



**Postulat von Peter Letter und Markus Spörri
betreffend Priorisierung des Abschnitts Rössli–Spinnerei Unterägeri in der Erschlies-
sung des Ägeritals**

(Vorlage Nr. 3268.1 - 16654)

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 23. August 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Peter Letter, Oberägeri, und Markus Spörri, Unterägeri, haben am 24. Juni 2021 das Postulat betreffend Priorisierung des Abschnitts Rössli–Spinnerei Unterägeri in der Erschliessung des Ägeritals (Vorlage Nr. 3268.1 - 16654) eingereicht. Am 26. August 2021 hat der Kantonsrat das Postulat zur Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	1
2.	Beurteilung	2
3.	Schlussfolgerung	3
4.	Antrag	4

1. Ausgangslage

In den vergangenen Jahren haben sich bereits mehrere Motionen mit dem Ausbau der Kantonsstrasse von Zug ins Ägerital befasst.

Am 7. August 1995 hat Kantonsrat Christoph Hohler, Unterägeri, zusammen mit vier Mitunterzeichnern in einer Motion (Vorlage Nr. 282.1 - 8690) das Begehren gestellt, dem Kantonsrat einen konkreten Vorschlag für die Realisierung der im Teilrichtplan Radstrecken vorgesehenen Radstrecken von den Talgemeinden ins Ägerital zu unterbreiten. Der Regierungsrat liess daraufhin ein Konzept erarbeiten und hat dieses in seinem Bericht und Antrag vom 5. November 1996 (Vorlage Nr. 254.2 - 8974) umfassend dargestellt. Gestützt darauf wurde für den Abschnitt Schmittli bis Spinnerei vorgeschlagen, es seien keine Massnahmen vorzusehen und der Radfahrende somit im Mischverkehr zu führen, da dieser Abschnitt teilweise im Innerortsbereich liege und eine schwierige Topografie sowie Hochbauten aufweise. Das Parlament hat am 30. Januar 1997 die Motion erheblich erklärt und damit auch das in der Beantwortung der Motion beschriebene Konzept der Radführung im Mischverkehr akzeptiert.

Die Kantonsrätinnen Gabriela Ingold und Barbara Strub sowie zwei Mitunterzeichner haben am 4. November 2009 eine Motion (Vorlage Nr. 1876.1 - 13247) eingereicht mit dem Ziel, die Verkehrslage auf der Kantonsstrasse ins Ägerital zu verbessern. Konkret geht es um den Abschnitt von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten. In der Begründung zur Motion heisst es, Radfahrende und landwirtschaftliche Fahrzeuge würden den Verkehr behindern. Dies führe zu gefährlichen Überholmanövern. Mit Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 30. März 2010 (Vorlage Nr. 1876.2 - 13381) wurde zum Abschnitt Schmittli bis Rössli erwähnt, dass ein Ausbau für eine sichere Radstrecke – wenn überhaupt – im Innerortsbereich nur abschnittsweise

erfolgen könnte. Daher gelte für diesen Streckenabschnitt grundsätzlich Mischverkehr. Im Abschnitt Rössli bis Spinnerei bestehe die Möglichkeit, das Kantonsstrassenstück, welches am stärksten ansteige, soweit zu verbreitern, dass ein Radstreifen bergwärts angeboten werden könne. Genauere Untersuchungen (Geologie, BLN-Gebiet etc.) hätten jedoch noch nicht stattgefunden. Bei einer umfassenden Sanierung dieses Strassenabschnitts werde ein Ausbau ins Auge gefasst. Der Zeitplan sei noch ungewiss. Der Kantonsrat hat die Motion am 1. Juli 2010 erheblich erklärt und gleichzeitig als erledigt abgeschrieben.

2. Beurteilung

Grundsätzlich ist das Anliegen der Postulanten nachvollziehbar. Auch aus unserer Sicht fehlt im Abschnitt Rössli bis Spinnerei eine angemessene Veloinfrastruktur. Gemäss kantonaler Velonetzplanung handelt es sich bei der Zugerstrasse um eine Hauptverbindung. Aktuell ist der Ausbau dieses Abschnitts für 2032 geplant.

Das 2016 erarbeitete Konzept für den Ausbau der Radinfrastruktur sah im Abschnitt Rössli bis Spinnerei Unterägeri einen bergwärts führenden Radstreifen vor. Für talwärts fahrende Velos war Mischverkehr vorgesehen. Das bisherige Konzept ging davon aus, dass der bergseitige Rand bestehen bleibt und die Kantonsstrasse in diesem Abschnitt um mindestens 1 m gegen die Lorze verbreitert würde. Diese Verbreiterungen in Richtung Lorze sind zu prüfen, jedoch ist aufgrund der verschärften gewässerrechtlichen Randbedingungen unklar, ob sie bewilligungsfähig sind. Weiter liegt dieser Abschnitt in einem BLN-Gebiet (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), weshalb auch in diesem Zusammenhang voraussichtlich weitere Abklärungen mit der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) getroffen werden müssen. Zudem ist anzumerken, dass die Topografie anspruchsvoll ist und umfangreiche Kunstbauten notwendig werden.

Im Jahr 2021 wurden im Rahmen der kantonalen Velonetzplanung neue Standards für den Veloverkehr erarbeitet. Als Lösungsansatz für die ganze, 2 km lange Strecke zwischen Schmittli und Spinnerei könnte ein einseitiger Fuss-/Veloweg (Velo in beide Richtungen) von 3 m Breite dienen, welcher jedoch Querungshilfen für Velofahrende erfordern würde. Allenfalls sind auch beidseitige Velostreifen als Fortsetzung der Velostreifen zwischen Nidfuren und Schmittli (aktuell im Bau) oder bergwärts ein Fuss-/Veloweg (Velo nur bergwärts) und talwärts ein Velostreifen denkbar. Dies ist jedoch noch in einer Variantenstudie vertieft zu prüfen. Alle Lösungen würden Verbreiterungen der Kantonsstrasse mit sich ziehen.

Für die Festlegung der Priorisierung von Strassensanierungen sind einige Faktoren zu berücksichtigen, z. B. anstehende Lärmsanierungen, den Gewässerschutz, Pendenzen bei barrierefreier Ausgestaltung der Bushaltestellen, mangelnde Verkehrssicherheit, Überlegungen zur Verkehrsführung während der Bauzeit, weitere Infrastrukturbauprojekte und als wichtiges Kriterium der Infrastrukturzustand.

Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten benötigen Zeit, sind doch die unterschiedlichsten, teilweise divergierenden Interessen unter ein Dach zu bringen. Zudem sind mehrere juristische und politische Verfahrensschritte zu berücksichtigen. Die Erfahrung zeigt, dass für solche Infrastrukturprojekte rund fünf bis zehn Jahre Vorlauf benötigt wird.

Der Bund fördert Strassenbauprojekte, wenn sie zur Verbesserung im Langsamverkehr, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Attraktivitätssteigerung beim ÖV beitragen. Der Kanton muss dahingehend seine Projekte überprüfen und diese auf einer Zeitschiene beim Bund eingeben. Dieser prüft und beurteilt die Projekte und nimmt sie im Agglomerationsprogramm auf, sofern die Vorgaben erfüllt werden. 2020/2021 wurden mehrere Projekte für das Agglomerationsprogramm der 4. Generation eingegeben (Baubeginn 2024 bis 2027). Der in dieser Postulatsbeantwortung betroffene Strassenabschnitt befindet sich nicht auf dieser Liste. Er kann somit erst für eine spätere Generation des Agglomerationsprogramms beim Bund eingereicht werden. Mit einem noch früheren Baubeginn würde der Bund hierfür keine Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm sprechen.

3. Schlussfolgerung

Aus all den vorgenannten Kriterien und Gründen ergibt sich, dass eine deutlich vorgezogene Realisierung nicht machbar wäre, da die Planung und Realisierung viel Zeit in Anspruch nehmen wird. Neben den beschriebenen planerischen und rechtlichen Unwägbarkeiten stellt sich überdies die Frage, ob man mit einer solch vorgezogenen Realisierung tatsächlich bereit ist, auf die Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm zu verzichten.

Neben dem Abschnitt Rössli–Spinnerei sind zwischen Zug und Unterägeri folgende weitere Strassensanierungen geplant:

- Nidfuren–Schmittli, Ausbau der Radinfrastruktur: 2021 bis 2023;
- Kreisel Zugerstrasse Unterägeri, Sanierung: 2024;
- Rössli Neuägeri, Bushaltestelle: 2024;
- Talacher–Moosrank, Ausbau der Radinfrastruktur: 2024;
- Schmittli–Rössli, Ausbau der Radinfrastruktur: 2026 bis 2027;
- Moosrank–Nidfuren, Ausbau der Radinfrastruktur: 2026 bis 2027.

Diese Arbeiten müssen über mehrere Jahre verteilt werden, damit sich die Verkehrsbehinderungen nicht kumulieren. Bis zur rechtskräftigen Baubewilligung der jeweiligen Projekte sind noch einige Hürden zu nehmen, weshalb sich die Realisierung der einzelnen Abschnitte noch verschieben kann.

Zu berücksichtigen gilt weiter, dass im Sinne der eingangs erwähnten Motionen im Abschnitt Unterägeri bis Morgarten weitere Strassensanierungen mit Ausbau der Radinfrastruktur geplant sind.

Auch die Umfahrung Unterägeri hat einen Einfluss auf den Ausbau: Sofern diese realisiert werden soll, kann der Ausbau reduziert oder allenfalls mittels Provisorien gelöst werden. Es wäre unseres Erachtens kaum sinnvoll, Millionen in den Ausbau dieses Strassenabschnitts zu investieren, welcher innert weniger Jahre nicht mehr in vollem Umfang benötigt würde. Es besteht somit durchaus auch eine Abhängigkeit zum Umfahrungsprojekt (vgl. Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri vom 20. Dezember 2021, Vorlage Nr. 3354.1 - 16831).

Das Anliegen für eine raschere Sanierung des Streckenabschnitts ist zwar nachvollziehbar. Ein deutlich früherer Baubeginn kann aber realistischerweise aufgrund der zuvor genannten Gründe nicht erwartet werden.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

Das Postulat von Peter Letter und Markus Spörri betreffend Priorisierung des Abschnitts Rössli–Spinnerei Unterägeri in der Erschliessung des Ägeritals (Vorlage Nr. 3268.1 - 16654) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 23. August 2022

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart