



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 25, Fridbach–Tellenmattstrasse, Zug»

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbau und Gewässer
vom 1. Juli 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbau und Gewässer hat die Vorlage des Regierungsrats vom 5. Mai 2026 (Vorlage Nr. 4116.1/2 - 18593/18594) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 8. Juni 2026 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. Am 12. Juni 2026 stellte ein Kommissionsmitglied einen Rückkommensantrag. Mittels Zirkularbeschluss hat die Kommission den Rückkommensantrag gutgeheissen. Daraufhin beriet die Kommission die Vorlage am 1. Juli 2026 in einer Kurzsitzung erneut.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	Ausgangslage	Seite	1
2.	Eintretensdebatte	Seite	1
3.	Detailberatung und Schlussabstimmung	Seite	6
4.	Antrag	Seite	10

1. Ausgangslage

Es liegen mit der Vorlage Nrn. 4116.1/2 - 18593/18594 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.

Strassenbeleuchtung

Die alten Natriumdampflampen verbrauchen sehr viel Energie, weshalb sie durch LED-Laternen ersetzt werden. Die dadurch erzielte Stromeinsparung beträgt 60 bis 70 Prozent.

Historischer Verkehrsweg

Bei der Artherstrasse, Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse, handelt es sich um einen historischen Verkehrsweg. Zum geplanten Projekt hat sich im Rahmen der Vernehmlassung neben dem Amt für Denkmalpflege und Archäologie auch die kantonale Fachstelle für das Bundesinventar der historischen Verkehrswege des Amtes für Raum und Verkehr geäussert. Auf Nach-

frage der Kommission bestätigt die Baudirektion, dass viele Bestandteile wie Ufermauern und Böschungen erhalten bleiben und auf sanfte Weise saniert werden. Das Betongeländer und der Strassenkörper werden neu erstellt, der Randstein wird hingegen wiederverwendet. Die heutigen Betongeländer sind historisch bedeutsam. Sie sind allerdings zu tief, so dass sie die geltenden Normen nicht einhalten. Deshalb werden die Geländer im historischen Design neu erstellt und normenkonform erhöht.

Fussgängerstreifen

Der Fussgängerstreifen im Bereich Stolzengraben wird aufgehoben. Die Kommission erkundigt sich, ob eine Verkehrszählung durchgeführt und eine Verschiebung des Fussgängerstreifens geprüft worden sei. Die Baudirektion verneint beides. Der Fussgängerstreifen werde aufgehoben, weil die erforderlichen Sichtweiten nicht vorhanden seien und der Übergang dadurch gefährlich sei. Eine Verschiebung des Fussgängerstreifens sei aufgrund der Mauern und Böschungen nicht möglich.

Pfählung

Die Baudirektion bestätigt die Untersuchung des Zustands der Pfähle. Auf den Pfählen, die luftdicht im Boden eingeschlossen seien, könne aufgebaut werden. Einzelne Pfähle, die durch den Wellengang freigelegt worden seien, müssten hingegen untersucht und nötigenfalls ersetzt werden. Ein Kommissionsmitglied erklärt ergänzend, dass ein Holzpfahl, der ständig im Wasser steht und keine Sauerstoffeinschlüsse hat, sehr lange hält. Grundsätzlich wolle sich der See seinen ursprünglichen Platz zurückholen (Unterkolkung). Dies führe zu einer Verlängerung der Knicklänge der Pfähle. Dank der Spundwände, die im See belassen werden, könne der Raum hinterfüllt und besser geschützt werden. Auf diese Weise lasse sich die Ufererosion wirksamer kontrollieren.

Rad- und Fussweg

Das «Konzept Radführung Artherstrasse» sieht eine seeseitige Rad-/Fusswegverbindung bis nach Arth vor. Der Kanton Schwyz wird den seeseitigen Rad-/Fussweg ebenfalls realisieren. Grundsätzlich soll der Rad-/Fussweg eine Breite von 3,5 Meter aufweisen. Die Baudirektion bestätigt, dass diese Breite an bestimmten Stellen aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht eingehalten werden kann. Im Dorf Walchwil sind die Verhältnisse sehr eng, so dass der Platz für eine separate Veloinfrastruktur fehlt. Eine seeseitige Verschiebung des Radwegs ist nicht möglich, da der Grünstreifen vom See aus besonders gut sichtbar ist und zum historischen Ensemble gehört. Das «Konzept Radführung Artherstrasse» wurde ordnungsgemäss in die Vernehmlassung gegeben. Mittels Medienmitteilung wurde auf das veröffentlichte Konzept hingewiesen.

Ein Kommissionsmitglied fragt, ob ein Veloverbot auf der Strasse denkbar ist. Bestimmte Gruppen von Radfahrenden würden den Rad-/Fussweg nämlich nicht benutzen. Die Baudirektion schliesst eine entsprechende Signalisation nicht aus. Eine Signalisation sei auch in Bezug auf die E-Bikes (40 km/h) wichtig. Zuständig für die Signalisation sei aber die Sicherheitsdirektion.

Platanen

Ein Kommissionsmitglied spricht die Platanen auf Höhe «Salesianum» an, um welche der Rad-/Fussweg geführt wird, und erkundigt sich, ob die Bäume ersetzt werden müssten, falls sie durch einen Sturm zerstört würden. Die beiden Platanen prägen das Ortsbild und stehen unter Schutz, erklärt die Baudirektion. Es sei deshalb davon auszugehen, dass die Bäume bei einem Sturmereignis ersetzt werden müssten. Da die Bäume aktuell gesund seien, sei die Baudirektion dazu verpflichtet, um die Platanen herum zu planen. Würden sie gefällt, obwohl sie gesund sind, könnte für das Kantonsstrassenprojekt wohl kaum eine Baubewilligung erteilt werden. Der

Kommissionspräsident ergänzt, die beiden Platanen hätten aus seiner Sicht auch Portalcharakter. Würden die bestehenden Platanen gefällt und durch junge Bäume ersetzt, könnten daraus ohnehin lediglich ein paar Quadratzentimeter gewonnen werden. Ein Kommissionsmitglied hält es für wenig sinnvoll, wenn die Verkehrsplanung aufgrund zweier Bäume eingeschränkt wird, räumt allerdings ein, die geltenden gesetzlichen Rahmenbedingungen seien zu respektieren.

Ein Kommissionsmitglied gibt zu bedenken, dass aufgrund der Platanen eine Fahrspur auf unter drei Meter verschmälert werden muss und fragt, weshalb nicht beide Spuren ein bisschen verengt werden. Die Baudirektion bestätigt, dass nur die baumseitige Fahrspur verschmälert wird. Dabei wird die bestehende Situation beibehalten und die Engstelle bleibt besser erkennbar, als wenn beide Fahrspuren angeglichen würden. Die Fahrbahn im Bereich der Platanen ist zwar enger, doch ist die Situation nach Angaben der Baudirektion übersichtlich und es liegt kein Unfallschwerpunkt vor.

Lärmarmer Belag

Im vorliegenden Strassenabschnitt wird ein lärmindernder SDA 4-Deckbelag eingebaut. Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich nach der Lebensdauer des lärmarmen Belags. Die Baudirektion erklärt, dass der Belag nach zehn bis zwölf Jahren (je nach Standort) seine Wirkung verliert, weil die Poren geschlossen sind. Ein frischer lärmindernder Belag reduziere den Lärm um bis zu acht Dezibel. Dieser Wert nehme im Laufe der Jahre stetig ab. Das Tiefbauamt führe alle zwei Jahre Messungen durch. Könnten die Werte nicht mehr eingehalten werden, müsse der Belag erneuert werden.

Geschwindigkeit

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich, weshalb das Strassenprojekt keine Temporeduktion (von 60 auf 50 km/h) umfasse. Aus seiner Sicht wäre dies ein wirksamer Hebel, um zusätzlichen Raum zu schaffen.

Die Baudirektion weist darauf hin, dass es sich bei der Artherstrasse um eine Hauptstrasse handelt. Die Aufgabe einer Hauptstrasse sei das Ermöglichen von wirtschaftlichem Transport. Je tiefer die zulässige Höchstgeschwindigkeit festgelegt werde, desto höher sei der Zeitverlust für den Arbeits- und Freizeitverkehr. Ziel sei es ferner, den Verkehr auf den Hauptstrassen zu kanalisieren und auf diese Weise zu verhindern, dass auf die Quartierstrassen ausgewichen werde. Für das vorliegende Strassenprojekt wurde die Geschwindigkeit im Zusammenhang mit den Lärmimmissionen durch die Baudirektion untersucht. Des Weiteren hat das Tiefbauamt eine Berechnung für den ganzen Kanton angestellt und kam zu folgendem Ergebnis: Würden alle Kantonsstrassenabschnitte mit Tempo 50 (innerorts) auf Tempo 30 reduziert, wären die Menschen täglich 4100 Stunden länger unterwegs.

Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird durch Filtersäcke gereinigt und anschliessend in den See geleitet. Der Einlauf befindet sich über dem Wasserspiegel. Dies ist für die Kommission vor dem Hintergrund der invasiven Quaggamuscheln von Bedeutung.

Eintretensvoten

Zur Frage des Kommissionspräsidenten, ob sich jemand zum Eintreten äussern wolle, kamen verschiedene Voten aus der Kommission. Dabei stand vor allem die gesamtheitliche Betrachtung der Sanierung der Artherstrasse sowie das geplante Temporegime im Fokus.

Ein Kommissionsmitglied stellt einen Nichteintretens- und Rückweisungsantrag, damit die Baudirektion das Geschäft neu beurteilt. Die Notwendigkeit einer Sanierung im Abschnitt Fridbach–

Tellenmattstrasse bestätigte das Kommissionsmitglied zwar ausdrücklich. Allerdings würden sich betreffend Strassenraumgestaltung und Anpassungen des Temporegimes einige Fragen stellen. Spätestens bei einer ganzheitlichen Betrachtung des Strassenverlaufs bis an die Kantonsgrenze seien Zielkonflikte offensichtlich. Beispielsweise sei im Ortsbereich Walchwil aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse auf beiden Strassenseiten eine Sanierung mit dem gleichen Fahrbahnprofil beziehungsweise der Beibehaltung des Temporegimes nicht vorstellbar. Der Projektbeschrieb verweise in diesem Punkt nur in einem Satz auf ein nicht näher genanntes «Geschwindigkeitsgutachten». Eine Lärmreduktion für Anwohnende durch die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit werde ebenfalls implizit durch dieses Gutachten verworfen, obwohl das vorliegende Sanierungsprojekt grosse Anteile an Lärmschutzmassnahmen enthalte. Der Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse weise zahlreiche Wechsel der erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf. Eine übergeordnete Beurteilung der Artherstrasse und eine stellenweise Tempo-Angleichung könne einerseits zu flüssigerem Verkehr und andererseits zu mehr Raum für das Fahrbahnprofil führen. Im gesamten Strassenbereich werde nämlich der Fahrradverkehr aktuell ungünstig geführt, obwohl es sich um eine äusserst beliebte Freizeitroute handle. Eine möglichst einfache, sichere, bestenfalls getrennte Führung sei nur mit einer ganzheitlichen Betrachtung möglich. Nach Ansicht des Kommissionsmitglieds sei das Geschäft deshalb zurückzuweisen und ein ganzheitliches Konzept für die Artherstrasse vom Casino bis an die Kantonsgrenze zu erstellen. Dieses soll die Platzverhältnisse und die dadurch möglichen Fahrbahnprofile bzw. die Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigen, eine einfache, möglichst kreuzungsfreie Durchfahrt für Fahrradfahrende und anderen Langsamverkehr ermöglichen, allen Verkehrsteilnehmenden ein stringentes und sicheres Temporegime bieten, teure Einzelzahlungen an Anwohnende vermeiden, indem Lärmemissionen an der Quelle reduziert werden (beispielsweise durch lärmarmen Belag und Temporeduktion) und die vom Kanton im gesamten Strassenabschnitt bereits identifizierten «Schwachstellen» und die daraus abgeleiteten Massnahmen berücksichtigen.

Ein anderes Kommissionsmitglied gibt ebenfalls zu bedenken, dass heute nur ein einzelner Teilabschnitt beraten werde und der Blick auf die gesamte Artherstrasse fehle. Der 870 Meter lange Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse bilde zehn Prozent der gesamten Artherstrasse. Dies ergebe für die Sanierung der gesamten Strasse Baukosten von etwa 110 Millionen Franken. Die Umfahrung Cham–Hünenberg koste im Vergleich dazu 160 Millionen Franken. Im Gegensatz zur UCH und zur Tangente werde es bei der Artherstrasse keine Volksabstimmung geben. Die Abrechnung erfolge Stück für Stück über das Strassenbauprogramm, was das Kommissionsmitglied als störend empfindet. Sodann sei für den besagten Abschnitt von 870 Metern eine Bauzeit von 30 Monaten vorgesehen. Die Artherstrasse werde dadurch zu einer jahrzehntelangen Baustelle. Angesichts dieses Umstands seien die der Kommission zur Verfügung gestellten Grundlagen sehr mager. Das «Konzept Radführung Artherstrasse» umfasse 78 Seiten und sei heute lediglich kurz erwähnt worden. Das Kommissionsmitglied macht deutlich, dass es weder gegen die Strassensanierung noch gegen das Temporegime sei, doch werde von übereiltem Handeln abgeraten. Eine gute Grundlagenarbeit sei auch für die nachfolgende Generation von Kantonsrätinnen und Kantonsräten wichtig, die sich mit den nachfolgenden Abschnitten der Artherstrasse befassen werden.

Andere Kommissionsmitglieder sprechen sich für ein Eintreten auf die Vorlage aus. Es gehe vorliegend um einen Teilabschnitt mit einer Länge von 870 Meter, der sowohl berg- als auch seeseitig aufgrund der Topografie stark begrenzt sei. Es dürfe nicht jeder Abschnitt bis zur Kantonsgrenze gleichbehandelt werden, denn die Verhältnisse seien unterschiedlich. Ein Kommissionsmitglied erkennt ein klares Konzept, welches dem Projekt zugrunde liegt. Eine Temporeduktion und engere Fahrbahnen führen nach Ansicht des Kommissionsmitglieds lediglich zu einer Scheinsicherheit. Auch ein anderes Kommissionsmitglied hält eine durchgehende

Temporeduktion um eine Stufe nicht für zielführend. Der Rad-/Fussweg werde deutlich verbreitert, doch müssten gleichzeitig die historischen Gegebenheiten berücksichtigt werden. Die Situation an der Artherstrasse lässt sich nach Ansicht des Kommissionsmitglieds nicht mit jener bei der UCH vergleichen. Der Bau der UCH sei auf einer grünen Wiese erfolgt, wohingegen bei der Sanierung der Artherstrasse historische Bauten bestehen, eine Ufersanierung vorgenommen und Schonzeiten der Fische berücksichtigt werden müssten. Die Sanierung der Artherstrasse stelle ein äusserst komplexes Projekt dar. Ein anderes Kommissionsmitglied pflichtet dem Gesagten bei. Die Artherstrasse werde auf einer Länge von insgesamt rund acht Kilometern saniert. Der Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse bilde ein Zehntel davon. Wenn die Bauzeit 2,5 Jahre betrage, würde die gesamte Sanierung über 20 Jahre dauern. Werde bedacht, dass der Belag zwölf Jahre hält, werde die Artherstrasse zur endlosen Baustelle. Das Kommissionsmitglied sieht allerdings ein, dass eine Vollsperrung der Artherstrasse keine Option ist.

Die Baudirektion nimmt die Eintretensvoten zur Kenntnis. Zur Dauer der Baustelle erklärt die Baudirektion unter Bezugnahme des «Konzepts Radführung Artherstrasse», dass die Sanierung bis 2037 abgeschlossen sein soll. Sodann macht die Baudirektion insbesondere auf eine gesamtheitliche Betrachtung des Verkehrs aufmerksam. Es sei wichtig, sowohl den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch den öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie den Langsamverkehr zu berücksichtigen. Gleichzeitig sei die eigentliche Funktion der jeweiligen Strasse zu beachten. Die Baudirektion habe sich mit dem Temporegime befasst und dabei das von einer Privatperson erstellte Konzept zur Kenntnis genommen. In diesem Konzept wurden die Auswirkungen geprüft, wenn die Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten Südachse Zug bis Kantonsgrenze um eine Stufe reduziert würde (50 würde zu 30, 60 zu 50). Betreffend «Konzept Radführung Artherstrasse» weist die Baudirektion nicht von der Hand, dass dieses nicht über die gesamte Länge umgesetzt werden kann. Soll aber strikt am Konzept festgehalten werden, müssten in Walchwil Gebäude abgerissen werden. Dies werde weder als zweck- noch verhältnismässig erachtet. Zudem sei das Konzept in die Vernehmlassung gegeben worden und sei öffentlich einsehbar. Nun erfolge die schrittweise Umsetzung. Die Baudirektion erklärt des Weiteren, dass entlang der Artherstrasse verschiedene Anspruchsgruppen zu berücksichtigen sind. Beispielsweise müssten für die Erstellung einer Trockensteinmauer zuerst die richtigen Fachleute gefunden werden. Deshalb sei das übergeordnete «Konzept Radführung Artherstrasse» wichtig.

Auf Wunsch der Kommission wird nachstehende Tabelle aus dem «Konzept Radführung Artherstrasse» im Kommissionsbericht abgebildet. Sie zeigt eine Zusammenstellung des Vorschlags für künftige Projektperimeter mit den Umsetzungshorizonten sowie der für die Umsetzung zu betrachtenden Abschnitte:

Nr.	Projektperimeter (Länge in Meter)	Projekt-Nr.	Strassenzustand 2026* und Zustand der Kunstbauten**	Projektrealisierung Jahr	Abschnitt Jahr
1	Casino Zug - Mänibachstr. (300 m)	neues Projekt	mittel*	2028/29 (möglichst zeitnah)	Abschnitt Zug - Oberwil Umsetzung bis 2029
2	Mänibachstr. - Fridbach (500 m)	kein Projekt	mittel*	2037	
3	Fridbach - Tellenmattstr. (920 m)	TB0475	(kritisch -) schlecht*	2026/27	
4	Tellenmattstr. - PP Oberwil (550 m)	TB0374	mittel	2031/32	Zentrum Oberwil
5	PP Oberwil - BHS Räbmatt (830 m)	TB0375	(ausreichend -) kritisch*	2030/31	Abschnitt Oberwil - Löffler ausgenommen Brücke Räbmattli 3) Start Machbarkeitsstudie 2024
6	BHS Räbmatt - Murpfl (a: 400 m; b: 500 m)	TB0624	(6a) (kritisch -) schlecht* (6b) ausreichend*	2032/33	
7	Murpfl - Insel Eielen (500 m)	TB0305	(ausreichend -) kritisch*	2029/30	
8	Insel Eielen - Lotenbach (1430 m)	kein Projekt	mittel*	2035	
9	Lotenbach - Brücke Räbmattli 3 (570 m)	TB0301	(kritisch -) schlecht*	2029/30	
10	Brücke Räbmattli 3 (100 m)	TB0485	schlecht* gem. KUBA-Bewertung: 4 - schlecht**	2025/26	
11	Brücke Räbmattli 3 - Löffler (600 m)	TB0300	(ausreichend -) kritisch*	2033	Abschnitt Löffler bis Kantonsgrenze SZ Umsetzung bis 2030
12	Löffler - Eichblättli (700 m)	TB0352	(kritisch -) schlecht*	2027	
13	Eichblättli - Brücke Seefeld (720 m)	TB0477	(mittel -) ausreichend*	2027	
14	Brücke Seefeld (250 m)	TB0207	ausreichend* gem. KUBA-Bewertung: 3 - schadhaft**	2024/25	
15	Brücke Seefeld - St.Adrian (550 m)	TB0376	(ausreichend -) kritisch*	2029/30 (möglichst zeitnah)	
16	St.Adrian - SZ Richtung Arth		keine Informationen	2027	
* Bewertung Strassenzustand: gut, mittel, ausreichend, kritisch, schlecht					
** Bewertung Zustand Kunstbauten: gut, annehmbar, schadhaft, schlecht, alarmierend					

Nach Beantwortung sämtlicher Fragen und allen Eintretensvoten beschloss die Kommission mit 11 : 3 Stimmen und ohne Enthaltung, auf die Vorlage Nr. 4116.2 - 18594 des Regierungsrats einzutreten.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

Am 12. Juni 2026 stellte ein Kommissionsmitglied einen Rückkommensantrag, um die Vorlage und das Ergebnis der Schlussabstimmung nochmals beraten zu können. Der Antrag wurde von der Kommission mit 7 zu 6 Stimmen (ohne Enthaltung) angenommen. Zwei Stimmen gingen nach Fristablauf ein. Am Ergebnis änderte dies aber nichts. Aufgrund der Annahme des Rückkommensantrags wurde an der Sitzung vom 1. Juli 2026 nochmals über das Geschäft beraten. Das Rückkommen bezieht sich lediglich auf das Ergebnis der Schlussabstimmung (§ 26 Abs. 5 Kantonsratsbeschluss über die Geschäftsordnung des Kantonsrats). Ein erneutes Eintreten auf die Vorlage ist nicht erforderlich.

Begründung des Rückkommensantrags

Der Rückkommensantrag begründete das Kommissionsmitglied wie folgt: Mit dem ersten Teilstück Fridbach–Tellenmattstrasse geben wir den Startschuss für ein Konzept, das über die gesamten 9,5 Kilometer, evtl. sogar bis Arth, fortgeführt wird. Mir persönlich fehlt eine Übersicht bzw. eine Erläuterung zum Gesamtprojekt. Wir haben einen einzelnen Abschnitt der KS 25 besprochen. Das Projekt als Ganzes ist aber mit einer Summe von über 100 Millionen Franken riesig. Bevor die einzelnen Abschnitte beraten werden, sollte sich die Kommission zunächst einen Überblick verschaffen. Das Problem ist, dass wir einem Konzept zustimmen, welches der Kommission nie offiziell vorgestellt, geschweige denn darüber beraten, wurde. Es stellt sich unter anderem die Frage, wie es auf Schwyzer Kantonsgebiet weitergeht und in welchem Rahmen eine Absprache stattgefunden hat. Der Kanton Schwyz hat für diesen ca. 3,5 Kilometer langen Abschnitt 46 Millionen Franken in seinem Strassenbauprogramm vorgesehen. Im Zuger Strassenbauprogramm sind für alle Teilstücke aktuell lediglich 27 Millionen Franken vorgesehen. Das Strassenbauprogramm endet 2030. An der Kommissionssitzung vom 8. Juni 2026 haben wir für ein 900 Meter langes Teilstück bereits 11 Millionen gesprochen. Wenn wir diesen Abschnitt auf die gesamte Länge von 9,5 Kilometer hochrechnen, haben wir es mit Projektkosten in der Höhe von mindestens 120 Millionen Franken zu tun. Die Bauzeit haben wir bereits thematisiert (mindestens 15 Jahre Bauzeit). Decken sich die beiden Konzepte von Schwyz und Zug, so dass wir eine durchgehende zufriedenstellende Verbindung für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleisten können? Wir nehmen enorm viel Geld in die Hand für ein Konzept, das auch nach der Bauzeit für alle Verkehrsteilnehmenden nicht zufriedenstellend ist. Soweit ich dies aus den vorhandenen Unterlagen beurteilen kann. Der MIV und ÖV stört sich weiterhin an den Radfahrenden auf der Strasse (kein Radweg bergseits). Diese wiederum stören sich ab den waghalsigen Überholmanövern des MIV und ÖV. Wenn die schnellen Fahrräder auf dem Rad- und Fussweg fahren, fühlen sich wiederum die Familien und Freizeitsuchenden gestört. Trotz den enorm hohen Investitionen bleibt für alle Beteiligte eine unbefriedigende Situation. Falls sich die Fahrradfahrenden doch an die offizielle Radführung halten möchten, müssten diese gemäss «Konzept Radführung Artherstrasse» auf der 9,5 Kilometer langen Strecke ganze sechs Mal die Strassenseite wechseln. Wie werden diese Kreuzungen betreffend Sicherheit ausgestaltet? Welche Varianten der Streckenführungen für MIV, ÖV, Freizeit etc. wurden sonst noch geprüft? Fussweg am Ufer entlang des Zugersees? Radstreifen auf beiden Seiten, dafür schmaleres Trottoir? Umfahrungstunnel Walchwil? Ich bin der Meinung, dass unsere Kommission selbst visionäre Ansätze kurz diskutieren sollte. Aufgrund dieser Fragen möchte ich die Sache in der Kommission besprechen. Spätestens im Kantonsrat führen wir diese Diskussion. Und ich möchte mir im Kantonsrat nicht den Vorwurf machen lassen, dass sich die Kommission für Tiefbau und Gewässer überhaupt nicht mit diesem Megaprojekt beschäftigt hat. Ich denke, wir sind hier in der Pflicht, den Blickwinkel weiter zu öffnen. So können wir viele Fragestellungen für den Rat bereits vorwegnehmen.

Vorstellung des «Konzepts Radführung Artherstrasse»

Zu Beginn der Sitzung stellte Kantonsingenieur Marc Amgwerd das «Konzept Radführung Artherstrasse» anhand einer PowerPoint-Präsentation vor.

Auf Wunsch der Kommission werden im vorliegenden Kommissionsbericht einige Ausführungen zum «Konzept Radführung Artherstrasse» aufgenommen: Die Artherstrasse zeigt sich heute planerisch als Teil des kantonalen Radstreckennetzes und gehört dem kantonalen Alltagsnetz (Pendlerroute) an. Im heutigen Zustand weist die Artherstrasse viele Wechsel der Radführungsart (Velo im Mischverkehr, Radstreifen, Rad-/Fussweg bzw. Mitbenützung von Trottoirs) auf. Zudem ist die heute angebotene Veloinfrastruktur vielerorts zu schmal, wenig attraktiv respektive teilweise gar nicht vorhanden. Lediglich im Abschnitt vom Knoten Mänibachstrasse bis zur Bushaltestelle «Salesianum» zeigt sich heute ein seeseitiger Rad-/Fussweg mit einer

ausreichenden Breite als zukunftstauglich ausgestaltet. Es wird das Ziel verfolgt, eine möglichst durchgehend einheitliche, komfortable und sichere Radführung entlang der Artherstrasse vorzuschlagen. Im Grundsatz respektive als Ziel aus der partiellen Sicht des Veloverkehrs soll ausserorts seeseitig eine separate Veloinfrastruktur in Form eines kombinierten Rad-/Fusswegs mit einer Breite von 3,5 Metern angeboten werden. Um dem Ziel «durchgehend einheitliche Radführung bzw. möglichst wenige Wechsel in der Radführung anstreben» gerecht zu werden, soll in den Abschnitten «innerorts» ebenso ein «kombinierter Rad-/Fussweg» angeboten werden. Das Konzept zeigt, dass im Abschnitt Walchwil aufgrund der Bebauung und der Topografie kein Platz vorhanden ist, um eine Radinfrastruktur anzubieten, weswegen dort weiterhin eine Radführung im Mischverkehr vorgeschlagen wird. Weiter stehen beispielsweise auch die im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) eingetragene Linienführung und die zugehörigen Objekte im Spannungsfeld mit den genannten Lösungsansätzen für eine ideale Radführung. Dies muss bei der Projektbearbeitung spezifisch betrachtet werden und die bestmöglichen Kompromisslösungen gefunden werden. Die räumlichen Voraussetzungen sowie die verschiedenen (Bundes-)Interessen erfordern demnach eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen. Die Projektperimeter und der zeitliche Ablauf der Konzeptumsetzung werden durch den Zustand der Strasse und der Kunstbauten bestimmt.

Die Baudirektion räumt ein, das «Konzept Radführung Artherstrasse» mit der Kommission nicht Seite für Seite besprochen zu haben. Allerdings sei das Konzept der Kommission im Rahmen des Neubaus Brücke Seefeld in Walchwil kurz vorgestellt worden. Rückblickend hätte das Konzept der Kommission wohl eingehender erläutert werden sollen. Diese Kritik nimmt die Baudirektion entgegen. Die Sanierung der Artherstrasse, insbesondere des Teilabschnitts Fridbach–Tellenmattstrasse, dränge sich aufgrund des schlechten Strassenzustands auf. Die Baudirektion verwehrt sich einer Diskussion über das «Konzept Radführung Artherstrasse» nicht, doch habe diese keinen Einfluss auf den Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse. Die Baudirektion bestätigt, dass die Vorschriften des neuen Bundesgesetzes über die Radwege im Projekt berücksichtigt worden seien. Bei der Erarbeitung des Projekts seien verschiedene Interessen, darunter die Interessen aus dem Velogesetz und dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), aus dem Richtplan, dem Strassenbauprogramm und der Gewässerschutzverordnung etc. gegeneinander abgewogen worden. Sowohl beim «Konzept Radführung Artherstrasse» als auch beim Strassenprojekt für den Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse sei unter den verschiedenen Fachstellen eine Vernehmlassung durchgeführt worden. Die Baudirektion ist daher der Ansicht, es liege für den Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse nun ein bewilligungsfähiges Projekt vor, für das auf beiden Seiten Kompromisse gemacht worden seien. So werde das seeseitige, IVS-geschützte Betongeländer leicht verschoben, hingegen die hangseitige Stützmauer im Originalzustand belassen.

Gesamtheitliche Betrachtung

Die Kommission ist sich weitgehend einig, dass eine gesamtheitliche Betrachtung der Sanierung der Artherstrasse wichtig sei. Die Strecke müsse vom Norden bis in den Süden durchdacht sein. Dennoch komme die Kommission nicht umhin, die Artherstrasse abschnittsweise zu sanieren. Dabei müssten normative, räumliche, privatrechtliche und weitere Voraussetzungen berücksichtigt werden. Selbstverständlich wäre ein breiter, durchgehender Radweg ideal, aber dafür seien die Voraussetzungen nicht gegeben.

Temporegime

Für ein Kommissionsmitglied fehlt ein wesentlicher Aspekt: Weder im «Konzept Radführung Artherstrasse» noch im Strassenprojekt Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse sei eine Temporeduktion ernsthaft geprüft worden. Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in Walchwil scheine sakrosant zu sein, obwohl dort die Strasse sehr eng sei und die Lärmvorschriften

teilweise schwierig einzuhalten seien. Die restlichen Kommissionsmitglieder sehen kein Anlass dazu, das Temporegime im Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse zu ändern. Die Baudirektion weist den Vorwurf, sich nicht mit dem Temporegime auseinandergesetzt zu haben, entschieden zurück. Auf dem Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse sei – so die Baudirektion – das Verkehrsaufkommen hoch. Zudem ermögliche die Artherstrasse als Hauptstrasse den wirtschaftlichen Transport. Bei Tempo 30 sei für den Begegnungsfall Bus-Bus eine Strassenbreite von mindestens 6,10 Metern erforderlich. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h werde von einer Mindestbreite von 6,40 Metern ausgegangen, was dem öffentlichen Verkehr ein problemloses Kreuzen ermögliche. Der Unterschied der erforderlichen Strassenbreiten bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 betrage somit lediglich 30 Zentimeter. Dies reiche bei Weitem nicht für einen Radstreifen. Gemäss Ausführungsbestimmungen betrage aus betrieblichen Gründen die minimale Strassenbreite innerorts 6,40 Meter. Unter jeder Strasse befinde sich ein komplexes Netz an Werkleitungen. Mit einer Mindestbreite von 6,40 Metern bliebe es möglich, auf einer Strassenseite zu bauen und den Verkehr auf der anderen Strassenseite weiterhin durchzuführen.

Alternative Radwegführung

Ein Kommissionsmitglied erkundigt sich nach einer Alternativroute auf einer bestehenden Strasse für Radfahrende in Walchwil. Es sei unbefriedigend, dass Radfahrende in Walchwil die Strasse kreuzen müssten. Die Baudirektion sieht aufgrund der steilen Topografie keine attraktive Alternative zur Hauptstrasse für eine Radwegführung.

Koordination mit dem Kanton Schwyz

Auf Nachfrage der Kommission bestätigt die Baudirektion, dass das «Konzept Radführung Artherstrasse» mit dem Kanton Schwyz koordiniert worden sei. Ein regelmässiger Austausch finde statt. Der seeseitige kombinierte Rad-/Fussweg werde ab der Kantonsgrenze als solcher weitergeführt.

Fazit

Aus der Kommission geht zusammengefasst hervor, dass die Notwendigkeit der Sanierung des Teilabschnitts Fridbach–Tellenmattstrasse gegeben ist. Auch das Konzept ist mehrheitlich nachvollziehbar. Die Kommission stört sich aber insgesamt daran, dass trotz dieser Planung im Endeffekt kein vollständig überzeugendes Resultat erzielt werden kann, welches alle Interessen berücksichtigt und vollkommen zufriedenstellend ist. Die verbleibenden Unsicherheiten sind grösstenteils den örtlichen Gegebenheiten geschuldet und können daher nicht geändert werden. Alle Zweifel der Kommission können nicht ausgeräumt werden. Wie ein Kommissionsmitglied sagte, geht es am Ende darum, das Wünschbare vom Machbaren zu unterscheiden.

Es wird vereinbart, dass die Baudirektion der Kommission Anfang 2027 (in der neuen Legislatur) das «Konzept Radführung Artherstrasse» detailliert erläutert. Dabei soll auch ausgeführt werden, wie die Radinfrastruktur im Kanton Schwyz weitergeführt wird. Auch Ausführungen zum Strassenbauprogramm und zum Thema Gewässerraum, insbesondere zu standortgebundenen Infrastrukturbauten, werden von der Kommission gewünscht. Ein Kommissionsmitglied erachtet ferner eine Gegenüberstellung Rad-/Fussweg und Radstreifen als hilfreich.

Von einem Kommissionsmitglied wurde gewünscht, dass der Kommissionsbericht mit dem Geschwindigkeitsgutachten ergänzt wird. Die Baudirektion weist darauf hin, dass das Geschwindigkeitsgutachten mit der öffentlichen Auflage zur gegebenen Zeit öffentlich zugänglich werde.

Titel und Ingress, Teil I, § 1, Teil II, Teil III und Teil IV von Vorlage Nr. 4116.2 - 18594 werden von der Kommission stillschweigend genehmigt.

Schlussabstimmung

Die Kommission für Tiefbau und Gewässer stimmt der Vorlage Nr. 4116.2 - 18594 in der Schlussabstimmung mit 10 : 3 Stimmen und einer Enthaltung zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 4116.2 - 18594 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 1. Juli 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der Kommission für Tiefbau und Gewässer

Der Präsident: Adrian Risi