

"KAMMERKONZEPT ENNETSEE"

1. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND GENEHMIGUNG DES GENERELLEN PROJEKTES "KAMMERKONZEPT ENNETSEE"
2. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND RAHMEN- UND OBJEKTKREDIT FÜR DIE PLANUNG UND DEN BAU DER KAMMERN B UND C DER KANTONSSTRASSE "KAMMERKONZEPT ENNETSEE" SOWIE FÜR DEN LANDERWERB
3. KANTONSRATSBESCHLUSS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR DIE PROJEKTIERUNG DER KAMMERN A UND D DER KANTONSSTRASSE "KAMMERKONZEPT ENNETSEE" SOWIE FÜR DEN LANDERWERB

BERICHT UND ANTRAG DER STRASSENBAUKOMMISSION

VOM 20. FEBRUAR 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Strassenbaukommission hat die Vorlage des Regierungsrates vom 13. Dezember 2005 zum Kammerkonzert Ennetsee an einer ganz- und einer halbtägigen Sitzung beraten. Regierungsrat Hans-Beat Uttinger vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Hannes Fässler, Kantonsingenieur, und Max Fankhauser, Kantonsingenieur-Stellvertreter, sowie von Andreas Peyer, Projektleiter Tiefbauamt, unterstützt. Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Bau-  
direktion, führte das Protokoll.

**1. Ausgangslage und Projekt**

Es liegt mit der Vorlage Nr. 1393.1 - 11890 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht mit Kostenvoranschlag vor. Eine Wiedergabe der Ausgangslage und des Projektbeschriebes in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

## **2. Orientierung der Kommission**

Die Strassenbaukommission hat sich über das Kammerkonzept Ennetsee ausführlich informieren lassen. Nach einer Orientierung durch die Baudirektion hat sie die Linienführung der neuen Kantonsstrasse im Gelände betrachtet. Sie hat dabei einen Einblick über die Konfliktpunkte erhalten. Im Anschluss an diese Informationen hat sie die Anliegen der vom Verkehr zu entlastenden Gemeinden Cham und Hünenberg angehört. Der Gemeinderat Cham unterstützt die Vorlage des Regierungsrates, während der Gemeinderat Hünenberg den Bau der Kammer D vorziehen möchte.

## **3. Eintretensdebatte**

Den meisten Kommissionsmitgliedern war bald einmal klar, dass das Kammerkonzept Ennetsee nur als Ganzes die Gemeinden Cham und Hünenberg vom Verkehr entlasten kann. Im Rahmen der Eintretensdebatte zeigte sich, dass die Kommissionsmehrheit mit allen Mitteln den Bau des gesamten Kammerkonzeptes Ennetsee vorantreiben will. Sie wollte auch verhindern, dass nach der Inbetriebnahme einzelner Kammern auf den Weiterbau verzichtet werden kann. Nur ein Kommissionsmitglied vertrat die Meinung des Regierungsrates, dass auch bereits der Bau der Kammern B und C in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehe. In der Vorlage des Regierungsrates sind die Kosten der einzelnen Kammern aufgelistet. Die Kommission konnte deshalb einem Bausatz gleich die Kosten der einzelnen Kammern addieren und die Gesamtkosten des Kammerkonzeptes Ennetsee ermitteln. Es stand deshalb nie zur Diskussion, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Schliesslich sprach sich die Kommission mit 12 zu 1 Stimme für Eintreten aus.

## **4. Detailberatung**

Nach der Eintretensdebatte diskutierte die Kommission in der Detailberatung das Generelle Projekt samt Linienführung in den einzelnen Kammern, die Verkehrszahlen, die Realisierung des gesamten Kammerkonzeptes, die finanziellen Auswirkungen und das Behördenreferendum.

**a. Generelles Projekt**

Die Kommission nahm die Linienführung zur Kenntnis und beriet punktuell die einzelnen Kammern.

Namentlich beim Knoten Alpenblick stellte sie fest, dass offenbar auf eine Unterführung verzichtet werden soll. Der geplante Umbau der Kreuzung Alpenblick schlägt im Generellen Projekt mit rund 7 Mio. Franken zu Buch. Demgegenüber würde eine optimierte Knotengestaltung mit einer unterirdischen Verkehrsführung auf rund 26 Mio. Franken zu stehen kommen. Ausserdem würde die Kantonsstrasse Richtung Zug bei der unterirdischen Linienführung durch den Verkehr von der Autobahn aufgefüllt. Eine Verflechtung mit den Verkehrsströmen aus Cham und Hinterberg würde damit erschwert. Eine Kapazitätssteigerung soll insbesondere die Entflechtung des Langsamverkehrs vom Motorfahrzeugverkehr bringen. Aus diesem Grund geht das Generelle Projekt von einem "Hochkreisel" für den Langsamverkehr aus. Bei der Erarbeitung des Ausführungsprojektes wird der Knoten Alpenblick noch einmal vertieft untersucht. Auch bei der nun vorgesehenen Lösung wird es noch Optimierungspotential geben. Das Ausführungsprojekt wird dies aufzeigen.

Die Kommission war sich bewusst, dass der Kammer A vom Knoten Dugeli bis zur Knonauerstrasse wohl die grösste Opposition erwachsen wird. Trotz der geplanten Tunnellösung führt die Verbindung auf beiden Seiten der Tunnelportale nahe an Wohnzonen, jedoch ausserhalb des Siedlungsgebietes vorbei. Gleichzeitig war für die Kommissionsmehrheit klar, dass nur dieser Teilabschnitt des Kammerkonzepes Ennetsee eine markante Entlastung des Zentrums von Cham, namentlich der Zugerstrasse zu erreichen vermag. Nur ein Kommissionsmitglied teilte die Auffassung des Gemeinderates Cham, dass über den Bau dieses Abschnittes erst nach Inbetriebnahme der Kammern B und C entschieden werden soll. Auf den Bau der Kammer A darf jedoch aus Sicht der Kommissionsmehrheit nicht verzichtet werden. Sie hat sich klar für den Bau dieser Kammer ausgesprochen. Für die betroffenen Anwohner und Landeigentümer sollen jedoch die Immissionen so klein wie möglich gehalten werden. Insbesondere der im bergmännischen Vortrieb geplante Tunnel hält die Verbindung zwischen dem Wohngebiet und dem Naherholungsgebiet Städtlerwald aufrecht. Mit einer Verlängerung dieses Tunnels sollen namentlich die Lärmimmissionen

für die Anwohner minimiert werden. Dabei soll aber ein allenfalls in 10 bis 15 Jahren notwendiger Anschluss Mugerens an die Umfahrungsstrasse nicht bereits heute verbaut werden. Der geplante Tunnel soll so lang als möglich gebaut werden. Die angrenzenden Wohnzonen beidseits des Tunnels sind entlang der offenen Linienführung so landschaftsverträglich wie möglich gegen die Lärmimmissionen zu schützen. Dies soll insbesondere mit der Tieferlegung der Fahrbahn und der gleichzeitigen Errichtung eines Lärmschutzwalles geschehen.

Die Kammer B gab bei der Kommission nur zu wenigen Diskussionen Anlass. Sie nahm zur Kenntnis, dass diese Kammer vom Anschluss Rütliweid über eine neue Lorzenthalbrücke bis zum Knoten Lindenham führen soll. Der Knotenausbau bei Lindenham wird jedoch nicht Bestandteil des Kammerkonzeptes, sondern des Projektes des 6-Spur-Ausbaus der A4 sein. Dessen Ausbau wird also mit einer Bundesbeteiligung von 84 % finanziert werden können. Mit Hecken und Büschen soll die Vernetzung der Lebensräume im Gebiet Städtlerwald - Lorzen unterstützt werden.

