



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für die Planung und den Bau der Umfahrung Cham-Hünenberg sowie für den Landerwerb

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 15. April 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 22. Februar 2011 (Vorlagen Nrn. 2024.1/2 - 13704/05) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 15. April 2011 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung und wurde von Kantonsingenieur Hannes Fässler, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
 - a) Bericht und Antrag des Regierungsrates
 - b) Kreditfreigabe oder neuer Objektkredit
 - c) Keine erneute UCH-Grundsatzdiskussion
 - d) Baupreisindex und Ermittlung der Baukosten
 - e) Verkehrszahlen
 - f) Einpassung in die Landschaft
 - g) Fundation im Kreiselaue
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2024.1/2 - 13704/05 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt. Trotzdem ist noch einmal kurz auf die Beratung der Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) in der damaligen Strassenbaukommission im Jahre 2005 zurückzublenden, da sich die personelle Zusammensetzung des Kantonsrates in der Zwischenzeit wesentlich geändert hat.

Am 13. Dezember 2005 verabschiedete der Regierungsrat das Kammerkonzept Ennetsee und überwies die Vorlage dem Kantonsrat. Dieses Konzept beinhaltete damals vier Kammern: A: Alpenblick - Knonauerstrasse; B: Knonauerstrasse - Sinslerstrasse; C: Sinslerstrasse - Schlatt; D: Schlatt - Bösch. Gemäss damaligem Richtplan waren die Kammern B und C der ersten, die Kammern A und D der zweiten Priorität zugewiesen. Der damalige Richtplan sprach bei den Kammern B und C von einem Baubeginn zwischen 2002 und 2008, bei den Kammern A und D zwischen 2008 und 2014. Bei den Beratungen wurde schnell klar, dass die beiden Standortgemeinden Cham und Hünenberg nur dann wirksam entlastet werden können, wenn alle vier Kammern gleichzeitig gebaut werden. Die damalige Strassenbaukommission hat sich deshalb entschieden, das Kammerkonzept als Ganzes zu betrachten und das Konzept in Um-

fahrung Cham-Hünenberg (UCH) umzubenennen. Damit sollte verhindert werden, dass nur einzelne Teile gebaut werden, sei es wegen fehlender finanzieller Mittel oder wegen veränderter politischer Situation. Zum Kredit von 180 Mio. Franken hat die Kommission wegen möglicher Veränderungen und Weiterentwicklungen des Projektes sowie zeitlichen Verzögerungen eine strategische Reserve von 50 Mio. Franken vorgeschlagen. Der Kantonsrat beschloss schliesslich einen Kredit von 230 Mio. Franken. Davon gab er jedoch nur 180 Mio. Franken frei. Die strategische Reserve von 50 Mio. Franken sollte vom Kantonsrat in einem einfachen Beschluss ausgelöst werden können. Am 11. März 2007 befürworteten die Stimmberechtigten des Kantons Zug die UCH. Sie bewilligten damit den Rahmenkredit von 230 Mio. Franken und stimmten der Freigabe von 180 Mio. Franken zu. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen tatsächlich geändert. Der 6-Spur-Ausbau war damals bereits geplant. Genaue Verkehrszahlen waren aber noch nicht vorhanden. Ausserdem war ursprünglich vorgesehen, die Bärenbrücke in Cham zu sperren. Das Stimmvolk von Cham hat diese Sperrung anlässlich der Konsultativabstimmung vom 13. Juni 2010 abgelehnt. Damit ist die Ausgangssituation für die UCH erneut verändert worden, was sich insbesondere auf den Knoten im Bereich des Autobahnan schlusses Lindenham und die Verknüpfung mit der UCH ausgewirkt hat.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Hannes Fässler sowie Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlage. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder ein Bild des Projektes machen können.

a) Bericht und Antrag des Regierungsrates

Ein Kommissionsmitglied erhob den Vorwurf, dass der Bericht und Antrag des Regierungsrates viel zu oberflächlich ausgefallen sei. Es gehörten mehr Informationen in eine Vorlage. Viele Mitglieder seien neu in dieser Kommission und nicht ortskundig. Auch die Vorgeschichte hätte im Bericht erläutert werden sollen.

Der Mehrheit der Kommission war jedoch klar, dass die Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH) politisch hinlänglich beraten und diese Diskussionen abgeschlossen worden sind. Die Kommission sollte ihren Fokus bei der Beratung dieser Vorlage auf die Gibelfeldbrücke als kleinen Bestandteil der UCH richten. Es ist das Bestreben des Regierungsrates, dem Kantonsrat keine ausufernden Berichte, sondern prägnante kurze Vorlagen zu unterbreiten. In diesem Bestreben unterstützt die Mehrheit der Kommission den Regierungsrat. In den Kommissionssitzungen können die jeweiligen Vorlagen detailliert erläutert werden. Die Kommissionsmitglieder können Fragen stellen und Unklarheiten können beseitigt werden.

b) Kreditfreigabe oder neuer Objektkredit

Die Kommission stellte sich als erstes die Frage, ob die Kosten für die Gibelfeldbrücke als Bestandteil des Rahmenkredits UCH betrachtet werden können oder ob dafür ein neuer Objektkredit gesprochen werden sollte. Einzelne Kommissionsmitglieder erachteten die Gibelfeldbrücke als Projektänderung, weshalb diese Vorlage dem Kantonsrat in zwei Lesungen unterbreitet werden solle. Das Volk habe dann die Möglichkeit, das Referendum zu ergreifen.

Es ist unbestritten, dass der Kantonsrat für die Planung, den Bau und den Landerwerb einen Objektkredit in der Höhe von 180 Mio. Franken aus dem gesamten Rahmenkredit der UCH von 230 Mio. Franken freigegeben hat. Wie bei jedem Strassenbauprojekt liegt auch der UCH ein Generelles Projekt zugrunde. Das Generelle Projekt beinhaltet gemäss Gesetz über Strassen und Wege lediglich die Linienführung samt den Standorten der Knoten und Anschlüsse, ein Normalprofil sowie eine Kostenschätzung. Diese vier Elemente hat der Kantonsrat mit dem Generellen Projekt beschlossen. Dieser Beschluss unterlag nicht dem Referendum. Das Stimmvolk hat den Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die UCH von 230 Mio. Franken, die sofortige Freigabe von 180 Mio. Franken und die strategische Reserve von 50 Mio. Franken bestätigt. Nun stellt sich nur noch die Frage, ob diese strategische Reserve angetastet werden darf, um die Gibelfeldbrücke zu finanzieren. Im Verlauf der Detailplanung der UCH musste die Gestaltung sämtlicher Knoten aufgrund der neusten Verkehrszahlen unter die Lupe genommen. Dabei kam es zum Teil zu unwesentlichen, zum Teil zu wesentlichen Anpassungen. Namentlich bei der neuen Knotengestaltung im Bereich des Anschlusses Lindencham musste ein Bypass aufgenommen werden, der sich mit dem Bau der Gibelfeldbrücke zwar finanziell erheblich auswirkt, der jedoch das vom Kantonsrat genehmigte, dem 230 Mio. Franken Rahmenkredit zugrunde liegende Generelle Projekt in keiner Weise ändert. Die Gibelfeldbrücke stellt lediglich eine Projektergänzung dar, welche sich im Rahmen der Detailprojektierung ergeben kann. Genau für diesen Zweck ist schliesslich die strategische Reserve von 50 Mio. Franken vom Stimmvolk des Kantons Zug seinerzeit beschlossen worden.

Es spielt an sich keine Rolle, ob es sich vorliegend um eine Projektänderung oder -ergänzung handelt. Entscheidend ist einzig, ob das Generelle Projekt mit der Gibelfeldbrücke verändert wird. Die Linienführung wird sich mit der Gibelfeldbrücke nicht im Geringsten verändern. Der Knoten befindet sich immer noch am selben Ort. Weder das Normalprofil noch die Kostenschätzung von insgesamt 230 Mio. Franken erfahren eine Anpassung. Das vom Kantonsrat beschlossene Generelle Projekt besteht deshalb unverändert weiter. Aus demokratischer Sicht muss festgehalten werden, dass das Volk im Abstimmungskampf dem Rahmenkredit 230 Mio. Franken mit einer strategischen Reserve von 50 Mio. Franken zugestimmt hat. Damit sollte verhindert werden, dass sich der Kantonsrat vor dem Bau der UCH immer wieder mit Nachtragskrediten befassen muss.

c) *Keine erneute UCH-Grundsatzdiskussion*

Ein Kommissionsmitglied verwies bei der Beratung auf das Agglomerationsprogramm. Darin stehe, dass der Verkehr aus den Wohnquartieren auf die Nationalstrassen geleitet werden solle. Die UCH mit der Gibelfeldbrücke stelle eine Konkurrenz zur Autobahn dar. Die UCH werde zur zweiten Transitroute. Der Verkehr werde sich beim Knoten Duggeli bis in den Tunnel zurück stauen. Die Kammer A führe am Siedlungsgebiet vorbei. Die Anwohner müssten Luft- und Lärmimmissionen erdulden.

Die Baudirektion konnte darlegen, dass für sämtliche Knoten, namentlich auch für den Knoten Duggeli, umfangreiche Berechnungen angestellt worden sind. Dabei hat sich gezeigt, dass der Knoten Duggeli mit einer Lichtsignalanlage und Vorsortierspuren ausgerüstet werden muss und mit dieser Knotengestaltung funktionieren wird. Es ist unbestritten, dass auch die UCH in den Spitzenstunden gut ausgelastet sein wird und es bisweilen zu Wartezeiten kommen kann. Wichtig ist aber zu wissen, dass die Autobahn nicht über die Kapazität verfügt, den regionalen Verkehr vollumfänglich aufzunehmen. Schliesslich kam die Mehrheit der Kommission zur Erkenntnis, dass eine Grundsatzdiskussion über den Bedarf der UCH angesichts des vorliegenden Berichts und Antrags nicht mehr angebracht ist. Die Diskussionen die UCH betreffend wurden im Jahre 2007 an Podien, in der Zeitung und in Leserbriefspalten ausführlich geführt. Das

zugerische Stimmvolk hat im März 2007 - wenn auch knapp - entschieden. Es liegt ein gültiger demokratischer Entscheid vor, den es zu akzeptieren gilt. Die Kommission kam zum Schluss, dass die Knotengestaltung Lindenham und die Gibelfeldbrücke, nicht die gesamte UCH Thema dieser Vorlage sind.

d) *Baupreisindex und Ermittlung der Baukosten*

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, weshalb die Kosten der Gibelfeldbrücke aufgrund des Baupreisindex 2004 angegeben würden. Es stelle sich die Frage, ob die Teuerung ab 2004 oder erst ab 2011 errechnet werde.

Das ganze Projekt UCH wird mit dem Baupreisindex 2004 gerechnet. Die Gibelfeldbrücke ist nur ein Element der ganzen UCH. Aus diesem Grund sind auch die Baukosten für diese Brücke aufgrund des Baupreisindex 2004 ermittelt worden. Da im Kanton Zug nicht sehr häufig Brücken mit einer Länge von 240 m erbaut werden, hat die Baudirektion die Kosten des vorliegenden Projektes mit denjenigen der Lorzenthalbrücke (UCH) verglichen. Dieser Vergleich ergab, dass sich die Gibelfeldbrücke im gleichen Kostenrahmen bewegt.

e) *Verkehrszahlen*

Für einige Kommissionsmitglieder war nicht klar, ob der Verkehr aus dem Freiamt bei den Verkehrszahlen auch berücksichtigt worden ist. Seit der Eröffnung der Autobahn durch das Knaueramt habe der Verkehr aus dem Freiamt nach Lindenham zugenommen. Im Freiamt gebe es eine rege Bautätigkeit, was sich ebenfalls auf den Verkehr auswirke.

Die Berechnung der Verkehrsmodelle ist ein wichtiger Faktor bei der Verkehrsplanung, namentlich auch bei der Detailplanung der Knotengestaltung. Die neuesten Ergebnisse, aber auch die Veränderungen des Verkehrsflusses aufgrund von neu eröffneten Strassen fliessen laufend in die Planung der kantonalen Strassenbauvorhaben ein. Die Baudirektion hat die Kommission bei der Beratung der Tangente Zug/Baar bereits hinlänglich über die Verkehrsmodelle informiert. Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass die Resultate der Verkehrsmodelle schliesslich auf Schätzungen und Annahmen fussen. Ob die ermittelten Verkehrszahlen auch tatsächlich eintreffen, kann niemand garantieren. Feinjustierungen sind immer möglich. Vorliegend kann festgehalten werden, dass auch der Gemeinderat Cham hinter der Gibelfeldbrücke steht. Nicht zuletzt wird die Gibelfeldbrücke als flankierende Massnahme entscheidend für die Entlastung des Zentrums von Cham sein. Funktioniert der Knoten Lindenham nicht optimal, verbleibt der Verkehr im Zentrum von Cham, der öffentliche Verkehr von Sins, Hagendorn und Lindenham herkommend kann die Anschlüsse in Cham nicht mehr gewährleisten und es kann zu Rückstaus auf der Autobahn kommen.

f) *Einpassung in die Landschaft*

Die Kommission entnahm dem Bericht und Antrag des Regierungsrates, dass die neue Brücke nicht zusätzlich in Erscheinung treten werde. Dabei stellte sich die Frage, ob die landschaftliche Einpassung der Brücke noch verbessert werden könnte, wenn sie parallel zur Autobahn geführt würde.

Die Begründung des Regierungsrates für die vorliegend beantragte Linienführung der Brücke war einleuchtend: Die Brücke ist aus Gründen der Einpassung in die Landschaft niveaugleich mit der Autobahn geplant worden. Sollte sie parallel zur Autobahn verlaufen, so müsste sie höher zu liegen kommen, weil die Brücke die beiden Autobahnauf- und -abfahrtsrampen über-

queren müsste. Damit würde die Brücke nicht nur massiv höher als die Autobahn liegen, sie würde auch wesentlich länger werden. Die landschaftliche Einpassung der Brücke würde dadurch leiden.

g) Foundation im Kreiselauge

Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass derzeit der Kreisel beim Knoten Lindenham Süd gebaut wird. Sie stellte sich die Frage, ob der Kreisel umgebaut werden müsse, wenn dereinst im Kreiselauge ein Pfeiler der Gibelfeldbrücke zu stehen komme.

Die Baudirektion legte dar, dass im Kreisel noch keine Fundamente für die Gibelfeldbrücke erstellt worden sind. Zuerst muss der Kantonsrat den vorliegend beantragten Kredit von 15 Mio. Franken freigeben, bevor irgendwelche Investitionen im Hinblick auf die Gibelfeldbrücke getätigt werden dürfen. Hinzu kommt jedoch, dass das Kreiselauge genügen gross für den Bau des Pfeilerfundamentes ist. Der nachträgliche Bau dieser Foundation wird also kaum Mehrkosten auslösen.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission schliesslich mit 13 : 2 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2024.2 - 13705.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen Wortmeldungen.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2024.2 - 13705 mit 13 : 2 Stimmen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2024.2 - 13705 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 15. April 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch