



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS J, Lorze–Steinhauserstrasse, Gemeinde Baar/Zug»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 19. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 28. Oktober 2025 (Vorlage Nrn. 4012.1/2 - 18391/18392) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 19. Dezember 2025 beraten. Statthalter Florian Weber vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Marc Amgwerd sowie Sarah Kehl, Leiterin Fachstelle Recht bei der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 4012.1/2 - 18391/18392 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn orientierte Kantonsingenieur Marc Amgwerd über die Vorlage. Er stellte diese anhand einer PowerPoint-Präsentation vor. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick über das Projekt verschaffen können. Im Rahmen der Eintretensdebatte standen die nachfolgenden Themen im Zentrum.

Schochenmühlestrasse

Ein Kommissionsmitglied richtet die Frage an die Baudirektion, ob eine Umfahrung der Schochenmühle (nordwärts) geprüft worden sei. Der Abschnitt in der Schochenmühle sei auch für Zufussgehende einer der gefährlichsten im Kanton Zug. Die Baudirektion bestätigt, dass die Strasse auf den ersten Blick gefährlich wirke. Sie stelle allerdings kein Unfallschwerpunkt dar. In den letzten fünf Jahren habe es sechs Unfälle mit insgesamt zwei Leichtverletzten und Sachschaden gegeben. Die Prüfung einer Umfahrung verneint die Baudirektion. Eine solche wäre eine völlig andere Grössenordnung und würde diverse Probleme unter anderem im Zusammenhang mit den Wald- und Gewässerabständen sowie den Fruchtfolgeflächen (FFF) mit sich bringen. Der Kommissionspräsident ergänzt die Ausführungen der Baudirektion mit dem Hinweis auf die Dorfdurchfahrt in Menzingen, die ebenfalls eng sei und gar noch einen höheren durch-

schnittlichen Tagesverkehr (DTV) aufweise als in der Schochenmühle. Ein anderes Kommissionsmitglied stimmt zu, dass die Situation in der Schochenmühle zwar nicht ideal ist, aber durchaus funktioniert. Auch wenn die horizontale Linienführung der Schochenmühlestrasse mit ihren Kurven bestehen bleibe, werde sie dennoch aufgewertet. Die Baudirektion bestätigt dies. Auf den geraden Abschnitten werde die Strasse überall 6,10 Meter breit. Die Kurven würden normgemäss verbreitert. Die definierte Strassenbreite sei gestützt auf den massgebenden Begegnungsfall PW/Bus festgelegt worden. Da auf der Schochenmühlestrasse ein Fahrverbot für Lastwagen gelte, sei hier die Strassenbreite im Gegensatz zu anderen Kantonsstrasse nicht auf den Begegnungsfall LKW/LKW ausgelegt worden. Mit dem Begegnungsfall PW/Bus könne auch der Landerwerb auf ein Minimum reduziert werden. Zudem werde grundsätzlich auf einer breiteren Strasse auch schneller gefahren.

Auf der Schochenmühlestrasse ist im Zusammenhang mit dem Lärmschutz der Einbau eines lärmarmen Deckbelags vorgesehen, obwohl sich das Bauprojekt ausserhalb der Bauzone befindet. Da trotz dieser Massnahme der Immissionsgrenzwert bei einer Liegenschaft überschritten wird, müssen zusätzlich Schallschutzfenster eingebaut werden (Art. 15 Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986; [LSV; SR 814.41]).

Sodann thematisiert die Kommission die Kosten des Bauprojekts. Die Baudirektion hat mit 1,38 Millionen Franken für Abbrucharbeiten des PAK-haltigen Belags gerechnet, da dieser separat entsorgt werden muss. Die Neuerstellung der Entwässerungsleitung kostet über 800 000 Franken. Kosten verursacht im Übrigen der Umstand, dass die Strasse bis in eine Tiefe von über einem Meter vollständig erneuert werden muss.

Ein Kommissionsmitglied spricht die Erreichbarkeit des Restaurants «Alte Lorze» während der Bauzeit an und fragt, ob geprüft worden sei, die Höfenstrasse während der Bauzeit für Fahrzeuge zu öffnen. Die Baudirektion verweist auf die konkrete Bauphasenplanung, welche zusammen mit dem Unternehmen gemacht werde. Von Baar her sei die Zufahrt stets gewährleistet. Die nachträgliche Abklärung der Baudirektion ergab, dass aufgrund der ersten Rückmeldung seitens der Gemeinde Steinhausen die Höfen-/Albisstrasse grundsätzlich für die Anwohnenden während der Dauer der Sperrung geöffnet werden kann.

Unterführung für Radfahrende

Ein Kommissionsmitglied äussert seinen Unmut über die geplante Veloführung. Um ein Radfahrerproblem zu lösen, werde die Lorze gegen Osten umgeleitet und der Veloweg 3 Meter tiefer gelegt. Dafür müssten 2,25 Millionen Franken ausgegeben werden. Zudem würden FFF verloren gehen. Aus Sicht des Kommissionsmitglieds würde eine Brücke für Zufussgehende und Radfahrende anstelle einer Unterführung sämtliche Probleme lösen und wäre überdies günstiger. Die Baudirektion entgegnet, dass die bestehende Brücke über die Lorze im Zuge der Bauarbeiten ohnehin angehoben werden müsse. Deshalb sei eine Unterführung für den Langsamverkehr eine optimierte Lösung. Immerhin sei die Veloroute in diesem Bereich sehr stark frequentiert. Mit der Neigung der Lorze könne die Unterführung mit relativ geringem Aufwand erstellt werden. Die beiden Rampen würden sich innerhalb des Gewässerraums befinden und zählten nicht zu den FFF. Die beiden «Hosenträger» wären auch bei einer Überführung erforderlich, damit Radfahrende in Richtung Steinhausen abbiegen könnten. Ein Kommissionsmitglied weist sodann darauf hin, dass der Abschnitt Teil des im Richtplan festgelegten kantonalen Velowegnetzes sei.

Ein Kommissionsmitglied gibt zu bedenken, dass der Fuss- und Radweg entlang der Lorze bereits heute faktisch eine Schnellroute für Velos oder Inlineskates sei. Mit der geplanten Unter-

führung werde der Abschnitt noch schneller. Das Kommissionsmitglied regt daher an, die Unterführung so auszugestalten, dass mit dem Fahrrad (bis 40 km/h) nicht ungehindert vorbeigefahren werden könne. Durch das Gefälle von 6 bis 7 Prozent baue ein Radfahrer automatisch Tempo auf, bestätigt die Baudirektion. Auf dem Niveau der Kantonsstrasse sei eine Mittelinsel geplant, die den Zufussgehenden Sicherheit biete. Ein Fussgängerstreifen ausserorts entspreche nicht den Normen. Um künftig eine gute Sicht zu gewährleisten, sei die Mittelinsel in Richtung Schochenmühle versetzt worden. Die Sicht werde durch die aufgrund der ökologischen Aufwertungen geplante neue Bepflanzung nicht beeinträchtigt.

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, ob es für die Böschungssicherung bei der Velounterführung tatsächlich auf der gesamten Länge eine Stützmauer benötige. Ein anderes Kommissionsmitglied erklärt, dass die Stützmauer unter der Brücke am niedrigsten sei, wobei sie links und rechts davon ansteige. Auf dem Weg müssten Unterhalts- und Schneeräumungsfahrzeuge verkehren können. Gelegentlich müsse allenfalls eine Baumaschine unter der Brücke Arbeiten verrichten.

Die Baudirektion verneint die Beleuchtung der Unterführung auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds. Die gesamte Strecke entlang der Lorze gehöre zum Freizeitnetz und sei ebenfalls unbeleuchtet. Im Zusammenhang mit der Beleuchtung müssten stets die Interessen der Verkehrssicherheit und jene zum Schutz des Landschaftsraums gegeneinander abgewogen werden, erklärt die Baudirektion weiter. Die Lorzenebene sei ein sensibles Gebiet. Da sich die Kommission nicht eindeutig für oder gegen eine Beleuchtung der Unterführung aussprechen kann, prüft die Baudirektion das Anliegen der Beleuchtung in der weiteren Planung.

Eintretensvoten

Zur Frage des Kommissionspräsidenten, ob sich jemand zum Eintreten äussern wolle, kamen verschiedene Voten aus der Kommission. Dabei stand vor allem die geplante Unterführung für Radfahrende im Fokus. Ein Kommissionsmitglied spricht sich explizit gegen das Eintreten auf die Vorlage aus und möchte die Vorlage zurückweisen. Der Aufwand für die Unterführung erscheint dem Kommissionsmitglied als enorm gross, während der Nutzen für die Radfahrenden klein sei. Andere Kommissionsmitglieder äusserten sich ebenfalls kritisch in Bezug auf die Unterführung für Radfahrende. Trotzdem weist ein Kommissionsmitglied darauf hin, dass die Unterführung eine zukunftsgerichtete Lösung darstellt. Einige Kommissionsmitglieder sprechen sich demgegenüber für das Eintreten auf die Vorlage aus. Die Unterführung wird von ihnen befürwortet, da sie zur Verkehrssicherheit beitrage, eine Entflechtung des Verkehrs mit sich bringe und der Veloweg insgesamt aufgewertet werde.

Die Baudirektion sichert der Kommission zu, im Rahmen der weiteren Planung der Unterführung andere Möglichkeiten als eine gepfählte Stützmauer zu prüfen, denn diese Pfählung verursacht hohe Kosten.

Schliesslich beschliesst die Kommission mit 14 : 1 Stimmen und ohne Enthaltung Eintreten auf die Vorlage Nr. 4012.2 - 18392 des Regierungsrats.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

In der Detailberatung stellten sich keine weiteren Fragen.

Titel und Ingress, Teil I, § 1, Teil II, Teil III und Teil IV von Vorlage Nr. 4012.2 - 18392 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Schlussabstimmung

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 4012.2 - 18392 in der Schlussabstimmung mit 14 : 1 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 4012.2 - 18392 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 19. Dezember 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Adrian Risi