

VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMES 1998 – 2003
KREDITBEGEHREN K 13
KANTONSSTRASSE 368A, GEMEINDE HÜNENBERG,
BETREFFEND UMBAU KNOTEN BÖSCH

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 22. Oktober 2002

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogrammes 1998 - 2003 unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Erteilung eines Objektkredites von Fr. 1'510'000.-- für den Umbau des Knotens Bösch in der Gemeinde Hünenberg.

Wir gliedern die Vorlage wie folgt:

- I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE
- II. PROJEKTBEGRÜNDUNG
- III. WAHL DER KNOTENFORM
- IV. PROJEKTBSCHRIEB
- V. LANDERWERB
- VI. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT
- VII. KOSTEN
 1. Gesetzliche Grundlagen
 2. Kostenvoranschlag
 3. Kostenteiler
- VIII. VERFAHRENSFRAGEN
 1. Projektauflage
 2. Bauprogramm
- IX. BEHANDLUNG EINES PARLAMENTARISCHEN VORSTOSSES
- X. ANTRAG

I. DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Das Industrie- und Gewerbegebiet Bösch gehört zu den Wachstumsgebieten in der Gemeinde Hünenberg. Bisher sind rund 1400 Parkplätze erstellt oder bewilligt. In den noch unüberbauten Industrie- und Gewerbeflächen ist mit ca. 2400 Parkplätzen zu rechnen. Um dieses Verkehrsaufkommen bewältigen zu können, muss der Knoten Bösch umgestaltet werden. In einem Variantenstudium schnitt der T-Knoten mit Vorsortierstreifen als Bestlösung ab.

Die Überbauung des Gebietes Bösch mit dem daraus resultierenden Verkehr ist auf den Zonenplan der Gemeinde Hünenberg zurückzuführen. Die Gemeinde ist Mitverursacherin für den Knotenumbau. Auf Grund des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14; GSW; siehe §§ 32 und 34) wurde deshalb ein Kostenteiler vereinbart.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat einen Kredit von Fr. 1'510'000.--. Von den Kosten übernimmt die Gemeinde Hünenberg einen Anteil von 25 %, mutmasslich Fr. 377'500.--.

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2003 begonnen werden. Sie dauern voraussichtlich sechs Monate.

II. PROJEKTBEGRÜNDUNG

In den noch unüberbauten Industrie- und Gewerbeflächen ist mit ca. 2400 Parkplätzen zu rechnen. Total ergibt sich im Vollausbau ein Angebot von ca. 3800 Parkplätzen. Auf dem Hauptanschlussast des Knotens Bösch ergibt sich im Vollausbau des Quartiers Bösch eine Verkehrszunahme gegenüber dem Jahr 2000 von über 40 %. Dies würde in den Spitzenstunden zu schwierigen Verkehrsverhältnissen führen. Der Knoten Bösch muss darum umgestaltet werden, damit er den neuen Verkehrsverhältnissen gerecht werden kann. In einem Variantenstudium schnitt der T-Knoten mit Vorsortierstreifen als Bestlösung ab. Die Installation einer späteren Lichtsignalanlage soll bereits im jetzigen Zeitpunkt projektiert und mit Leerrohren und Schächten teilweise realisiert werden.

Die Unfallauswertung hat ergeben, dass sich beim Knoten Bösch in den letzten fünf Jahren sechs Unfälle ereignet haben. Die Gründe für diese Unfälle liegen auch in der Lage und Ausgestaltung des Knotens. Da die Strasse nördlich des Knotens in einer Senke verläuft, ist es schwierig, die jeweiligen Distanzen und die Abstände zwischen den herannahenden Fahrzeugen abzuschätzen. Einen weiteren Einfluss haben die

effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten. Auf der Holzhäusernstrasse in Richtung Holzhäusern kommt es oft zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Allgemein gilt, dass bei höheren Geschwindigkeiten grössere sogenannte Grenzzeitlücken für ein sicheres Einmünden nötig sind. Wer die gefahrenen Geschwindigkeiten und somit auch die jeweiligen Grenzzeitlücken unterschätzt, schafft gefährliche Situationen und erhöht das Unfallrisiko.

