



**Postulat von Eva Maurenbrecher, Jeffrey Illi, Heinz Achermann und Anna Bieri  
betreffend Überdachung der Autobahn A14 in Hünenberg**  
(Vorlage Nr. 3755.1 - 17761)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 1. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Eva Maurenbrecher, Jeffrey Illi, Heinz Achermann und Anna Bieri, alle Hünenberg, reichten am 28. Juni 2024/5. Juli 2024 ein Postulat betreffend Überdachung der Autobahn A14 in Hünenberg ein. Der Kantonsrat hat das Postulat am 29. August 2024 zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	1
1.1.	«Autobahntechnische» Situation	2
1.2.	Kantonale Richtplanung	3
1.2.1.	Überdeckung der A14 (M 4.2.2)	4
1.2.2.	Vorranggebiet für Arbeitsnutzung (S 1.1.6)	4
1.2.3.	Kommunales Erholungsgebiet (L 11.2)	4
1.2.4.	Fruchtfolgefläche FFF (L 1.1)	4
1.2.5.	Wildtierkorridor (L 6.1)	4
1.2.6.	Hochspannungsleitung	5
1.3.	Nutzungsplanung	5
1.4.	Tangierte Interessen	5
2.	Machbarkeitsstudie	6
2.1.	Schätzung der Kosten	9
2.2.	Schätzung der Überbaubarkeit der drei Abschnitte und Kostenfolge für das Bauland	9
3.	Haltung des Regierungsrats	9
4.	Antrag	10

**1. Ausgangslage**

Die Autobahn A14 zwischen den beiden Verzweigungen Rütihof und Blegi wurde in den 70er Jahren als 4-spurige Nationalstrasse abseits der Wohnsiedlungen in Betrieb genommen (Abb. 1). Zusammen mit der Planung zum 6-Spurausbau wurde bereits 2004 – auf Wunsch der Gemeinde Hünenberg – eine Autobahnüberdeckung untersucht. Damals wurde das Kosten-/Nutzenverhältnis als ungenügend bezeichnet und daher nicht weiterverfolgt. Mit dem 6-Spurausbau wurden die Lärmbelastungen untersucht und bauliche Massnahmen zur Beschränkung geplant, bewilligt und umgesetzt. Bei allen Wohngebäuden im Siedlungsgebiet waren die Lärmgrenzwerte eingehalten. Zwei Gebäude in der Arbeitszone (Ecke Chamerstrasse/Autobahn) wiesen Grenzwertüberschreitungen auf. Die Fertigstellung des 6-Spurausbaus erfolgte 2011/12.

Die alleinige Zuständigkeit für Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen liegt seit 2008 beim Bund.

Die Autobahnüberdeckung soll gemäss Postulat zwischen der Ober-Ehretstrasse und der Chamerstrasse (Gebiet Schlatt) erfolgen, die Distanz misst rund 1150 m (Abbildung 2, rote Markierung). Westseitig auf Seite Hünenberg grenzt ab der Ober-Ehretstrasse das Schulhaus Ehret mit den Sportanlagen auf einer Länge von rund 480 m an die Autobahn. Danach folgt auf rund 380 m Landwirtschaftsgebiet und anschliessend bis zur Chamerstrasse rund 290 m Arbeitszone. Die 50 kV/132 kV-Hochspannungsleitung der CKW und SBB begleitet die Autobahn auf der ganzen Länge in einem Abstand von rund 15 m.

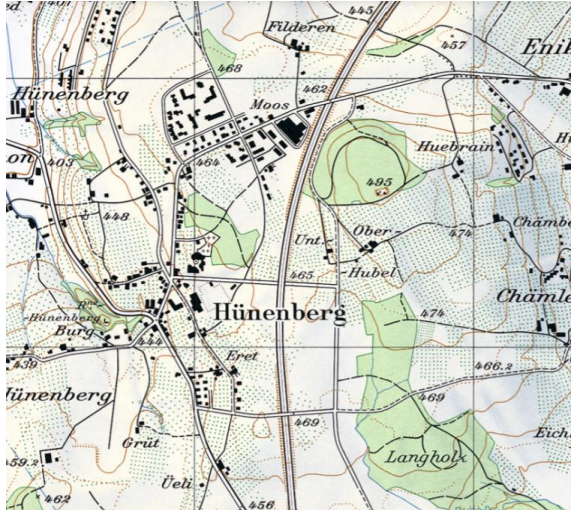


Abbildung 1: Landeskarte von 1976  
([www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch))

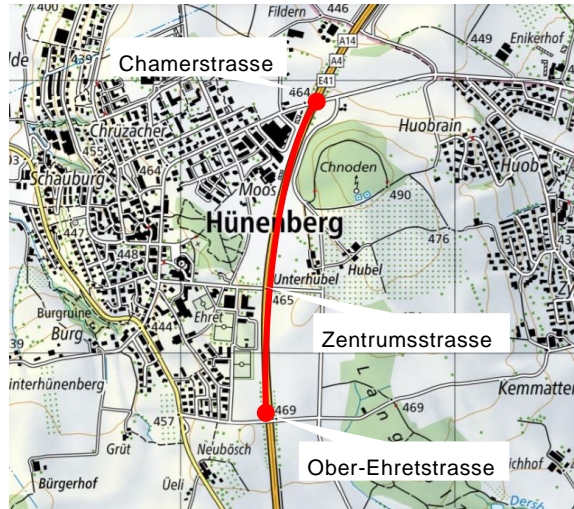


Abbildung 2: Landeskarte von 2024  
([www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)) mit zu untersuchendem Abschnitt gemäss Postulat

### 1.1. «Autobahntechnische» Situation

Das Schulhaus und die Sportanlagen Ehret sowie das Landwirtschaftsgebiet sind durch eine rund 940 m lange Lärmschutzwand von der Autobahn geschützt, der Bereich der Arbeitszone nicht. Ostseitig befindet sich der Chnodenwald und landwirtschaftlich genutztes Land. Aktuell wird die «Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH)» ostseitig erstellt, welche Mitte 2027 in Betrieb genommen wird (Baustelle erkennbar in Abbildung 5). Die Autobahn kann neben der Chamerstrasse und der Ober-Ehretstrasse ungefähr mittig des Abschnitts auch auf der Zentrumsstrasse gequert werden.



Abbildung 3: Ober-Ehretstrasse Blickrichtung Norden

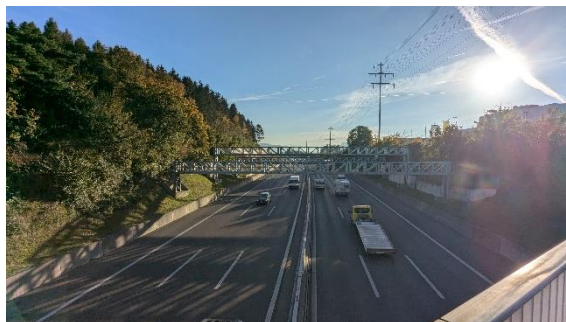


Abbildung 4: Chamerstrasse Blickrichtung Süden



Abbildung 5: Bau der Umfahrung Cham–Hünenberg UCH auf der Ostseite der Autobahn; im Vordergrund die Brücke Ober-Ehret

## 1.2. Kantonale Richtplanung

Der kantonale Richtplan (Stand 4. Juli 2024) macht verschiedene Aussagen im Bereich Autobahn in Hünenberg.

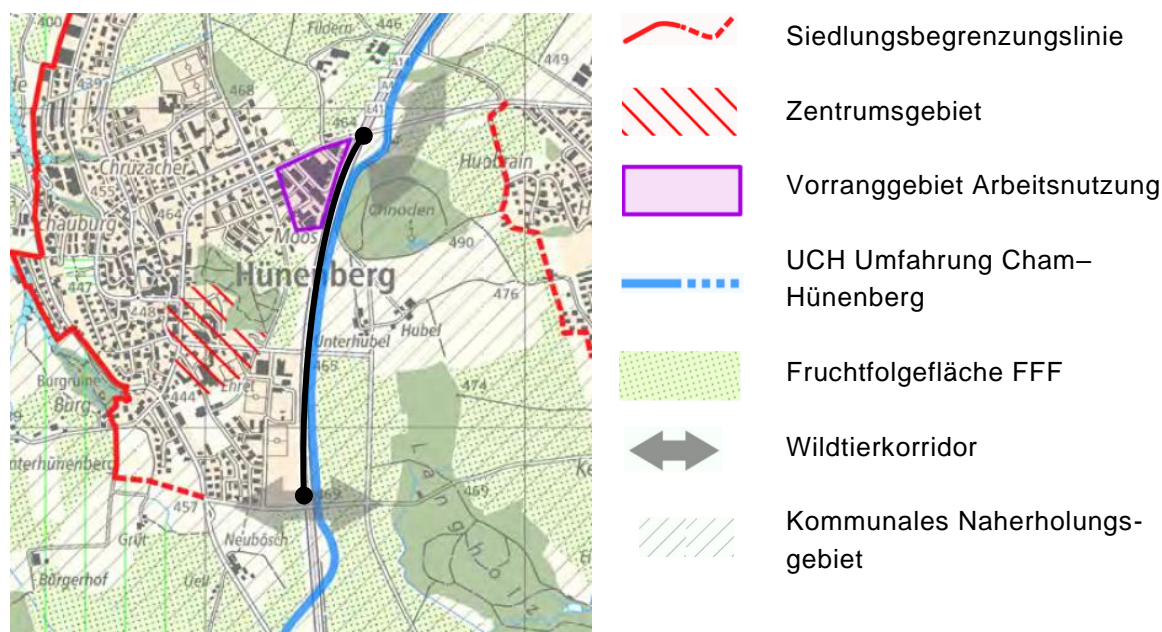


Abbildung 6: Ausschnitt aus der Richtplankarte mit dem zu untersuchenden Abschnitt gemäss Postulat

### 1.2.1. Überdeckung der A14 (M 4.2.2)

#### Überdeckung der A4a östlich von Hünenberg (Option)

Diese Überdeckung ist Gegenstand des vorliegenden Postulats. Dieser Eintrag ist seit 2004 im Richtplan als Option festgehalten. Der Kanton hat sich dabei beim Bund für die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzung für den Bau dieser Anlage einzusetzen und den



entsprechenden Raum freizuhalten. Gemäss dem gemeindlichen Richtplan hat sich auch der Gemeinderat Hünenberg für eine Überdeckung der Autobahn einzusetzen.

