

1. Kantonsratsbeschluss

**betreffend Genehmigung des Generellen Projektes "Tangente Zug/Baar"
(Vorlage Nrn. 1646.1/.2 - 12640/12641)**

2. Kantonsratsbeschluss

**betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes "Tangente
Zug/Baar" (Vorlage Nrn. 1646.1/.3 - 12640/12642)**

3. Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion

betreffend Tangente Zug/Baar (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779)

Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Februar 2008 haben wir Ihnen zu den eingangs genannten Kantonsratsbeschlüssen Bericht und Antrag unterbreitet (Vorlage Nr. 1646.1 - 12640). Im Zusammenhang mit dem parallel laufenden Projekt für die Verkehrslenkung im Raum Zug/Baar wurden neue Verkehrszahlen ermittelt, welche teilweise erhebliche Abweichungen aufzeigten. Die Baudirektion entschloss sich im Einvernehmen mit der Stadt Zug und der Gemeinde Baar, die Modellrechnungen für beide Projekte auf den neusten Stand zu bringen und einen Gleichzeitig nehmen wir die Gelegenheit wahr, Fragen aus der Gemeinde Baar zum Landschafts- und Erholungsraum zwischen Baar und Inwil zu beantworten. Im Weiteren behandeln wir das Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar vom 16. Juni 2008 (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779). Unseren Zusatzbericht und die Beantwortung des parlamentarischen Vorstosses gliedern wir wie folgt:

Inhaltsverzeichnis

I	Ausgangslage	3
II	Besondere Anliegen der Einwohnergemeinde Baar	4
III	Grundlagen	4
III.1	Ausgangslage im Strassennetz	4
III.2	Tangente Zug Baar als Ergänzung zur Nordstrasse	5
III.3	Flankierende Massnahmen der Tangente Zug/Baar	7
IV	Verkehrszahlen	8
V	Auswirkung der Tangente Zug/Baar	9
VI	Etappierung	16
VI.1	Folgen einer Etappierung	16
VI.2	Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen betreffend Tangente Zug/Baar	17
VII	Langfristige Sicherung des Landschafts- und Erholungsraumes Baar/Inwil	18
VII.1	Ausgangslage	18
VII.2	Bestehende planerische Festlegungen	19
VII.2.1	Kantonaler Richtplan	19
VII.2.2	Zonenplan	19
VII.2.3	LEK Sternen/Inwil/Obere Allmend	19
VII.2.4	Festlegungen in der Ortplanungsrevision der Stadt Zug, Stand 2008	20
VII.2.5	Anliegen der Gemeinde Baar (Kapitel II)	20
VII.3	Fazit	20
VIII	Antrag	21

I Ausgangslage

In unserem Bericht und Antrag vom 26. Februar 2008 (Vorlage Nr. 1646.1 - 12640) haben wir Verkehrszahlen als Prognose der künftigen Verkehrsbelastungen dargestellt. Zeithorizont war jeweils das Jahr 2020 sowohl für die Siedlungs- als auch die Mobilitätsentwicklung. Den Prognosen lag der kantonale Richtplan zu Grunde. Ausgangspunkt waren im Jahr 2005 durchgeführte Verkehrszählungen. Die Ergebnisse haben wir für verschiedene Strassen in den Einwohnergemeinden Zug und Baar unter Einbezug von flankierenden Massnahmen aufgezeigt (siehe unsere erwähnte Vorlage, Seiten 21 ff., Kapitel VI.3). - Diese Abklärungen haben wir nochmals gründlich geprüft:

Ausgehend von einem Basis-Modell, das den Zustand im Jahr 1995 wiedergibt, waren für verschiedene generelle Projekte des Strassenbaus im Kanton Zug die Verkehrszahlen aufbereitet worden, so auch für die Tangente Zug/Baar. Eine Zwischenstufe der Berechnungen ergab sich im Rahmen des Projektes Grindel - Bibersee, für das die Zahlen aktualisiert worden waren. Schliesslich erfuhr das Verkehrsmodell im Jahr 2006 eine erneute Aktualisierung, die es erlaubte, die Verkehrslenkung im Raume Zug/Baar zu prüfen. Die dabei ermittelten Zahlen wichen teilweise deutlich von den im Rahmen des Generellen Projektes zur Tangente Zug/Baar berechneten Belastungen ab. Die Baudirektion entschied sich, die Differenzen näher zu untersuchen und die Resultate dem Kantonsrat vorzulegen. In das Ergebnis fliesst die Prognose für den öffentlichen Verkehr ein. Wir hatten zu Gunsten dieser Verkehrsform zu optimistisch angenommen, dass im Talgebiet mit Einführung des neuen Feinverteilers für den öffentlichen Verkehr dieser im Verhältnis zum motorisierten Individualverkehr viele Anteile gewinnt. Diese optimistische Annahme zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs machte sich in einer Abnahme des Individualverkehrs auf der Rigistrasse in Baar stark bemerkbar. Im vorliegenden Ergebnis jedoch zeigt sich, dass dort der motorisierte Individualverkehr nicht wesentlich ändern wird.

Die Ermittlung künftiger Verkehrszahlen ist nur das eine, die Bewirtschaftung des Strassennetzes das andere. Für eine optimale Bewirtschaftung dieses Netzes im Raum Zug/Baar nach Eröffnung der Nordzufahrt veranlassten die Stadt Zug, die Einwohnergemeinde Baar und das kantonale Tiefbauamt gemeinsam eine Studie zur Verkehrslenkung. Ohne Lenkungsmassnahmen würde sich der motorisierte Individualverkehr gleichmässig auf alle Strassen verteilen. Wir wollen jedoch den Verkehr auf das ihm am besten dienende Hauptnetz lenken. Damit soll insbesondere der öffentliche Verkehr auf ausgewählten Achsen, beispielsweise der Zuger-/Baarerstrasse gefördert werden.

Als Grundlage für die Kantonsratsbeschlüsse

- betreffend Genehmigung des Generellen Projektes "Tangente Zug/Baar" (Vorlage Nrn. 1646.1/3 - 12640/12641) und
- betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes "Tangente Zug/Baar" (Vorlage Nrn. 1646.1/2 - 12640/12642)

gelten ausschliesslich die im vorliegenden Bericht aufgeführten Ergebnisse der aktualisierten Modellrechnung. Die Verkehrszahlen im Bericht des Regierungsrates (Vorlage Nr. 1646.1 - 12640) sind überholt und können nicht weiterverwendet resp. verglichen werden.

II Besondere Anliegen der Einwohnergemeinde Baar und der Stadt Zug

Für die Gemeinde Baar stehen im Wesentlichen vier Hauptpunkte für eine ergänzende Diskussion im Vordergrund, die wir sinngemäss wie folgt wiedergeben:

1. Verkehrszahlen (vorliegender Bericht)

Das Projekt Verkehrslenkung zeige auf, dass für die Rigistrasse keine Entlastung durch die Tangente Zug/Baar zu erwarten sei. Die Baudirektion werde ersucht, die Verkehrszahlen zu aktualisieren.

2. Umgestaltung Ägeristrasse (vorliegender Bericht, Kapitel III.3)

Damit der Verkehr vom Ägerital möglichst die Tangente Zug/Baar benutze, sei neben der geplanten Knotengestaltung Margel (Dosierung mit Lichtsignalanlage) auch eine Umgestaltung der Ägeristrasse nötig.

3. Variante (Kapitel VI)

Die Frage der Etappierung sei nicht vertieft geklärt worden (nur Teilrealisierung der Tangente).

4. Ökologische Ausgleichsmassnahmen (Kapitel VII)

Es solle vermieden werden, dass bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit oder aus finanziellen Überlegungen ökologische Massnahmen fallen gelassen würden. Die Renaturierung des Mittelbaches ab dem Knoten Margel solle Projektbestandteil werden.

Die Stadt Zug erwartete insbesondere Angaben über die Wunschlinien vom Berg zur Autobahn, über den Ziel-/Quellverkehr in die Stadt Zug, über die Auswirkungen einer etappierten Lösung sowie über Auswirkungen auf die Baarerstrasse. Der vorliegende Bericht beantwortet ausführlich diese Anliegen der Stadt Zug.

III Grundlagen

III.1 Ausgangslage im Strassennetz

Das Projekt der Tangente Zug/Baar basiert auf dem zukünftigen Strassennetz mit der neuen Nordzufahrt Zug (Nordstrasse) und deren südlichen Weiterführung über die Aabachstrasse bis zum Lichtsignalknoten an der Chamerstrasse in Zug.

Das Strassennetz im Raum Zug/Baar verfügt über zwei leistungsfähige Verbindungen zur Autobahn. Es sind dies über die Kreuzung Südstrasse/Weststrasse in Baar sowie die Chamer-/General Guisanstrasse in Zug. Die Nord-/Süd-Verteilung des Verkehrs innerhalb dieses Gebiets erfolgt über die Weststrasse, die neue Nordstrasse und die Aabachstrasse westlich der Bahnlinie sowie über die Zugerstrasse/Baarerstrasse östlich der Bahnlinie.

Für die Beziehungen in Richtung Arth / Walchwil / Ägeri wird das heute bestehende Linkseinschiebeverbot von der Aabachstrasse in die Chamerstrasse aufgehoben. Diese Massnahme entlastet vor allem die Baarerstrasse im Bereich Metalli sowie die neue Grafenaustrasse. Als Nord-/Südverbindung entlastet die Nordstrasse insbesondere die Zuger-/Baarerstrasse vom MIV zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Neben der Gubelstrasse in Zug und der Südstrasse in Baar wird die ausgebauten Feldstrasse die Funktion einer zusätzlichen Spange zwischen den beiden Nord-/Südxen wahrnehmen.

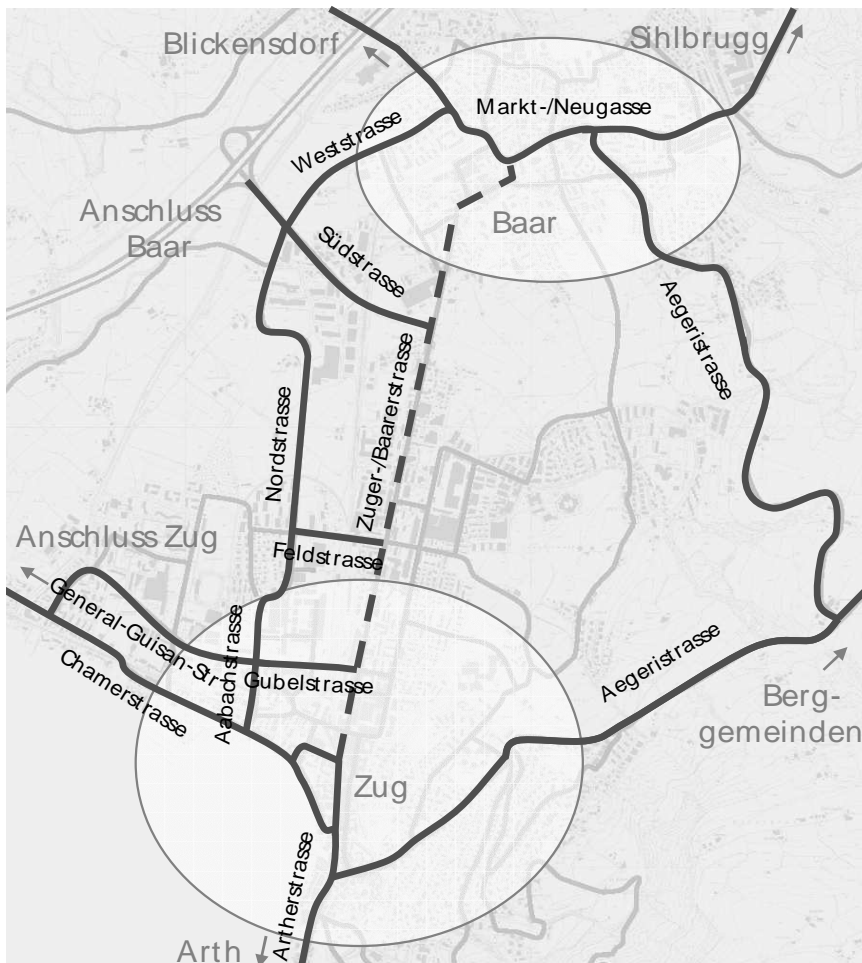


Abbildung 1: Strassenverbindungen mit Nordstrasse

Mit dem prognostizierten Verkehr für das Jahr 2020 wird die neue Nordstrasse nahezu ausgelastet sein. Umso mehr soll die Entlastung der Zuger-/Baarerstrasse durch flankierende Massnahmen unterstützt und sichergestellt werden.

III.2 Tangente Zug/Baar als Ergänzung zur Nordstrasse

Das Projekt der Tangente Zug/Baar umfasst neben der Neubaustrecke mit dem Tunnel Geissbüel auch verschiedene Anschlussknoten. Damit werden die folgenden Funktionen ermöglicht:

- leistungsfähige Anbindung der Berggemeinden an die Autobahn und somit Zugang zum Nationalstrassennetz;
- direkte Erschliessung der nördlichen Gebiete des Göbli, der Baarer matt, von Inwil/Arbach, der Rigistrasse und der Ägeristrasse sowie angrenzender Siedlungsgebiete über die Tangente einerseits in Richtung Autobahn und andererseits in Richtung der Berggemeinden.

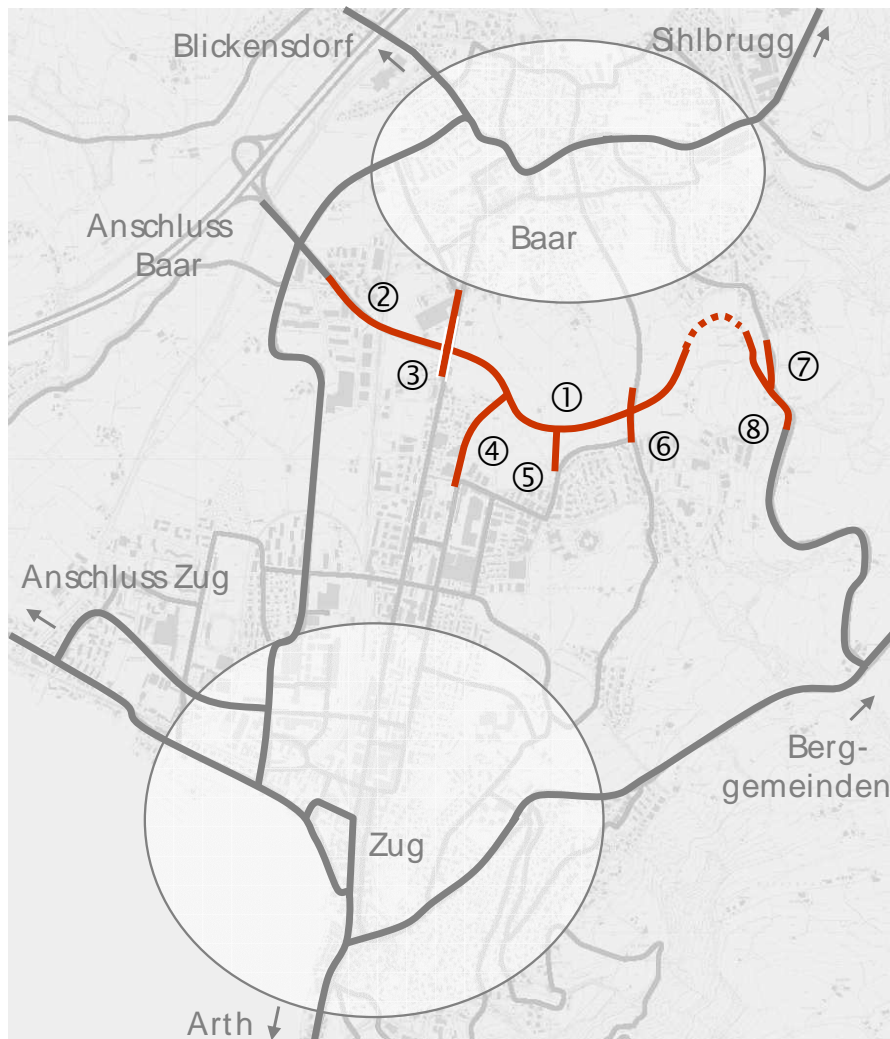


Abbildung 2: Verkehrssystem Tangente Zug/Baar

Nachfolgend sind die wichtigsten Neu- und Ausbauten im Projekt Tangente Zug/Baar bezeichnet:

Projektelement	Bezeichnung
Nr. 1	Neubaustrecke Knoten Zugerstrasse - Margel mit Tunnel Geissbüel
Nr. 2	Ausbau Strecke Knoten Süd-/Weststrasse - Zugerstrasse
Nr. 3	Anschluss Zugerstrasse, niveaufreier Knoten
Nr. 4	Verlängerung und Anschluss Industriestrasse mit einem Kreisel
Nr. 5	Verlängerung und Anschluss Inwilerriedstrasse mit einem Kreisel
Nr. 6	Anschluss Rigistrasse mit einem Kreisel
Nr. 7	Anschluss Margel mit einer Lichtsignalanlage
Nr. 8	Anschluss Teilstrecke Ägeristrasse

III.3 Flankierende Massnahmen bei der Tangente Zug/Baar

Im Projekt der Tangente Zug/Baar sind sieben flankierende Massnahmen definiert. Sie sollen die Zielsetzungen der Tangente Zug/Baar nachhaltig unterstützen und allfällige negative Auswirkungen minimieren.