Auf der Holzhäusernstrasse gilt heute eine signalisierte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Auf der Kantons- wie auch auf den Anschlussstrassen sind keine Fussgängerstreifen markiert, das heisst, die Fussgänger müssen die Strassen ungeschützt überqueren.

Mit dem Umbau wird in erster Linie mehr Verkehrssicherheit angestrebt. Zudem entstehen im ganzen Ausbaubereich mit Mittelinseln geschützte Fussgängerstreifen.

Seit dem Fahrplanwechsel vom 10. Juni 2001 wird die Linie 4 der Zugerland Verkehrsbetriebe AG zu Spitzenzeiten durch das Industriequartier Bösch geführt. Zu den Randstunden fährt die Linie 4 wie bis anhin über Holzhäusern. Die Fahrplanänderung macht eine zusätzliche Bushaltestelle auf der Zufahrtsstrasse ins Industriequartier Ost nötig. Diese Haltestelle ist provisorisch erstellt und auf der vorhandenen, überbreiten Zufahrtsstrasse markiert. Es zeigte sich jedoch, dass die Sichtverhältnisse teilweise ungenügend sind.

III. WAHL DER KNOTENFORM

In einer Variantenstudie des Tiefbauamtes von 1997 ging die Variante „T-Knoten ohne Vorsortierspuren“ als bevorzugte Knotenform hervor.

Der beauftragte Ingenieur hat folgende Lösungen geprüft:

- Knoten ohne Lichtsignalanlage
- Knoten mit Lichtsignalanlage
- Knoten mit Kreisel

Ebenfalls hat er die Lage der Bushaltestellen untersucht.

Der Entscheid fiel zu Gunsten der Variante «Knoten mit Lichtsignalanlage und Vorsortierspuren» aus.

In Gesprächen mit den angrenzenden Grundbesitzern tauchte immer wieder die Frage nach einem Kreisel auf. Darauf wurde der Entscheid nochmals im Detail analysiert und diskutiert.

Die Überprüfung der Bestvariante ergab Folgendes: Die ausschlaggebenden Kriterien für die Wahl der Knotenform sind, sowohl für die Knotengeometrie wie auch die Situierung der Bushaltestellen, die übergeordnete Verkehrssituation, die längerfristige Verkehrsentwicklung und die verschiedenartigen Bedürfnisse.

Die Leistungsfähigkeit ist sowohl bei einer Lichtsignalanlage wie auch beim Kreisel gegeben. Für den Busbetrieb haben sowohl die Lichtsignalanlage wie auch der Kreisel ähnlich stark zu gewichtende Vor- und Nachteile. Ein starker Vorteil der Lichtsignalanlage gegenüber dem Kreisel ist die Möglichkeit der Busbevorzugung.

Die Funktionen der verschiedenen Strassentypen (Hauptverkehrsstrasse, Erschliessungsstrasse, usw.) sollen grundsätzlich aufrecht erhalten bleiben. Mit der Lichtsignalanlage kann auch bei einer grösseren Verkehrszunahme gezielt diesem Umstand Rechnung getragen werden.

Bei den heutigen Verkehrszahlen, bzw. bis ein grosser Teil des Industriegebietes ausgebaut ist, kann das Verkehrsaufkommen ohne Lichtsignalanlage problemlos bewältigt werden. Durch Vorsortierspuren und klarere Linienführung bei den Einfahrten ins Industriegebiet und bei den Mittelinseln wird die Verkehrssicherheit erhöht.

Sollte der Verkehr stark zunehmen, kann mit der Lichtsignalanlage gezielt auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer sowie auf die Leistungsfähigkeit der Kantonsstrasse eingegangen werden. Die unterschiedlichen Verkehrsströme am Morgen, tagsüber und am Abend können mit der Lichtsignalanlage optimal gesteuert werden. Die Knotengeometrie wird auf die neuen Bedürfnisse umgebaut. Bei entsprechendem Bedarf wird die Lichtsignalanlage jedoch später erstellt.

Zu den Überlegungen gehört, dass mit der vollständigen Überbauung des Industrie- und Gewerbegebietes Bösch ein zusätzlicher Knoten (Bösch Süd) erstellt werden muss. Dieser Knoten soll zwischen dem Knoten Bösch und dem Kreisel Holzhäusern entstehen. Im Endausbau sollen der neue und der bestehende Knoten Bösch mit Lichtsignalanlagen aufeinander abgestimmt werden.

Aus diesen Gründen wird an der Bestvariante «Knoten mit Lichtsignalanlage» festgehalten.

Gemäss dem beschlossenen Teilrichtplan Verkehr vom 3. Juli 2002 beinhaltet das Kammerkonzert Ennetsee folgende vier Kammern. Kammer A (Alpenblick bis Knonauerstrasse), Kammer B (Knonauerstrasse bis Sinslerstrasse), Kammer C (Sinslerstrasse bis Chamerstrasse) und Kammer D (Chamerstrasse bis Holzhäuserstrasse im Gebiet Bösch). Diese neue Kantonsstrasse hat nach heutiger Erkenntnis keinen Einfluss auf das Umbauprojekt des Knotens Bösch. Sie begünstigt sogar den Entscheid, einen lichtsignalgesteuerten Knoten zu erstellen.

IV. PROJEKT BESCHRIEB

Das vorliegende Projekt sieht einen Umbau des bestehenden T-Knotens in einen T-Knoten mit Vorsortierstreifen und sicheren Fussgängerüberquerungen vor.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Verkehrskonzept

Das heutige Verkehrskonzept bleibt grundsätzlich bestehen. Auf der Kantonsstrasse werden zwei neue Vorsortierspuren für die Linksabbieger erstellt. Die Geschwindigkeit wird im Knotenbereich neu auf 60 km/h signalisiert.

Die Linksabbiegestreifen sind für Knoten ausserorts mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h projektiert.

Die Einfahrt Bösch West kann gegenüber der heutigen Situation verkleinert werden, ohne dass das problemlose Ein- und Ausfahren aller Fahrzeuge erschwert wird.

Dimensionierung

Da die meisten Strassenränder infolge der neuen Knotengeometrie neu erstellt werden müssen, kann die neue Strassennivelette optimal festgelegt werden. Ein Variantenvergleich hat gezeigt, dass ein Belagshocheinbau die wirtschaftlich günstigste Lösung ist. Mit dieser Methode kann die bestehende Substanz grösstenteils beibehalten, resp. verstärkt werden.

Die bestehende Deckschicht muss teilweise entfernt werden. Die bestehende Trag- schicht wird verstärkt und mit einer neuen Deckschicht ergänzt. Diese Lösung verkürzt ebenfalls die Bauzeit.

Ausserhalb der heutigen Strassenfläche wird der Strassenaufbau gemäss den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) erstellt.

Die bestehenden Belagsschichten wurden auf den Gehalt der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (Teerbeläge) untersucht. Es zeigte sich, dass keine teerhaltigen Beläge im Ausbaubereich vorhanden sind.

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Verkehrskonzept

Die Bushaltestelle auf der Kantonsstrasse in Richtung Hünenberg wird nördlich, die Haltestelle in Richtung Holzhäusern südlich des Knotens angeordnet. Beide Bushaltestellen werden als Haltebuchten ausgeführt.

Die Lage der Bushaltestellen wurde in Zusammenarbeit mit dem Amt für öffentlichen Verkehr festgelegt. Alle zur Zeit bekannten Kursoptionen wurden dabei berücksichtigt.

Die zusätzliche Bushaltestelle im Einfahrtsbereich ins Industriegebiet Ost wird neu erstellt. Die Lage und die Erkennbarkeit der Haltestelle wird optimiert. Die Anordnung der Haltestelle neben der Fahrbahn und der Ausbau des Gehweges erhöhen die Verkehrssicherheit.

Dimensionierung

Die Busse können von der Kantonsstrasse und aus dem Quartier Bösch direkt in die Haltestellen einfahren. Die Haltestellenausfahrten auf der Kantonsstrasse sind für den Ausserortsbereich dimensioniert. Die Längen der Anlegekanten sind für Gelenkbusse ausgelegt.

Von Hünenberg herkommende Gelenkbusse oder Busse mit Anhängern können problemlos in die Haltestelle Bösch Ost einfahren. Aufgrund des heutigen und zukünftigen Fahrplanes ist der Bedarf, von Holzhäusern mit Gelenkbussen oder Bussen mit Anhängern in diese Haltestelle einfahren zu können, nicht gegeben. Aus diesem Grund und um den Landerwerb möglichst klein zu halten, wurde die Einfahrt von Holzhäusern in die Haltestelle Bösch Ost für „normale“ Busse dimensioniert.

Damit die hohen Brems- und Beschleunigungslasten im Bereich der Bushaltestelle aufgenommen werden können, wird der Deckbelag mit einer zusätzlichen Vermörtelung versehen. Dieser Belag kann gegenüber einem reinen Asphaltbelag grössere Lasten aufnehmen, ist aber preiswerter als eine Betonplatte.

Unterstände

Sämtliche Bushaltestellen werden mit einem Personenunterstand und einer Stromzuleitung (Ticketautomaten, Beleuchtung) ausgerüstet.

Radverkehr

Der Teilrichtplan Verkehr enthält zwischen Hünenberg und Holzhäusern eine Radstrecke entlang der Kantonsstrasse.

Das Radwegnetz im Gebiet Hünenberg / Holzhäusern ist gut ausgebaut. Die Radwege führen meist abseits der Hauptstrassen auf gut ausgebauten und wenig befahrenen Nebenstrassen. Insbesondere Familien und Ausflügler benutzen diese Radwege. Daher werden nur wenige, meist sportlich orientierte Radfahrerinnen und Radfahrer, welche sich sicher im Strassenverkehr bewegen, die Kantonsstrasse benutzen.

Nach heutigem Verkehrskonzept wickelt sich der Radverkehr von Hünenberg nach Oberbösch (vor der Autobahnunterführung) ohne spezielle Massnahmen auf der Kantonsstrasse ab. Dieses Verkehrsregime funktioniert gut und wird bis nach Holzhäusern auf die gesamte Strecke ausgeweitet.

Neu und analog dem bestehenden Regime von Oberbösch nach Hünenberg wird der bestehende Gehweg so gestaltet, dass es dem Radverkehr freigestellt ist, ob er diesen Gehweg benutzt oder die Fahrbahn der Strasse. Im Bereich des Knotens Bösch bleibt jedoch nur die Fahrbahn.

Aufgrund des geringen Rad -und Fussgängerverkehrs ist es vertretbar, den Gehweg mit einer Breite von 2 m für beide Verkehrsarten frei zu geben.

Im Knotenbereich wird die Fahrbahnfläche gegenüber dem heutigen Zustand verbreitert. Dadurch wird die Situation für alle Verkehrsarten verbessert. Die Mittelinseln werden als kurze Schutzinseln und nicht als lange Trenninseln ausgebildet, um eine Korridorwirkung zu vermeiden.

Fussgängerverkehr

Fussgängerkonzept

Neu wird auf allen Knotenästen ein Fussgängerstreifen markiert. Auf der Kantonsstrasse sowie in der Einfahrt ins Industriegebiet Bösch Ost sind Schutzinseln vorgesehen. Diese ermöglichen den Fussgängern ein sicheres Überqueren der Strasse.

Bei der Einfahrt ins Industriegebiet West wird auf eine Schutzinsel für die Fussgänger verzichtet. Dies ist unter anderem bedingt durch den Platzbedarf der grossen Fahrzeuge (Sattelschlepper, Spezialtransporte). Die geringen Fussgängerzahlen sowie das massiv kleinere Verkehrsaufkommen gegenüber der Einfahrt Bösch Ost lassen es zu, die Schutzinsel wegzulassen, ohne dass die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Die durchgehende Fussgängerverbindung zwischen Hünenberg und Holzhäusern bleibt bestehen. Bei der Einfahrt Bösch West werden die Gehwege im Bereich der Bushaltstellen und Fussgängerstreifen angepasst.

Die notwendigen Sichtweiten für die Fussgänger sind gewährleistet.

Dimensionierung

Die Breite der Gehwege beträgt grundsätzlich 2.0 m, die Breite des Fussgängerstreifens 4.0 m und die Breite der Schutzinseln 2.0 m.

Strassenentwässerung

Innerhalb des Projektperimeters sind die Leitungen grösstenteils in genügendem Zustand. Die Hauptschäden beschränken sich auf kleine und mittlere Risse, Auswaschungen und harte Ablagerungen. Die Gebrauchstauglichkeit ist gegeben. Die bestehenden Sammelleitungen können mehrheitlich beibehalten werden. Die meisten Anschlussleitungen müssen aufgrund der neuen Strassengeometrie neu gebaut werden.

Die Holzhäusernstrasse weist einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 6'600 Motorfahrzeugen (Zählung 2000) auf. Nach der neuen BUWAL-Wegleitung zum Gewässerschutz bei der Entwässerung von Verkehrswegen gilt das anfallende Strassenwasser als mittel belastet. Es ist verhältnismässig, das Strassenoberflächenwasser wie bis anhin in die Meteorwasserleitung abzuleiten.

Lichtsignalanlage (LSA)

Die LSA wird erst bei grossen Verkehrsaufkommen erstellt. Die notwendigen Kabelschächte und sämtliche Leerrohre werden mit den Bauarbeiten Umbau Knoten Bösch, die Fundamente aber erst zusammen mit der LSA gebaut.

Beleuchtung

Aufgrund der geänderten Strassengeometrie muss die Beleuchtung angepasst werden. Das Detailprojekt wird durch einen Fachplaner ausgearbeitet.

Bepflanzung und Gestaltung

Die Rabatten werden begrünt. Die Strasseninseln sind mit einer Granitpflasterung vorgesehen.

V. LANDERWERB

Die angrenzenden Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert und frühzeitig in die Projektierung miteinbezogen. Die zusätzlich benötigte Landfläche von ca. 1'040 m² konnte freihändig erworben werden.

VI. UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Da das Projekt keine wesentliche Betriebsänderung der Anlage zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Gemäss Lärmkatasterplan ist der Lärmimmissionsgrenzwert beim Knoten Bösch nicht überschritten. Deshalb wird auf den Einbau eines lärmindernden Belages verzichtet. Zudem wird die Lärmbelastung durch die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf neu 60 km/h weiter verringert.

Auf Fragen des Gewässerschutzes sind wir bereits in Ziffer III (Projektbeschreibung, Strassenentwässerung) eingegangen, weshalb sich hier weitere Ausführungen erübrigen.

VII. KOSTEN

1. Gesetzliche Grundlagen

Allgemeines

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus den Rahmenkrediten die Kredite frei für Kantonsstrassen, für lokale Korrekturen und Massnahmen für Lärm- und Gewässerschutz sowie für regionale Buslinien, sofern die gesamte Bausumme eine Million Franken übersteigt (KRB über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1997 [BGS 751.12], § 3 Abs. 1).

Lokale Korrekturen

Mit der Änderung vom 27. Juni 2002 zum oben erwähnten Kantonsratsbeschluss hat der Kantonsrat für lokale Korrekturen und Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz einen Rahmenkredit von insgesamt 14,4 Mio. Franken bewilligt.

Zwischenbilanz Rahmenkredit:

- (Rahmenkredit am 1.1.1998	Fr.	12'000'000.--)
- Rahmenkredit gemäss Änderung vom 27.6.2002	Fr.	14'400'000.--
abzüglich gesprochene Objektkredite	Fr.	11'268'500.--
abzüglich in Behandlung stehender Objektkredit	Fr.	<u>1'510'000.--</u>
Noch verfügbarer Rest-Rahmenkredit	Fr.	1'621'500.--

2. Kostenvoranschlag

Die geschätzten Kosten für das gesamte Projekt betragen inkl. MWST Fr. 1'510'000.- (Preisbasis Sommer 2001) und setzen sich wie folgt zusammen:

- Baukosten Strassenbau	Fr.	990'000.--
- Beleuchtung	Fr.	100'000.--
- Landerwerb, Vermessung und Entschädigung	Fr.	160'000.--
- Signalisation, Markierung	Fr.	30'000.--
- Regie und Unvorhergesehenes ca. 10 %	Fr.	100'000.--
- Projekt und Bauleitung, Nebenkosten	Fr.	<u>130'000.--</u>
Total Kostenvoranschlag (Preisbasis Sommer 2001)	Fr.	1'510'000.--

3. Kostenteiler

Die Gemeinde Hünenberg und die Baudirektion haben den nachfolgenden Kostenteiler vereinbart. Der Kanton Zug übernimmt 75 % (mutmasslich Fr. 1'132'500.--) und die Gemeinde Hünenberg 25 % (mutmasslich Fr. 377'500.--) der Anlagekosten. Der Kostenteiler nimmt darauf Rücksicht, dass auf drei Ästen der Kreuzung regionale Buslinien verlaufen und auf zwei Ästen die Kantonsstrasse liegt.

Die Finanzierung des Projektes mit voraussichtlichen Kosten von total Fr. 1'510'000.-- (Nettobelastung für den Kanton von ca. Fr. 1'132'500.--) ist durch den Rahmenkredit sichergestellt.

Da das Projekt vorerst keine elektromechanischen Anlagen enthält und da es nur um eine Änderung einer bestehenden Verkehrsanlage geht, entstehen keine Mehrkosten beim Unterhalt.

VIII. VERFAHRENSFRAGEN

1. Projektauflage

Aufgrund des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1997 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 erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung.

Das Projekt lag vom 17. Mai bis 17. Juni 2002 öffentlich auf. Es sind keine Einsprachen eingegangen.

2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2003 begonnen werden. Der Grob Ablauf der Bauarbeiten sieht wie folgt aus:

- Erstellen der Strassenverbreiterungen
- Abschlussarbeiten
(Strasseninseln, Belag fräsen, Deckbelag, Signalisation und Markierung).

Im Bauprogramm sind, soweit bekannt, Anpassungen am Werkleitungsnetz berücksichtigt. Die gesamte Bauzeit beträgt ca. 6 Monate. Darin sind sämtliche Arbeiten enthalten. Der Verkehr kann während den Bauarbeiten voraussichtlich ohne Lichtsignalanlagen geführt werden. Im Rahmen des Ausführungsprojektes sind die genauen Bauphasen und deren Abläufe im Detail noch auszuarbeiten.

IX. BEHANDLUNG EINES PARLAMENTARISCHEN VORSTOSSES

Als der Kantonsratsbeschluss betreffend Baubeitrag an den Verein Zugerische Werkstätte für Behinderte (ZUWEBE) für die Werkstätte Bösch in der Gemeinde Hünenberg im Jahr 1999 zur Diskussion stand, hat die vorberatende Kommission des Kantonsrates am 21. Dezember 1999 eine Motion betreffend Verkehrssicherheit und Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Gebiet Bösch, Hünenberg, eingereicht. Die Motionärin hat den Regierungsrat beauftragt, Massnahmen zu ergreifen, um

- a) die Verkehrssicherheit der Kreuzung Holzhäusernstrasse/Bösch sowie
- b) die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Gebiet Bösch zu verbessern.

Die Begründung war in der Vorlage Nr. 736.1 - 10057 enthalten. Der Regierungsrat hat mit Bericht und Antrag vom 16. Januar 2001 zur Motion Stellung bezogen und die Erheblicherklärung beantragt. Der Kantonsrat ist dem an seiner Sitzung vom 5. Juli 2001 gefolgt. Mit dem vorliegenden Antrag kann die Motion als erledigt abgeschrieben werden.

X. ANTRAG

Zusammenfassend stellen wir Ihnen, gestützt auf den Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 1998 - 2003 vom 28. August 1997 sowie dessen Änderung vom 27. Juni 2002,

die Anträge,

1. für den Umbau des Knotens Bösch, Gemeinde Hünenberg, einen Kredit von Fr. 1'510'000.-- (brutto; Preisbasis Sommer 2001) zu Lasten des „Rahmenkredites für lokale Korrekturen und Massnahmen für den Lärm- und Gewässerschutz nach eidg. Recht“ zu bewilligen;

2. die Motion der vorberatenden Kommission der Vorlage zum Kantonsratsbeschluss betreffend Baubeitrag an den Verein Zugerische Werkstätte für Behinderte (ZUWEBE) für die Werkstätte Bösch in der Gemeinde Hünenberg betreffend Verkehrssicherheit und Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Gebiet Bösch, Hünenberg, vom 21. Dezember 1999 (Vorlage Nr. 736.1 - 10057) als erledigt abzuschreiben.

Zug, 22. Oktober 2002

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Hanspeter Uster

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage:

- Situation 1:1'000