

Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «GW 3000, Ersatz Reussbrücke Mühlau, Gemeinde Hünenberg»

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 22. September 2026

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf den kantonalen Richtplan des Kantons Zug (Beschluss M 4.1.2, Stand 18. Dezember 2025) und das Gesetz über Strassen und Wege (GSW; BGS 751.14) unterbreiten wir Ihnen nachstehend das Begehren um Freigabe eines Objektkredits von 4,675 Millionen Franken für den Ersatzneubau der Reussbrücke Mühlau in der Gemeinde Hünenberg.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Ausgangslage, Handlungsbedarf	2
III. Wettbewerbsverfahren	4
IV. Projektbeschrieb	5
V. Rad- und Wanderwege	11
VI. Land-/ Rechtserwerb	12
VII. Umwelt	12
VIII. Kosten und Finanzierung	13
1. Kostenvoranschlag	13
2. Kostenteiler	13
3. Kostenvergleich	13
4. Einnahmen	13
5. Kreditfreigabe	13
6. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	13
7. Zeitplan	14
IX. Verfahrensfragen	15
1. Projektauflage	15
2. Bauprogramm	15
X. Antrag	15

I. In Kürze

Die Reussbrücke Mühlau verbindet die Kantonsstrasse auf Aargauer Seite in Mühlau mit der Hünenberger Gemeindestrasse auf Zuger Seite, welche von Bützen an die Reuss führt. Die Strasse ist auf Zuger Seite Bestandteil der Radstrecke RS 15. Die 1940 erstellte Brücke ist in einem schlechten Zustand und soll ersetzt werden. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 9,350 Millionen Franken und werden von den Kantonen Aargau und Zug je hälftig getragen. Der Anteil des Kantons Zug beträgt daher 4,675 Millionen Franken.

Projektbeschreibung

Die Reussbrücke Mühlau verbindet die Kantonsstrasse K349 auf Aargauer Seite in Mühlau mit der Hünenberger Gemeindestrasse, welche von Bützen zur Reuss führt. Die Strasse ist auf Zuger Seite Teil der Radstrecke RS 15 und von kantonaler Bedeutung für das Velonetz. Die Brücke selbst ist je zur Hälfte im Eigentum der Kantone Aargau und Zug. Die 1940 erstellte, einspurige rund 80 m lange Brücke weist eine Fahrbahnbreite von 3 m auf. Die Brücke ist zudem mit einer Lastbeschränkung von 8 Tonnen versehen. Das Bauwerk ist in einem schlechten Zustand und stark instandstellungsbedürftig. Eine Instandsetzung für eine weitere Nutzungsdauer von 25–50 Jahren kommt aufgrund der ungenügenden Breiten und des bestehenden Tragwerks, welches eine Verbreiterung praktisch verunmöglicht, nicht in Frage.

Ein Ersatzneubau mit einer breiteren Fahrbahn sowie einem einseitigen Gehweg zur Verbesserung der Sicherheit der zu Fuss Gehenden ist daher angezeigt.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Das Gesamtprojekt hat einen Kostenrahmen von 9,350 Millionen Franken. Die Kosten werden dabei von den Kantonen Aargau und Zug je hälftig getragen. Der Regierungsrat beantragt daher dem Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 4,675 Millionen Franken.

Mit den Bauarbeiten kann frühestens im Jahr 2028 begonnen werden. Die Brücke muss dazu für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Die Bauarbeiten werden zirka ein Jahr dauern.

II. Ausgangslage, Handlungsbedarf

Die Reussbrücke BW 1703-010 verbindet die 5,40 m breite Kantonsstrasse K349 auf Aargauer Seite in Mühlau mit der Hünenberger Gemeindestrasse auf Zuger Seite. Die Gemeindestrasse auf Hünenberger Seite weist eine Breite von zirka 4,50 m auf und führt von Bützen an die Reuss. Die Brücke gehört je zur Hälfte den Kantonen Zug und Aargau.

Die Strasse von Bützen zur Reuss ist Bestandteil der Radstrecke RS 15 und der überregionalen Veloroute Nr. 77 von Schweiz Mobil (Etappe 2, Rotkreuz–Brugg).

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) betrug im Jahr 2017 rund 2060 Fahrzeuge. Für das Jahr 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell eine Abnahme auf rund 1815 Fahrzeuge, was sich durch Verkehrsumlagerungen infolge der Inbetriebnahme der Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) oder der Eröffnung der Umfahrung Ottenbach/Obfelden begründen lässt.

Die einspurige, rund 80 m lange Brücke wurde 1940 als Stahlbrücke mit einer Fahrbahnplatte aus Beton erstellt. Das Bauwerk weist eine Hauptspannweite von 32 m und zwei Randfelder mit je 24 m Spannweite auf. Die Brücke ist auf zwei Pfeilern in der Reuss sowie je einem Widerlager landseitig fundiert. Die Brücke weist eine Fahrbahnbreite von 3 m auf, mit beidseitigen schmalen Banketten von je zirka 50 cm.

Das Bauwerk ist aufgrund des Zustands und der statischen Randbedingungen mit einer Lastbeschränkung von 8 Tonnen versehen. Die Brücke wurde in den letzten Jahrzehnten mehrmals repariert, letztmals im Jahr 2021. Trotz dieser Massnahmen ist das Bauwerk mittlerweile in einem schadhaften Zustand und stark instandsetzungsbedürftig.

Eine Instandsetzung für eine Restnutzungsdauer von 25 bis 50 Jahren macht aufgrund der ungenügenden Breiten keinen Sinn. Radfahrende und zu Fuss Gehende müssen bei entgegenkommenden Traktoren oder leichten Lastwagen auf die schmalen Bankette ausweichen.

Die Brücke verbindet zudem die rege genutzten Wanderwege entlang der Ufer, beidseits der Reuss. Ein eigentliches Fussgängerangebot ist nicht vorhanden und die beiden seitlichen, schmalen Bankette erlauben keine gefahrlose, den heutigen Anforderungen genügende Nutzung für zu Fuss Gehende.

Eine Verbreiterung der Fahrbahn für einen Mischverkehr ist aufgrund des Tragwerks (obenliegende Hauptträger) nicht möglich.



Abb. 1: oberwasserseitige Ansicht der bestehenden Reussbrücke



Abb. 2: Ansicht Fahrbahn von Seite Zug aus gesehen

Ein Ausbau des Strassenangebots auf Seite Zug kommt für den Kanton Zug und die Gemeinde Hünenberg nicht in Frage, da dann mit einer markanten Zunahme des Schleichverkehrs gerechnet wird. Eine Abklassierung der Kantonsstrasse auf Aargauer Seite zu einer Gemeindestrasse kann für die Gemeinde Mühlau in Betracht gezogen werden. Aus diesen Gründen soll die neue Reussbücke Mühlau zukünftig einen Gemeindestrassencharakter aufweisen.

In vorbereitenden Gesprächen zwischen den beiden Kantonen und den Standortgemeinden wurde aus einem Variantenfächer die Bestvariante, genannt «Variante Gemeindestrasse», ermittelt.

Beide Gemeinden haben diese Lösung mit Protokollauszügen von Gemeinderatssitzungen im Jahr 2020 bestätigt. In weiteren Gesprächen mit den beiden Kantonen und den Standortgemeinden wurde ein Ersatzneubau mit einer nutzbaren Brückenbreite von 7,60 m vereinbart. Dabei beträgt die Fahrbahnbreite 5,00 m, der Gehweg 2,00 m sowie sind beidseits zwei 0,30 m breite Bankette vorgesehen. Mit diesen Abmessungen des Ersatzneubaus wird für den MIV und den Langsamverkehr ein Angebot geschaffen, welches den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen Rechnung trägt und in der Region akzeptiert wird.

III. Wettbewerbsverfahren

Um den hohen Anforderungen an die landschaftliche Eingliederung sowie die gestalterische Ausbildung eines neuen Brückenbauwerks Rechnung zu tragen, wurde in den Jahren 2022/23 ein Studienauftrag mit Präqualifikation im selektiven Verfahren durchgeführt. Das Verfahren untersteht dem GATT/WTO Übereinkommen und wurde gemäss Art. 19 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) im selektiven Verfahren durchgeführt.

In einer ersten Stufe haben 18 Teams aus dem In- und Ausland einen Teilnahmeantrag eingereicht und sich für den Studienauftrag beworben. Gestützt auf das Präqualifikationsverfahren wurden aus diesen 18 Teams fünf Planungsteams für die weitere Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt.

Durch ein Beurteilungsgremium aus verschiedenen Fach- und Preisrichtern aus beiden Kantonen und Gemeinden sowie weiteren Sachverständigen wurde aus den fünf eingereichten Projekten das Siegerprojekt, mit der Empfehlung zur Weiterbearbeitung, auserkoren.

Das Projekt «Flügel Schlag» des Planungsteams bestehend aus den Firmen WaltGalmarini AG, Zürich (Federführung), COWI UK Limited, London, Gottlieb Paludan Architects, Kopenhagen sowie Hager Partner AG, Landschaftsarchitekten, Zürich, vermochte dabei am meisten zu überzeugen und wurde als Siegerprojekt zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Form und Konstruktion präsentieren sich dabei als insgesamt aussergewöhnlich gelungene Synthese aus den Lösungsansätzen zur Erfüllung aller gestellten Anforderungen.

IV. Projektbeschreibung

Einbettung in die Landschaft

Die neue Brücke liegt an der Stelle der zu ersetzenden Brücke. Die zwei bestehenden Pfeiler in der Reuss werden dabei übernommen, jedoch die Foundation verstärkt und die Stützen neu aufgebaut. Inspiriert durch die sanfte Hügellandschaft wird die Brücke in leichtem Bogen als feine, zurückhaltend ausgebildete Linie in die Landschaft eingebettet. Der Bezug zwischen Brücke und Landschaft wird durch die möglichst schlichte Ausbildung der Brückenelemente verstärkt.



Abb. 3: Blick auf die neue Reussbrücke von Mühlau aus gesehen

Auszug aus dem Jurybericht: «Die Leitidee des Konzepts ist ein ehrliches, offenes Bauwerk, welches die Funktionsanforderungen in seiner Form widerspiegelt, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert und sich behutsam in die Umgebung einpasst. Der Brückenüberbau hebt sich deutlich vom Brückenunterbau ab. Diese Wirkung wird durch eine architektonisch konstruktive Ausarbeitung erreicht, welche am Bauwerk abzulesen ist. Die Brückenlager zwischen Betonunterbauten und Stahlüberbau unterstreichen diese Trennung.»

Ersatzneubau Brücke über die Reuss

In ihrer Materialisierung orientiert sich die neue Brücke ebenfalls an ihrer Vorgängerin. Der Überbau wird als dreifeldriger Stahltrog-Querschnitt mit einer Beton-Fahrbahnplatte im Verbund ausgebildet. Die Spannweiten der drei Felder betragen dabei analog der bestehenden Brücke 24 m, 32 m und 24 m.

Die Haupttragelemente bilden dabei seitlich liegende, offene Längsträger, z-förmig, die sich gegen die Widerlager hin in der Höhe reduzieren.

Die Untersicht besteht aus einer Stahlplatte, die auf der Oberseite mit Querrippen ausgesteift wird. Nach dem erfolgten Brückeneinschub wird die Fahrbahnplatte in den Trog-Querschnitt betoniert. Auf die Betonfahrbahnplatte kommt die Abdichtung und der Brückenbelag.

Mit dem gewählten Trog-Querschnitt werden die Sichtverhältnisse verbessert, die Verkehrsteilnehmenden dadurch früher wahrgenommen und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden verbessert.



Abb. 4: Untersicht neue Brücke mit Stütze Seite Mühlau



Abb. 5: Fahrbahn und Gehweg neue Brücke von Seite Zug aus

Das Projekt verfolgt den Leitgedanken, dass – abgesehen von den ökologischen Aufwertungen in den Uferbereichen – auf Arbeiten im Flussbett verzichtet werden kann. So werden die bestehenden Foundationen der Flusspfeiler innerhalb der bestehenden Spundwandkästen mit Mikropfählen und einer Pfahlkopfplatte ertüchtigt. Die Lasten bei den neuen Widerlagern werden über Bohrpfähle in den Untergrund abgetragen.

Die neuen Brückenlängsträger müssen aufgrund der bestehenden SBB-Hochspannungsleitung von Seite Zug her eingeschoben und dem Verfahren mit Kraneinsatz vorgezogen werden.

So fügt sich die neue Reussbrücke elegant und umweltverträglich in das einmalige Umfeld ein und ersetzt die bestehende Brücke schonend.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die neue Brücke wird von der Konstruktion her für vollumfängliche Strassenlasten bemessen, soll jedoch für den Schwerverkehr mit einer Lastbeschränkung von 18 Tonnen versehen werden. Dies erfolgt auf Wunsch der beiden Standortgemeinden, da die Gemeindestrasse auf Zuger Seite in Richtung Bützen nicht für den Schwerverkehr ausgelegt ist und man einen Ausbau dieser Strasse nicht will. Damit soll auch verhindert werden, dass der Schwerverkehr diese Strasse als Ausweichroute nutzt.

Langsamverkehr

Die bestehenden Wegverbindungen entlang der Reuss bleiben erhalten. Die vorhandene alternative, unbefestigte Fusswegverbindung unterhalb der Brücke, Seite Hünenberg, bleibt ebenfalls erhalten.

Auf der Brücke wird nordseitig (stromabwärts) ein 2,00 m breiter Fuss-/Gehweg mit 30 cm Bankett gebaut. Dieser ist somit die Weiterführung des bestehenden Trottoirs längs der Kantonsstrasse Seite Mühlau.

Die Radfahrenden queren die neue Brücke im Mischverkehr, sind dabei jedoch sicherer als im heutigen Zustand.

Öffentlicher Verkehr

Die Strecke Bützen–Reussbrücke–Mühlau ist aktuell nicht Bestandteil einer Buslinie, noch besteht eine entsprechende Planungsabsicht.

Brückenköpfe, Umgebung

Im Bereich der Brückenköpfe finden regelmässig Querungen von Wandernden, Radfahrenden und Reitenden statt. Als kurzfristige Verweilorte und Etappenziele für die zu Fuss, mit Velo, Pferd oder Boot Reisenden, werden daher die Brückenköpfe kanzelartig mit Sitzmöglichkeiten ausgestattet, um kurz inne halten zu können.

Auf jeder Brückenseite ist je ein Kleinbaum vorgesehen, welche als Begleitmerkmal der Brückenköpfe zur Orientierung in der Landschaft dienen. Diese werden in Bezug auf den Abstand zu den Parzellengrenzen sowie auf ihre Wuchshöhe sorgfältig ausgewählt.

Die aus Beton bestehenden Treppen zum Wasser werden in ihrer Lage belassen. Die Stufen werden neu aus Natursteinblöcken, Granit oder Gneis gebildet. Zwischen den Blöcken wird die Auftrittsfläche mit groben Steinen verfüllt, damit sich da eine Ufervegetation ausbilden kann.

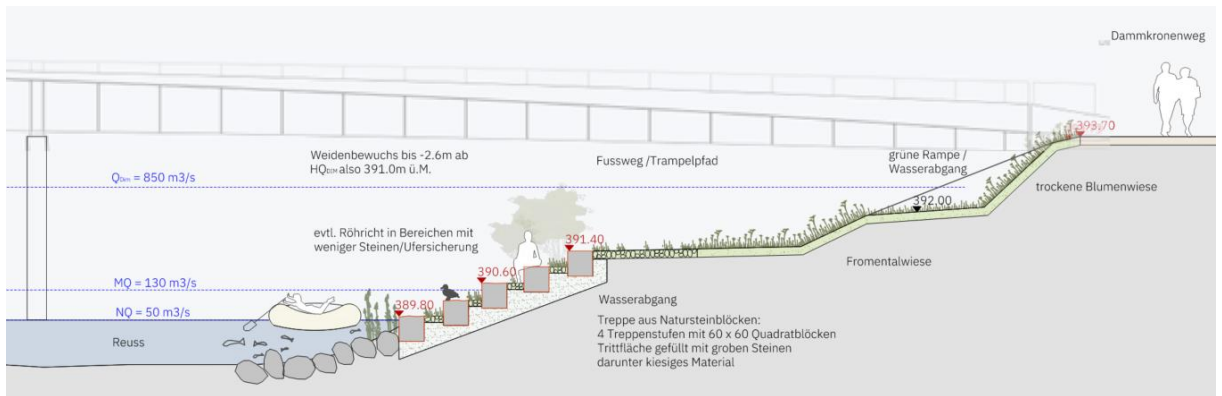


Abb. 6: Schnitt mit Wasserzugang Seite Hünenberg, oberwasserseitig neue Brücke

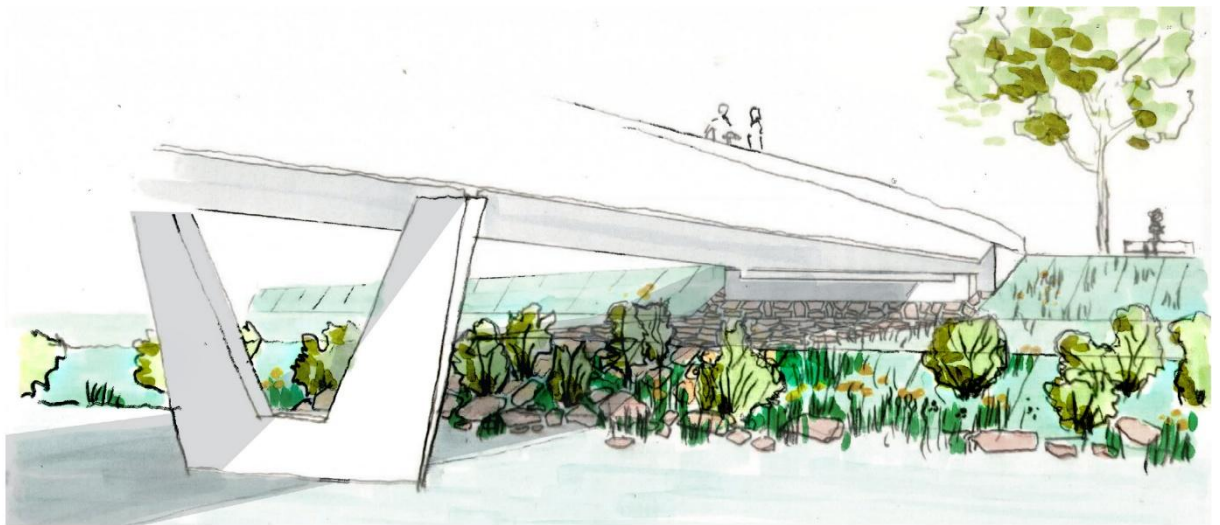


Abb. 7: Ansicht Stütze und Widerlager Seite Hünenberg

Die Uferbereiche werden weiter naturnah (struktureiche Ufergehölze) ausgebildet. Die niedere Ufervegetation entlang der Reuss bildet eine durchgehende, struktureiche ökologische Vernetzung.

Tragwerk, Materialisierung, Dauerhaftigkeit

Die konstruktive Ausbildung der Brücke bietet den Vorteil, dass die reine Stahlkonstruktion unterhalb der Hochspannungsleitung von Seite Zug her eingeschoben werden kann. Die Betonplatte kann danach im Anschluss ohne erforderliche Schalung eingegossen werden. Die flächige Stahluntersicht ermöglicht einfache Inspektionen und wirtschaftlichen, zukünftigen Unterhalt. Auf dem Stahlbau wird ein Korrosionsschutz mit einer hohen Schutzdauer appliziert. Vorgesehen ist ein vierschichtiges Schutzsystem.

Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser läuft heute durch Bodenöffnungen direkt in die Reuss oder das angrenzende Vorland. Mit dem Neubau wird das Oberflächenwasser von der Brückenmitte auf beide Seiten in neue, ausserhalb der Brücke liegende Sammler geleitet. Von diesen wird das Wasser in je einen Schlammsammler im Böschungsbereich der Brücke und danach in die Reuss eingeleitet. Dies ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens zulässig.

Strassenbeleuchtung

Die Gemeindestrasse Seite Hünenberg sowie die bestehende Reussbrücke weisen keine Beleuchtung auf. Die neue Brücke wird gemäss dem Beleuchtungskonzept des Kantons Zug ebenfalls nicht beleuchtet.

Verkehrsführung während Bauphasen

Für den motorisierten Verkehr muss die Brücke während dem Neubau gesperrt werden. Für die Radfahrenden und die zu Fuss Gehenden wird ein Hilfssteg über die Reuss erstellt. Die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften ist während der Bauzeit jederzeit gewährleistet.

Landschaft und Natur

Die Kantone sehen im Zuge der Ausführung sowohl eine Umweltbaubegleitung (UBB) als auch eine Bodenkundliche Baubegleitung (BBB) vor. Dies aufgrund der temporären Nutzung von Fruchtfolgeflächen als Installations-/Montageplätze auf Seite Hünenberg.

Da sich der zugerische Teil der Brücke mit der geplanten Installationsfläche in einer kantonalen Landschaftsschutzzone (BLN-Gebiet) befindet, sind entsprechende Schutzziele zu beachten und auch mit entsprechenden Massnahmen zu erreichen.

Diese sind unter anderem:

- nur geringfügige, punktuelle Eingriffe in Nähe der geplanten Brücke;
- Berücksichtigung der Brutzeit der geschützten Arten;
- Gewährleistung der Wiederherstellung der ursprünglichen Naturräume;
- Einbettung in das Landschaftsbild.

Diese Schutzziele werden mit dem vorliegenden Projekt bestmöglich beachtet.

Bauphasen, Bauprozesse

Die Vorfabrikation des Stahlbaus wird maximiert, damit eine hohe Verarbeitungsqualität und reibungslose, störungsarme Bauprozesse erzielt werden.

Der Bauablauf kann grob in folgende Phasen eingeteilt werden:

- Installationen;
- Rückbau bestehende Betonpfeiler und oberer Bereich Pfeilerfundamente innerhalb bestehender Spundwandkästen, Erstellung neue V-Stützen;
- Vorbereitung für Verschiebverfahren (temporäre Aufschüttungen Seite Hünenberg, Verschieb-
bahn etc.);
- Verschieb bestehende Stahlbrücke Richtung Hünenberg, Rückbau Brücke, Rückbau und
Neubau Widerlager, Vorbereitung Einschub neue Brücke;
- Einschub Stahlkonstruktion neue Brücke;
- Bewehren und Betonieren der Brückenfahrbahnplatte, Abdichtung und Brückenbelag;
- Rückbau Hilfsbrücke, Installationsplätze.

Auf beiden Seiten der Reuss stehen dem Unternehmer Installationsplätze zur Verfügung, wobei die Demontage der bestehenden Brücke und die Vorbereitungsarbeiten der neuen Stahlbrücke auf Seite Hünenberg erfolgen. Für die Verschiebarbeiten und das Verschweissen der Stahlbrücke ist eine temporäre Aufschüttung im Bereich der Zufahrtsstrasse Seite Hünenberg notwendig.

Während der rund einjährigen Bauphase wird für den Fuss- und Radverkehr stromaufwärts eine Hilfsbrücke mit einer nutzbaren Breite von zirka 2,50 m erstellt.

Durch die gewählte Baumethode werden Konflikte mit der bestehenden Hochspannungsleitung vermieden:

- kein Einbringen von zusätzlichen Spundwandprofilen im Flussbereich;
- Bohren der Mikropfähle mit Kellerbohrgerät vom bestehenden Brückenbelag aus;
- Längsschubverfahren zur Demontage und Montage der Stahlkonstruktion;
- mögliche Kranarbeiten im Bereich der Feldwerkstatt mit genügend Sicherheitsabstand.

Mit der Wiederverwendung der Foundationen der Flusspfeiler und der inwendigen Verstärkung und Ertüchtigung kann auf grössere Arbeiten im Flussbett gänzlich verzichtet werden.

Die Eingriffe in den Widerlagerbereichen werden ebenfalls auf das absolute Minimum gehalten. Für die Aufwertungsmassnahmen in den Bereichen der Flusssufer werden die entsprechenden Laich- und Brutzeiten der Äsche berücksichtigt.

Hochwasserschutz

Nach dem Hochwasser im Jahr 2005 wurde von den Anliegerkantonen der Reuss (Aargau, Luzern, Zug und Zürich) vereinbart, dass bei zukünftigen Hochwasserschutzprojekten in allen Kantonen von den gleichen Dimensionierungsgrundlagen ausgegangen wird. Der Dimensionierungsabfluss wird daher für die Brücke Mühlau auf $850 \text{ m}^3/\text{s}$ festgelegt, was mit der Wasserspiegelkote von 392.60 m ü. M. einem hundertjährigen Ereignis entspricht.

Lärmsanierung

Auf der neuen Reussbrücke ist der Einbau eines lärmarmen Gussasphaltbelags geplant. Die neuen Fahrbahnübergänge reduzieren die bisherigen Lärmbeeinträchtigungen beim Befahren auf die Brücke.

Beim einzigen Wohngebäude auf Seite Kanton Zug ist der Immissionsgrenzwert eingehalten.

Signalisation und Markierung

Wie schon erwähnt, soll die Brücke mit einer Lastbeschränkung von 18 Tonnen für den Schwerverkehr signalisiert werden.

Die bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h wird von der Seite Mühlau auf die Seite Hünenberg an den Beginn der Auffahrtsrampe zur Brücke verschoben.

V. Rad- und Wanderwege

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege in Kraft (Velogesetz; SR 705). Basis der Velowegplanung ist der aktuelle Richtplan, welcher am 3. Juli 2025 durch den Kantonsrat beschlossen wurde. Die Reussbrücke Mühlau (rote Linien, Alltagsnetz) ist Teil des kantonalen Alltagsnetzes sowie der Veloroute von Schweiz Mobil (Nr. 77, Etappe 2: Rotkreuz–Brugg). Der Dammweg von der Holzbrücke Sins bis zur Reussbrücke Mühlau (orange Linie, Freizeitnetz) ist Bestandteil des Velowegnetzes M4.9.

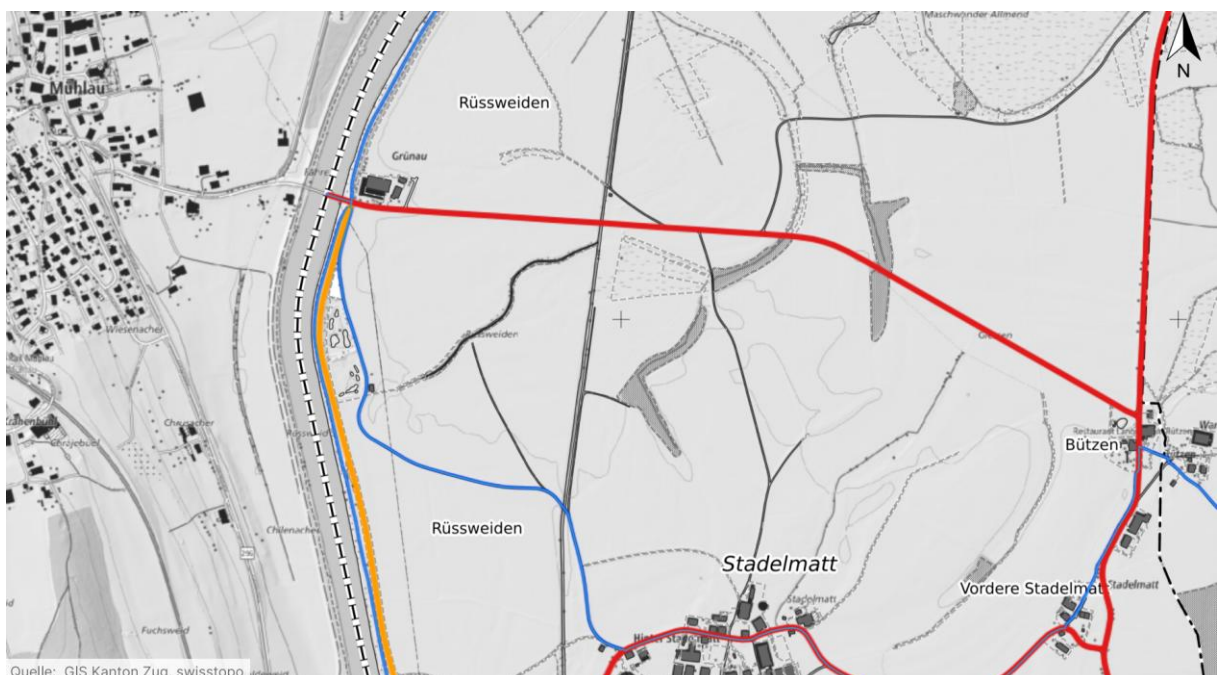


Abb. 8: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Weiter führen verschiedene Wanderwege (blaue Linien) zum Brückenkopf Seite Zug, wovon ein Weg über die Brücke auf die Aargauer Seite führt. Die Velo- und Wanderwegverbindung in den Kanton Aargau wird während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten (Hilfsbrücke). Ebenso die Wanderoute vom Reussdamm in das Naturschutzgebiet Reusspitz.

VI. Land-/ Rechtserwerb

Der Neubau der Reussbrücke bedingt den Erwerb von ca. 45 m² landwirtschaftlicher Fläche am Böschungsfuss der Auffahrtsrampe zur Brücke Seite Hünenberg.

Für die Installationsflächen werden ca. 4000 m² temporär beansprucht. Für die Umleitung eines Wanderwegs werden nochmals ca. 130 m² temporär bei der Liegenschaft Grünau beansprucht. Die drei betroffenen Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert. Es bestehen noch keine Vorverträge.

VII. Umwelt

Da das Projekt keine wesentliche Änderung der Anlage im Sinne der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom 15. Oktober 1988 zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Mit den vorgesehenen Massnahmen zur Aufwertung der Uferbereiche, den begrüntem, naturnahen Böschungen wie auch mit den zusätzlichen Baumpflanzungen wird das Projekt ökologisch aufgewertet.

Die Eingriffe in die Reusssohle werden mit der gewählten Baumethode auf ein Minimum beschränkt, so dass auch die erforderlichen fischereirechtlichen Bewilligungen für die Arbeiten im Gewässerraum in Aussicht gestellt werden können.

VIII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 9,350 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauleistungen	Fr.	7 440 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen	Fr.	50 000.00
Honorare, Nebenkosten	Fr.	1 011 000.00
Unvorhergesehenes zirka 10 %	Fr.	849 000.00
Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)	Fr.	<u>9 350 000.00</u>

2. Kostenteiler

Der Kanton ist gemäss § 2 Anhang 1 Gesetz über Strassen und Wege «Verzeichnis der Kantonsstrassen» (GSW; BGS 751.14-A1) für den Bau und Unterhalt der Reussbrücke Mühlau zuständig. Dies betrifft den zugerischen Anteil, die Kantonsgrenze verläuft mittig der Reuss. Gemäss Vereinbarung vom 10. September 1999 zwischen den Kantonen Aargau und Zug werden die Kosten je hälftig aufgeteilt.

Dies ergibt somit für den Kanton Zug einen Kostenanteil von 4,675 Millionen Franken.

3. Kostenvergleich

Ein Kostenvergleich für das vorliegende Projekt ist schwierig, da die baulichen Randbedingungen komplex sind und daher keine vergleichbaren Projekte vorhanden sind. Die ausgewiesenen Kosten wurden zwischen den kantonalen Fachstellen, mit den Planern zusammen, detailliert aufgeschlüsselt und bereinigt.

4. Einnahmen

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation sind in der Leistungsvereinbarung mit dem Bund zur Förderung des Langsamverkehrs Beiträge vorgesehen.

5. Kreditfreigabe

Der für die geplanten Massnahmen erforderliche Verpflichtungskredit (Objektkredit) wird gemäss § 27 Abs. 1 Bst. b und § 28 Abs. 2 Bst b des Finanzhaushaltsgesetzes vom 31. August 2006 (BGS 611.1) vom Kantonsrat genehmigt.

6. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

6.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die internen Aufwendungen für die Projektleitung und Oberbauleitung des Tiefbauamts sind im Kredit nicht enthalten. Die Gesamtleitung für den Ersatzneubau liegt beim Kanton Aargau. Es ist vereinbart, dass gegenseitig keine internen Leistungen verrechnet werden.

Bisher (ab Mai 2020) wurden dem Projekt interne Aufwendungen von rund 550 Stunden belastet. Dies ergibt rund 55 000 Franken. Die externen Planungsaufwendungen bis zum vorliegenden Bauprojekt belaufen sich für den Kanton Zug per Ende April 2026 auf rund 460 000 Franken.

Die noch zu erwartenden internen Aufwendungen sind schwer abschätzbar, da nicht vorhersehbar ist, was während der Projektauflage und den Bauphasen noch alles an Unvorhergesehenem eintrifft. Es ist grob geschätzt noch mit einem Stundenaufwand von 1200 bis 1500 Stunden (bis 2030) zu rechnen.

Die Ausgaben im Bereich Tiefbauten werden jedes Jahr mit 2,5 % abgeschrieben (§ 14 Finanzhaushaltsgesetz). Da die Abschreibungen pro Jahr gesamthaft über alle Projekte auf institutioneller Ebene vorgenommen werden, sind sie nicht in der Finanztabelle enthalten.

A	Investitionsrechnung	2027	2028	2029	2030
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	100°000	1°400°000	2°400°000	200°000
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	200 000	1 900 000	2 475 000	100 000
	effektive Einnahmen	0	0	170 000	500 000
B	Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen				
C	Erfolgsrechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

Der Nutzungsbeginn des Bauwerks ist voraussichtlich im Jahr 2029 vorgesehen.

6.2 Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinde

Diese Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Gemeinde Hünenberg.

6.3 Anpassung von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

7. Zeitplan

Oktober 2026	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
November 2026	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
Januar 2027	Kommissionsbericht
Februar 2027	Beratung Staatswirtschaftskommission
März 2027	Bericht Staatswirtschaftskommission
April 2027	Kantonsrat, 1. Lesung
Mai 2027	Kantonsrat, 2. Lesung
Juni 2027	Publikation Amtsblatt
August 2027	Referendumsfrist
+ 1 Tag	Inkrafttreten

IX. 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. Die beiden betroffenen Standortgemeinden Mühlau (AG) und Hünenberg (ZG) waren und sind eng im Planungsprozess eingebunden. Vor- und Bauprojekt wurden den Gemeinden und den kantonalen Ämtern jeweils zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Wünsche aus diesen Vernehmlassungen konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Parallel zur Genehmigung durch den Zuger Kantonsrat ist beabsichtigt, das Projekt durch den Regierungsrat des Kantons Aargau zu bewilligen, wobei auch der Kreditanteil des Kantons Aargau gesprochen wird. Anfangs 2027 soll die Planaufgabe parallel in beiden Kantonen erfolgen. Das Baubewilligungsverfahren wird von beiden Kantonen koordiniert durchgeführt.

2. Bauprogramm

Mit den Bauarbeiten kann daher frühestens im Frühling/Sommer 2028 gestartet werden. Die Bauzeit wird auf rund 1 Jahr veranschlagt, wobei die einzelnen Arbeiten saisonal auf die Fischschonzeiten abgestimmt werden.

X. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 4189.2 - 18771 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 22. September 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage:

- Beilage 1: Übersichtsplan neue Reussbrücke