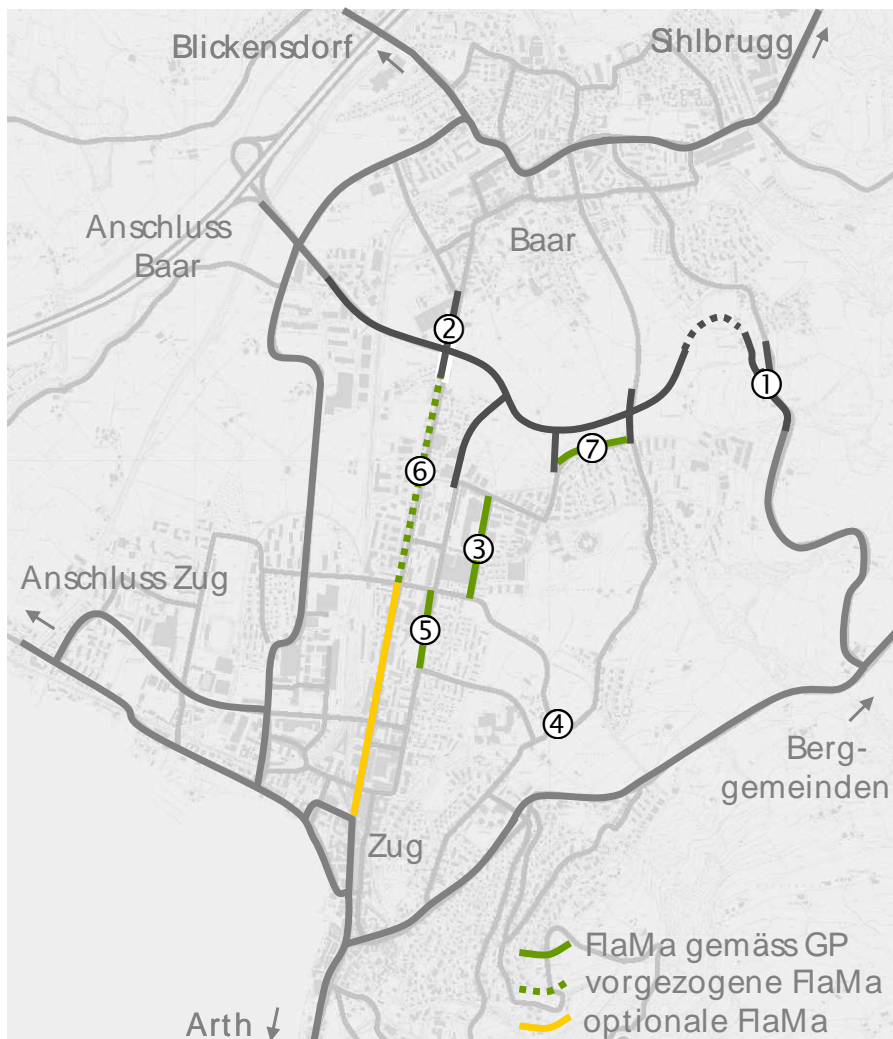


Abbildung 3: Flankierende Massnahmen

Die sieben flankierenden Massnahmen lauten:

1. Knoten Margel, Lichtsignalanlage mit Dosierung Ägeristrasse
2. Dosierung Zugerstrasse
3. Erhöhung Durchfahrtschwerlast Oberallmendstrasse
4. Alte Baarerstrasse: Unterbrechung Verkehrsbeziehung Nord-Süd
5. Riegel Industriestrasse
6. Umgestaltung Zuger-/Baarerstrasse
7. Unterbrechung Inwilerriedstrasse für den MIV

Bei der möglichen Massnahme 8 (Ägeristrasse Baar) gemäss Bericht des Regierungsrates (Vorlage Nr. 1646.1 - 12640), welche in der Kompetenz der Gemeinde Baar liegt, wird der Kanton Zug gemeinsam unter Federführung der Gemeinde eine Betriebs- und Machbarkeitsstudie veranlassen, welche Lösungsansätze für eine Umgestaltung der Ägeristrasse in Baar beinhal-

tet. Die Resultate dieser Studie sollen im Bau- und Auflageprojekt der Tangente Zug/Baar berücksichtigt und allenfalls gemeinsam öffentlich aufgelegt werden.

IV Verkehrszahlen

Für die Prognose der zukünftigen Verkehrsbelastungen und die Wirkung der verkehrlichen Massnahmen wurden folgende Modellrechnungen definiert und untersucht:

- Belastungskarte Referenzzustand (Zustand Nordstrasse Zug)
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar 1. Etappe
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar ohne Riegel Industriestrasse

Die Verkehrsbelastungen auf dem Strassennetz der Region Zug/Baar wurden mit dem aktuellen Verkehrsmodell des Kantons Zug vom September 2008 und den Vorgaben des Generellen Projekts der Tangente Zug/Baar berechnet. Die Zahlen zeigen die prognostizierte Anzahl Fahrten an einem durchschnittlichen Tag des Jahres 2020 auf dem betreffenden Strassenquerschnitt kartografisch und in Tabellenform.

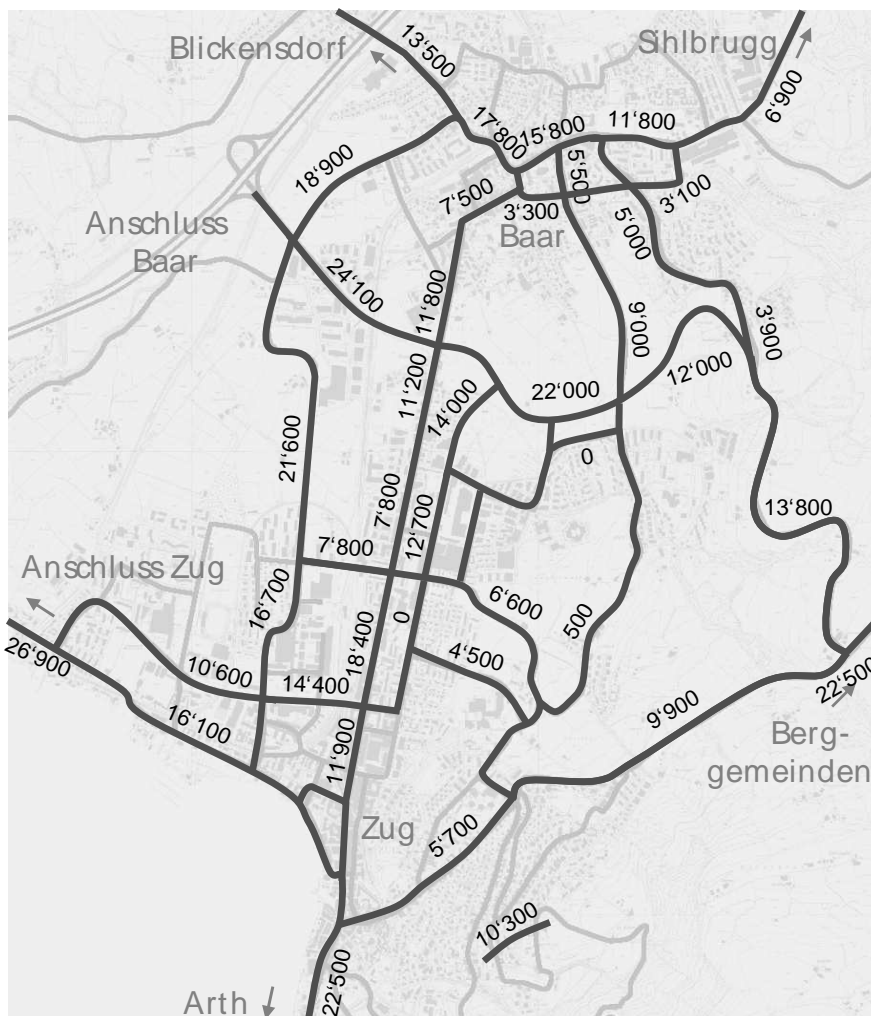


Abbildung 4: Verkehrsbelastungen mit der Tangente Zug/Baar

Verkehrsbelastungen	2005	2020 ohne Tangente Zug/Baar (ohne Riegel Industriestrasse)	2020 mit Tangente Zug/Baar (mit Riegel)	2020 Veränderungen mit/ohne Tangente Zug/Baar
	Mfz/Tag	Mfz/Tag	Mfz/Tag	%
Ägeristrasse Baar	9'100	11'300	4'500	- 60
Marktgasse Baar	23'800	23'000	15'800	- 31
Rigistrasse Baar	9'000	9'600	8'700	- 9
Inwilerriedstrasse	8'500	7'800	0 (1)	- 100
Zugerstrasse Baar (Höhe Grabenstrasse)	28'400	18'200 (2)	11'200 (3)	- 38
Südstrasse Baar	19'300	9'400 (2)	24'100	+ 156 (6)
Weststrasse Baar	17'700	23'100	18'900	- 18
Baarerstrasse Zug (GIBZ)	16'400	12'200 (2)	18'400 (4)	+ 50 (6)
Industriestrasse Zug (Höhe Lüssiweg)	8'300	8'600	0 (5)	- 100
Ägeristrasse Zug	11'500	16'300	9'900	- 39
Neugasse Zug	20'600	21'000	20'700	- 1.5

- (1) Flankierende Massnahme: Riegel Inwilerriedstrasse
- (2) Verkehrsabnahme infolge Nordstrasse Zug/Baar
- (3) Verkehrsabnahme infolge Nordstrasse Zug/Baar und Tangente Zug/Baar
- (4) Verkehrszunahme infolge Riegel Industriestrasse
- (5) Verkehrsabnahme infolge Riegel Industriestrasse
- (6) Verkehrszunahme, da Verkehr auf Hauptachsen geführt werden soll

V Auswirkung der Tangente Zug/Baar

Welche Gebiete und Strassenzüge werden durch die Tangente massgebend entlastet, welche belastet?

Die Entlastungswirkung der Tangente Zug/Baar wirkt sich grossräumig aus. Sie bezieht sich insbesondere auf die Siedlungsgebiete von Baar, den nördlichen Teil von Zug, sowie auf die bestehenden Einfallsachsen des Berggebietes in die Stadt Zug und Baar.