### 1.2.2. Vorranggebiet für Arbeitsnutzung (S 1.1.6)

Das Gebiet «Moos» liegt in einem kantonalen Vorranggebiet für Arbeitsnutzung. In diesen Gebieten ist gemäss Richtplan keine Wohnnutzung zulässig (betriebsnotwendige Wohnnutzung ausgenommen).

### 1.2.3. Kommunales Erholungsgebiet (L 11.2)

West- und ostseitig des Autobahnabschnitts liegt ein kommunales Naherholungsgebiet. Diese Gebiete werden grundsätzlich landwirtschaftlich genutzt. Gleichzeitig dienen sie vermehrt der Naherholung. Die Gemeinden sorgen in ihren Nutzungsplänen und bei Bauten und Anlagen für den Erhalt der Qualität der Naherholungsgebiete.

#### 1.2.4. Fruchtfolgefläche FFF (L 1.1)

Zwischen der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OelB) «Ehret» und dem Gewerbegebiet Moos sowie gegenüber der OelB liegt eine Landwirtschaftszone mit FFF. Eine Einzonung ist mit Auflagen verbunden (siehe Ziff. 1.4).

### 1.2.5. Wildtierkorridor (L 6.1)

## Hünenberg Süd (Autobahnbrücke): Festsetzung

Entlang der Ober-Ehretstrasse ist eine Wildtierbewegungsachse festgelegt. Die Brücke über die Autobahn wird im Zuge der UCH neu erstellt und für die Wildtiere entsprechend verbreitert.

### 1.2.6. Hochspannungsleitung

Die Hochspannungsleitung ist im Richtplan nicht explizit erwähnt, muss aber aufgrund des geringen Abstands zur Autobahn miteinbezogen werden. Sie liegt im Abstand von 12 bis 15 m auf der westlichen Seite der Autobahn und trägt neben der Leitung der CKW auch Bahnstrom der SBB.

### 1.3. Nutzungsplanung

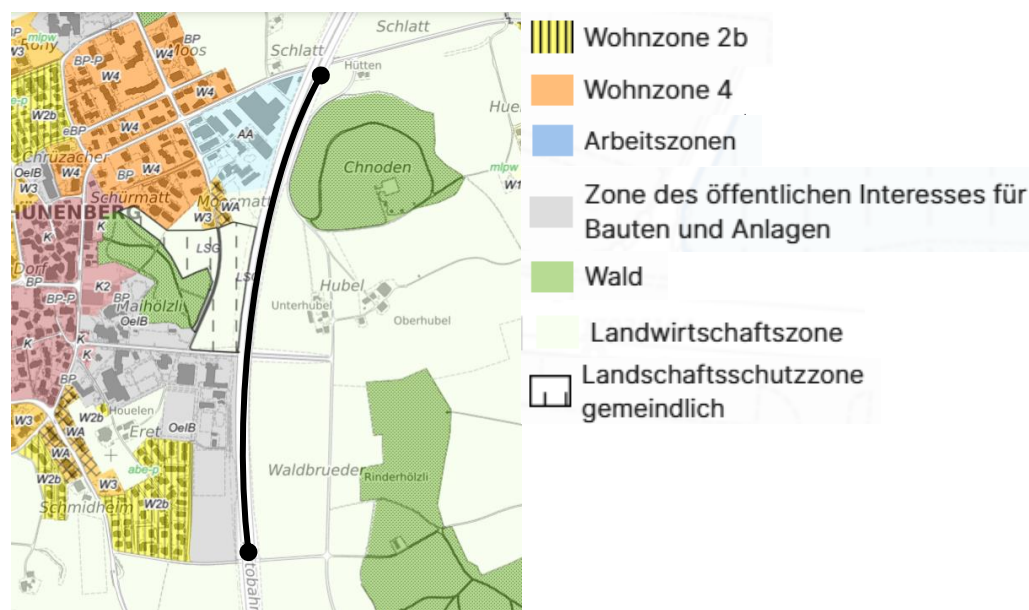


Abbildung 7: Ausschnitt aus der Nutzungsplanung (zugmap.ch); ohne überlagernde Bestimmungen

Im südlichsten Abschnitt erstreckt sich auf der Westseite eine Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OeIB) mit dem Fussballplatz. Es folgt weiter nördlich eine Landwirtschaftszone mit zum Teil überlagerter kommunaler Landschaftsschutzzone (§ 28 Bauordnung der Gemeinde Hünenberg). Sie dient der Erhaltung oder Wiederherstellung besonders qualitativvoller Landschaften in ihrer Vielfalt und Eigenart. Bauten und Anlagen sind besonders sorgfältig zu gestalten und in die Landschaft einzuordnen.

Auf der Ostseite kommt die neue UCH zu liegen und angrenzend liegen Landwirtschaftszonen.

Im nördlichsten Teil grenzt die Autobahn im Westen an eine Arbeitszone, die im Zuger Richtplan als «Vorranggebiet Arbeitsnutzung» festgesetzt ist.

#### 1.4. Tangierte Interessen

Für eine Realisierung von Wohnungen müsste das Land auf den Überdeckungen eingezont werden. Das Land gehört dem Bund. Dies bedeutet, dass mit dem Bund über die Abtretung der neuen Bauzonen an den Kanton zu diskutieren ist.

Im mittleren Abschnitt tangiert die Überdeckung Landwirtschaftszonen und FFF. Eine partielle Einzonung zwischen Autobahn und Siedlungsgebiet, welche für eine sinnvolle Überbauung wohl notwendig wäre, würde eine grundsätzliche Diskussion betreffend Haltung zu Einzonungen auslösen. Ausserdem ist die Einzonung gemäss Art. 30 Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) und Art. 15 Abs. 4 Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) nur unter gewissen Bedingungen möglich. Unter anderem muss ein aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht werden können, das Land muss geeignet sein für die Überbauung und es darf nicht zur Zerstückelung von Kulturland führen.

Auf der Westseite verläuft über die gesamte Länge in rund 15 m Abstand eine Hochspannungsleitung der CKW AG/SBB (50 kV/132 kV). Der Mindestabstand gegenüber der Leitung für Wohnbauten muss im Detail abgeklärt werden. Er beträgt mindestens 5 m.

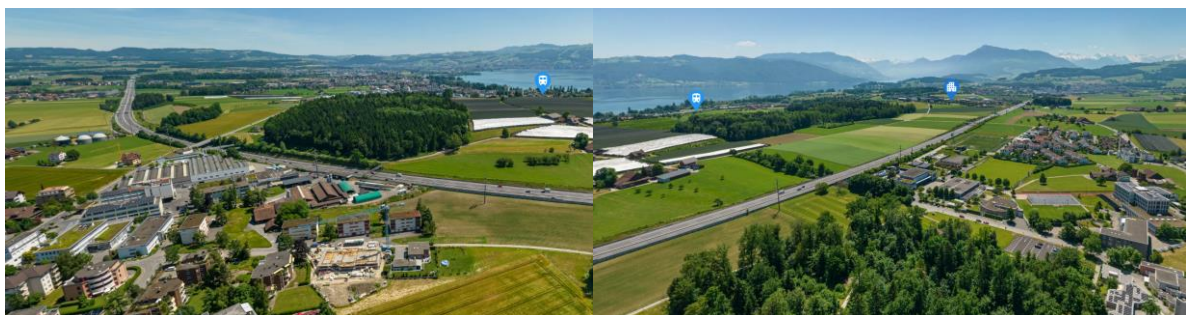


Abbildung 8: Schrägluftbild von Hünenberg in Richtung Arbeitszone am nördlichen Ende des Abschnitts und Richtung Süden/Ehret (virtual.zg.ch)

## 2. **Machbarkeitsstudie**

Zur Prüfung des vorliegenden Postulats hat die Baudirektion eine Machbarkeitsstudie erstellt. Eine Autobahnüberdeckung muss pro Richtung jeweils drei Fahrspuren überbrücken, was eine Spannweite von rund 30 m ergibt. Diese wird üblicherweise im Mittelstreifen abgestützt. Aufgrund der Überdeckungslänge von rund 1200 m ist eine künstliche Belüftung mit einer Betriebszentrale im Bereich des Knotens Schlatt notwendig. Die Brücke der Ober-Ehretstrasse wird infolge der UCH neu erstellt. Die Überdeckung würde gemäss Machbarkeitsstudie rund 30 m

nördlich der Brücke Ober-Ehretstrasse beginnen. Zum Schutz des Siedlungsgebiets Ehret wäre es jedoch optimaler, wenn die Überdeckung Richtung Rotkreuz verlängert werden könnte, was jedoch den Abbruch der neuen Brücke Ober-Ehretstrasse notwendig machen würde. Die Zentrumsstrassenunterführung müsste voraussichtlich etwas tiefer gelegt werden, was einem Neubau entspricht. Die Brücke der Chamerstrasse müsste aufgrund der Höhenlage abgebrochen und praktischerweise in die Autobahnüberdeckung integriert werden.

Die Erstellung der Überdeckung erfolgt unter Betrieb, was anspruchsvoll ist, zu Verkehrsbehinderungen führt und umfangreiche Nacharbeiten auslöst. Zudem erschweren die Nähe der Hochspannungsleitung (Abstand ca. 15 m) und der UCH (Abstand ca. 5 m) die Erstellung erheblich.

Für die Fundation der Überdeckung sollten sich aus geologischer Sicht keine wesentlichen Probleme ergeben, da sich der Fels über weite Strecken nahe der Oberfläche befindet.

Bei der Planung der UCH musste gemäss dem Bundesamt für Strassen ASTRA die nachträgliche Möglichkeit eines 8-Spurausbaus der A14 nachgewiesen werden. Sollte diese Möglichkeit weiterhin bestehen bleiben, müsste die Überdeckung pro Fahrtrichtung um eine zusätzliche Fahrspur verbreitert werden, was eine Mehrbreite von zusätzlich rund 6 bis 7 m verursachen würde.

Möchte man mit der Überdeckung möglichst viele Vorteile erreichen (wie Reduktion der Lärmbelastung, verbesserte Erschliessung und Verbindung der beiden Ortsteile von Hünenberg und Förderung der Vernetzung für Fauna und Flora), müsste konsequenterweise auch die UCH überdeckt werden. Dies würde nochmals eine Mehrbreite von mindestens 12 m bedeuten.

