

KANTONSRATSBESCHLUSS
BETREFFEND ANPASSUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS

BERICHT UND ANTRAG DES REGIERUNGSRATES

VOM 2. MAI 2006

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag für eine Anpassung des kantonalen Richtplans. Es geht um einen Wildtierkorridor in Cham und um die Ostumfahrung von Rotkreuz.

Das Wichtigste in Kürze

Der Wildtierkorridor Städtlerwald war im Entwurf des kantonalen Richtplans nicht vorgesehen, wurde aber am 17. Dezember 2003 vom Kantonsrat in den Richtplan aufgenommen. Am 7. September 2004 reichten sieben Kantonsrätinnen und Kantonsräte eine Motion ein, in der sie unter anderem die Verwirklichung des Wildtierkorridors Städtlerwald forderten. Am 14. Dezember 2004 beantwortete der Regierungsrat die Motion und bemerkte, dass die kantonsrätliche Raumplanungskommission an ihrer Sitzung vom 21. Oktober 2004 einmütig zu verstehen gegeben hatte, dass sie keinen Wildtierkorridor über die Autobahn wolle. Am 25. Februar 2005 wurde die Motion im Kantonsrat nicht erheblich erklärt.

Der Wildtierkorridor Städtlerwald ist somit vom Regierungsrat aus dem kantonalen Richtplan zu streichen. Im Rahmen des Anpassungsverfahrens (öffentliche Auflage vom 24. Dezember 2005 bis zum 21. Februar 2006) gingen verschiedene Stellungnahmen ein, die forderten, am Wildtierkorridor Städtlerwald festzuhalten. Diese Anliegen werden ernst genommen. Der kantonale Richtplan wird mit der Ziffer L 6.3.2 bei den kleinräumigen Korridoren ergänzt. Damit wird sichergestellt, dass eine funktionsfähige Lebensraumvernetzung Städtlerwald-Oberweid/Lorzental und Städtlerwald-Baregg/Blegi langfristig erhalten bleibt.

Im kantonalen Richtplan 2004 ist die Ostumfahrung Rotkreuz als Zwischenergebnis festgehalten. Eine neue Planungsstudie beleuchtet fünf verschiedene Varianten für eine Ostumfahrung. Variante D, die bereits der im Richtplan eingezeichneten Linienführung der Ostumfahrung Rotkreuz entspricht, erwies sich als Bestvariante. Die Umfahrung ist im Richtplan festzusetzen.

1. Streichung des Wildtierkorridors Städtlerwald, Gemeinde Cham, aus dem kantonalen Richtplan

1.1 Ausgangslage

Mit Beschluss des kantonalen Richtplans 2004 wurde unter anderem auch der Wildtierkorridor Städtlerwald festgesetzt. Ursprünglich nicht im kantonalen Richtplan vorgesehen, wurde dieser Wildtierkorridor am 17. Dezember 2003 vom Kantonsrat in den Richtplan aufgenommen, ohne dass sich die Raumplanungskommission oder die kantonalen Fachstellen dazu hatten äussern können.

Am 7. September 2004 haben sieben Chamer Kantonsrätinnen und Kantonsräte folgende Motion eingereicht (Vorlage Nr. 1259.1 - 11547):

Der Regierungsrat wird beauftragt, im Zusammenhang mit dem Nationalstrassenprojekt 6-Spur-Ausbau A4, im Speziellen für den Bereich Verzweigung Blegi, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um folgende Punkte einfliessen zu lassen:

- ...
- Verwirklichung des im kantonalen Richtplan festgelegten Wildtierkorridors, allenfalls im Zusammenhang mit einem Langsamverkehr-Übergang.
- ...

Der Regierungsrat beantwortete mit Bericht und Antrag vom 14. Dezember 2004 die oben genannte Motion (Vorlage Nr. 1259.2 - 11620). Er bemerkte dabei, dass die Baudirektion einen den Wildtieren dienenden Übergang mit einer Machbarkeitsstudie abgeklärt habe und dass die Kosten des rund 40 m breiten und über 100 m langen Bauwerkes rund 17,5 Mio. Franken betragen würden. Weiter liess der Regierungsrat verlauten, dass der Kanton diese Kosten vollständig selber finanzieren müsste, weil es sich nicht um einen Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung handle. Zudem wird hervorgehoben, dass die beiden Ämter für Fischerei und Jagd und Raumplanung die ökologische Anbindung des Städtlerwaldes via Lorzentäl und nicht direkt Richtung

Norden sähen. Weiter hiess es, dass die kantonsrätliche Raumplanungskommission an ihrer Sitzung vom 21. Oktober 2004 unmissverständlich und einmütig zu verstehen gegeben habe, dass sie keinen Wildtierübergang wolle. Diese Meinung entspreche auch jener der Baudirektion, die im Entwurf des Generellen Projekts für den Ausbau der Autobahnverzweigung Blegi statt des Wildtierübergangs eine Fuss- und Radwegüberführung aufgenommen habe.

Der Bericht und Antrag des Regierungsrates gelangte an die Kantonsratssitzung vom 24. Februar 2005. In der Abstimmung wurde die Motion mit 42:23 für nicht erheblich erklärt. Daraus leitet der Regierungsrat den Auftrag ab, den Wildtierkorridor Städtlerwald aus dem kantonalen Richtplan zu streichen.

1.2 Öffentliche Mitwirkung

Während der öffentlichen Auflage der Richtplanänderung zur Streichung des Wildtierkorridors sind unterschiedliche Bemerkungen und Anträge eingegangen. Das Amt für Fischerei und Jagd sowie das Tiefbauamt sprechen sich für die Streichung des Wildtierkorridors aus. Das Amt für Fischerei und Jagd stellt zudem den Antrag, einen Korridor nach Westen (Oberweid/Lorzental) und Osten (Baregg/Blegi) statt Richtung Norden zu sichern. Der Gemeinderat Cham, die Natur- und Landschaftsschutzkommission des Kantons Zug, Pro Natura Zug, die Waldgenossenschaft Städtli Cham und der Zuger Patentjägerverein stellen den Antrag, den Wildtierkorridor im Richtplan beizubehalten. Diese und weitere Stellen äussern sich wie folgt:

- Der Gemeinderat Cham stellt die hohen Kosten für den Wildtierkorridor in Frage und weist darauf hin, dass die tatsächlichen Kosten erst im Rahmen eines konkreten Projekts ermittelt werden können.
- Für die Natur- und Landschaftsschutzkommission des Kantons Zug ist eine Änderung des Wildtierkorridors Städtlerwald Richtung Westen (Oberweid/Lorzental) denkbar.
- Pro Natura Zug weist darauf hin, dass ein 10 m breiter Übergang inkl. Amphibienzaun für Kleinsäuger, Amphibien, Reptilien und Insekten (nicht jedoch für Wild) anstatt eines 40 m Überganges ebenfalls denkbar wäre.
- Die Waldgenossenschaft Städtli Cham stellt klar, dass von ihrer Seite nur auf eine Einsprache gegen das Projekt „Cham Nord 01“ (grosses Bauvorhaben) verzichtet wurde, weil der Wildtierkorridor mit Aufnahme in den Richtplan als gesichert galt. Die Waldgenossenschaft argumentiert, dass sie im Rahmen des

6-Spurausbau der A4 bereits 1 ha Wald abgeben soll. Sie beharrt auf dem Wildtierkorridor. Weiter werden die hohen Kosten für den Übergang angezweifelt, da noch kein konkretes Projekt vorliege. Die Waldgenossenschaft ist zudem überzeugt, dass für den Korridor Bundesbeiträge erhältlich sind, da aufgrund der Waldrodung ökologische Ausgleichsmassnahmen nötig seien.

- Der Zuger Patentjägerverein sieht die Ost-West-Vernetzung zum Lorzentalkorridor aufgrund der Erweiterungen von Sportanlagen im Eizmoos und des Kammerkonzepes als langfristig eingeschränkt und möchte aus diesem Grund am geplanten Wildtierkorridor über die Autobahn festhalten.
- Das Landwirtschaftsamt setzt sich ebenfalls für den Erhalt des Wildtierkorridors ein und wäre dafür bereit, auf einige Massnahmen bei den Fruchtfolgeflächen im Rahmen der geplanten Strassenbauten zu verzichten. Das Landwirtschaftsamt stellt jedoch keinen konkreten Antrag.

Dazu Folgendes:

Die mit einer Machbarkeitsstudie berechneten Kosten von rund 17,5 Mio. Franken für den Wildtierkorridor Städtlerwald sind keineswegs so hoch, weil Luxus betrieben würde, sondern weil das Bauwerk über 100 m Autobahnstrecke überqueren und mindestens 40 m Breite aufweisen müsste. Der Kanton Zug müsste die Kosten vollumfänglich übernehmen. Der Wildtierkorridor Städtlerwald ist nicht von nationaler Bedeutung (siehe auch Schriftenreihe Umwelt Nr. 326, Korridore für Wildtiere in der Schweiz, Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL, 2001)) und der Bund ist damit nicht verpflichtet, einen Kostenbeitrag zu leisten. Im Rahmen des 6-Spurausbau wird es nötig sein, rund 1 ha Wald im Städtlerwald zu roden, wofür eine Ersatzaufforstung nördlich der Autobahn vorgenommen wird. Bundesbeiträge an eine ökologische Ersatzmassnahme für die Waldrodung zu erhalten, wie von der Waldgenossenschaft Städtli Cham vorgeschlagen, ist daher nicht möglich.

Im Rahmen der Interessenabwägung wurde statt eines 40 m breiten Bauwerkes ein 10 m breites im Zusammenhang mit einem Fuss- und Radwegübergang in Betracht gezogen. Diese Kompromisslösung wäre jedoch wenig sinnvoll, da der Übergang zu schmal wäre, um vom Wild genutzt zu werden, erst recht, wenn er noch von Fussgängern und Radfahrern frequentiert würde.

Die ökologische Vernetzung des Städtlerwaldes ist wichtig und soll trotz 6-Spurausbau und Kammerkonzepet erhalten bleiben. Im Städtlerwald können selbst wenig anspruchsvolle Arten, wie zum Beispiel das Reh, längerfristig nur überleben, wenn die Verbindung zur Lorze offen gehalten wird. Eine funktionsfähige Verbindung

Städtlerwald-Lorzentalkorridor fliesst mit diversen Massnahmen in die neuen Strassenplanungen ein. Neben den geplanten flankierenden Massnahmen beim Kammerkonzept und beim 6-Spurausbau müssen die jetzigen Geländeverbindungen von Siedlungserweiterungen (Oberweid/Cham Nord01) und Infrastrukturanlagen (Sportanlagen Eizmoos) langfristig frei bleiben. Die Verantwortung obliegt hierfür der Gemeinde.

Dank den geplanten Massnahmen für eine verbesserte Lebensraumvernetzung nach Westen (Oberweid/Lorzental) und nach Osten (Baregg/Blegi) sowie dank einer sorgfältigen Siedlungsplanung der Gemeinde Cham erübrigt sich der aufwendige und kostspielige Wildtierkorridor über die Autobahn.

1.3 Fazit

Die Interessenabwägung ergibt, dass die drohende Isolation des Städtlerwaldes ernst genommen und verhindert werden muss. Die ökologische Anbindung des Städtlerwaldes ist jedoch nicht Richtung Norden über die Autobahn, sondern wie bis anhin Richtung Westen via Oberweid/Lorzental und Richtung Osten via Baregg/Blegi zu suchen. Die kantonsrätliche Raumplanungskommission hat sich unmissverständlich gegen einen Wildtierkorridor über die Autobahn und für die bestehenden Lebensraumvernetzungen ausgesprochen.

Im Umweltbericht des Kammerkonzeptes (KKE - 008) wird bereits darauf hingewiesen, dass die Verbindung zur Lorze offen gehalten und optimiert werden soll (Lebensraumvernetzung Eizmoos). Im Kammerkonzept ist die Ausscheidung eines „Raumes für Vernetzung“ im Landwirtschaftsland zwischen Gibelwäldli und Städtlerwald vorgesehen. Konkrete Massnahmen bestehen unter anderem in Hochhecken als Abschirmung und Lenkungsstrukturen sowie Feldgehölzen als Deckungsstrukturen. Im Weiteren soll verhindert werden, dass durch Infrastrukturbauten im Landwirtschaftsgebiet zwischen Gibelwäldli und Städtlerwald oder durch eine Erweiterung des Siedlungsgebietes Oberweid/Cham Nord01 der Lebensraum des Städtlerwaldes Richtung Lorzentalkorridor unterbunden wird. Hier liegt die Verantwortung bei der Gemeinde Cham.

Daher kann die Festsetzung des Wildtierkorridors Städtlerwald über die Autobahn im kantonalen Richtplan aufgehoben werden. Um die Lebensraumvernetzung Richtung

Oberweid/Lorzental und Richtung Baregg/Blegi richtplanerisch festzuhalten, wird die Ziffer L 6.3.2 unter den kleinräumigen Korridoren in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Ziffer L 6.3.2 lautet wie folgt: „Die ökologischen Ausgleichsmassnahmen zum 6-Spurausbau der A4 und zum Kammerkonzept bewahren die kleinräumige Vernetzung des Städtlerwaldes zum Lorzenraum sowie zum Raum Grindel/Blegi (Unterführung Baregg/Blegi). Die Gemeinde Cham stimmt Siedlungserweiterungen im Gebiet Oberweid/Cham Nord01 auf den Wildtierkorridor Städtlerwald-Lorzenlauf ab.“

2. Festsetzung der Linienführung der Ostumfahrung Rotkreuz, Gemeinde Risch

2.1 Ausgangslage

Der kantonale Richtplan 2004 hält fest, dass an der Ostumfahrung Rotkreuz ein kantonales Interesse besteht. Diese Umfahrung ist als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan eingetragen. Aufgrund der Vorgabe hat der Regierungsrat den Auftrag, den Raum für die Ostumfahrung Rotkreuz freizuhalten und mittels Baulinien zu sichern. Die bisherigen Planungsarbeiten bestehen erstens aus einer Varianten- und Machbarkeitsstudie (Planungsstudie 1. Teil) und zweitens aus dem Variantenentscheid (Planungsstudie 2. Teil).

Der erste Teil der Planungsstudie untersucht fünf mögliche Korridore für eine Ostumfahrung Rotkreuz bezüglich Machbarkeit und Baukosten. In der Bewertung wurden die Auswirkungen auf das Verkehrssystem, besonders die Entlastungswirkung im Ortskern von Rotkreuz und die zu erwartenden Beeinträchtigungen in den Umweltbereichen Landschaft, Ortsbild, Lärm und Lufthygiene beurteilt. Aus der Machbarkeitsstudie resultieren die beiden Korridore B und D als Bestvarianten bezüglich Kosten und Nutzen (vgl. Abbildung 1).

Bei gleichwertiger Verkehrsnutzung der Korridore B und D zeigt die Variante D in den Kriterien Ortsbild, Landschaftsschutz und Gestaltung gegenüber dem Korridor B erhebliche Vorteile. Die Planungsstudie 2 hat die Variante D als Bestvariante für die Linienführung ausgewiesen. Der kantonale Richtplan ist dementsprechend anzupassen und das Trasse ist festzusetzen.

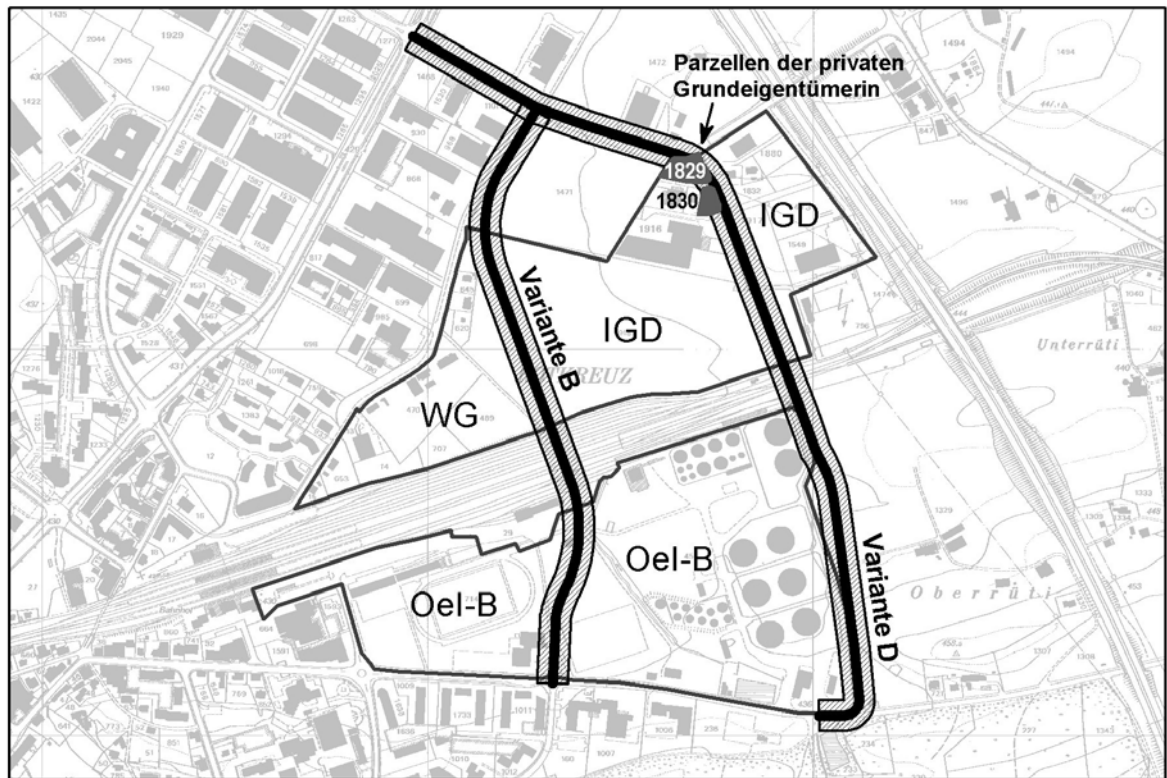


Abbildung 1

2.2 Öffentliche Mitwirkung

Während der öffentlichen Auflage haben das Amt für Denkmalpflege und Archäologie, das Amt für Fischerei und Jagd, das Amt für Umweltschutz, die Sicherheitsdirektion sowie die Sicherheitspolizei, das Tiefbauamt, die Volkswirtschaftsdirektion und eine private Grundeigentümerin die Gelegenheit zur Stellungnahme ergriffen. Mit Ausnahme des Amtes für Umweltschutz und der Grundeigentümerin sprechen sich die Stellen für die Festsetzung der Variante D im Richtplan aus. Das Amt für Umweltschutz hat Bedenken, dass mit der Realisierung der Variante D der Landverbrauch in der Landwirtschaftszone zu hoch ausfallen könnte. Die private Grundeigentümerin ist bei Realisierung der Variante D mit den beiden unüberbauten, jedoch erschlossenen Parzellen Nrn. 1829 und 1830 (Abbildung 1) direkt betroffen und stellt den Antrag, auf die Variante D zu verzichten und dafür die Variante B im Richtplan festzusetzen.

Diesem Antrag ist Folgendes entgegenzuhalten: Die Planungsstudie weist nach, dass Variante D aus Gründen der technischen und baulichen Machbarkeit, der Integration in die Landschaft und ins Ortsbild, des gestalterischen Potentials, des Erscheinungsbildes und der Kosten besser abschneidet als Variante B.

Variante B quert im Gegensatz zu Variante D die SBB-Geleise an der breitesten Stelle. Dies ist ein erheblicher Mehraufwand. Die Querung der Geleise würde ein 390 m langes Brückenbauwerk erfordern, welches sehr wahrscheinlich im Bereich des Geleisefeldes (100 m) stützenfrei erstellt werden müsste. Für Variante B wird mit Kosten für die Geleiseüberquerung von rund 17 Mio. Franken gerechnet. Im Gegenzug dazu erfordert Variante D nur eine Querung von 35 m Geleise und kann mit Kosten von rund 12 Mio. Franken realisiert werden.

Das Argument der Grundeigentümerin, Variante D sei im Gegenzug zu Variante B ein gravierender Einschnitt in die intakte Landschaft, wurde von den kantonalen Fachstellen gegensätzlich beurteilt. Die Linienführung der Variante D lässt sich gut in die Landschaft integrieren, da sie am Rande des Baugebietes verläuft und so das Siedlungsgebiet abschliesst.

Weiter hiess es, die Linienführung der Variante B käme ins Industriegebiet zu liegen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr quert die Variante B südlich der Geleise die Zone Oel-B (Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen), in diesem Fall Sportplätze und Vereinsgebäude, was einen Abbruch und Ersatz von Liegenschaften und Freizeitanlagen bedeuten würde. Nördlich der Geleise würde die Variante B an der Grenze der beiden noch unüberbauten Zonen IGD (Industrie-, Gewerbe- und Dienstleistungszone) im Osten und WG (Wohn- und Gewerbezone) im Westen entlang führen, bevor sie in die bestehende Strassenfläche mündet. Die Linienführung der Variante D hingegen verläuft südlich der Geleise zwischen der Zone OelB und der Landwirtschaftszone. Nördlich der Geleise quert sie überbaute sowie unüberbaute Zone IGD, bevor sie in die bereits bestehende Strassenfläche mündet.

Von der Grundeigentümerin wird weiter bemängelt, dass die Variante D im Gegensatz zur Variante B nicht über einen Kreisels mit der Buonaserstrasse verbunden werden könne und daher der Verkehr Richtung Buonas handikapiert sei. Tatsächlich wird die Variante D über eine konventionelle Einmündung erschlossen. Dies behindert jedoch den Verkehr Richtung Buonas nicht, im Gegenteil wirkt sich diese Erschliessung positiv auf die Sichtweite aus, da die Einmündung auf der Kurvenausenseite liegt.

2.3 Fazit

Die Anpassung des kantonalen Richtplans für die Ostumfahrung Rotkreuz ist raumplanerisch zweckmässig. Die verschiedenen Interessen sind aufeinander

abgestimmt, die Linienführung der Variante D kann im Richtplan angepasst werden. Da die empfohlene Linienführung (Variante D) der bereits im Richtplan eingezeichneten Linienführung der Ostumfahrung Rotkreuz entspricht, ist nur der Richtplantext, nicht aber die Richtplankarte anzupassen. Die Planungsstudie bildet die Grundlage für die Ausarbeitung eines Vorprojekts und eines Baulinienplanes. Notwendige Detailabklärungen sind im weiteren Verfahren zu klären.

3. Finanzielle Auswirkungen der Anpassung

Aus den Richtplananpassungen sind keine direkten finanziellen Auswirkungen für den Kanton zu erwarten. Verschiedene Massnahmen im Zusammenhang mit dem Wildtierkorridor sind Gegenstand laufender Projekte (Kammerkonzept, 6-Spur-Ausbau) oder werden zu einem späteren Zeitpunkt als Projekte dem Kantonsrat zur Finanzierung unterbreitet (Ostumfahrung Rotkreuz).

4. Antrag

Wir **b e a n t r a g e n** Ihnen,

auf die Vorlage Nr. 1434.2 - 12024 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 2. Mai 2006

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage:

- Synoptische Darstellung der geänderten Richtplankarte bzw. des geänderten Richtplantextes