Zusätzliche Belastungen ergeben sich im Einzugsbereich der Tangente auf der Industriestrasse und ihrer Verlängerung. Durch die Unterbrechung der Industriestrasse zwischen Göblistrasse und Lüssiweg ergeben sich Verkehrsverlagerungen auf die Baarerstrasse in Zug mit entsprechend zusätzlichen Belastungen.

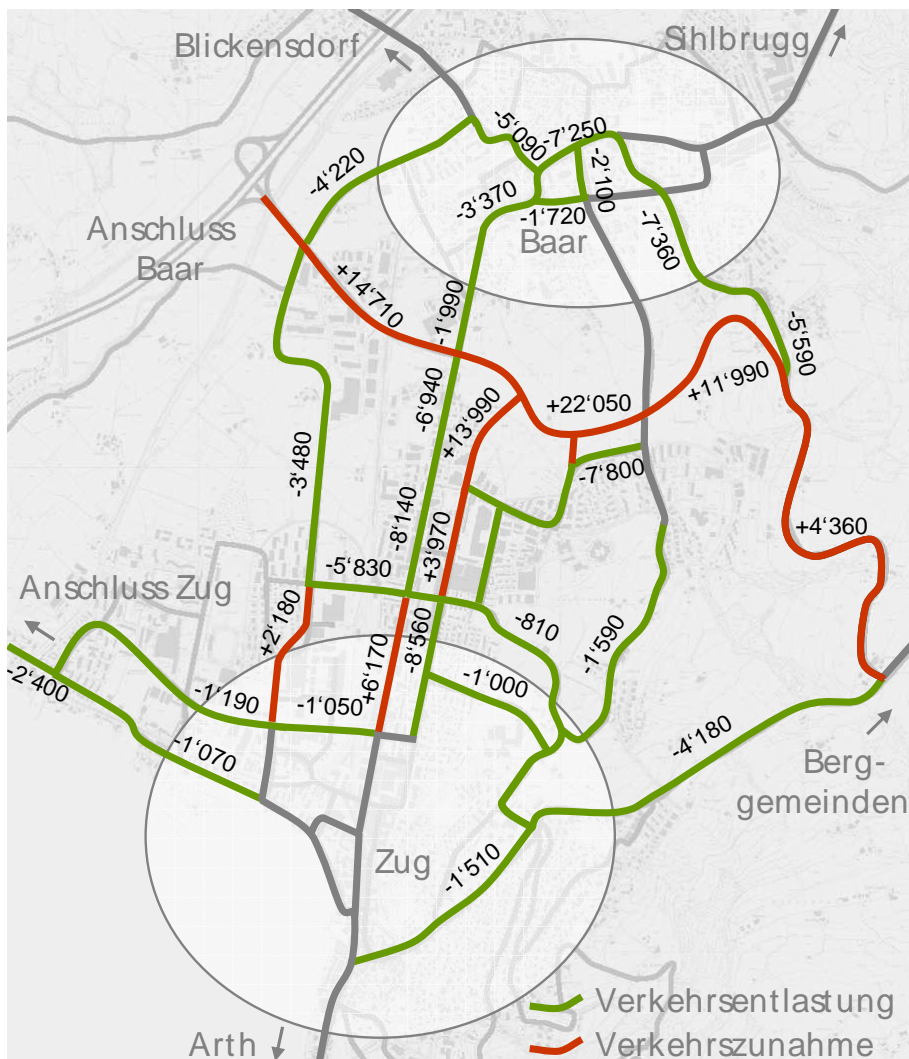


Abbildung 5: Wirkung der Tangente Zug/Baar

Die Entlastungen auf der Ägeristrasse in den Abschnitten in Zug und Baar sowie jene im Zentrum von Baar erfolgen in erster Linie durch die Funktion "Verbinden" der neuen Tangente Zug/Baar. Der Verkehr von und zu den Berggemeinden wird zukünftig hauptsächlich über die neue Tangente Zug/Baar geführt und nicht mehr durch das Zentrum von Baar oder das Loreto in Zug.

Die Entlastungen auf den Nord-Süd Korridoren Nordstrasse und Zuger-/Baarerstrasse erfolgen hauptsächlich durch die Funktion "Erschliessen". Die Gebiete Göbli, Baarermatt und Inwil werden nicht mehr durch Umwegfahrten über die Stadt Zug oder durch das Dorf Baar erschlossen.

Wer benützt die zukünftige Tangente Zug/Baar?

Die Tangente Zug/Baar verbindet den Autobahnanschluss Baar mit der Ägeristrasse. Sie ergänzt die Erschliessung der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete in Baar und im Korridor zwischen den Zentren von Zug und Baar. Die zukünftige Tangente wird hauptsächlich von Einwohnerinnen und Einwohnern der Berggemeinden, aus Baar und des Korridors Zug-Baar sowie dort Arbeitenden benützt werden.

Die Verteilung der Fahrten am Querschnitt des zukünftigen Tunnels Geissbüel (zwischen der Rigi- und der Ägeristrasse) auf die verschiedenen Gebiete ist in Abbildung 6 dargestellt. Die Hälfte aller Fahrten (55 %) wird voraussichtlich von und zur Autobahn führen. Für Fahrten von und nach Baar wird dieser Abschnitt zu rund 25 % genutzt, vom und in den Korridor Zug-Baar zu 10 %, vom und in den Korridor Zug zu 5 %.

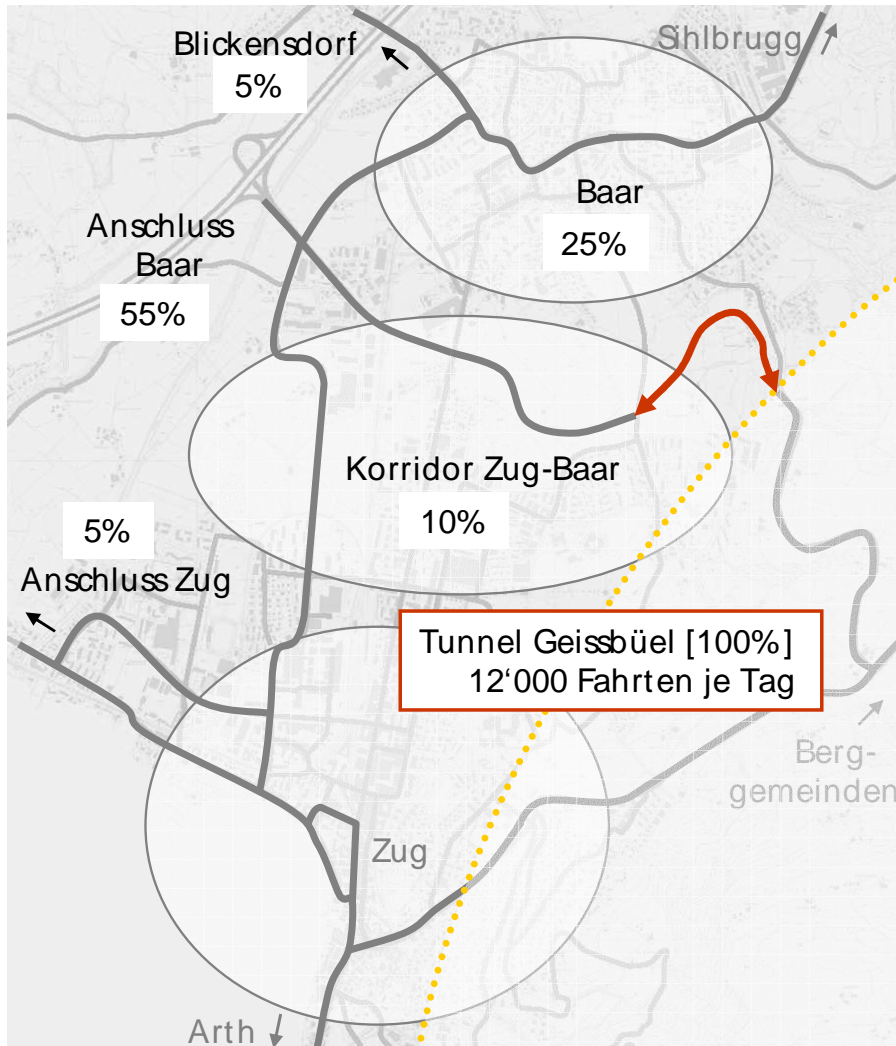


Abbildung 6: Verteilung der Fahrten auf der zukünftigen Tangente Zug/Baar im Abschnitt zwischen Rigi- und Ägeristrasse

Wohin und woher führen Fahrten der Berggemeinden?

Betrachtet man die Situation für die Fahrten von und nach den Berggemeinden separat, so ergibt sich die Aufteilung auf die verschiedenen Teilgebiete gemäss Abbildung 7.

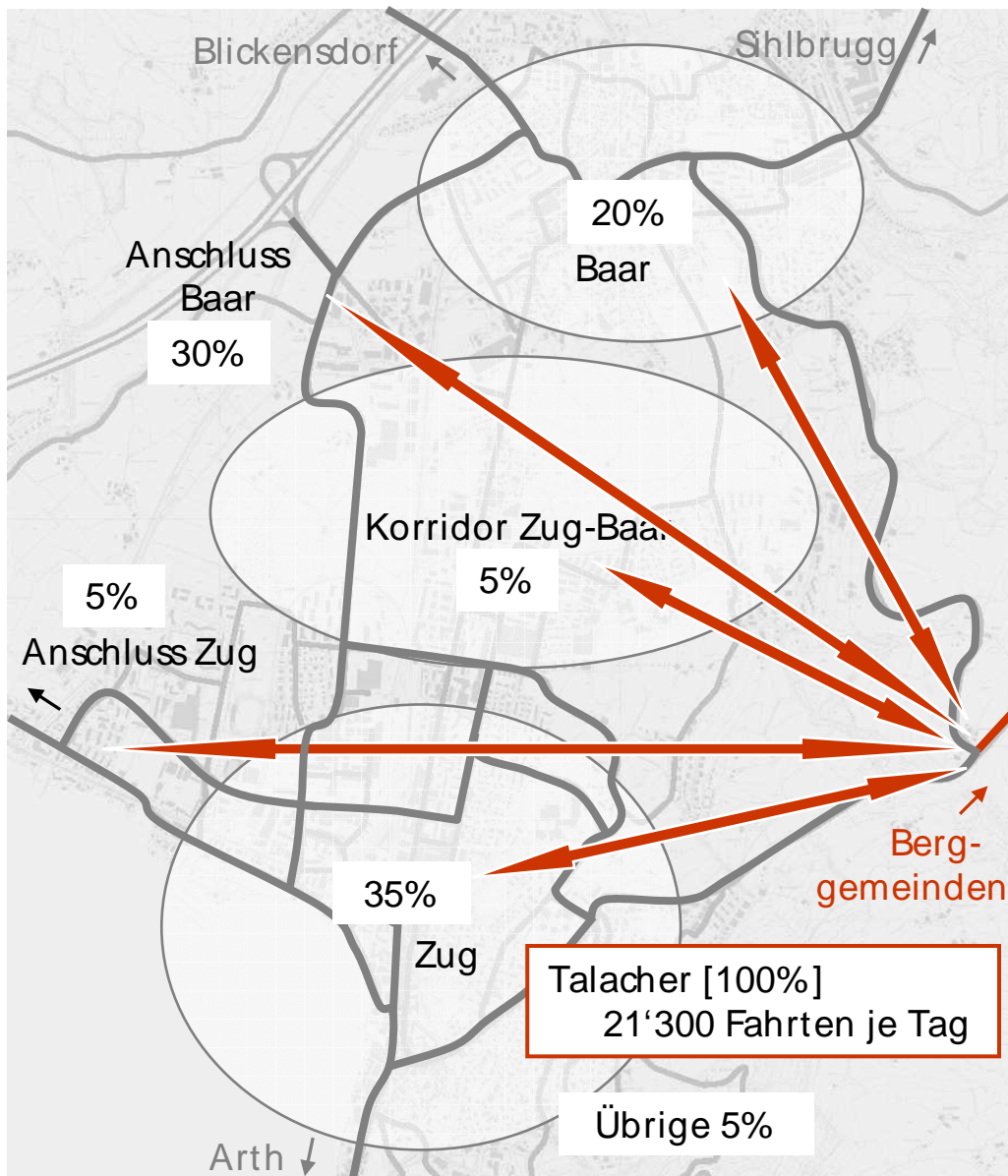


Abbildung 7: Verkehrsströme von und zu den Berggemeinden ohne Tangente Zug/Baar

Mit dem Bau der Tangente Zug/Baar werden sich die Ziel- und Quellgebiete des Verkehrs mittelfristig nicht verändern. Die Tangente wird vorerst hauptsächlich die Routenwahl, also die Wahl der Strassen zwischen Fahrtbeginn und -ende beeinflussen. Längerfristig sind Verschiebungen bezüglich Fahrtbeginn und -ende in den Gebieten zu erwarten, wo die Erreichbarkeit durch die Tangente gegenüber anderen Gebieten erhöht wird.

Mit der Tangente Zug/Baar wird der Autobahnanschluss Zug von und zu den Berggemeinden kaum mehr benützt. Dieser Verkehr wird zukünftig ausschliesslich über den Anschluss Baar abgewickelt werden. Das bedeutet, dass der Anteil Anschluss Baar sich um 5 % auf rund 35 % erhöhen wird.

Über welche Routen führen Fahrten von und zu den Berggemeinde?

Für die Fahrten von und zum Berggebiet gibt es im Zustand ohne Tangente zwei Routenwahlmöglichkeiten, die in Wechselwirkung zueinander stehen. Die nördliche Route führt von der Ägeristrasse über das Zentrum von Baar. Die südliche Route verläuft via Loreto zur neuen Nordstrasse.

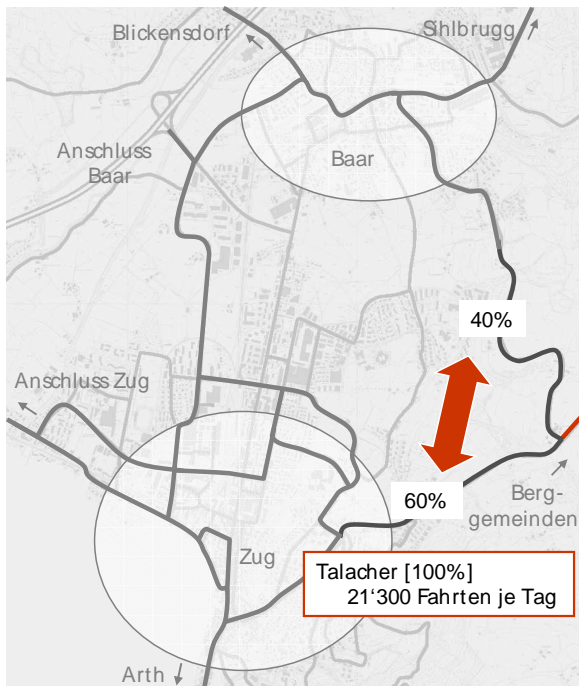


Abbildung 8: Routenwahl von und zu den Berggemeinden ohne Tangente Zug/Baar (Zustand heute)

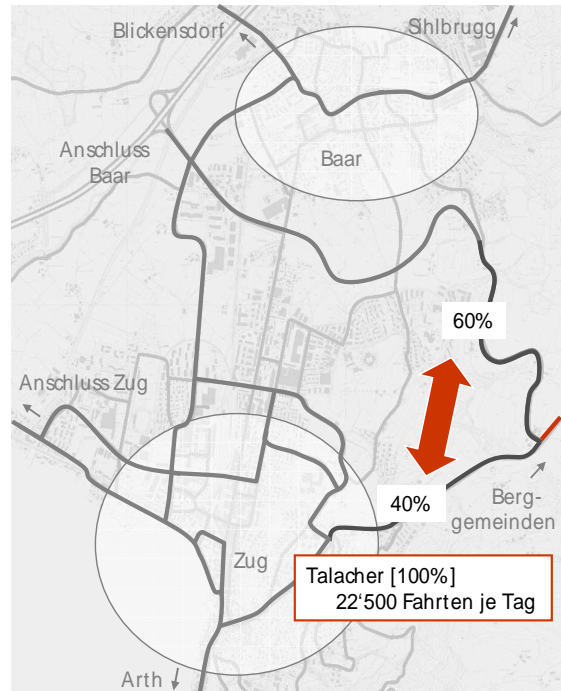


Abbildung 9: Routenwahl von und zu den Berggemeinden mit Tangente Zug/Baar (Zustand 2020)

Die Aufteilung auf die beiden Routen von und zu den Berggemeinden wird sich mit der Eröffnung der Tangente Zug/Baar verschieben. Durch die kurzen Erschliessungswege der Gebiete in Baar und im Korridor Zug-Baar sowie durch die direkte Verbindung zur Autobahn wird die neue Route über die Tangente benützt werden. Daraus ergibt sich eine Entlastung der beiden bestehenden Routen (Ägeristrasse in Baar und Ägeristrasse in Zug) um je 4'000 bis 5'000 Fahrten pro Tag.

Wie verändern sich die Verkehrsbeziehungen in Richtung Baar?

Die Rigistrasse wird mit der Tangente Zug/Baar eine bessere Erschliessung nach Baar ermöglichen. Die Ägeri-, die Zuger-/Dorfstrasse und die Weststrasse bieten weiterhin Verkehrsbeziehungen zur Erschliessung des Zentrums von Baar.

Primär tauschen sich die Verkehrsflüsse unter folgenden beiden Paaren aus:

- Ägeristrasse / Rigistrasse und
- Dorfstrasse-Zugerstrasse / Weststrasse

In zweiter Linie ergibt sich auch eine Wechselwirkung der Rigistrasse und der Dorfstrasse/ Zugerstrasse. Der Grund liegt insbesondere darin, dass die Rigistrasse aufgrund der geplanten flankierenden Massnahmen auf der Zugerstrasse die schnellere Route darstellt.

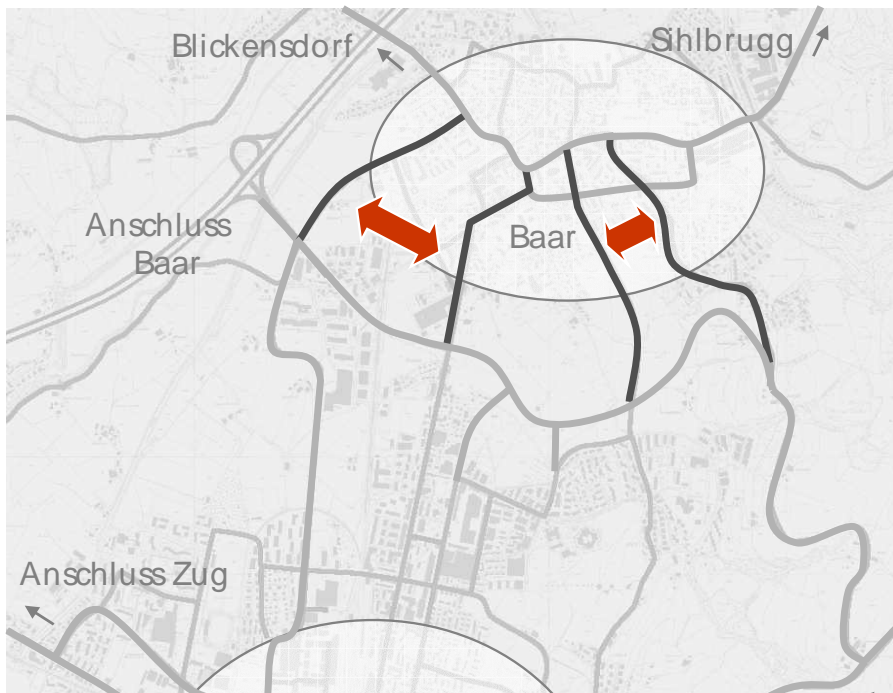


Abbildung 10: Wechselwirkung auf den Achsen zwischen Zug und Baar, beeinflusst durch die flankierenden Massnahmen

Wer benützt zukünftig die Rigistrasse?

Der Verkehr auf der Rigistrasse hat zu einem überwiegenden Anteil Ziel oder Quelle im Siedlungsgebiet von Baar. Der Anteil des Durchgangsverkehrs (Richtung Sihlbrugg und Blickensdorf) dürfte bei rund 20 % liegen.

Wer benützt zukünftig die Ägeristrasse?

Der Verkehr auf der Ägeristrasse hat zu einem überwiegenden Anteil Ziel oder Quelle im Siedlungsgebiet von Baar, welches unmittelbar durch die Ägeristrasse erschlossen wird. Der Anteil des Durchgangsverkehrs (Richtung Sihlbrugg) dürfte bei rund 10 % liegen.

Wer benützt zukünftig die Zugerstrasse?

Der Verkehr auf der Zugerstrasse nördlich der Tangente Zug/Baar hat vor allem Ziel oder Quelle im Ortskern von Baar.

Was sind die Folgen für die Zuger-/Baarerstrasse?

Der Verkehr auf der Zuger-/Baarerstrasse hat zu einem überwiegenden Anteil Ziel oder Quelle im Siedlungsgebiet von Zug, welches unmittelbar durch die Zuger-/Baarerstrasse erschlossen wird.

Der Riegel in der Industriestrasse nördlich der Einmündung Lüssiweg führt zu Umlagerungen zwischen der Industriestrasse und der Baarerstrasse in Zug. Während auf der Industriestrasse die Belastung in diesem Abschnitt stark abnimmt, sind auf der Baarerstrasse entsprechend bedeutende Zunahmen zu verzeichnen.

Die Verkehrsbelastung im Querschnitt Zugerstrasse bleibt konstant, es finden also nördlich der Feldstrasse nur geringfügige Verschiebungen statt.

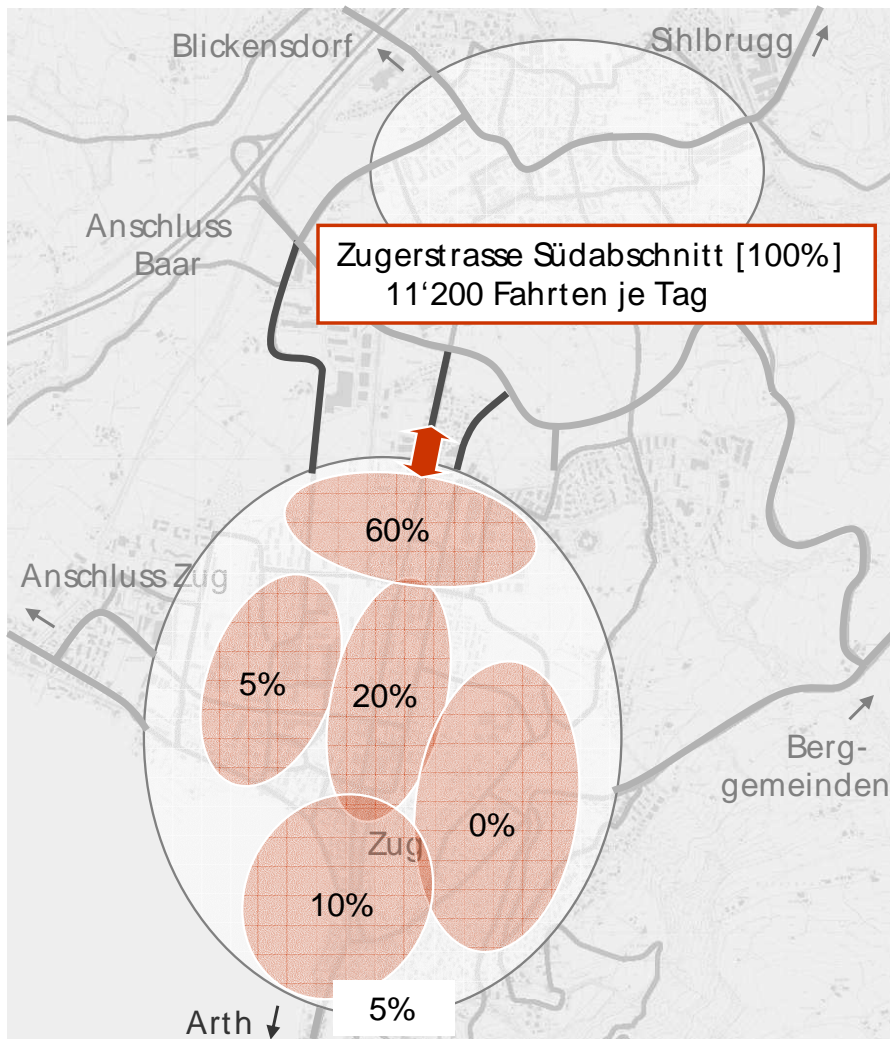


Abbildung 11: Verkehrsströme auf der Zugerstrasse und deren Verteilung auf die verschiedenen Stadtgebiete von Zug

Die Zuger-/Baarerstrasse ist mit der Inbetriebnahme der Nordstrasse ein wichtiger Träger für den öV-Finverteiler. Die angebotene Kapazität für den MIV muss für einen attraktiven Busbetrieb auf der Zuger-/Baarerstrasse auf rund 600 Fz/h und Richtung reduziert sein. Mit den Umlagerungen als Folge des Riegels Industriestrasse kann dies nicht erreicht werden. Es wird deshalb empfohlen, für die Verkehrsberuhigung der Industriestrasse weniger restriktive Massnahmen umzusetzen. Um eine ausgewogene Verkehrsbelastung auf der Industrie- und Baarerstrasse erzielen zu können, sind jedoch auf beiden Achsen entsprechend kapazitätsreduzierende Massnahmen vorzunehmen. Dadurch kann eine Verlagerung auf die Nordstrasse erzielt werden. Die Industriestrasse wird als parallele Achse zur Baarerstrasse zur Erschliessung der angrenzenden Gebiete benötigt.

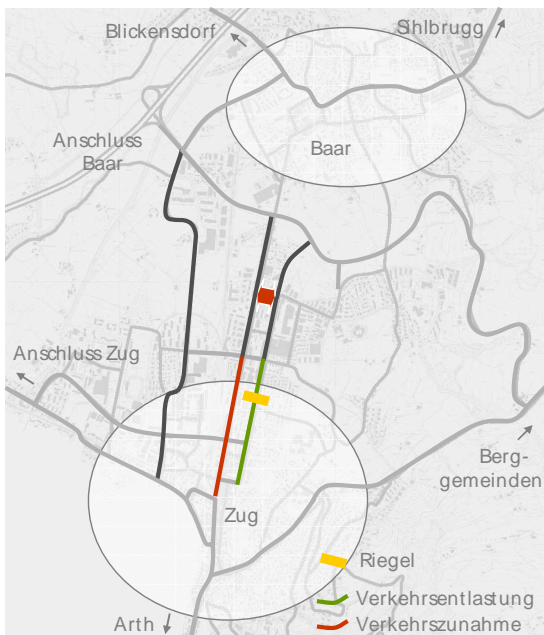


Abbildung 12: Wirkung mit Riegel Industriestrasse

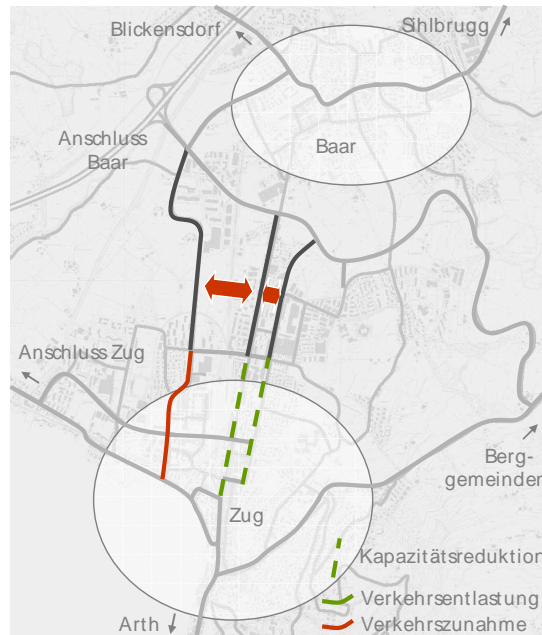


Abbildung 13: Wirkung Kapazitätsreduktionen Industriestrasse und Baarerstrasse

Der Riegel Industriestrasse oder weniger restriktive Massnahmen werden in der nächsten Projektphase weiter untersucht, mit dem Ziel, auf der Baarerstrasse die Kapazität für den MIV auf 600 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung zu beschränken.

VI Etappierung

VI.1 Folgen einer Etappierung

Eine erste Etappe könnte den Knoten Südstrasse mit dem neuen Knoten Inwilerriedstrasse verknüpfen. Die neue Strasse würde die Wohn- und Arbeitsplatzgebiete im nördlichen Abschnitt Göbli, Baarer matt, Inwil, Arbach und im Einzugsgebiet der Rigistrasse neu erschliessen.

Die nordöstlichen Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete in Zug würden wie beim Bau der Tangente Zug/Baar neu nach Norden erschlossen. Die verlängerte Industriestrasse und der neue Anschluss Inwilerriedstrasse übernehmen die Feinerschliessung. Der neue Strassenabschnitt verknüpft diese beiden Anschlüsse mit der Zugerstrasse und der Südstrasse und damit auch mit der Autobahn. Inwil und Arbach werden direkter erschlossen. Für die Rigistrasse ergeben sich zwei Effekte. Der Verkehr der Beziehungen zwischen der Autobahn und den Gebieten entlang der Rigistrasse nimmt zu. Der Erschliessungsverkehr von Inwil und Arbach erfolgt vermehrt über die Teilrealisierung denn über die Rigistrasse. In der Summe ist eine Entlastung möglich.

Durch eine erste Etappe würden die Gebiete entlang der nördlichen und südlichen Route von und zu den Berggemeinden nicht entlastet. Es sind dies das Zentrum von Baar sowie die Gebiete entlang der Göblistrasse und im Loreto. Diese Entlastungswirkung ist nur mit der gesamthafte Realisierung der Tangente Zug/Baar und ihrer Funktion des Verbindens erreichbar.

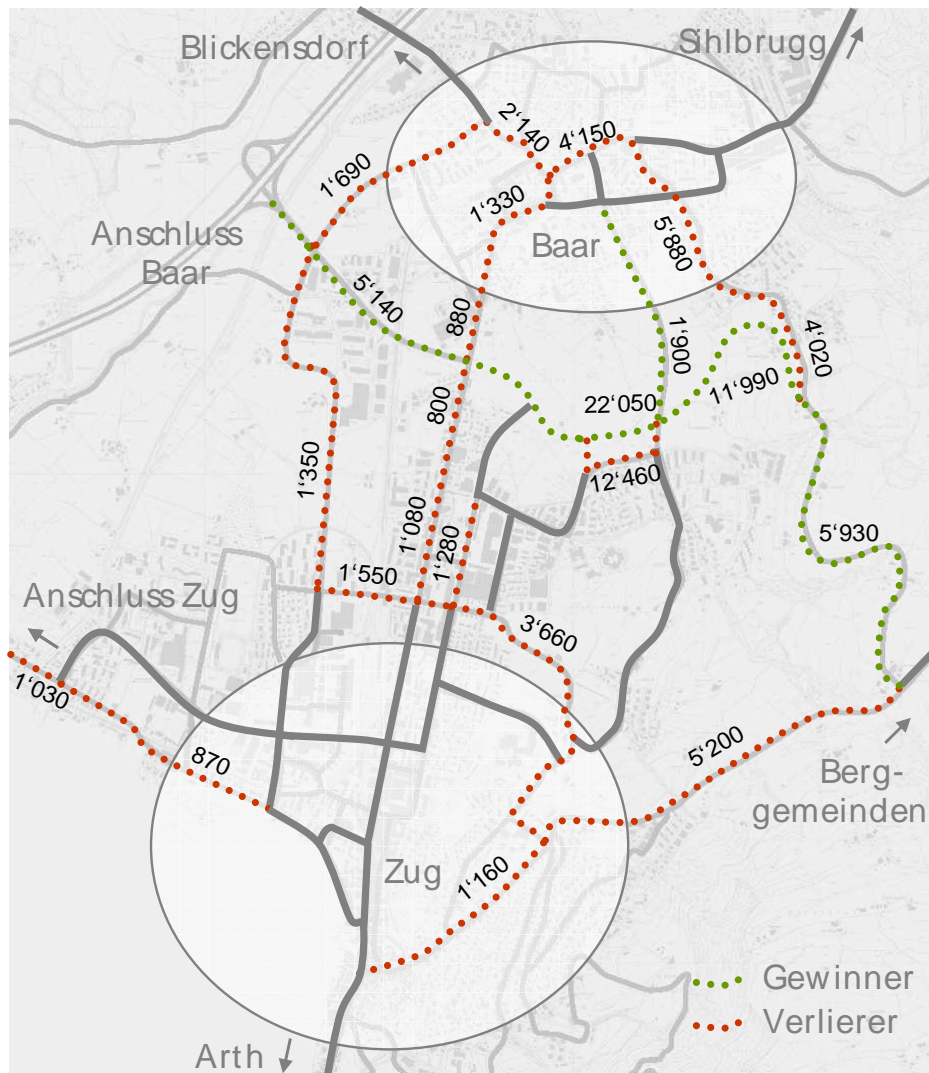


Abbildung 14: Wirkung einer ersten Etappe gegenüber ganzer Tangente Zug/Baar

VI.2 Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar

Die SP-Fraktion und die Alternative Fraktion haben am 16. Juni 2008 ein Postulat betreffend Tangente Zug/Baar eingereicht (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779). Der Kantonsrat hat das Postulat an seiner Sitzung vom 26. Juni 2008 dem Regierungsrat zur Berichterstattung und Antragstellung überwiesen.

Das Postulat knüpft an eine von Kantonsrat Alois Gössi am 18. Mai 2007 eingereichte Interpellation zur Projektphase an, die der Regierungsrat am 26. Februar 2008 beantwortet hat (Vorlage Nr. 1541.2 - 12644). Die Interpellanten wollten u.a. wissen, ob der Regierungsrat eine Etappierung des Generellen Projektes vorsehe und ob er eine Variantenabstimmung mit einer solchen Etappierung in Betracht ziehe. Der Regierungsrat hat diese Fragen dahingehend beantwortet, dass er sich an den Richtplan halte. - Der Kantonsrat hat von unserer Antwort noch nicht Kenntnis genommen. Er wird die Gelegenheit wahrnehmen, das Geschäft im Zusammenhang mit dem vorliegenden Zusatzbericht und dem Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar zu beraten. Der letztere Vorstoss zielt insofern in

dieselbe Richtung wie die Interpellation von Alois Gössi, als auf eine Eingabe des Gemeinderates Baar verwiesen wird, worin Verkehrszahlen nur für den Abschnitt von der Südstrasse bis zum Anschluss der Baarermattstrasse gefordert wurden. Das Postulat verlangt vom Regierungsrat deshalb neues Zahlenmaterial auf drei Strassenabschnitten. Nachfolgend kommen wir dem Begehren nach und geben darüber Auskunft, wie es auf den einzelnen Abschnitten mit der Verkehrsbelastung aussieht. Die Prozentzahlen beziehen sich auf den Anteil des Verkehrs mit Ziel Baar, Autobahnanschluss oder Stadt Zug jeweils bezogen auf den Gesamtverkehr auf der Tangente Zug/Baar.

Die Antwort beruht auf reinen Berechnungen anhand des kantonalen Verkehrsmodells.

Frage 1: Verkehrsströme von und nach Baar:

Talacher von und nach Baar: 20 %

Frage 2: Verkehrsströme von und nach der Autobahn:

Talacher von und nach dem Autobahnanschluss Baar: 30 %

Frage 3: Verkehrsströme von und in die Stadt Zug:

Querschnitt Talacher von und in die Stadt Zug: 35 %

Totale Verkehrsbelastung pro Tag im Querschnitt Talacher: 22'500 Fahrten je Tag (Zustand 2020 mit Tangente Zug/Baar).

Das Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar vom 16. Juni 2008 ist mit diesen Auskünften erfüllt und kann als erledigt abgeschrieben werden.