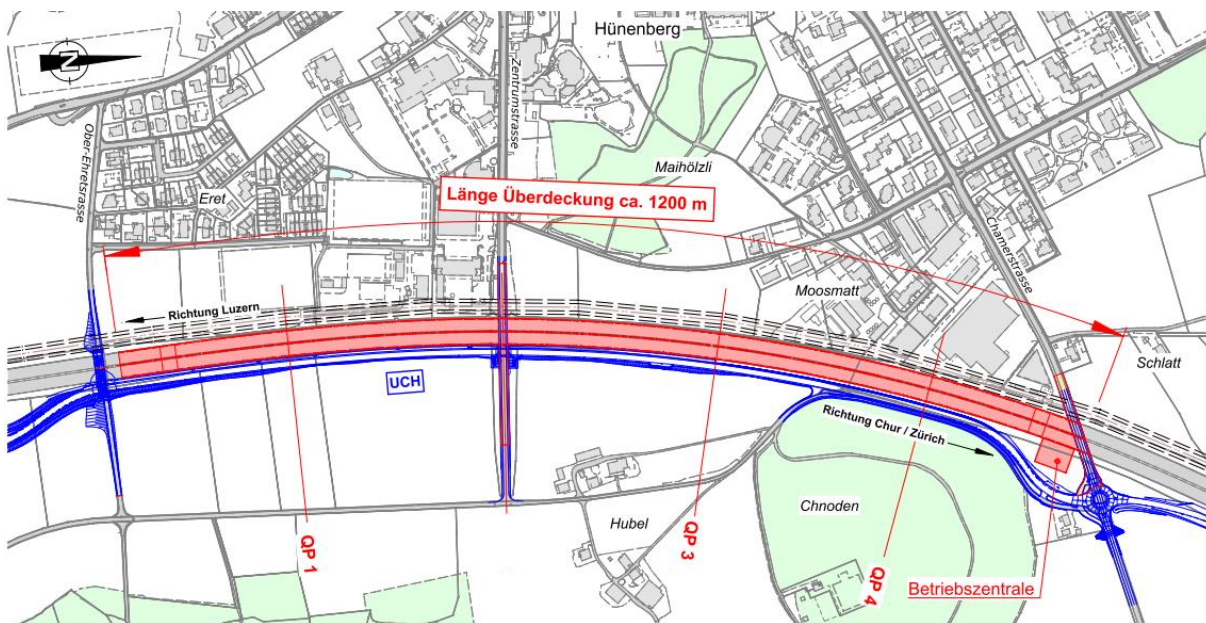


Abbildung 9: Situation (rot Autobahnüberdeckung, blau UCH)

Wie aus den obigen Profilen ersichtlich, sinkt das westseitige Terrain rund 150 m nach der Ober-Ehretstrasse auf das Niveau der Autobahn ab, verbleibt rund 550 m auf dieser Höhe und steigt danach bis zur Chamerstrasse wieder an. Ostseitig verläuft die UCH in etwa auf dem Niveau der Autobahn bis auf den Bereich des Chnodenwaldes (Abb. 9 bis 12).



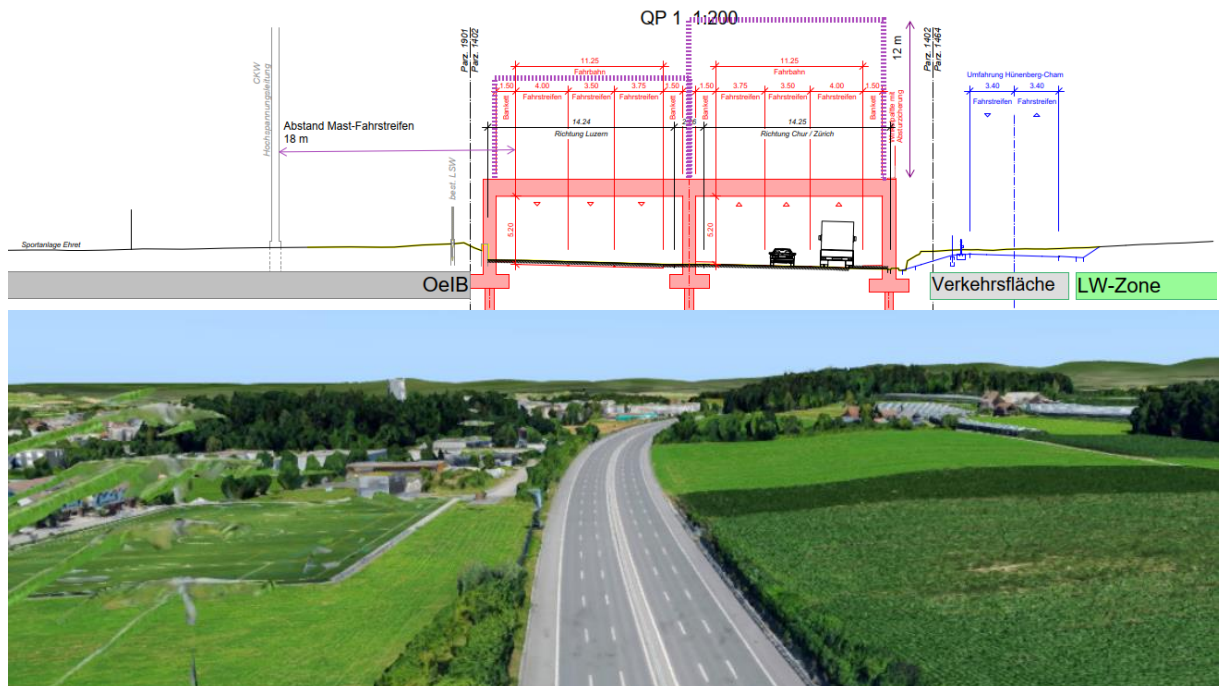


Abbildung 10: Querprofil 1 mit möglicher Überdeckung (rot) und schematischer Bebauung (violett) sowie 3D-Ansicht aus zugmap.ch: Höhe Sportanlage Ehret; Hochspannungsleitung links der Autobahn und Baustelle UCH rechts der Autobahn fehlen auf der 3D-Ansicht

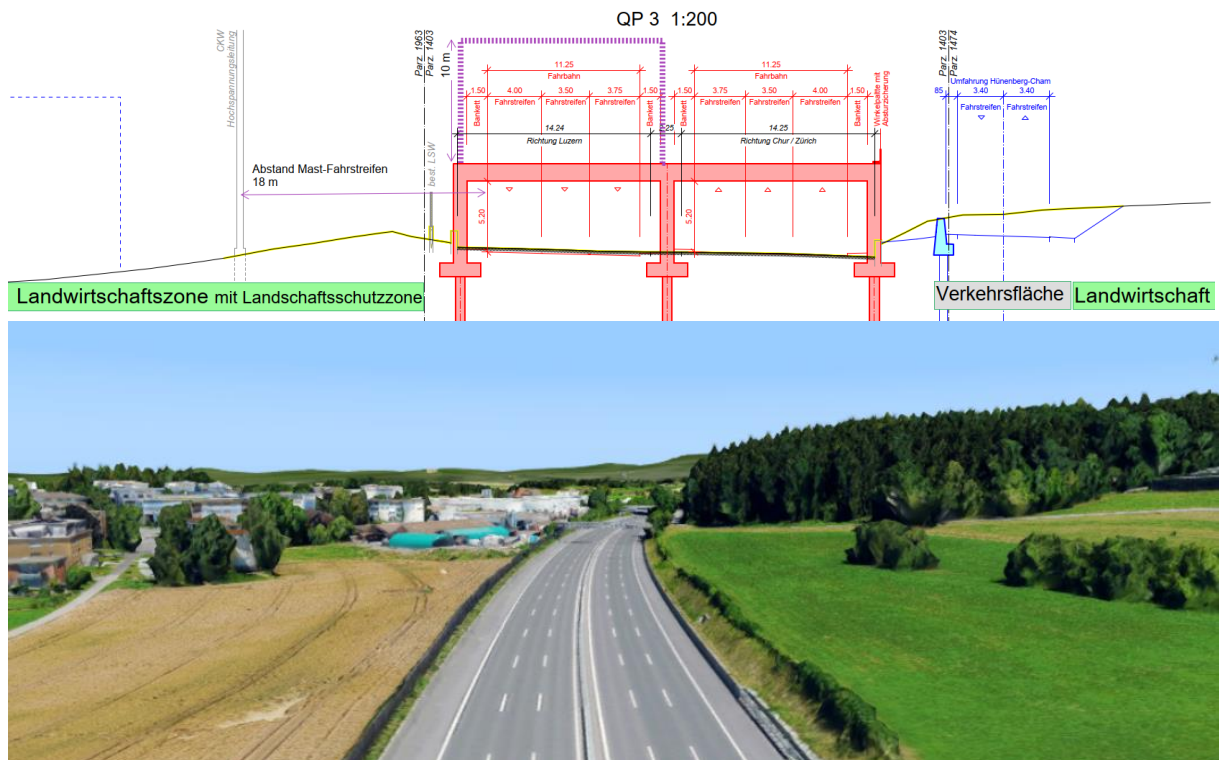


Abbildung 11: Querprofil 3 mit möglicher Überdeckung (rot) und schematischer Bebauung (violett) sowie 3D-Ansicht aus zugmap.ch: Höhe Hubel; Hochspannungsleitung links der Autobahn und Baustelle UCH rechts der Autobahn fehlen auf der 3D-Ansicht

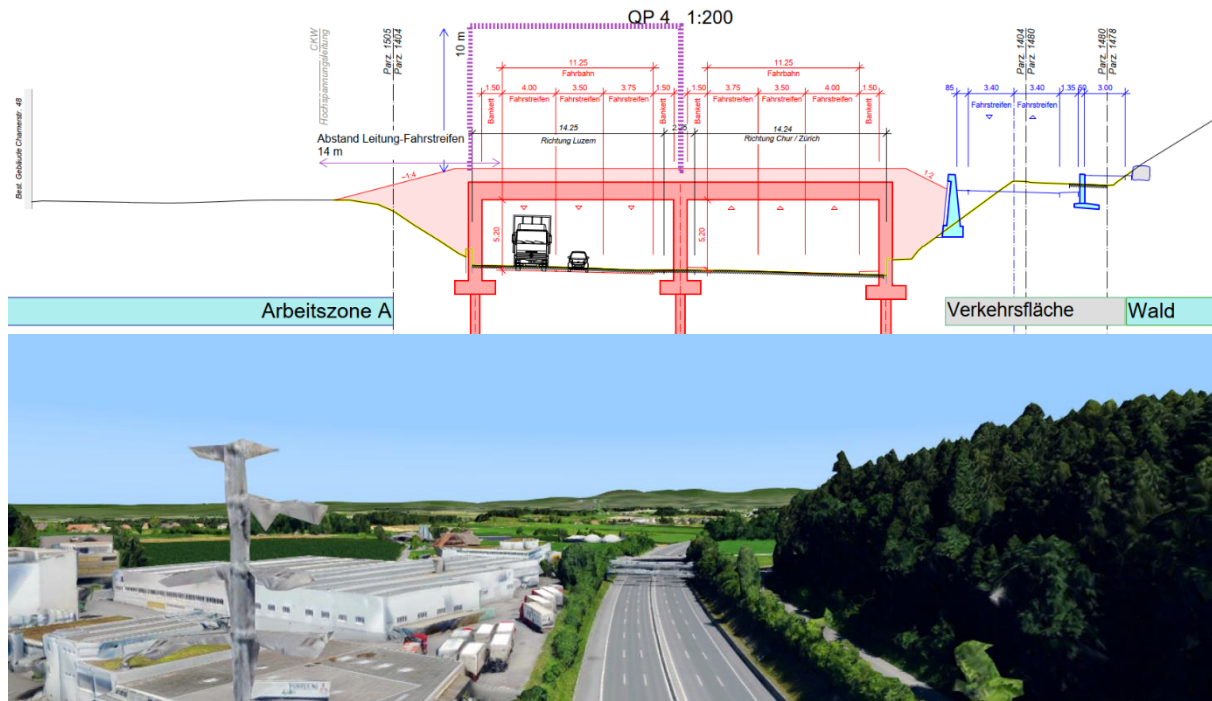


Abbildung 12: Querprofil 4 mit möglicher Überdeckung (rot) und schematischer Bebauung (violett) sowie 3D-Ansicht aus zugmap.ch: Höhe Chnodenwald/Arbeitsgebiet; Hochspannungsleitung links der Autobahn und Baustelle UCH rechts der Autobahn fehlen auf der 3D-Ansicht

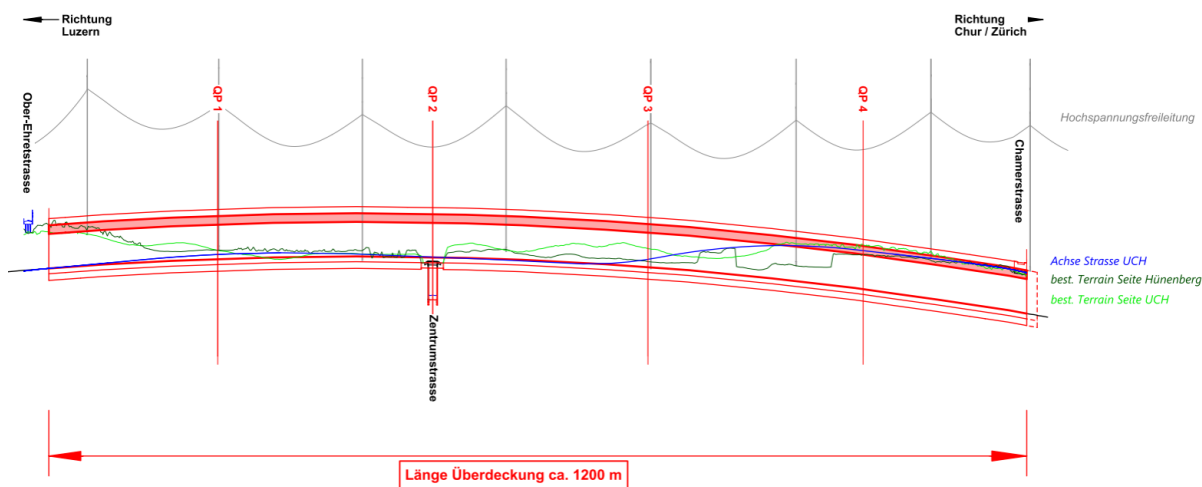


Abbildung 13: Längenprofil (links Ober-Ehretstrasse; rechts Chamerstrasse)

## 2.1. Schätzung der Kosten

Die Erstellungskosten belaufen sich auf rund 360 Millionen Franken (Kostengenauigkeit  $\pm 30$  Prozent; Stand April 2024). Der Bund wurde bislang noch nicht zu einer offiziellen Stellungnahme betreffend Bewilligungsfähigkeit und Modalitäten der Übernahme angefragt. Der Bund ist für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrasse zuständig. Gemäss bisheriger Praxis übernimmt der Bund eine Überdeckung nach erfolgter einmaliger Abgeltung, welche sich zwischen 30 bis 40 Prozent der Erstellungskosten bewegt. Dabei handelt es sich um lediglich eine erste grobe Richtgrösse. Die Überdeckung ist aufwändig im Betrieb und Unterhalt, weshalb mit einer Entschädigung von 40 Prozent auszugehen ist. Daraus folgt, dass mit finanziellen Aufwendungen von insgesamt rund 500 Millionen Franken zu rechnen ist. Dies ohne eine allfällige Berücksichtigung für einen 8-Spurausbau, eine Überdachung auch der UCH und ohne eine erdverlegte Hochspannungsleitung.



## 2.2. Schätzung der Überbaubarkeit der drei Abschnitte und Kostenfolge für das Bauland

Könnte die ganze Fläche der Überdeckung vollumfänglich als Bauland genutzt werden, d. h. ohne Berücksichtigung der Einschränkungen infolge der Hochspannungsleitung und der UCH, stände eine Fläche von rund 43 000 m<sup>2</sup> Land zur Verfügung. Würden die Kosten auf die gewonnene Fläche umgelegt, ergäbe dies einen Quadratmeterpreis von rund 11 600 Franken/m<sup>2</sup>, welcher deutlich über dem Marktpreis liegt.

Ein sehr hoher Preis, auch für den Kanton Zug. Wie aufgezeigt, dürfte sich die tatsächlich bebaubare Fläche aufgrund verschiedener äusserer Rahmenbedingungen reduzieren. Falls aus diesem Grund stärker in die Höhe gebaut werden soll, ist wiederum die Überdeckung statisch verstärkt zu realisieren, was die Kosten in die Höhe treibt.

## 3. **Haltung des Regierungsrats**

Da die Lärmgrenzwerte durch die Autobahn eingehalten sind, gibt es für das ASTRA keinen Grund, weitergehende Massnahmen wie eine Überdeckung mitzufinanzieren. Somit müssten die Erstellungskosten vollumfänglich vom Kanton Zug oder zusammen mit der Gemeinde Hünenberg getragen werden.

Durch die unmittelbar parallel der Autobahn verlaufende Hochspannungsleitung ist eine Überbauung der Überdeckung stark eingeschränkt. Eine Erdverlegung der Hochspannungsleitung würde zu weiteren, erheblichen Mehrkosten in Millionenhöhe führen. Des Weiteren ist zu bezweifeln, dass die SBB und die CKW ein Erdverlegungsprojekt mittragen würden.

Eine Autobahnüberdeckung würde bei den heute am stärksten exponierten, wenigen Gebäuden eine Reduktion des Autobahnlärms von zirka 10 dB erwirken. Zu beachten ist jedoch, dass der Lärmeinfluss von anderen Lärmquellen verbleibt (z. B. Lärm der Chamerstrasse oder von Gebäude-Wärmepumpen) und diese entsprechend stärker wahrgenommen werden. Im Bereich der vorgeschlagenen Überdeckung würden rund 60 Gebäude, welche in der ersten und zweiten Gebäudereihe zur Autobahn liegen, eine wahrnehmbare Lärmreduktion – zumindest bei gewissen Wind- und Wetterlagen und zu Nachtzeiten (Grundrauschen der Autobahn bei sonst stiller Umgebung) – erfahren. Das Mass der Lärmreduktion ist jedoch – je nach Gebäudelage zur Autobahn – sehr unterschiedlich.

Die UCH liegt im «Lärmschatten» der Autobahn, d. h. bei einer Überdeckung der Autobahn ist nun die UCH die massgebende Lärmquelle. Um die massgebenden Planungsgrenzwerte entlang der UCH einhalten zu können, müssten neue Gebäude einen Abstand von rund 50 m zur Strassenachse der UCH aufweisen, was in etwa der gesamten Überdeckungsfläche entspricht.

Die UCH wurde raumplanerisch an die Autobahn gelegt, um so eine Zerschneidung der Landschaft zu vermeiden. Mit einer partiellen Autobahnüberdeckung ohne Häuser ergibt sich auf weiten Strecken entlang der UCH eine rund 5 bis 6 m hohe Betonmauer. Zudem wird die UCH weiterhin als Trennwirkung wahrgenommen. Eine Vernetzung für Flora und Fauna – wie im Postulat beschrieben – ist somit weiterhin eingeschränkt. Die Sicherstellung der Wildtierbewegungsachse erfolgt bereits mit dem Neubau der Brücke Ober-Ehretstrasse durch die UCH. Wollte man die Trennwirkung überwinden, müsste man die UCH ebenfalls überdecken. Die Überdeckung hätte dann eine Breite von rund 50 m.

Die bestehenden Wegverbindungen zwischen Hünenberg Dorf und See konzentrieren sich entlang der Chamer- und Ober-Ehretstrasse mit der Verlängerung durchs Langholz sowie über die

Zentrumsstrasse und entweder entlang dem Chnodenwald oder über Hubel. Weitergehende zusätzliche Wegverbindungen, um die beiden Ortsteile zu verbinden, sind durch die angrenzenden Landwirtschaftsflächen und den Wald sowie die UCH stark eingeschränkt, unabhängig davon, ob die Autobahn überdeckt wird oder nicht.

Aufgrund der sehr hohen Erstellungskosten, der aktuellen Einhaltung der Lärmgrenzwerte, der mangelnden zusätzlichen Erschliessungsverbesserungen zwischen Hünenberg Dorf und See sowie geringem Zusatznutzen betreffend Vernetzung für Flora und Fauna, ist die Verhältnismässigkeit einer Autobahnüberdeckung in Hünenberg nicht gegeben. Das Kosten-/Nutzenverhältnis ist somit ungenügend. Das aktuelle Resultat bestätigt die Abklärungen von 2004.

#### **4. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat von Eva Maurenbrecher, Jeffrey Illi, Heinz Achermann und Anna Bieri betreffend Überdachung der Autobahn A14 in Hünenberg (Vorlage Nr. 3755.1 - 17761) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 1. Juli 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart