



Zukunftsmusik im Ennetsee

Weniger Verkehr, mehr Lebensqualität: Cham und Hünenberg kriegen eine Umfahrungsstrasse. Beschlossen ist das Projekt schon lange – doch bis die Bevölkerung entspannt durchs verkehrsarme Zentrum in Cham schlendern kann, wirds noch Jahre dauern. Projektleiter **Martin Gätzi** weiss, weshalb.

Cham, im Jahr 2026. (Vielleicht auch später): Musik, grosses Brimborium mit Pauken und Trompeten. Ansprachen. Blumen und Luftballons. Prominenz aus Wirtschaft und Politik. Viel Volk. Händeschütteln da, ein kurzer Schwatz dort. Freude überall. Endlich! Heute werden, nach dem obligaten Durchtrennen eines roten Bandes, nach Dankesreden und Rückblenden, Erfahrungsberichten und Gratulationen, die ersten Fahrzeuge über die Umfahrungsstrasse von Cham und Hünenberg fahren. Vom Alpenblick bis zum Knoten im Oberbösch. Oder in umgekehrter Richtung. Wahrhaftig ein Grund zum Feiern: Lange Jahre hat es gedauert, bis aus Wünschen Pläne, dann ein bewilligtes Projekt und schliesslich eine 5,6 Kilometer lange, fixfertige Strasse entstanden sind. Eine Umfahrungsstrasse, die das Chamer Zentrum und Teile von Hünenberg vom Durchgangsverkehr entlastet. Für die ein 550 Meter langer Tunnel durch den Städtlerwald gebaut worden ist. Und eine Brücke, 200 Meter lang und 30 Meter hoch, die parallel zur Autobahn über die Lorze führt.

Eine (fast) unendliche Geschichte

Stau durch Cham – das hat längst Tradition. Weshalb bereits in den 1970er-Jahren nach Lösungen gesucht wird, um den Ortskern zu entlasten. 1976 wird das Projekt für eine

Sammel- und Erschliessungsstrasse in den Chamer und ein Jahr später in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Infolge der baulichen Entwicklung der Gemeinde verliert die Sammel- und Erschliessungsstrasse 1992/1993 ihre Akzeptanz. Als Alternative erarbeiten die Ennetsee-Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch das sogenannte Kammerkonzert. Dieses sieht vor, den Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Strassennetz, hauptsächlich die Autobahn, zu leiten. Auch nicht das Gelbe vom Ei: Das Konzept wird durch den Kanton optimiert, und von den erarbeiteten fünf verschiedenen Varianten wird die beste im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, für tauglich befunden und ins Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» aufgenommen, das im Sommer 2000 vom Regierungsrat verabschiedet wird. Im daraus hervorgehenden Teilrichtplan Verkehr wird das Kammerkonzert zwar übernommen, doch die einzelnen Projektabschnitte werden verschiedenen Prioritäten zugewiesen – die Abschnitte zwischen der Knonauer- und der Hünenbergerstrasse sollen dabei bevorzugt werden.

195 Millionen für die UCH

Diese Lösung gefällt auch dem Kantonsrat, der den revidierten Richtplan im Januar 2004 absegnet und ein Jahr später dem Kredit für das «Generelle Projekt Kammerkonzert Ennetsee» mit beeindruckenden 59 zu 5 Stimmen zustimmt. Dieses schickt die Baudirektion im Juni 2005 in die Vernehmlassung und legt es dann dem Kantonsrat vor, der 2006 dem Projekt als Gesamtpaket – also nicht mehr etappiert – zustimmt und ihm gleichzeitig einen neuen Namen gibt: Umfahrung Cham-Hünenberg. UCH. Der Kantonsrat bewilligt einen Rahmenkredit für die weitere Planung, den Bau und den Landerwerb über total 230 Millionen Franken – 180 Millionen stehen zur Verfügung, 50 Millionen Franken dienen als Reserve. Mittlerweile sind vom Kantonsrat weitere

15, also insgesamt 195 Millionen Franken, freigegeben worden.

Bürger stellen sich quer

Gebremst wird das Projekt durch ein überparteiliches Referendum. Nachdem sich die Zuger Stimmberechtigten in der deshalb notwendig gewordenen Volksabstimmung für die UCH ausgesprochen haben, werden im August 2007 die Ingenieurarbeiten für das Bau- und Auflageprojekt vergeben. Das Variantenstudium wird im Frühling des folgenden Jahres abgeschlossen und aufgrund der im Sommer/Herbst 2008 erfolgten Vernehmlassung überarbeitet.

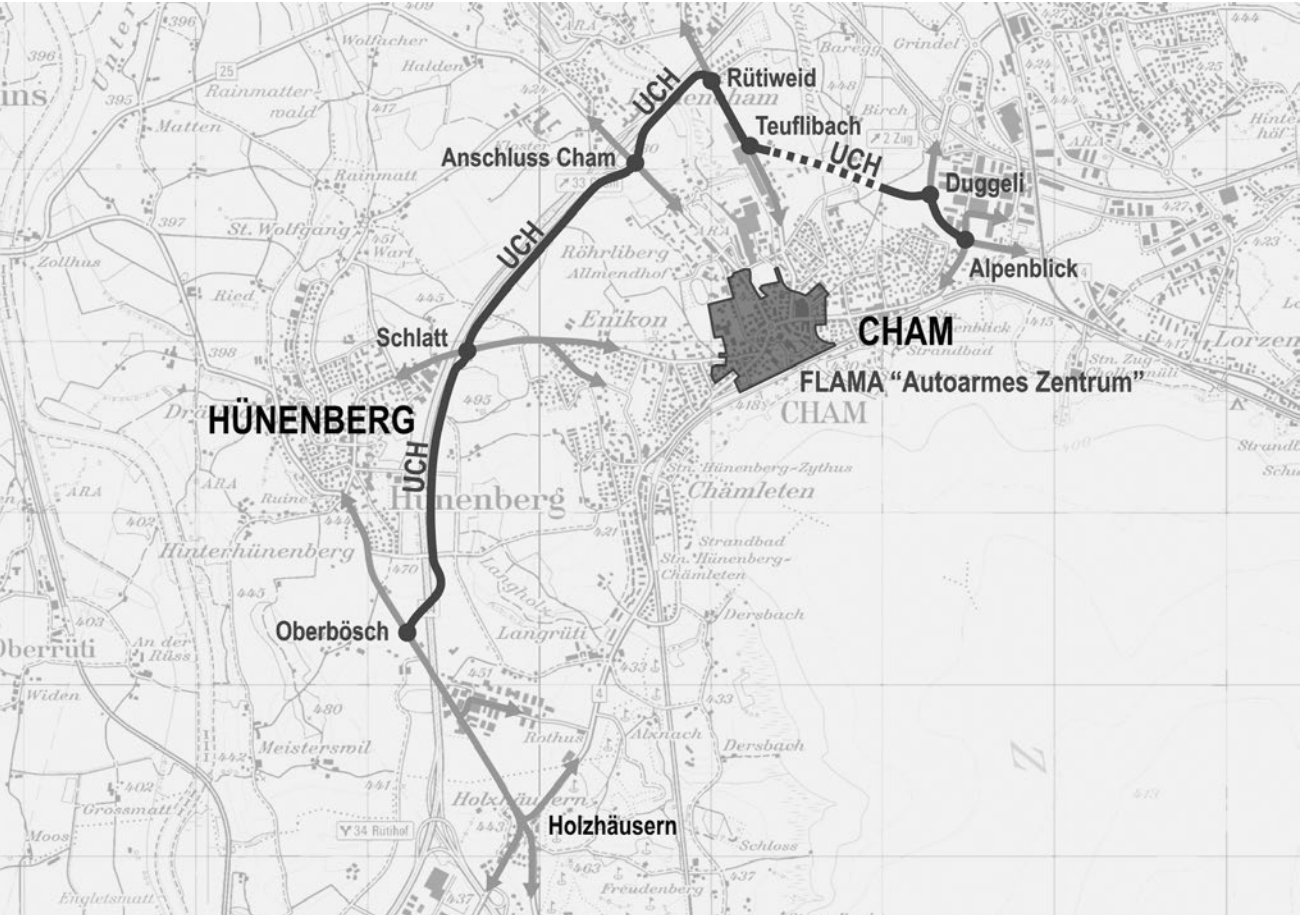
2012 ist das Projekt für die öffentliche Auflage bereit. Dazu kommt es jedoch vorerst nicht: Die notwendigen flankierenden Massnahmen stossen vielen Chamer Bürgerinnen und Bürgern sauer auf. In einer Konsultativabstimmung lehnen sie die Unterbrechung der Bärenbrücke ab. Die Baudirektion will deshalb nochmals über die Bücher. Die umstrittenen, für die Entlastung des Chamer Zentrums notwendigen flankierenden Massnahmen sollen nochmals diskutiert werden. So leitet die kantonale Baudirektion gemeinsam mit den kommunalen Behörden ein Mitwirkungsverfahren für die flankierenden Massnahmen ein, aus dem eine breit abgestützte neue Variante – das «Autoarme Zentrum» – hervorgeht (s. Kasten). In den Monaten Juni und Juli 2015 wird das überarbeitete Strassenprojekt öffentlich aufgelegt. Es gibt 124 Einsprachen, die bearbeitet werden müssen.

Der neue Projektleiter legt los

Just in dieser Zeit, als die Projektauflage verschoben wird, tritt Martin Gätzi seine Stelle beim kantonalen Tiefbauamt an. Drei Jahre später, 2015, übernimmt der Bauingenieur ETH die Projektleitung für die Umfahrungsstrasse Cham-Hünenberg. «Es ist meine Aufgabe, sämtliche Aktivitä-

Martin Gätzi,

geboren 1979 in Baar, wächst in Steinhäusern auf. Nach der Matura studiert er an der ETH Zürich Bauingenieur mit Spezialisierung Konstruktion und Strassenbau. Ab 2004 arbeitet er als Projekt-Ingenieur bei Henauer Gugler AG, bevor er 2012 seine Stelle beim Tiefbauamt des Kantons Zug antritt. Er ist verheiratet und hat zwei Kinder, interessiert sich für Musik und Kultur und ist in der Freizeit gern mit den Inline-Skates oder auf den Skiern unterwegs.



Vom Alpenblick ins Oberbösch: Frühestens 2026 wird die Umfahrungsstrasse Realität.

ten zu koordinieren und die vielen Schnittstellen zu planen und zu überwachen», sagt der 39-Jährige. Planen. Rechnen. Organisieren. Diskutieren. Koordinieren. Formulieren. Budgetieren... – Die grosse Herausforderung liegt laut Gätzi darin, «sich den wichtigen Details zu widmen und sich trotzdem nicht darin zu verlieren». Dabei geht es nicht immer so zügig vorwärts, wie er das gern hätte – zum Beispiel deshalb, weil es die erwähnten 124 Einsprachen zu behandeln gilt. Solche gegen das Projekt als solches. Und gegen das geplante Kamerasystem. Oder den Geräuschpegel betreffend. Und so weiter. Das erfordert neue Diskussionen, neue Berechnungen.

Mit Ingenieuren, mit Detailplanern. In zwei öffentlichen Veranstaltungen wird die Bevölkerung mit den Details vertraut gemacht, werden Anliegen gehört und Fragen beantwortet. Auch Einzelsitzungen sind nötig. Gätzi stellt fest: «Während der vergangenen zwei Jahre habe ich zusammen mit Juristen und dem Baudirektor zahlreiche Gespräche mit Einsprechenden geführt.»

Ein neues UCH-Kapitel beginnt

Auch die Verhandlungen mit den Landbesitzern brauchen Zeit, können aber schliesslich einvernehmlich abgewickelt werden. Im Herbst 2017 treffen die letzten

Zusagen ein. Ein Meilenstein wird gesetzt: Im Dezember 2017 genehmigt die Zuger Regierung das angepasste Projekt. Und im Januar 2018 erteilt der Baudirektor die Baubewilligung. Noch ist diese nicht rechtsgültig, da beim Verwaltungsgericht sechs Beschwerden eingereicht worden sind. Deren Vertreter können das Anliegen bis vor Bundesgericht weiterziehen. Gätzi zeigt sich gelassen: «Wir sind optimistisch, dass wir uns mit den Beschwerdeführern finden werden und vorwärts machen können.»

Vorwärts machen – das heisst: sich um die Detailplanung kümmern. Die nächsten Ziele sind die für 2019 geplante Ingenieur-

submission und dann die Baumeistersubmission im Jahr 2020/2021 – «der nächste grosse Meilenstein», wie der Projektleiter betont. Konkret heisst das für das Projektteam und viele zusätzlich involvierte Stellen, dass nun jedes einzelne Teil dieses grossen Projekt-Puzzles nochmals genau betrachtet werden muss, dass Pläne konkretisiert und Berechnungen vertieft werden. So dass schliesslich die vielen einzelnen Puzzleteile ein vollständiges, perfektes Bild ergeben.

Acht Jahre dauerts noch

Läuft alles rund, wird ab 2021/2022 gebaut. Einige Vorarbeiten sind bereits gemacht. Beim Knoten Alpenblick etwa, wo bloss noch die Steine entfernt und das Kies weggeputzt werden müssen, damit die zusätzlichen Spuren befahren werden können. Im Bereich, wo die A4 durch den Bund auf sechs Spuren erweitert wurde, sind Vorarbeiten für die zukünftige Unterführung im Gebiet Bösch und die Fundation für die neue Brücke im Ehret gemacht worden. Auch der Kreisell in Lindencham ist für die Zukunft gerüstet. Ausserdem werden bestehende Strassen genutzt, wie die Knauerstrasse, die verbreitert und um einen Fuss- und Radweg ergänzt werden soll. Doch es stehen grosse Arbeiten an. Die Strasse. Die Brücke. Der Tunnel. So dass es voraussichtlich noch acht Jahre dauern wird, bis die Eröffnung der Umfahrungsstrasse gefeiert werden kann. Martin Gätzi freut sich auf die kommende Zeit, jetzt, wo es so richtig vorwärts geht. Der Strassenbauer mag seinen vielseitigen, interessanten und herausfordernden Job. «Es macht Spass, etwas zu planen, das man am Ende sehen kann.» Bis er sein aktuelles Projekt betrachten kann, braucht allerdings noch ziemlich viel Geduld.

Therese Marty

Autoarmes Zentrum

Für die Gestaltung und Umsetzung des Autoarmen Zentrums (AAZ) ist die Gemeinde Cham zuständig. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr auf die Umfahrungsstrasse zu bringen. Das Chamer Ortszentrum bleibt trotzdem rund um die Uhr erreichbar. Über sogenannte Eingangstore kann man ins Ortszentrum hineinfahren und dieses wieder verlassen. Allerdings ist die Durchfahrt an eine minimale Aufenthaltsdauer von 10 Minuten gebunden. Damit das System greift, werden die Fahrzeuge an den fünf Ein- und Ausfahrtstoren von Videokameras erfasst. Wer

die vorgeschriebene Aufenthaltsdauer unterschreitet, hat ein entsprechendes Entgelt zu entrichten. Für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs und für Velofahrende gelten die Einschränkungen nicht. Ein- und Ausfahren über die gleiche Pforte sind ohne Mindestaufenthalt möglich. Für aussergewöhnliche Nutzungen wie Landwirtschaft, Feuerwehr, Polizei oder medizinische Versorgung werden Ausnahmegenehmigungen erteilt.

Die Gestaltung des Autoarmen Zentrums wird im Anschluss an die Inbetriebnahme der UCH 2026 baulich umgesetzt.

Bergmännischer Tunnel

Mit dem 550 Meter langen Tunnel zwischen Alpenblick und Städtlerwald wird erstmals im Kanton Zug ein Tunnel in der sogenannten Bergmännischen Bauweise erstellt. Das bedeutet, dass – wie im Bergbau – das Material unter Tage, in diesem Fall durch Sprengungen, aus dem Boden gelöst und dann abtransportiert wird. Der Stollen wird durch Spritzbeton abgestützt, danach wird der Tunnel mit einer Stahlbeton-Innenschale ausgekleidet, bevor die Leitungen und

die Beleuchtung sowie die Sicherungstechnik installiert und die Fahrbahn fertiggestellt werden. Anders bei der Tangente Zug/Baar. Jener Tunnel wird als Tagbau-Tunnel erstellt, bei der die Baugrube während der gesamten Bauzeit offen bleibt, der Tunnel am Tageslicht betoniert und anschliessend überdeckt wird.

Wann welche Variante gewählt wird, ist abhängig von der Bodenqualität, allfälligen Grundwasser sowie vor allem von der Überdeckung.