



**Kleine Anfrage von Ivo Egger
betreffend Rad- und Gehweg Rössli–Spinnerei, Unterägeri**
(Vorlage Nr. 3863.1 - 18000)

Antwort des Regierungsrats
vom 18. Februar 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 24. Januar 2025 hat Kantonsrat Ivo Egger, Baar, die Kleine Anfrage betreffend Rad- und Gehweg Rössli–Spinnerei, Unterägeri, (Vorlage Nr. 3863.1 - 18000) eingereicht.

Der Regierungsrat nimmt zu den darin gestellten Fragen wie folgt Stellung:

A. Varianten

1. *Wieviele Varianten der Wegführungen wurden insgesamt geprüft?*
2. *Wie sehen die einzelnen Varianten aus? Wer ist im Entscheidungsgremium? Welche Kriterien führten zur gewählten Variante?*

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden zuerst zwei grundsätzliche Führungsarten untersucht: Velostreifen und separater Fuss-/Radweg. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und nach Ablehnung der Umfahrung Unterägeri sowie den engen Platzverhältnissen konzentrierte sich die Lösungssuche auf einen separaten Fuss-/Radweg entlang des Strassenkorridors. Im Abschnitt Schmittli bis Unterägeri wurden anschliessend sieben Varianten und für den Bereich Rössli drei Varianten ausgearbeitet. In Teilbereichen wurden zusätzlich Detailvarianten zu alternativen Streckenführungen untersucht, beispielsweise im Bereich der Querung Rämselfach.

Nachdem das Tiefbauamt die Rückmeldungen zur vorliegenden Studie ausgewertet hat, wird die Baudirektion das weitere Vorgehen festlegen. Im Idealfall kann die Studie zu einem Bauprojekt weiterbearbeitet werden. Der Kredit für das Vorhaben wird dannzumal dem Kantonsrat beantragt und von der vorberatenden Kommission für Tiefbau und Gewässer behandelt. Die Kriterien für die gewählte Variante sind in der Studie unter Kapitel 4.1 auf Seite 25 aufgeführt.

3. *Wie hoch sind die Projektkosten der aktuell vorgesehenen Variante? In welcher Bandbreite liegen die Kosten der anderen Varianten?*

Der aktuelle Planungsstand entspricht einer Studie. Im Budget 2026 (Investitionsplanung) werden die Kosten ausgewiesen. Detaillierte Kostenermittlungen werden bei der Weiterbearbeitung auf Stufe Vor- und Bauprojekt erhoben.

B. Aktuell vorgesehene Projekt

4. *Aufgrund welcher Grundlagen werden die Rad-/Gehwege dimensioniert? Sind Zählungen des aktuellen Radverkehrs vorhanden? Werden Zahlen (analog des MIV-Wachstums) für den Radverkehr für den Zeitraum nach Projektabschluss prognostiziert?*

Die Dimensionierung erfolgt aufgrund der VSS-Normen. Im Rahmen der «Fokusstudie Mobilität Ägerital» wird das Velopotenzial ins Ägerital – gestützt auf Verkehrszählungen – prognostiziert.

5. *Die gesamte Breite des Verkehrsträgers variiert zwischen 10 und 17 m und dies mehrmals. Dies wird den Verkehrsfluss stark beeinträchtigen. Wie kann die Streckenführung vereinheitlicht werden und damit auch vereinfacht?*

Die Strassen sind ausserorts konstant 6,80 m breit und variieren aufgrund der notwendigen Kurvenverbreiterungen. Aufgrund von Mittelinseln und Bushaltestellen ergeben sich punktuelle Abweichungen vom Normalprofil.

6. *Wie viel Fläche kann von der Verkehrsfläche für den motorisierten Verkehr eingespart werden, wenn die signalisierten Höchstgeschwindigkeiten reduziert werden? Wo sieht der Regierungsrat noch Einsparungspotenzial bei der Fläche für den motorisierten Verkehr?*

Die Strecke zwischen Rössli und Spinnerei befindet sich mehrheitlich im Bereich «ausserorts». Eine Reduktion der Verkehrsfläche wäre erst bei einer signalisierten Geschwindigkeit ausserorts von maximal 50 km/h möglich. Bei 50 km/h könnte die Strasse theoretisch um 40 cm verschmälert werden. Da dieses Geschwindigkeitsregime grundsätzlich innerorts angewendet wird, besteht kein Einsparpotenzial.

7. *Elektrofahrräder mit Unterstützung bis 45 km/h dürfen wegen der Gefährdung der Fussgänger und der normalen Velofahrer nicht auf einem Radgehweg fahren. Im Bereich Unterägeri bis Rössli werden die Berg abfahrenden Fahrräder auf den Radgehweg geführt. Diese Fahrräder erreichen Geschwindigkeiten über 45 km/h. Wo sieht der Regierungsrat das geringere Gefährdungspotenzial der anderen Verkehrsteilnehmer?*

Ab 1. Juli 2025 dürfen auch schnelle E-Bikes auf dem Rad-/Gehweg verkehren. Es ist noch nicht festgelegt, ob allenfalls talwärts fahrende schnelle E-Bikes im Mischverkehr geführt werden.

8. *Wie werden gefährliche Strassen-Seitenwechsel für Velofahrende vermieden? Wieviele Strassen-Seitenwechsel dürfen Velofahrenden innerhalb dieses Streckenabschnitts bei einem solchen hohen Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs und den Geschwindigkeitsregimes zugemutet werden?*

Die in der Studie gewählte Veloführungsart bleibt über weite Strecken gleich, womit Seitenwechsel für Velofahrende vermieden werden können. Im Abschnitt Rössli–Spinnerei ist kein Seitenwechsel vorgesehen. Die Frage der Zumutbarkeit ist individuell zu beurteilen, da jedes Projekt eine Interessenabwägung diverser öffentlicher sowie nationaler Interessen erfordert, wie z. B. Naturschutz, Denkmalschutz, Walderhaltung, Gewässerschutz.

9. *Was soll mit den bei der Liegenschaft Zimmelstrasse 86 «gestrandeten» Radfahrenden geschehen? Wie soll eine sichere Verbindung zur anschliessenden Veloroute auf der Alten Landstrasse ermöglicht werden?*

Die Weiterführung wird im Rahmen von Anschlussprojekten definiert. Nach heutigem Stand werden Velofahrende über die Zimmel- und Zugerstrasse zur Alten Landstrasse geführt.

C. Strassenverkehrslärm

10. *Wie sieht die Lärmbelastung durch den Strassenverkehrslärm im Vergleich zum Lärmgutachten vom 15. Januar 2009 von Beat Säggerer heute aus? Werden die Belastungen mit dem Rad-/Gehweg-Projekt erneut ermittelt und ausgewiesen?*

Aktuell liegt eine Studie zur Radwegführung vor. Die Strassenlärmthematik wird im Rahmen der weiteren Projektierung auf Stufe Bauprojekt bearbeitet. Dabei werden die Belastungen neu ermittelt und beurteilt.

11. *Wie können oder werden die Lärmbelastungen gemäss neuem Stand der Technik als auch der letzten Rechtsprechungen reduziert werden?*

Im Rahmen des Bauprojekts wird ein konkretes Lärmgutachten erarbeitet.

Regierungsratsbeschluss vom 18. Februar 2025