Die Kammer C vom Knoten Lindenham bis zum Knoten Schlatt bei Hünenberg führte erneut zu intensiven Diskussionen. Hier gab namentlich der Durchlass des Wasenbächlis viel zu reden. Als ökologische Ausgleichsmassnahme soll er Kleintieren als Durchlass dienen und die Gebiete diesseits und jenseits der Nationalstrasse miteinander vernetzen. Insbesondere die Ökologie hat sich gegen den Bau eines Weges und einer Personenunterführung ausgesprochen. Aus diesem Grund weist der Durchlass nur eine Höhe von rund 1.80 m auf. Demgegenüber hat sich die Gemeinde Cham für eine Personenunterführung beim Durchlass Wasenbächli stark gemacht. Sie will damit den Ortsteil Lindenham abseits stark befahrener Strassen mit dem Gebiet Röhrliberg, den Schulanlagen und der Andreasklinik verbinden. Die Kommission hat festgestellt, dass im Bereich des Wasenbächlis der Kantonale Richtplan weder einen Wanderweg noch eine kantonale Radstrecke vorsieht. Nach einer Abwägung der ökologischen Gründe, welche gegen den Bau einer Personenunterführung sprachen, und den Wünschen der Gemeinde Cham stimmte die Kommission im Verhältnis von 9 zu 4 Stimmen dem Bau der Personenunterführung im Sinne der Gemeinde Cham zu. Danach soll sich der Kanton dafür einsetzen, dass der Bau der Personenunterführung sowohl beim Kammerkon-

zept als auch beim 6-Spur-Ausbau der Autobahn A4 möglich bleibt. Sie sprach sich aber auch gleichzeitig dafür aus, dass die Finanzierung dieser Personenunterführung beim Kammerkonzept und beim 6-Spur-Ausbau der Autobahn A4 gemäss Gesetz über Strassen und Wege vorzunehmen ist.

Die Kommission kam schliesslich zur Kammer D. Diese führt vom Knoten Schlatt der Autobahn A4 entlang bis zur Graastrocknungsanlage in Oberbösch. Bei der Oberehretstrasse wird die Überführung neu erstellt und verbreitert, um zusätzlich als Wildtierkorridor zu dienen. Wegen des Gasröhrenspeichers und der Überbauung im Gebiet Bösch muss die Kantonsstrasse die Autobahn unterqueren, um im Gebiet Oberbösch wieder an das bisherige Kantonsstrassennetz angeschlossen zu werden. Als ökologische Massnahme werden in diesem Abschnitt die neue Kantonsstrasse und die Autobahn gebündelt, die Überführung Oberehret verbreitert und als Wildtierkorridor ausgestaltet. Gerne nahm die Kommission zur Kenntnis, dass eine Überdeckung der Autobahn samt Kammer D als Option weiterhin möglich bleibt. Der Kanton wird sich an einer Überdeckung der Autobahn nicht finanziell beteiligen können. Der Kantonsrat hat bereits früher beschlossen, dass der Kanton nur den nach eidgenössischem Recht vorgeschriebenen Lärmschutz realisieren darf. Sollte die Gemeinde Hünenberg die nahe der Autobahn gelegene Landfläche einzonen wollen, wird sie die Einzonung nur vornehmen können, wenn sich die Landeigentümer an den Kosten der Autobahnüberdeckung beteiligen. Andernfalls könnte das Land aus lärmschutzrechtlichen Gründen gar nicht dem Baugebiet zugeordnet werden. Für die Kommission war ebenfalls klar, dass mit der etappenweisen Inbetriebnahme des Kammerkonzeptes auch die flankierenden Massnahmen etappenweise umgesetzt werden müssen.

Schliesslich sprach sich die Kommission im Verhältnis von 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Genehmigung des Generellen Projektes aus.

**b. Verkehrszahlen**

Das Kammerkonzept Ennetsee hat sich die Beschränkung der Ortsdurchfahrt von Cham auf maximal 600 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung zum Ziel gesetzt. Pro Tag sollen also maximal noch 12'000 Fahrzeuge das Zentrum von Cham passieren. Dieses Verkehrsaufkommen überrascht auf

den ersten Blick. Es entspricht jedoch im Wesentlichen dem Ziel-Quellverkehr von Cham. Mit flankierenden Massnahmen, namentlich einer Dosierung beim Alpenblick und beim Rothus, soll die Verkehrsbelastung im Zentrum Chams im Jahr 2020 auf maximal 1'200 Fahrzeuge pro Stunde reduziert werden. Die Zugerstrasse würde ohne Kammerkonzert im gleichen Zeitpunkt rund 1'750 Fahrzeuge pro Stunde aufweisen. Der Bau der Kammern B und C alleine würde auf der Zugerstrasse in Cham noch keine Entlastung bringen. Erst die Eröffnung der Kammer A wirkt sich in Cham spürbar aus. Die Verkehrskapazität von 1'200 Fahrzeuge pro Stunde kann im Abschnitt Bärenplatz bis Rabenplatz nur mit flankierenden Massnahmen erreicht werden. Eine verkehrsberuhigte Zone soll hier dosieren. Für Hünenberg wird die Kammer C die schnelle Anbindung an die A4 bringen. Der Verkehr auf der Chamerstrasse in Hünenberg würde zunehmen, wenn mit der Eröffnung der Kammer C nicht auch gleichzeitig die Kammer D realisiert würde. Mit der Eröffnung der Kammer C wird aber die St. Wolfgangstrasse in Hünenberg - zwar auf tiefem Niveau - trotzdem jedoch markant entlastet. Die Kommission stellte abschliessend grossmehrheitlich fest, dass nur der Bau des gesamten Kammerkonzertes Ennetsee eine vernünftige Verkehrsentslastung der Gemeinden Cham und Hünenberg bringen wird (vgl. Beilage).

**c. Realisierung des gesamten Kammerkonzertes**

Gemäss Kantonalem Richtplan sind die Kammern B und C der ersten, die Kammern A und D der zweiten Priorität zugewiesen. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass sich sowohl der Regierungsrat mit seinen Anträgen zum Kammerkonzert Ennetsee als auch die Gemeinderäte Cham und Hünenberg am Kantonalem Richtplan orientiert haben. Der Regierungsrat beantragte deshalb für die Planung und den Bau der Kammern B und C sowie für den Landerwerb einen Rahmenkredit von 62.7 Mio. Franken sowie die Freigabe eines Objektkredites von 55.4 Mio. Franken zulasten dieses Rahmenkredites durch einfachen Beschluss. Für die Kammern A und D beehrte er lediglich einen Objektkredit von 12.1 Mio. Franken für deren Projektierung und den Landerwerb. Damit dokumentierte der Regierungsrat, dass er prioritär die Kammern B und C, und erst später die Kammern A und D realisieren will.

Für die Mehrheit der Kommission war klar, dass einzig das gesamte Kammerkonzept Ennetsee und nicht nur Teile davon eine spürbare Verkehrs-entlastung bringen wird. Keiner Kammer soll Vorrang zukommen. Alle sind gleichwertig zu behandeln. Vom Kammerkonzept werden rund 20'000 Personen in den Gemeinden Cham und Hünenberg profitieren. Folgte man dem Antrag des Regierungsrates, bestünde die Gefahr, dass nur die Kammern B und C gebaut würden. In einigen Jahren, bei der Kreditbewilligung für den Bau der Kammern A und D könnte sich die politische Lage geändert haben. Die Kammer D dient im Wesentlichen der Gemeinde Hünenberg. Nur mit der Kammer A kann das Zentrum von Cham verkehrsmässig spürbar entlastet werden. Aus diesem Grund soll in einer sehr frühen Phase des Projektes entschieden werden, ob das gesamte Konzept mit den Kammern A bis D als Umfahrung der Gemeinden Cham und Hünenberg gebaut oder ob auf den Bau des Kammerkonzeptes verzichtet werden soll. Spricht man sich gegen das Gesamtkonzept aus, wird der Kanton auch das Geld für den Bau der Kammern B und C sparen können, weil nur die Realisierung des gesamten Kammerkonzeptes Ennetsee, nicht aber der Bau einzelner Kammern Sinn macht.

Im Bewusstsein, dass die Kammern B und C gemäss Kantonalem Richtplan der ersten (Baubeginn 2002 bis 2008) und die Kammern A und D der zweiten Priorität (Baubeginn 2008 bis 2014) zugewiesen sind, stellte sich die Kommission die Frage, ob nicht vorab die Prioritätenordnung im Kantonalen Richtplan angepasst werden muss. Dabei konnte die Kommission feststellen, dass alle Kantonsstrassenbauvorhaben der ersten Priorität bereits angelaufen sind:

- die Nordzufahrt ist zwar bewilligt, Rechtsmittelverfahren sind jedoch noch hängig;
- bei der Tangente Neufeld hat der Kantonsrat den Kredit für das Generelle Projekt bewilligt, die Ausarbeitung des Generellen Projektes ist im Gang;
- beim Ausbau der Verbindung Knoten Grindel - Bibersee hat der Regierungsrat den Kredit für das Generelle Projekt bewilligt und die Ausarbeitung des Generellen Projektes ist im Gang.

Es zeigte sich, dass aufgrund der aufwendigen Planungs- und Rechtsmittelverfahren der im Richtplan festgesetzte Baubeginn der einzelnen Vorhaben zu optimistisch angenommen wurde. Es kommt somit zu einer Verschiebung des Baubeginns bei den meisten Projekten der 1. Priorität. Dabei wird aber grundsätzlich nichts an der 1. Priorität des Richtplanes geändert.

Aufgrund dieser Ausgangslage kann der Kantonsrat nun die Realisierung der Kantonsstrassenbauvorhaben zweiter Priorität an die Hand nehmen. Neben den Kammern A (Neubau Verbindung Alpenblick - Knonauerstrasse) und D (Neubau Verbindung Chamerstrasse Schlatt - Bösch) des Kammerkonzepes Ennetsee gehört nur noch der Neubau der Umfahrung Unterägeri dieser zweiten Priorität an. Für die Umfahrung Unterägeri läuft bereits die 2. Phase der Beurteilung der Bestvarianten, damit anschliessend die Linienführung im Richtplan festgesetzt und die notwendige Raumfreihaltung mit Baulinien ausgeschieden werden kann. Bei den Projekten der 2. Priorität ist ein Baubeginn von 2008 bis 2014 vorgesehen. Der Beschluss der Kommission ist somit richtplankonform. Der Kantonsrat wird einzig die Kammer D im Rahmen einer Änderung des Richtplans vom Zwischenergebnis in eine Festsetzung überführen müssen, weil mit dem Generellen Projekt des Kammerkonzepes Ennetsee nun auch die Kammer D räumlich abgestimmt ist. Nichtsdestotrotz ist es dem Kantonsrat anheim gestellt, unabhängig vom Kammerkonzepet Ennetsee die Prioritäten gemäss Kantonalem Richtplan zu überdenken. Nicht zuletzt auch deshalb, weil der Regierungsrat dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste zu unterbreiten hat (Richtplantext V 12.1). Dazu wird dem Kantonsrat Ende 2007 ein entsprechender Bericht und Antrag unterbreitet. Die Kommission sprach sich im Verhältnis von 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung für die Planung, den Landerwerb und den Bau des gesamten Kammerkonzepes Ennetsee aus.

Die Kommission erkannte, dass die Planungs- und Bauzeit des gesamten Kammerkonzepes Jahre in Anspruch nehmen wird. In dieser Zeit wird sich die Zusammensetzung des Kantonsrates ändern. Eine periodische Information sowohl der Strassenbaukommission als auch des Kantonsrates wird deshalb gerechtfertigt sein. Für die Kommission und die Baudirektion ist klar, dass ein 180 Mio. Franken teures Strassenbauprojekt ein



professionelles Controlling erfordert. Der Controllingbericht wird der Strassenbau- sowie der Staatswirtschaftskommission mindestens einmal im Jahr unterbreitet werden müssen. Die Information des Kantonsrates soll jedes Jahr mit Hilfe des Rechenschaftsberichtes samt Auszug aus dem Controllingbericht erfolgen.

Aufgrund dieses Entscheides hat die Kommission den Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau der Kammern B und C der Kantonsstrasse "Kammerkonzept Ennetsee" sowie den Landerwerb (Vorlage Nr. 1393.3 - 11892) entsprechend angepasst. Dabei wurde der Rahmenkredit für die Planung und den Bau der Kantonsstrasse "Kammerkonzept Ennetsee" sowie für den Landerwerb auf 230 Mio. Franken und die Freigabe des Objektkredites auf 180 Mio. Franken aufgestockt. Auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Projektierung der Kammern A und D der Kantonsstrasse "Kammerkonzept Ennetsee" sowie für den Landerwerb (Vorlage Nr. 1393.4 - 11893) kann deshalb verzichtet werden.

**d. Finanzielle Auswirkungen**

Der Bericht und Antrag des Regierungsrates zeigt die Kosten für den Bau aller Kammern einzeln auf (S. 32). Nach heutigen Kostenschätzungen muss für das gesamte Kammerkonzept Ennetsee (Kammern A bis D) mit 180 Mio. Franken gerechnet werden. Diese Kostenschätzung fusst jedoch auf dem Generellen Projekt. Die Ungenauigkeit einer solchen Kostenschätzung liegt in der Regel bei 30 %. Bei einem Projekt, das über eine längere Zeit hinweg realisiert werden wird, können gesetzliche Veränderungen und Veränderungen der Rahmenbedingungen zu Kostensteigerungen führen. Enteignungen führen zu weiteren Verzögerungen. Die Reserve darf also nicht zu knapp bemessen werden. Will der Kantonsrat der Meinung der Kommission folgend den Kredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau des Kammerkonzeptes Ennetsee in einem Zug bewilligen, kommt er also nicht umhin, eine genügend grosse Reserve einzurechnen. Vorliegend muss von einer Reserve von 28 % ausgegangen werden, was einem Rahmenkredit von 230 Mio. Franken entspricht. Die Freigabe der darin eingeschlossenen Reserve von 50 Mio. Franken wird in der Hand des Kantonsrates bleiben. Er kann allfällige Kostenüberschreitungen kritisch prüfen und die Reserve mit einfachem Beschluss freigeben.

Die Kommission entschied sich im Verhältnis von 11 zu 1 Stimme bei einer Enthaltung, dass für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Kammern A bis D des Kammerkonzeptes Ennetsee ein Rahmenkredit von 230 Mio. Franken (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2004) beschlossen wird. Gleichzeitig soll durch einfachen Beschluss zulasten dieses Rahmenkredites ein Objektkredit von 180 Mio. Franken für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Kammern A bis D des Kammerkonzeptes Ennetsee freigegeben werden.

Folgende Gründe sprechen nach Ansicht der Kommissionsmehrheit für dieses beschleunigte Vorgehen:

- über das Kammerkonzept Ennetsee kann ein einziges Mal als Ganzes befunden werden;
- spricht man sich heute für den Bau des gesamten Konzeptes aus, kann dieser Entscheid später nicht mehr umgestossen werden;
- ist die Opposition gegen den Bau des gesamten Kammerkonzeptes Ennetsee zu gross, hat der Kanton Kosten gespart und nicht bereits Millionen von Franken in die Planung des Gesamtkonzeptes oder sogar in den Bau der einzelnen Kammern gesteckt;
- mit dem beschleunigten Vorgehen, wie es die Kommission beschlossen hat, werden die Fristen zur Kreditbewilligung verkürzt. Über den Rahmenkredit muss nur einmal mit einem referendumsfähigen Beschluss befunden werden. Die Freigabe der Objektkredite bzw. der Reserve erfolgt durch den Kantonsrat durch einfachen Beschluss. Müsste der Kantonsrat nach dem herkömmlichen Verfahren zuerst den Planungs- und später den Baukredit bewilligen, würde das Kreditbewilligungsverfahren rund 1 ½ Jahr länger dauern. Ausserdem kann heute die dann-zumalige politische Situation nicht abgeschätzt werden;
- nach dem Entscheid über den Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau des gesamten Kammerkonzeptes ergibt sich politisch eine klare Ausgangslage.

Folgende Gegenargumente führte ein Kommissionsmitglied ins Feld:

- der demokratische Prozess solle höher als der Wunsch nach einer Beschleunigung bewertet werden;
- der Bau der Kammern B und C solle auch bei einer Ablehnung der Kammern D oder A möglich sein. Bereits die Kammern B und C würden eine Entlastung der Durchfahrt von Cham herbeiführen.

Die Finanzierung der Strassenbauprojekte der ersten Priorität ist gesichert. Das Guthaben der Spezialfinanzierung nimmt infolge der Verzögerung der verschiedenen Kantonsstrassenbauvorhaben, namentlich der Nordzufahrt und der Tangente jährlich zu. Selbst der gleichzeitige Bau der Kammern B und C mit den der zweiten Priorität zugewiesenen Kammern A und D führt nur zu einer geringen Verschuldung der Spezialfinanzierung (vgl. Beilage). Zudem ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen des Infrastrukturfonds mit einer zusätzlichen Bundesunterstützung für die Nordzufahrt von 35 Mio. Franken - vorbehältlich des Beschlusses des eidgenössischen Parlaments - gerechnet werden kann. Die vorberatende Kommission des Ständerates hat diese Vorlage bereits unterstützt. Das Kammerkonzept ist Inhalt des Zuger Agglomerationsprogrammes. Aus diesem Grund wird der Kanton den Bund zu gegebener Zeit ebenfalls um Mitfinanzierung dieses Strassenbauprojektes aus dem Infrastrukturfonds ersuchen. Zusammengefasst kann also festgehalten werden, dass die Finanzierung den Bau des gesamten Kammerkonzeptes nicht zu bremsen vermag. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern ist aus heutiger Sicht kein Thema.

**e. Behördenreferendum**

Die Kommission war sich bewusst, dass ihr Beschluss, dem Kantonsrat einen Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau des gesamten Kammerkonzeptes Ennetsee zu beantragen, umstritten sein wird. Sie ist aber davon überzeugt, dass nur das gesamte Kammerkonzept Ennetsee Sinn macht. Würden nur einzelne Kammern des Konzeptes realisiert, entstünde ein Flickwerk. Dafür sind nach Meinung der Kommissionsmehrheit Millioneninvestitionen nicht gerechtfertigt. Es gilt also lediglich die Frage zu beantworten, sollen die Gemeinden Cham und Hünenberg gesamtheitlich mit dem Kammerkonzept Ennetsee entlastet werden oder

nicht. Bejaht man diese Frage, bekommt die Region Ennetsee das Kammerkonzept. Wird diese Frage verneint, wird auch auf den Bau einzelner Kammern verzichtet. Diese Kardinalfrage soll nicht nur der Kantonsrat beantworten. Die Kommission war mit 12 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung der Ansicht, dass diese Frage die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zug beantworten müssen. Aus diesem Grund und nicht etwa der Gesamtkosten des Kammerkonzeptes wegen beantragt die Kommission dem Kantonsrat, seinen Beschluss dem Behördenreferendum zu unterstellen. Dieses Vorgehen erspart den Gegnern des Kammerkonzeptes Ennetsee die Unterschriftensammlung, was nicht zuletzt zu einem Zeitgewinn bei der Kreditbewilligung führen wird.

## 5. Schlussabstimmung und Antrag

In der Schlussabstimmung stimmte die Strassenbaukommission den Vorlagen des Regierungsrates mit den von ihr beschlossenen Änderungen mit 11 zu 1 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Gestützt auf diesen Bericht **b e a n t r a g t** Ihnen die Kommission,

- a) auf die Vorlage Nr. 1393.2 - 11891 einzutreten und ihr zuzustimmen;
- b) auf die Vorlage Nrn. 1393.3/4 - 11892/93 einzutreten und an ihrer Stelle die Vorlage Nr. 1393.6 - 11988 unserer Kommission zu beschliessen.

Baar, 20. Februar 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

IM NAMEN DER STRASSENBAU-  
KOMMISSION

Der Präsident: Beat Villiger

Beilagen erwähnt

300/sk