VII Langfristige Sicherung des Landschafts- und Erholungsraumes Baar-Inwil

VII.1 Ausgangslage

In Zusammenhang mit dem Projekt Tangente Zug-Baar haben landschaftliche Aspekte einen hohen Stellenwert. Es gilt daher, die Befürchtungen in der Bevölkerung, dass mit dem Strassenneubau eine Überbauung und Zerstörung des wichtigen Naherholungsgebietes eingeleitet werde, ernst zu nehmen und diesen Aspekt nochmals vertieft zu überprüfen. Nachfolgend soll aufgezeigt werden, welche landschaftsrelevanten Festlegungen für das Gebiet in den kantonalen und gemeindlichen Planungen bereits getroffen wurden.

VII.2 Bestehende planerischen Festlegungen

VII.2.1 Kantonaler Richtplan

Im Richtplan (Abb. 15) sind Siedlungsbegrenzungslinien im Gebiet Grund-Geissbüel und rings um Inwil festgesetzt (rote Linien). Es handelt sich um durchgezogene Linien, d.h. dass kein Handlungsspielraum für die Ausscheidung von Bauzonen besteht. Das gesamte Gebiet zwischen Sternen-Inwil-Obere Allmend ist als kommunales Naherholungsgebiet (Teilkarte L11.2), dasjenige zwischen Grossacher und Oberer Allmend zudem als Landschaftsschongebiet festgesetzt. Die Gebiete Sternen-Grossacher sowie Geissbüel-Obere Allmend sind als Fruchtfolgeflächen bezeichnet. Grossacher- und Margelbach sind als zu renaturierende Gewässer eingetragen. Im Gebiet Sternen befindet sich eine ausgedehnte Grundwasserschutzzone. Der grösste Teil ist als S1 und S2 ausgeschieden und somit mit einem dauernden grundeigentümergebundenen Bauverbot belegt.

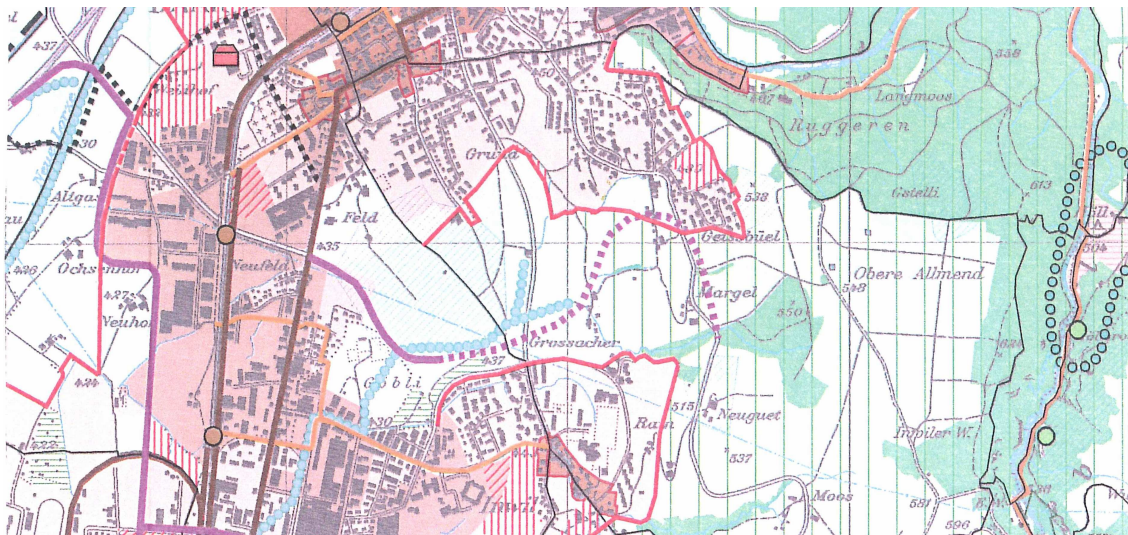


Abbildung 15: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan 2004

VII.2.2 Zonenplan

Im Zonenplan der Gemeinde Baar ist das gesamte Gebiet zwischen Sternen-Inwil-Obere Allmend ausserhalb der Siedlungsbegrenzungslinie als Landschaftsschutzzone bezeichnet.

VII.2.3 LEK Sternen/Inwil/Obere Allmend

Als Pilot für ein Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) und aufgrund des kantonalen Strassenprojektes Tangente hat der Gemeinderat Baar 2006 ein Grobkonzept für ein LEK Sternen/Inwil/Obere Allmend in Auftrag gegeben. Mit Beschluss vom 8. November 2006 hat er vom Grobkonzept zustimmend Kenntnis genommen und die Abteilung Planung Bau mit der Weiterführung beauftragt. Die Konkretisierung der Massnahmen soll dabei mit den Ausgleichsmassnahmen der Tangente abgestimmt werden.

VII.2.4 Festlegungen in der Ortplanungsrevision der Stadt Zug, Stand 2008

Der unterste Teil der Landschaftskammer umfasst das Gebiet Göbli. Sowohl im gültigen Zonenplan wie auch in der Zonenplanrevision der Stadt Zug ist dieses Gebiet als Zone des öffentlichen Interesses für Freihaltung und Erholung (OeIF) bzw. Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (OeIB) bezeichnet, soll also ebenfalls vorrangig der Erholung dienen, wobei es hier vor allem um Sportnutzungen und Familiengärten geht.

VII.2.5 Anliegen der Gemeinde Baar (Kapitel II)

Punkt 4. Ökologische Ausgleichsmassnahmen

Es soll vermieden werden, dass bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit oder aus finanziellen Überlegungen ökologische Massnahmen fallen gelassen werden. Die Renaturierung des Mittelbaches ab dem Knoten Margel soll Projektbestandteil werden.

Die Renaturierung des Mittelbachs im Gebiet Margel ist im kantonalen Richtplan nicht vorgesehen und deshalb im Rahmen des Generellen Projekts der Tangente Zug/Baar nicht bearbeitet worden. Dem Anliegen der Gemeinde Baar wird jedoch entsprochen und in der nächsten Phase kann die Renaturierung des Mittelbaches beim Knoten Margel mit der Unterquerung der Tangente Zug/Baar bzw. Ägeristrasse in Richtung Baar in einer Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.

VII.3 Fazit

Das Anliegen, den Landschafts- und Naherholungsraum Baar-Inwil langfristig zu sichern, wird sowohl vom Kanton als auch von der Gemeinde Baar konsequent verfolgt, wie die verschiedenen Festlegungen deutlich aufzeigen. Auch der Kantonsrat hat sich im Rahmen der Richtplanung bereits mehrfach und mit Nachdruck dafür ausgesprochen, dass das Gebiet dauerhaft freigehalten wird, was mit der Festlegung der durchgezogenen Siedlungsbegrenzungslinien auch bestmöglich umgesetzt wird. Ebenso klar verfolgt die Gemeinde Baar im Rahmen der Ortsplanung dieses Anliegen. So wurde nicht nur die kommunale Landschaftsschutzzone bewusst über das ganze Gebiet zwischen Sternen und Oberer Allmend festgesetzt, also erheblich über das kantonale Landschaftsschongebiet hinaus, sondern das Gebiet im gemeindlichen Richtplan zudem als Erholungs- und Freihaltegebiet bezeichnet.

In einem grossen Teil des Gebietes Sternen besteht ausserdem wegen der Grundwasserschutzzone ein dauerndes Bauverbot.

Mit dem bereits eingeleiteten LEK Sternen/Inwil/Obere Allmend bekräftigt der Gemeinderat zudem die Absicht, es nicht mit der Freihaltung des Raumes bewenden zu lassen, sondern diesen ökologisch und landschaftlich aufzuwerten und damit den Wert als Naherholungsgebiet zu erhöhen. Ebenso sind im generellen Projekt für die Tangente Zug-Baar verschiedene ökologische Ausgleichsmassnahmen enthalten, welche zur landschaftlichen Vielfalt beitragen, wie die Renaturierung von Bächen oder die Erweiterung von Obstgärten.

Insgesamt kann aufgrund der Analyse festgestellt werden, dass seitens Kanton und Gemeinde sämtliche vom Gesetzgeber vorgesehenen Möglichkeiten genutzt wurden, um den Landschaftsraum Baar-Inwil langfristig zu sichern und darüber hinaus landschaftlich und ökologisch aufzuwerten.

Im Projekt Tangente Zug/Baar finden zahlreiche ökologische Ausgleichsmassnahmen Aufnahme. Sie haben alle als Ziel, die "Grüne Lunge" in Richtung Osten mit den umliegenden Gebieten Margel - Talacher - Zugerberg zu vernetzen und leisten somit einen erheblichen Beitrag, diesen Korridor auch zukünftig vor Überbauungen zu schützen resp. ein grünes Band zu garantieren. Dem Aspekt des Naherholungsgebietes wird mittels zahlreicher Ergänzungen beim Radwegnetz und mit neuen Fusswegverbindungen Rechnung getragen.

VIII Antrag

1. Vom Zusatzbericht sei Kenntnis zu nehmen.
2. Das Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar vom 16. Juni 2008 (Vorlage Nr. 1694.1 - 12779) sei erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

Zug, 2. Dezember 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilagen:

- Belastungskarte Referenzzustand (Zustand Nordstrasse Zug/2020), B1
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar (2020), B2
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar 1. Etappe (2020), B3
- Belastungskarte Tangente Zug/Baar ohne Riegel Industriestrasse (2020), B4

300/hs