Bösch etc. ausgegeben wurden?*

Der Kreisel Linden-cham war Bestandteil des Projekts 6-Spur-Ausbau der A4, welches durch den Bund erstellt und finanziert wurde. Diesbezüglich sind dem Kanton also keine Kosten entstanden. Im Rahmen des 6-Spur-Ausbaus der A4 sah sich die Baudirektion durch den Bund veranlasst, Vorinvestitionen in die UCH zu tätigen. Es sind dies bauliche Vorarbeiten für die Unterführung Neubösch, die Überführung Ehret, die Stützmauer Chnodenwäldli sowie beim Knoten Alpenblick. Diese Kosten musste der Kanton tragen. Bisher sind zulasten des Objektkredits rund 19,8 Millionen Franken angefallen (nicht teuerungsbereinigt). Diese gliedern sich wie folgt:

- Bau- und Nebenarbeiten: 6,2 Millionen Franken;
- Honorare inkl. Nebenkosten: 11,1 Millionen Franken;
- Landerwerb: 2,4 Millionen Franken;
- Anderes: 0,1 Millionen Franken.

2. *Hängige Beschwerdeverfahren*

- a) *Was ist der aktuellste Stand der Beschwerdeverfahren?*

Gegen den kantonalen Gesamtentscheid des Regierungsrats vom 19. Dezember 2017 (Bau-linienplan samt Umweltverträglichkeitsprüfung, Baubewilligung samt Nebenbewilligung, Einspracheentscheide) sind Anfang 2018 insgesamt sechs Verwaltungsgerichtsbeschwerden eingegangen. Während das Gericht zwei Beschwerden als durch Rückzug erledigt abschreiben konnte, entschied es im Februar 2019 bzw. Anfang Juli 2019 über die verbliebenen Beschwerden. Die beschwerdeführenden Parteien hatten die Möglichkeit, die Urteile des Verwaltungsgerichts an das Bundesgericht weiterzuziehen. Aufgrund der Bundesgerichtsferien vom 15. Juli bis und mit dem 15. August lief die Rechtsmittelfrist bis September 2019. Beim Bundesgericht gingen innert Frist drei Beschwerden ein.

b) *Wann rechnet der Regierungsrat damit, mit dem Bau beginnen zu können?*

Es ist vorgesehen, im Jahr 2021 mit den Vorarbeiten und ab 2022 mit den Hauptarbeiten zu beginnen. Voraussetzung für den Baubeginn ist natürlich eine rechtskräftige Baubewilligung.

3. *Grundlegendes*

a) *Hätte die Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bereits vor der Abstimmung als grundlegende Entscheidungshilfe vorgenommen werden sollen?*

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist ein bundesrechtlich geregeltes Instrument. Die Verordnung zur Umweltverträglichkeitsprüfung vom 19. Oktober 1988 (UVPV; SR 814.011) legt Folgendes fest: Soweit das massgebliche Verfahren im Anhang nicht bestimmt ist, wird es durch das kantonale Recht bezeichnet. Die Kantone wählen dasjenige Verfahren, das eine frühzeitige und umfassende Prüfung ermöglicht. Sehen die Kantone für bestimmte Anlagen eine Sondernutzungsplanung (Detailnutzungsplanung) vor, gilt diese als massgebliches Verfahren, wenn sie eine umfassende Prüfung ermöglicht (Art. 5 Abs. 3 UVPV). Weil der Bau der UCH den Erlass von Baulinien erfordert, hat der Regierungsrat mit dem Erlass der Baulinien als Sondernutzungsplan gleichzeitig auch die UVP – in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht – durchführen müssen. Dieses Vorgehen hat übrigens auch das Verwaltungsgericht in seinen Urteilen als korrekt beurteilt. Damit steht fest, dass die UVP nicht nach Belieben zu irgendeinem Zeitpunkt, sondern zu dem vom Bundesrecht vorgegebenen Zeitpunkt durchgeführt werden muss.

b) *Wie kam es dazu, dass zum Zeitpunkt der Projektgenehmigung durch den Regierungsrat die für die Umweltverträglichkeit flankierende Massnahme der minimalen Aufenthaltszeit im autoarmen Zentrum rechtlich nicht sichergestellt war?*

Gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege hat der Kantonsrat das Generelle Projekt einer neuen Strasse am 4. Mai 2006 beschlossen (§ 14 Abs. 1 Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 [GSW; BGS 751.14]). Gegenstand dieses Beschlusses waren lediglich Linienführung, Normalprofile, Anschlüsse sowie eine Kostenschätzung. Mehr verlangt das Gesetz für ein Generelles Projekt nicht.

Trotzdem waren umweltspezifische Abklärungen bereits Bestandteil des Generellen Projekts. Das Ziel der flankierenden Massnahmen war von Anfang an klar. Möglichst viele Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sollten nach der Eröffnung der neuen Strasse den Weg über die UCH wählen. So wurden u. a. Dossierstellen mit Lichtsignalanlagen beim Knoten Alpenblick bzw. beim Knoten Rothus im Technischen Bericht untersucht. Man muss sich aber bewusst sein, dass erst mit dem Erlass der Sondernutzungspläne sowie der Baubewilligung das Strassenprojekt mit seinen Abmessungen, der Land- und Rechtserwerb sowie die Massnahmen zum Bestehen der Umweltverträglichkeit definiert und grundeigentümerverbindlich festgelegt werden müssen. Abgestützt auf einen breiten Mitwirkungsprozess fand das «Autoarme Zentrum» (AAZ) als wirkungsvolle flankierende Massnahme Aufnahme ins Projekt. Auch beurteilte das Bundesamt für Raumentwicklung ARE mit Schreiben vom 3. Dezember 2015 das AAZ als «wirkungsvolle und nachhaltige flankierende Massnahme». Mit dem kantonalen Gesamtentscheid vom 19. Dezember 2017 hat der Regierungsrat zusammen mit dem Erlass der Baulinien die Umweltverträglichkeit geprüft und gleichzeitig die Baubewilligung samt Nebenbewilligungen materiell und formell koordiniert eröffnet. Dieser Gesamtentscheid legte als flankierende Massnahme schliesslich die minimale Aufenthaltszeit im AAZ rechtlich verbindlich fest.

- c) *Wie kann sichergestellt werden, dass die minimal erforderliche Aufenthaltszeit von 10 Minuten im autoarmen Zentrum zu einem späteren Zeitpunkt nicht verkürzt oder ganz abgeschafft wird?*

Das «Autoarme Zentrum» (AAZ) mit einer Mindest-Aufenthaltsdauer von 10 Minuten ist Bestandteil des Umweltverträglichkeitsberichts. Mit dem Erlass der Baulinien samt UVP sowie der Erteilung der Baubewilligung ist diese Mindest-Aufenthaltsdauer als Projektbestandteil verbindlich festgeschrieben worden. Ohne Durchlaufen eines erneuten Bewilligungsverfahrens samt UVP kann die Mindest-Aufenthaltsdauer nicht verändert werden.

- d) *Für die Verwendungsmöglichkeit von Kulturboden und Aushub müssen nach Vorgaben der Baubewilligung separate Projekte ausgearbeitet werden – wie weit sind diese?*

Anfallender Kulturboden oder Aushub soll nach Möglichkeit auf der Baustelle direkt verwertet werden (z. B. für Dammschüttungen, Hinterfüllungen oder Rekultivierungen). Für überschüssiges Material (Kulturboden, Aushubmaterial etc.) werden im Rahmen der Ausführungsplanung entsprechende Drittprojekte für Bodenverbesserungen sowie Terrainanpassungen und Wiederverwertungsmöglichkeiten (z. B. die Schweizer Bodenbörse www.topsoil.ch) gesucht. Die aktuelle Materialbilanz sieht wie folgt aus:

	Anfall [m ³]	Verwendung		Entsorgung [m ³]
		UCH – intern [m ³]	Drittprojekte [m ³]	
Boden	175'600	78'500	97'000	0
Oberboden	52'600	23'500	29'000	0
Unterboden	123'000	55'000	68'000	0
Aushub	280'000	155'000	60'000–90'000	35'000–65'000
Standhaft	215'000–245'000	155'000	60'000–90'000	0
Seekreide	35'000–65'000	0	0	35'000–65'000
Ausbauasphalt	1'500	Asphaltrecycling		
Kiessand	6'000	Bauabfallrecycling		

Das Tiefbauamt wird die obigen Angaben in der nächsten Projektphase verfeinern und weiter konkretisieren.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 5. November 2019

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Stephan Schleiss

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart