



**Kantonsratsbeschluss**

**betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 25, Ersatzneubau Brücke Seefeld, Gemeinde Walchwil»**

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 4. Juli 2023

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen des Strassenbauprogramms (Kantonsratsbeschluss über das Strassenbauprogramm 2023–2030 vom 30. März 2023, BGS 751.12) unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredits von 6,6 Millionen Franken für den Ersatzneubau der Brücke Seefeld in der Gemeinde Walchwil.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	2
III. Projektbeschrieb	6
IV. Landerwerb	9
V. Umwelt	10
VI. Kosten und Finanzierung	10
1. Kostenvoranschlag	10
2. Kostenvergleich	11
3. Einnahmen	11
4. Kreditfreigabe	11
5. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	11
6. Zeitplan	12
VII. Verfahrensfragen	12
1. Projektaufgabe	12
2. Bauprogramm	13
VIII. Antrag	13

## I. In Kürze

**Die Brücke Seefeld in Walchwil ist in einem schlechten Zustand und daher zu ersetzen. Das seeseitige Trottoir soll dabei zu einem 3,50 m breiten Rad-/Fussweg verbreitert und die nicht mehr genutzte bestehende Fussgängerüberführung beim Restaurant Zugersee rückgebaut werden. Die beidseitig angrenzenden Strassenabschnitte sowie weitere Kunstbauten sind auf die neue Situation anzupassen und zu sanieren. Der Projektperimeter misst rund 265 m. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 6,6 Millionen Franken. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2024 starten und dauern bis im Sommer 2025.**

### Projektbeschreibung

Aufgrund des schlechten Zustands der Brücke Seefeld soll diese abgebrochen und durch einen Neubau ersetzt werden. Ein vorangegangenes Variantenstudium zeigte, dass ein Neubau mit einer Stahlbeton-Verbund-Konstruktion die wirtschaftlichste Lösung ist. Dabei wird die bestehende Pfahlfundation im See aufgrund ihres guten Zustands übernommen. Mit dem Neubau der Brücke wird auch das seeseitige Trottoir für zu Fuss Gehende und Radfahrende auf 3,50 m verbreitert.

Um die Linienführung der neuen Brücke optimal zu gestalten, werden die beidseitig angrenzenden Strassenabschnitte in ihrer Geometrie leicht angepasst. Die Strassenentwässerung ist in annehmbarem bis gutem Zustand und wird nur geringfügig angepasst bzw. saniert.

Im Projektperimeter befinden sich noch weitere Kunstbauten. Die bestehende Personenüberführung beim Restaurant Zugersee kann zurückgebaut werden, da diese seit Jahrzehnten nicht mehr in Betrieb ist und der Zustand der Überführung als schadhaft eingestuft wird. Der Konsolkopf des Bauwerks Brücke Rossplatten wird leicht erhöht und ein normkonformes Geländer erstellt. Die angrenzende Ufermauer beim Seeplatz Grundstück Nr. 891 wird verstärkt und saniert.

### Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 6,6 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023–2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2024 beginnen und dauern voraussichtlich bis im Sommer 2025.

## II. Projektbegründung

### Brücke Seefeld

Die Brücke Seefeld mit Baujahr 1968 in der Gemeinde Walchwil ist Teil der Kantonsstrasse 25. Das Bauwerk ist in einem schlechten Zustand. Die dreifeldrige Brücke ist rund 70 m lang und rund 11,40 m breit. Das seeseitige Trottoir misst rund 1,80 m und das bergseitige Bankett rund 1,00 m.

Aufgrund des sich verschlechternden Zustands wurde im Sommer 2006 eine Bauwerksüberprüfung durchgeführt. Bis auf die Pfahlfundation ist die Brücke in einem schadhaften bis schlechten Zustand und weist zahlreiche und vielfältige Schadstellen auf. Seither erfolgten mehrere Reparatur-, Unterhalts- und Überwachungsmassnahmen. Bei den Gerbergelenken wurden die undichten Fahrbahnübergänge durch Polymerbitumenübergänge ersetzt. Diese mussten bereits mehrmals saniert werden. Bei den Gerbergelenken erfolgen in halbjährlichem Rhythmus visuelle Kontrollen mit Rissbreitenmessungen. Die Widerlager mit den Zugankern werden im Rahmen dieser Kontrollen ebenfalls jeweils visuell überwacht. Bei den beiden Stützscheiben im See wurden Holzspriesse eingebaut, welche bei einem allfälligen Versagen der Zuganker die Brücke vor einem Einsturz sichern.

Parallel zu den oben aufgeführten Massnahmen wurde ein Variantenstudium erarbeitet. Dabei wurden eine Instandsetzungsvariante, eine Verstärkungsvariante sowie zwei Neubauvarianten untersucht. Die Variante «Neubau Leichtkonstruktion auf bestehenden Seefundamenten» (Stahlbeton-Verbund-Konstruktion) zeigte sich als Bestvariante.



Abbildung 1 bis 4: Bewehrungskorrosion, Betonabplatzungen und Aussinterungen an der Brückenunterseite

### **Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Im Kantonsstrassennetz ist die Kantonsstrasse 25 einer Hauptverkehrsstrasse zugeordnet. Beidseitig der Brücke ist der Belag in annehmbarem bis gutem Zustand. Die Sichtweiten für die Verkehrsteilnehmenden sind an den verschiedenen Zufahrten teilweise eingeschränkt und entsprechen nicht den aktuellen Normen. Die Kantonsstrasse 25 wies im Perimeterbereich im Jahr 2017 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) von 4700 Fahrzeugen auf. Der DTV für das Jahr 2040 beträgt 5200 Fahrzeuge mit einem Schwerververkehrsanteil von 6,2 %. Im Projektperimeter befindet sich keine Ausnahmetransportroute. Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

### **Öffentlicher Verkehr (ÖV)**

Der Projektperimeter wird durch die Linie 5 Zug Bahnhofplatz–Walchwil Bahnhof (via Walchwil, St. Adrian) befahren. Zusätzlich fahren bei Bedarf Bahnersatzbusse. Die Bushaltestellen befinden sich ausserhalb des Projektperimeters, die Fahrzeuglängen im Busverkehr betragen maximal 18 m.

### **Fussverkehr**

Im Bereich Seefeld befindet sich seeseitig ein durchgehendes Trottoir. Bergseitig führt das Trottoir von der Kantonstrasse über die Gemeindestrasse Seefeldquai, so dass auf der Brücke Seefeld nur auf der Seeseite ein Trottoir erforderlich ist. Ein Fussgängerstreifen über die Kantonsstrasse besteht im Bereich des Restaurants Lido. Eine Überprüfung zeigte, dass bei diesem

Fussgängerstreifen Massnahmen geprüft werden müssen (Sichtweiten verbessern, evtl. Mittelinsel erstellen). Zum Aufkommen des Fussverkehrs liegen keine Erhebungen bzw. keine Angaben vor. Es führen keine Wanderrouten durch den Projektperimeter.

### Radverkehr

Der Radverkehr wird heute im Mischverkehr auf der Kantonsstrasse geführt. Radverkehrsanlagen bestehen im Projektperimeter keine. Die Kantonsstrasse ist Bestandteil der regionalen Velolandroute 51 (Säuliamt–Schwyz) und der kantonalen Velostrecke Nr. 1 (Oberrisch–Kantons-grenze St.-Adrian). Zum Aufkommen des Radverkehrs liegen ebenfalls keine Angaben vor.

### Kunstabauten

Die bestehende Personenüberführung beim Restaurant Zugersee stammt aus den 1960er-Jahren und ist in schadhaftem Zustand. Das Bauwerk diente damals als Personenüberführung für die Gäste des einstigen Hotels Zugersee, um zum seeseitigen Badeplatz zu gelangen. Der Verwendungszweck der Überführung ist seit der Umnutzung der Grundstücke (privates Wohnen) und dem Abbruch des Hotels seit den 1990er-Jahren hinfällig geworden. Bauwerke, welche ihren Verwendungszweck verloren und ihre Lebensdauer erreicht haben, sollen grundsätzlich zurückgebaut werden.



Abbildung 5: Personenüberführung

Das bestehende Bauwerk Brücke Rossplatten, welches sich südöstlich der Brücke Seefeld seeseitig an der Kantonsstrasse befindet, ist in einem annehmbaren Zustand. Das alte Geländer auf der Betonkonsole entspricht nicht mehr den aktuellen Normen.

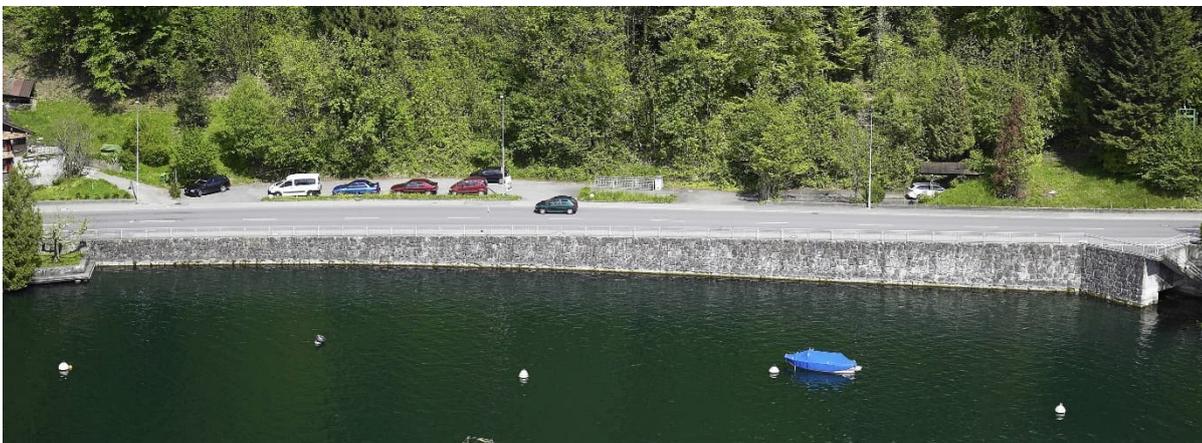


Abbildung 6: Brücke Rossplatten

Unmittelbar nördlich angrenzend an das Bauwerk Rossplatten liegt seeseitig das Grundstück Nr. 891, welches von der Ufermauer Seeplatz umfasst ist. Eine Zustandsuntersuchung inklusive Tauchinspektion im Jahre 2021 ergab, dass sich verschiedene Bauteile in schadhaftem bis

schlechtem Zustand befinden. Um ein Versagen der Ufermauer und ein Abrutschen des Seeplatzes zu verhindern, soll das Bauwerk saniert und verstärkt werden.



Abbildung 7: Ufermauer Seeplatz

### **Strassenentwässerung**

Das Strassenabwasser, welches im Bereich der Brücke Seefeld anfällt, wird heute über Einlaufschächte direkt in den Zugersee geleitet. Die Strassenentwässerung der Kantonsstrasse nördlich und südlich der Brücke Seefeld erfolgt über Einlaufschächte, welche an die Hauptleitung angeschlossen sind. Auch diese führt das Strassenabwasser direkt in den Zugersee. Der Zustand der heutigen Strassenentwässerung ist schadhaft.

### **Strassenbeleuchtung**

Die vorhandene Beleuchtung im Gebiet Seefeld wurde 2016 erneuert und es besteht kein Sanierungsbedarf. Im ganzen Projektperimeter wurden LED-Leuchten installiert.

### **Lärmsanierung**

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmbelastungskataster sind im Projektperimeter bei einem von vierzehn Gebäuden nicht eingehalten, weshalb dieser Abschnitt im Sinne der Lärmschutzverordnung (Art. 13 ff. LSV) sanierungspflichtig ist.

### **Unfallstatistik**

Im Zeitraum 2018 bis 2023 haben sich im Projektperimeter insgesamt zwei Unfälle ereignet, welche jeweils einen Leichtverletzten zur Folge hatten. Gemäss Norm sind die Kriterien für eine Beurteilung als Unfallschwerpunkt nicht erreicht.

### **Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:**

- Ersatzneubau Brücke Seefeld für die Nutzungsdauer von 100 Jahren;
- Verbreiterung seeseitiger Rad-/Fussweg;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden (Sichtweiten etc.);
- Lärmsanierung umsetzen;
- Rückbau der bestehenden Personenüberführung;
- Anpassung Bauwerk Brücke Rossplatten;
- Instandsetzung Ufermauer Seeplatz.

### III. Projektbeschreibung

#### Ersatzneubau Brücke Seefeld

Die Brücke Seefeld wird durch eine neue Stahlbeton-Verbund-Brücke mit drei Feldern ersetzt. Die beiden bestehenden Fundamente im See bleiben erhalten und bilden die neuen Auflager. Die neuen Widerlager nördlich und südlich werden jeweils auf neuen Bohrpfählen fundiert.

Die Spannweiten der drei Brücken-Felder betragen rund 15, 40 und 15 m. Die Gesamtlänge der neuen Brücke beträgt zusammen mit den Widerlagern knapp 70 m. Am Anfang und Ende ist die Brücke rund 14 m breit und verjüngt sich gegen Brückenmitte auf rund 11,70 m. Die Fahrbahnbreite auf der Brücke beträgt infolge der erforderlichen Kurvenverbreiterung minimal 7,00 m und der seeseitige Rad-/Fussweg misst 3,50 m.

Die Brückenplatte soll ohne Vorspannung in Ortbeton erstellt werden. Die Verbindung zu den sechs Stahl-Flanschträgern mit einer Gesamtlänge von rund 70 m wird mittels Kopfbolzendübel gewährleistet. Die Stahl-Flanschträger weisen eine variable Höhe von 1,10 bis 1,60 m auf und werden mit einer Pulverbeschichtung vor Korrosion geschützt. Die bestehenden Fundamente mit den je neun Bohrpfählen im See sind in einem guten Zustand und müssen nicht instandgesetzt werden.

Die Abdichtung der Brückenplatte wird durch eine Kunstharzversiegelung und einer vollflächig aufgeflämmten Polymer-Bitumen-Dichtungsbahn sowie einer Gussasphalt-Schutzschicht gewährleistet. Der Deckbelag auf der Brücke wird mit einem Gussasphalt mit lärmreduzierender Absplittung realisiert.

Gemäss VSS-Norm müssen Fahrzeugrückhaltesysteme erst ab einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h erstellt werden. Im Perimeterbereich genügt somit ein Staketengeländer als Absturzsicherung ohne Aufhaltestufe.

Die drei bestehenden Beleuchtungskandelaber werden wie heute auf Betonkonsolen an der neuen Brücke befestigt.

Mit dem Ersatzneubau der Brücke bleiben die bestehende angrenzende Bootsrampe und das vorhandene Bojenfeld mit zahlreichen Anlegeplätzen für verschiedene Boote seeseitig im Zugersee erhalten. Das Unterqueren mit kleinen Booten wird auch unter der neuen Brücke möglich sein, weshalb die Brückenmitte leicht angehoben wurde.

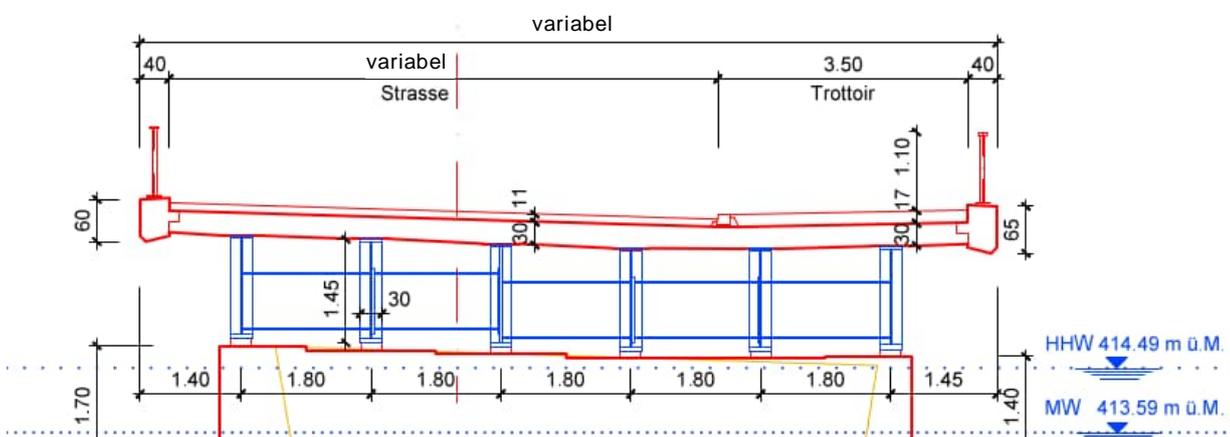


Abbildung 8: Querschnitt Brücke Seefeld

### Kantonsstrasse

Die Kantonsstrasse wird nördlich der Brücke Seefeld auf einer Länge von rund 54 m und südlich auf rund 134 m angepasst. Für die Strasse ist ein lärmarmere Deckbelag vorgesehen. Der Ober- und Unterbau der bestehenden Strasse ist in annehmbarem Zustand und wird wo möglich erhalten.

Die Fahrbahnbreite beträgt minimal 6,40 m, der seeseitige Rad-/Fussweg 3,50 m, das bergseitige Trottoir 2,00 m (lokal mindestens 1,60 m) und die Breite des Banketts 0,50 m.

Die horizontale und vertikale Linienführung orientiert sich fast vollständig an der heutigen Situation. Eine Kurvenverbreiterung ist bei den Radien erforderlich.

Das Quergefälle der Kantonstrasse ist weitestgehend einseitig ausgebildet und beträgt 3 % bis 5,5 %, jenes des Trottoirs 2 %.

Die Signalisation und Markierung wird auf die neue Situation angepasst.

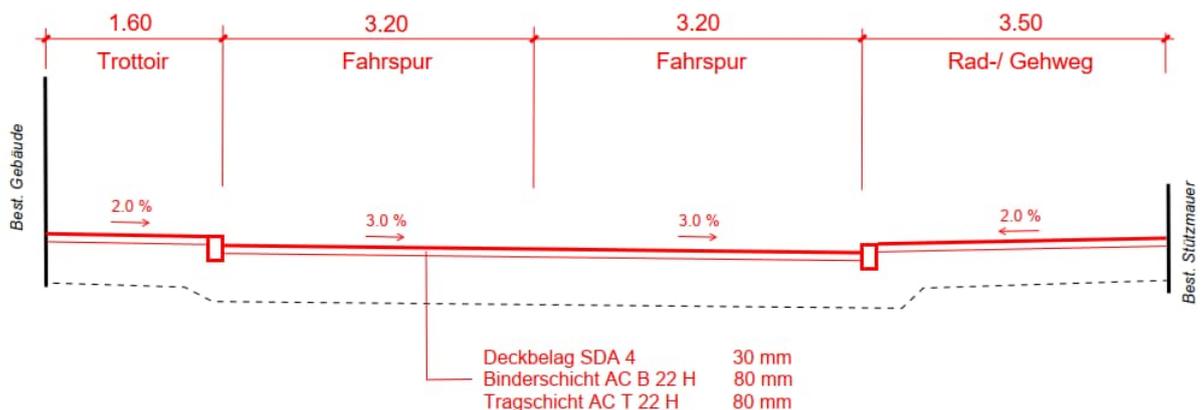


Abbildung 9: Schematisches Normalprofil Kantonsstrasse

### Rückbau Personenüberführung Hotel Zugersee

Die Personenüberführung ist in schadhaftem Zustand, seit langer Zeit ausser Betrieb, hat keine Funktion mehr und wird daher rückgebaut. Der Rückbau ist einfach ausführbar, da das Bauwerk auf beiden Seiten von den angrenzenden Objekten abgekoppelt ist. Eine in ungefähr fünf bis zehn Jahren anstehende Sanierung der Überführung würde weitaus teurer werden, als der geplante Rückbau. Auch aus Sicht des Landschaftsschutzes spricht nichts gegen einen Rückbau. Das Bauwerk wurde seit jeher als Fremdkörper im Ortsbild von Walchwil klassifiziert.

### Brücke Rossplatten

Infolge der Belagsanpassung der Kantonsstrasse muss das Bauwerk Brücke Rossplatten angepasst werden. Das seeseitige Betonbord soll erneuert und um rund 15 cm erhöht werden. Das Geländer wird durch ein normkonformes Staketengeländer ersetzt.

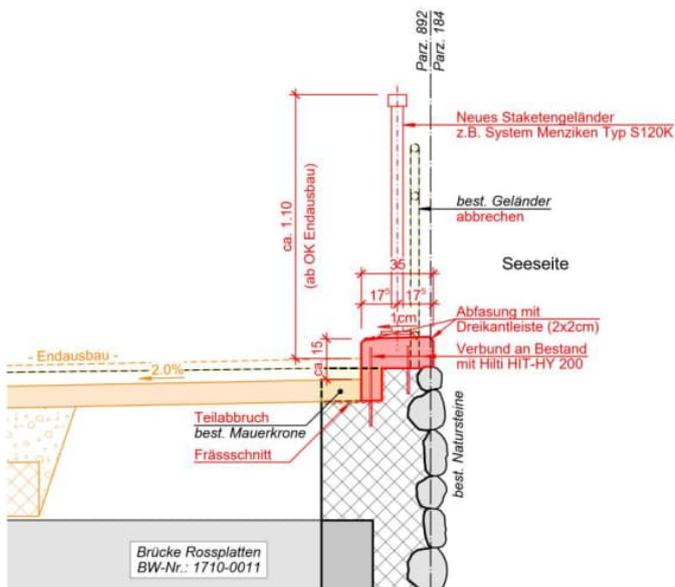


Abbildung 10: Detailschnitt Brücke Rossplatten

### Ufermauer Seeplatz Grundstück Nr. 891

Die Ufermauer wird mit einem innenliegenden Betonriegel verstärkt, rückverankert und die Hohlräume unter dem Seeplatz werden mit geeignetem Kiesmaterial aufgefüllt.

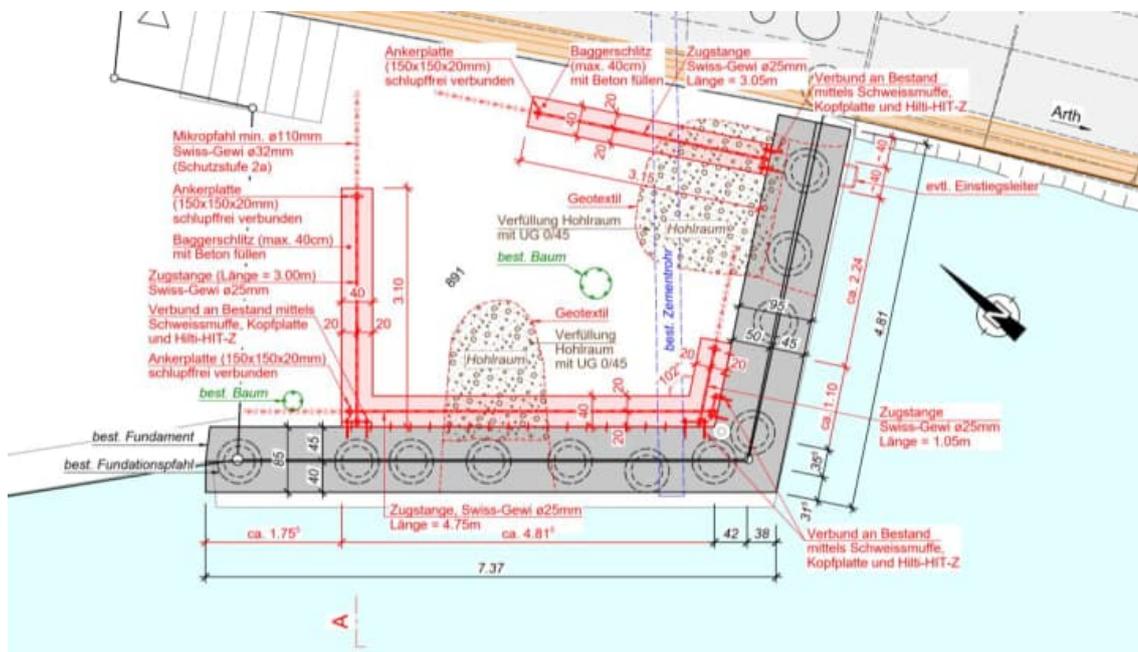


Abbildung 11: Situation Ufermauer Seeplatz Grundstück Nr. 891

### Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird auf der Brücke und der Kantonsstrasse in Strassensammlern gefasst und dann in den See geleitet. Die Schlamm-sammler werden so dimensioniert, dass eine spätere Ausrüstung mit Filtersäcken möglich ist. Gemäss VSA-Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» ist diese Art der Strassenabwasserentsorgung aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens zulässig.

### **Werkleitungen**

Im vorliegenden Projektperimeter sind zahlreiche Werkleitungen von verschiedenen Werkleitungsbetreibern vorhanden. Die Werke werden gleichzeitig ihre Wasser-, Elektro- und Telekommunikationsleitungen teilweise erneuern oder erweitern. Die Kosten tragen vollumfänglich die Werkeigentümer und sind nicht Bestandteil der Vorlage.

### **Strassenbeleuchtung**

Im ganzen Projektperimeter sind LED-Leuchten vorhanden. Es besteht kein Sanierungsbedarf.

### **Verkehrsführung während Bauphase**

Der motorisierte Verkehr inkl. Radfahrende werden während dem Brückenneubau mittels Lichtsignalanlage mit Busbevorzugung einstreifig über den Seefeldquai geführt. Die zu Fuss Gehenden werden durch einen vom Verkehr abgetrennten Bereich ebenfalls über den Seefeldquai geführt. Somit kann die Brücke Seefeld in einer Etappe abgebrochen und neu erstellt werden, was die Bauzeit wesentlich reduziert und die Qualität der Brücke verbessert.

Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften während der Bauzeit ist bis auf wenige kurze Unterbrechungen (Einbau Belag) sichergestellt.

### **Installationsflächen und Baustellenlogistik**

Der zur Verfügung stehende Platz für Installationsflächen und die Baustellenlogistik sind stark begrenzt. Es werden hierfür auch Drittparzellen beansprucht. Eine bereits vordefinierte Installationsfläche liegt südlich der Brücke Seefeld bergseitig nach der Liegenschaft Artherstrasse 33 auf dem Grundstück Nr. 892. Diese Fläche gehört dem Kanton Zug und kann einen Teil der benötigten Installationsflächen abdecken.

Um den Bedarf von Installationsflächen gänzlich zu decken und insbesondere die Brücke neu erstellen zu können, werden zusätzliche Flächen auf dem Zugersee beansprucht. Es ist geplant, unter Einhaltung aller Umweltvorgaben, mehrere Pontons unmittelbar im Bereich der Brücke zu erstellen. Die genauen Details zu den Pontons können erst gemeinsam mit dem Bauunternehmer nach der Baumeisterausschreibung geplant werden.

### **Lärmsanierung**

Auf der Brücke Seefeld sowie der Kantonsstrasse ist ein lärmarmen Belag geplant. Der massgebende Immissionsgrenzwert kann damit mehrheitlich eingehalten werden. Für eine betroffene Liegenschaft mit Grenzwertüberschreitung muss trotzdem Erleichterung beantragt werden (Einbau Schallschutzfenster).

## **IV. Landerwerb**

Der Neubau der Brücke Seefeld sowie die Anpassungen an der Kantonsstrasse bedingen den Erwerb von zusätzlicher Landfläche. Die temporär beanspruchten Landflächen betragen rund 2150 m<sup>2</sup>, die zu erwerbenden Flächen rund 135 m<sup>2</sup>, wobei es sich um Bauland handelt.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden rechtzeitig über das Projekt informiert. Von allen Betroffenen liegt die schriftliche Zustimmung zum Landerwerb vor.

## V. Umwelt

Da das Projekt keine wesentliche Änderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Oktober 1988 (UVPV, SR 814.011; Art. 2 Abs. 1 Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Infolge der Sichtweiten müssen auf dem Grundstück Nr. 94 beim Restaurant Zugersee einzelne kleinere Bäume bzw. Büsche gerodet werden. Auf den Grundstücken Nr. 817 und 94 stehen verschiedene grossgewachsene Platanen. Bis auf einen Baum können alle erhalten werden. Der zu fällende Baum wird ersetzt.

## VI. Kosten und Finanzierung

### 1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 6,6 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2022) und setzen sich wie folgt zusammen:

NPK 111	Regiearbeiten zirka 6 %	Fr.	312 000.00	
NPK 112	Prüfungen	Fr.	46 000.00	
NPK 113	Baustelleneinrichtung	Fr.	603 000.00	
NPK 114	Arbeitsgerüste	Fr.	15 000.00	
NPK 117	Abbrüche und Demontagen	Fr.	346 000.00	
NPK 133	Instandsetzung von Mauerwerk	Fr.	23 000.00	
NPK 151	Bauarbeiten für Werkleitungen	Fr.	28 000.00	
NPK 161	Wasserhaltung	Fr.	38 000.00	
NPK 162	Baugrubenabschlüsse	Fr.	71 000.00	
NPK 171	Pfähle	Fr.	303 000.00	
NPK 172	Abdichtungen für Brücken	Fr.	149 000.00	
NPK 181	Garten- und Landschaftsbau	Fr.	5 000.00	
NPK 183	Zäune	Fr.	3 000.00	
NPK 211	Erdarbeiten	Fr.	44 000.00	
NPK 221	Foundationsschichten	Fr.	22 000.00	
NPK 222	Pflästerungen und Abschlüsse	Fr.	125 000.00	
NPK 223	Belagsarbeiten	Fr.	458 000.00	
NPK 237	Kanalisation und Entwässerung	Fr.	388 000.00	
NPK 241	Ortbetonarbeiten	Fr.	635 000.00	
NPK 244	Lager und Fahrbahnübergänge	Fr.	15 000.00	
NPK 247	Lehr- und Montagegerüste	Fr.	336 000.00	
NPK 281	Leitschranken und Geländer	Fr.	11 000.00	
NPK 281	Fahrzeugrückhaltesysteme	Fr.	222 000.00	
NPK 282	Signalisierungen	Fr.	14 000.00	
NPK 286	Markierungen	Fr.	37 000.00	
NPK 291	Beleuchtung	Fr.	71 000.00	
NPK 321	Montage in Stahl	Fr.	<u>1 245 000.00</u>	
Total Baumeisterarbeiten		Fr.	5 565 000.00	Fr. 5 565 000.00
Projektierung, Bauleitung, Geologie zirka 9 %				Fr. 619 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen				Fr. 90 000.00
Unvorhergesehenes zirka 5 %				Fr. <u>326 000.00</u>
<b>Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)</b>				<b>Fr. <u>6 600 000.00</u></b>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 6,6 Millionen Franken. Nach den geltenden Baunormen müsste üblicherweise eine Kostenungenauigkeit von 10 % (Unvorhergesehenes) eingerechnet werden. Aufgrund der Diskussionen in der kantonsrätlichen Kommission für Tiefbau und Gewässer wird lediglich 5 % für Unvorhergesehenes eingesetzt.

## **2. Kostenvergleich**

Die ausgewiesenen Kosten aufgrund des Kostenvoranschlags liegen im gleichen Bereich wie die Brücke Brüggliobel, welche Bestandteil des Projekts «KS 381, Nidfuren–Schmittli, Menzingen/Baar» ist. Obwohl sich die beiden Brücken unterscheiden, stimmen die relativen Kosten gut überein.

## **3. Einnahmen**

Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation sind in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (Längsführung Radstrecke) rund 156 000 Franken vorgesehen. Für den Lärmschutz (lärmarmere Deckschicht und Schallschutzfenster) kann vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) mit einem Kostenbeitrag von voraussichtlich rund 28 000 Franken gerechnet werden. Die Zusagen stehen noch aus.

## **4. Kreditfreigabe**

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus dem Strassenbauprogramm die Kredite für Kantonsstrassen frei, sofern die gesamte Bausumme 3,0 Millionen Franken übersteigt (§ 4 Abs. 1 KRB über das Strassenbauprogramm 2023–2030; BGS 751.12).

Der Kantonsrat hat zur Durchführung des Strassenbauprogramms einen Rahmenkredit von 250,1 Millionen Franken bewilligt (BGS 751.12; § 2 Abs. 1). Per Mitte Juni 2023 wurden dem Rahmenkredit noch keine Kredite belastet.

## **5. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen**

### **5.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton**

Die internen Aufwände für die Gesamtprojektleitung und Oberbauleitung des Tiefbauamts sind im Kredit nicht enthalten. Da die Brücke Seefeld als Ersatz gilt, ergibt sich hierbei keine Veränderung für den Unterhalt. Die neue lärmarme Decksicht ist anfälliger gegenüber mechanischen Beanspruchungen durch den täglichen Verkehr und muss etwa nach 10–12 Jahren ersetzt werden.

Bisher (ab Januar 2017, Beginn KLR) wurden direkt dem Projekt interne Aufwendungen von 978 Stunden belastet. Dies ergibt rund 97 800 Franken. Die externen Aufwendungen belaufen sich per Ende März 2023 auf 458 610 Franken.

Die noch zu erwartenden Aufwendungen sind schwer abschätzbar, da nicht vorhersehbar ist, was alles noch während der Bauphase an Unvorhergesehenem eintritt. Es ist grob geschätzt noch mit einem Stundenaufwand von 930 bis 1070 Stunden (bis 2026) zu rechnen.

Die Ausgaben und Einnahmen, welche der Verwaltungsrechnung zu belasten sind, werden jeweils Ende Jahr gesamthaft über alle Projekte auf institutioneller Ebene umgebucht und entlasten die Spezialfinanzierung. Dies erfolgt gemäss der im Anhang 1 des Kantonsratsbeschlusses über das Strassenbauprogramm 2023–2030 (BGS 751.12-A1) festgeschriebenen Fixbeträge.

Die Ausgaben zulasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben. Die Ausgaben zulasten der Verwaltungsrechnung werden, ebenfalls gesamthaft

über alle Projekte auf institutioneller Ebene, linear mit 2,5 % pro Jahr abgeschrieben und sind deshalb nicht in der Finanztabelle enthalten.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	3 500 000	1 000 000	0	
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	3 050 000	3 050 000	500 000	
	effektive Einnahmen	0	180 000	0	
<b>B</b>	<b>Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
<b>C</b>	<b>Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

## 5.2 Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Vorlage hat keine Auswirkung auf die Gemeinde.

## 5.3 Anpassung von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

## 6. Zeitplan

August 2023	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Oktober 2023	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
November 2023	Kommissionsbericht
Dezember 2023	Beratung Staatswirtschaftskommission
Dezember 2023	Bericht Staatswirtschaftskommission
Januar 2024	Kantonsrat, nur eine Lesung
Februar 2024	Publikation Amtsblatt
+ 1 Tag	Inkrafttreten

## VII. Verfahrensfragen

### 1. Projektauflage

Gemäss § 15 Abs. 2 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14) erteilt die Baudirektion nach Anhörung der betroffenen Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung. Das Bauprojekt wurde im Frühjahr 2022 der Gemeinde Walchwil und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wurde vom September bis Oktober 2022 öffentlich aufgelegt. Gegen das Projekt ging keine Einsprache ein.

## 2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten soll im Frühjahr 2024 gestartet werden. Die Bauzeit wird auf rund 15 Monate veranschlagt. Die Realisierung erfolgt in mehreren Etappen:

- Bauphase 1, Installation (Dauer rund 1 Monat):

Einrichten der Installationsplätze, Rodungen, Sondieren von Werkleitungen, provisorische Plattformen und Pontons erstellen. Verkehrsumleitung über Seefeldquai einrichten.

- Bauphase 2, Abbruch und Neubau Brücke Seefeld (Dauer rund 10 Monate):

Neue Bohrpfähle für Widerlagerfundation erstellen, Abbruch bestehende Brücke, Betonarbeiten Widerlager und Brückenpfeiler, Stahlbauträger der Brücke einheben und montieren, Beton-Fahrbahnplatte mit Abdichtung und Konsolen mit Geländer erstellen.

- Bauphase 3, Arbeiten «Nord» (Dauer rund 2 Monate):

Rückbau Personenüberführung, Bootsrampe anpassen, Trasse- und Werkleitungsarbeiten, diverse Anpassungsarbeiten.

- Bauphase 4, Arbeiten «Süd» (Dauer rund 2 Monate):

Instandsetzung Seeplatz, Anpassung Brücke Rossplatten, Trasse- und Werkleitungsarbeiten, diverse Anpassungsarbeiten.

Im Rahmen des Detailprojekts und in Zusammenarbeit mit den Unternehmungen werden die genauen Bauphasen und Bauzeiten noch weiter optimiert.

## VIII. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage Nr. 3592.2 - 17370 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 4. Juli 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Übersichtsplan, A4

75/ki