

Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 4, Walterswil–Lättich, Gemeinde Baar»

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 29. September 2026

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 29,7 Millionen Franken für die Sanierung der Sihlbruggstrasse und den Neubau eines Rad-/Gehwegs im Abschnitt Walterswil–Lättich in der Gemeinde Baar.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	3
III. Projektbeschrieb	9
IV. Radwege	14
V. Landerwerb	14
VI. Umwelt	15
VII. Kosten und Finanzierung	15
1. Kostenvoranschlag	15
2. Kostenvergleich	15
3. Einnahmen	16
4. Kreditfreigabe	16
5. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	16
6. Zeitplan	17
VIII. Verfahrensfragen	17
1. Projektauflage	17
2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm	18
IX. Antrag	18

I. In Kürze

Die Sihlbruggstrasse (KS 4) im Abschnitt Walterswil–Lättich in der Gemeinde Baar weist auf einer Länge von rund 2200 m einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Mit der vorgesehenen Sanierung werden der Strassenoberbau sowie die Strassen- und Hangentwässerung umfassend erneuert und mehrere Kunstbauten ersetzt. Gleichzeitig wird ein durchgehender, vom motorisierten Verkehr getrennter Rad-/Gehweg erstellt und damit eine bedeutende Lücke im kantonalen Velowegnetz geschlossen. Die Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, verbessern die ökologische Vernetzung und sichern den langfristigen Werterhalt der Kantonsstrasse. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 29,7 Millionen Franken.

Projektbeschreibung

Die Sihlbruggstrasse verbindet Baar mit Sihlbrugg und stellt die Verbindung mit dem Kanton Zürich sicher. Im Gebiet Walterswil erfolgt der Anschluss an die Autobahn. Im Jahr 2025 wies der Abschnitt Walterswil–Lättich eine Verkehrsbelastung von rund 5400 Fahrzeuge pro Tag auf.

Der rund 2,2 Kilometer lange Abschnitt verläuft durch ein geologisch anspruchsvolles Gebiet mit instabilen Hangverhältnissen. Der bestehende Strassenoberbau weist erhebliche Schäden auf und die Fahrbahnbreiten sind heterogen und stellenweise zu schmal für die Begegnungsfälle zwischen zwei Lastwagen oder ÖV-Bussen. Zudem entspricht die bestehende Strassenentwässerung weder den technischen noch den umweltrechtlichen Vorgaben. Die Stützmauern «Breitholz» und «Parkplatz Hegiwald» befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und müssen ersetzt werden.

Mit der Sanierung wird die Kantonsstrasse umfassend erneuert und ein 3,50 Meter breiter Rad-/Gehweg erstellt, welcher eine sichere und attraktive Verbindung schafft. Im Bereich der Hegistrasse wird zudem eine durch Mittelinseln geschützte Querungsstelle mit Abbiegehilfe realisiert, wodurch die Sicherheit für zu Fuss Gehende und Radfahrende wesentlich verbessert wird.

Die Strassen- und Hangentwässerung wird vollständig erneuert, um den Gewässerschutz zu verbessern und den Hang zu stabilisieren. Gleichzeitig werden drei Bachdurchlässe erneuert, umfangreiche Amphibien- und Wildschutzmassnahmen umgesetzt sowie der bestehende Rastplatz Hegiwald rückgebaut und ökologisch aufgewertet. Damit werden die Verkehrssicherheit erhöht, die Verkehrsinfrastruktur langfristig gesichert und die ökologische Vernetzung wesentlich verbessert.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 29,7 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023–2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Spätherbst 2027 beginnen und werden voraussichtlich 15 Monate dauern.

II. Projektbegründung

Die Sihlbruggstrasse (KS 4) ist als Hauptverkehrsstrasse klassifiziert. Sie verbindet Baar mit Sihlbrugg und weiter mit dem Kanton Zürich. Der Knoten Walterswil stellt die Verbindung zur Autobahn A14 nach Zug, Luzern und Zürich sicher. Der zu sanierende Strassenabschnitt ist eine Ausnahmetransportroute und Teil der kantonalen Radroute Nr. 36 (Baar–Sihlbrugg). Die Hegistrasse ist eine Gemeindestrasse, welche das Gebiet Deinikon mit der Sihlbruggstrasse verbindet und Teil der kantonalen Radroute Nr. 33 (Zug–Sihlbruggstrasse) ist.

Das vorliegende Projekt beinhaltet einen rund 2200 m langen Abschnitt der KS 4 vom Knoten Walterswil bis zum Kreisel Lättich. Der Abschnitt liegt in einem Gebiet mit instabilen Hangverhältnissen. Die Rutschzonen zeigen unterschiedliche Aktivitäten und Bewegungsgeschwindigkeiten. Die Rutschprozesse zeigen sich in Form von Setzungen, talwärts gerichtete Verschiebungen und Geländestauchungen. Lokal sind grosse Differenzen im Deformationsverhalten zu beobachten.

Mit dem privaten Ausbau der International School Zug / Luzern (ISZL) und der neuen Erschliessung wurden durch den Kanton Zug im Jahr 2024 die beiden Bushaltestellen Walterswil ausgebaut, die Kantonsstrasse saniert und die Langsamverkehrsverbindungen sicherer ausgebildet.

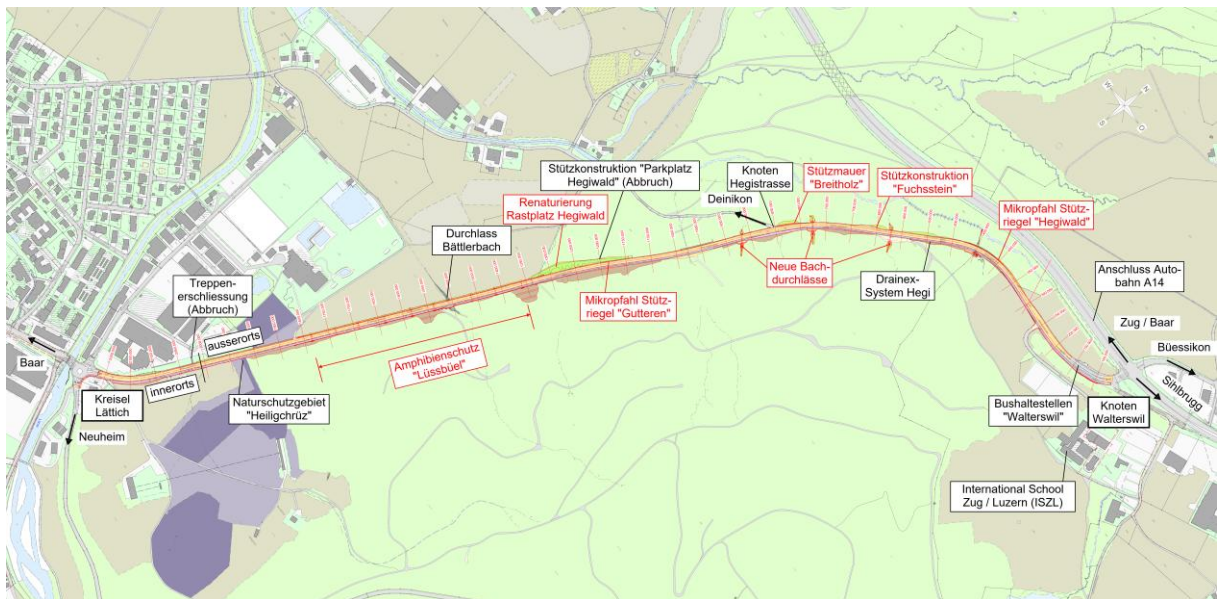


Abb. 1: Projektperimeter

Strassengeometrie / Geschwindigkeitsregime

Die Ortseinfahrt Baar befindet sich rund 200 Meter vor dem Kreisel Lättich, womit die Strasse weitgehend ausserorts verläuft und die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h signalisiert ist. Aufgrund der Erschliessung zur International School Zug / Luzern (ISZL) und des Autobahnan Anschlusses gilt in Walterswil auf einer Länge von rund 300 Meter eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Die Fahrbahnbreite misst im Innerortsbereich 6,10 m–8,00 m und im Ausserortsbereich 5,80 m–7,30 m. Zudem sind die notwendigen Sichtweiten nicht überall vorhanden. Der Ausserortsabschnitt verläuft weitgehend im Wald. Talseitig befindet sich der Rastplatz Hegiwald.



Abb. 2: Bushaltestellen Walterswil
Blickrichtung Autobahnanschluss



Abb. 3: Beim Kreisel Lättich
Blickrichtung Walterswil



Abb. 4: Rastplatz Hegiwald
Blickrichtung Baar



Abb. 5: Kurve nach Walterswil
Blickrichtung Baar (mangelnde Sichtweite)

Zu Fuss Gehende und Radfahrende

Gemäss kantonalem Richtplan verläuft im Abschnitt Walterswil–Lättich die kantonale Radroute Nr. 36 von Baar bis Sihlbrugg. Beim Kreisel Lättich verbindet sich diese mit der kantonalen Radroute Richtung Zug respektive Schmittli (Nr. 29). An der Hegistrasse mündet die Radroute Nr. 33 ein, welche auch der nationalen Radroute Nr. 94 (L'Areuse–Emme–Sihl) und der regionalen Mountainbikeroute Nr. 22 (Zürich–Einsiedeln) entspricht.

Auf Seite Baarburg verläuft entlang der Sihlbruggstrasse ein 1,40–2,50 m breites Trottoir, dessen Nutzung für Radfahrende in Richtung Walterswil gestattet ist. In Fahrtrichtung Baar ist ein 1,00–1,20 m breiter Radstreifen markiert. Rund 200 m vor dem Kreisel Lättich befindet sich talseitig ein 2,00 m breites Trottoir, welches über eine Treppe das angrenzende Industriegebiet anbindet.

Die zu Fuss Gehenden können die Sihlbruggstrasse bei den Bushaltestellen Walterswil und beim Kreisel Lättich im Schutz einer Mittelinsel queren. Bei der Einmündung der Hegistrasse und bei der Treppe zum Industriegebiet sind keine gesicherten Querungsmöglichkeit vorhanden. Hinzu kommen teilweise fehlende Sichtweiten.



Abb. 6: Treppe ins Industriegebiet



Abb. 7: Rechts Einmündung Hegistrasse

Öffentlicher Verkehr

Entlang der Sihlbruggstrasse verkehrt die Buslinie 631 der Zugerland Verkehrsbetriebe. Die Buslinie verkehrt von Baar via Sihlbrugg nach Neuheim. Zudem verkehrt der Zuger Nachtexpress N3 (Zug Bahnhofplatz–Baar–Neuheim) am Freitag und Samstag auf diesem Streckenabschnitt. Im Projektperimeter befinden sich die Bushaltestellen «Walterswil» (Abbildung 2), welche im Jahr 2024 barrierefrei ausgebaut wurden und daher nicht Bestandteil dieser Vorlage sind.

Strassenoberbau

Der Zustand des Strassenoberbaus ist geprägt durch eine stark ausgemagerte Belagsoberfläche und diverse Schadensbilder wie Kornausbrüche und Setzungen sowie abgedrückte Ränder. Der Belag ist mittlerweile ein grossflächiges Flickwerk. In den letzten 10 Jahren wurden zirka 650 000 Franken für werterhaltende Massnahmen am Strassenbelag investiert. Die Belagsstärke ist sehr inhomogen. Im gesamten Projektperimeter weist der Strassenoberbau einen hohen PAK-Anteil (teerhaltiger Belag) auf.



Abb. 8: Ausmagerungen / Netzzrisse



Abb. 9: Rutschzone

Strassenentwässerung / Hangdrainage

Das Strassenabwasser wird teilweise über die Schulter abgeleitet, oder gefasst und über Sammelleitungen in die angrenzenden Gewässer unbehandelt eingeleitet. Das heutige Entwässerungssystem ist in einem baulich schlechten Zustand und muss erneuert werden.

Die Bewegungsgeschwindigkeit des angrenzenden Rutschgebiets wird durch das Hangwasser bestimmt. Parallel zur Sihlbruggstrasse sind keine Sickerleitungen vorhanden, welche den Strassenkörper vor Wasserzutritten schützen. Hangseitig bestehen Drainageleitungen in grosser Tiefenlage, deren Funktion zur Entwässerung der Rutschmasse aufgrund des schlechten Zustands jedoch nicht mehr gewährleistet ist. Im Jahr 1993 wurde das Drainex-System Hegi erstellt, um den Wasserspiegel im Saughebeverfahren um mehrere Meter abzusenken. Anhand von Messungen hat sich gezeigt, dass das System massgeblich zur Stabilisierung dieses Hangs beiträgt. Trotz der hohen Effektivität muss das System optimiert werden, denn chemische Reaktionen führen zur Bildung von Ablagerungen und Verstopfungen. Jährlich sind rund 18 000 Franken für Unterhaltskosten und intensive Wartungsaufwände erforderlich.

Kunstabauten / Bachdurchlässe

Die Sihlbruggstrasse wird tal- wie auch hangseitig anhand von Stützkonstruktionen gesichert. Insgesamt befinden sich neun Kunstbauten im Projektperimeter. Die Längen, Höhen und Typen sind sehr unterschiedlich. Hangseitig handelt sich hauptsächlich um einfache Stützmauern bis zu rund 1,4 m Höhe und rund 75 m Länge. Nennenswert sind die talseitigen Stützmauern «Breitholz» sowie «Parkplatz Hegiwald», welche sich beide in einem schlechten baulichen Zustand befinden und ersetzt werden müssen.



Abb. 10: Hangseitige Stützkonstruktion



Abb. 11: Stützmauer «Parkplatz Hegiwald»

Die Sihlbruggstrasse quert diverse Bäche und Gewässer, welche eingedolt oder in Entwässerungsgraben geführt werden. Alle Bäche im Projektperimeter sind hinsichtlich des Einzugsgebiets vergleichbar mit dem Bättlerbach, welcher im Jahr 2010 renaturiert wurde.



Abb. 12: Sanierungsbedürftiger Bachdurchlass Abb. 13: Renaturierter Bättlerbach

Strassenbeleuchtung

Die Strassenbeleuchtung am Kreisel Lättich entspricht nicht mehr den Vorgaben. In Walterswil wurden die Kandelaber beim Ausbau der Bushaltestellen erneuert. Der restliche Strassenabschnitt befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist nicht beleuchtet.

Lärmsanierung

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmbelastungskataster werden bei allen lärmempfindlichen Liegenschaften eingehalten, weshalb der Strassenabschnitt im Sinn der Lärmschutzverordnung (LSV Art. 13ff) nicht sanierungspflichtig ist.

Unfallstatistik

Im Zeitraum 2020 bis 2024 (5 Jahre) haben sich im Projektperimeter insgesamt neun Unfälle ereignet. Diese hatten drei Schwerverletzte, einen Leichtverletzten und Sachschäden in der Höhe von rund 90 000 Franken zur Folge. Die drei Schwerverletzten fuhren mit einem E-Velo, wobei sich zwei Selbstunfälle und ein Überholunfall an unterschiedlichen Orten ereigneten. Von einem Unfallschwerpunkt kann nicht gesprochen werden.

Umwelt

Das Gebiet entlang der Sihlbruggstrasse zeichnet sich einerseits durch seine Einbettung in den Wald und andererseits durch die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft aus. Jeden Frühling findet eine bedeutende Amphibienwanderung zwischen dem Lättich-Weiher und der Baarburg statt. Auf freiwilliger Basis werden durch den Verein «Gugermöndli» provisorische Schutzzäune errichtet und die in Eimern gesammelten Amphibien zur anderen Strassenseite getragen.



Abb. 14: Provisorische Schutzzäune
Quelle Bild: baarerzytig.ch



Abb. 15: Eimer zur Auffangung der Amphibien

Die Sihlbruggstrasse verläuft durch einen Wildtierkorridor überregionaler Bedeutung. Die Statistik zeigt, dass die Querung von Rehwild in diesem Abschnitt besonders oft zu Wildunfällen führt. Im Durchschnitt werden 6–7 Wildunfälle pro Jahr registriert.

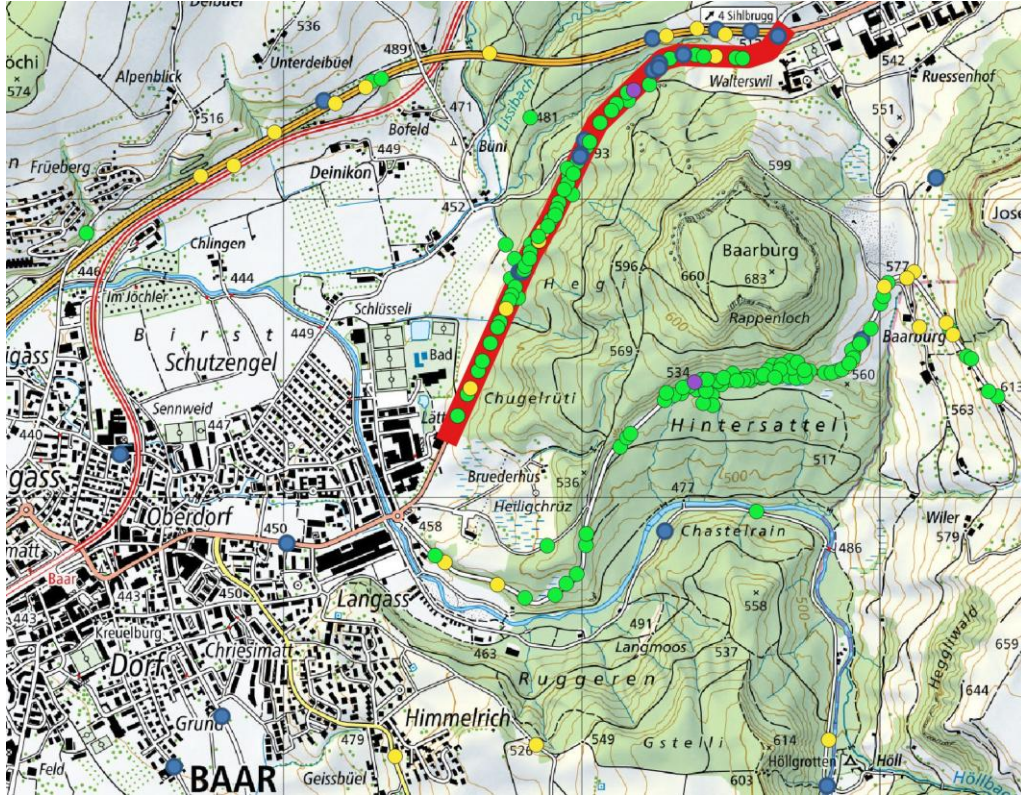


Abb. 16: Statistik Fallwild 2009 – 2025, AFW 20.02.2025

grün = Reh, blau = Dachs, gelb = Fuchs, violett = Hirsch

Parlamentarischer Vorstoss

Der Kantonsrat hat an der Sitzung vom 17. September 2009 die Motion der Kantonsrätinnen Anna Lusternberger-Seitz und Berty Zeiter vom 13. Juni 2008 (Vorlage Nr. 1693.1 - 12778) betreffend Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal für teilerheblich erklärt. Auf den Bau einer separaten Skating-Infrastruktur ist dabei gemäss dem Entscheid des Kantonsrats zu verzichten. Das vorliegende Projekt trägt diesem parlamentarischen Vorstoss Rechnung. Der Abschnitt Walterswil bis Sihlbrugg liegt in der Zuständigkeit des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Erst nach Umsetzung dieses Abschnitts kann die Motion als erledigt abgeschrieben werden.

Projektziele

Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Durchgehende Ermöglichung des Begegnungsfalls LW-LW;
- Ausbau des Radstreckennetzes;
- Erneuerung des Strassenoberbaus;
- Ersatz und Ausbau der Strassen- sowie Hangentwässerung;
- Sanierung und Neubau der Kunstbauten;
- Ökologische Aufwertung der Gewässer und Lebensräume entlang des Strassenraums;
- Verbesserung der ökologischen Vernetzung und Reduktion der Wildtierunfälle.

III. Projektbeschreibung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Gemäss kantonalem Verkehrsmodell wies der Projektperimeter im Jahr 2025 ein Verkehrsaufkommen von zirka 5400 Fahrzeuge pro Tag auf. Der Lastwagenanteil liegt bei rund 6,5 %. Für das Jahr 2040 wird eine Zunahme von zirka 15 % prognostiziert.

Die Kantonsstrasse 4 ist eine Ausnahmetransportroute für den Typ II B (lichte Breite 5,00 m, lichte Höhe 4,80 m). Dies hat lediglich auf die Platzierung der Strassensignale Auswirkungen und es ergeben sich daraus keine finanziellen Folgen.

Normalprofil

Die Fahrbahnbreite im Ausserortsbereich wurde mit 6,80 m festgelegt, um das sichere Kreuzen von zwei Lastwagen zu ermöglichen. Der gleiche Begegnungsfall wird innerorts mit der Fahrbahnbreite von 6,40 m sichergestellt. Zur Normalbreite werden die notwendigen Kurvenverbreiterungen hinzugeschlagen. Hangseitig wird ein durchgehender Rad-/Gehweg mit einer Breite von 3,50 m erstellt, welcher mit einem rund 60 cm breiten Trennstreifen von der Fahrbahn abgesetzt ist. Darin werden Leitpfosten zur Verkehrsführung versetzt. Die Trennstreifenbreite wurde unter Berücksichtigung einer möglichst reduzierten Rodungsfläche sowie einer Minimierung der erforderlichen Hangeinschnitte festgelegt. Die Bankettbreiten betragen 1,00 m ab Strassenrand bzw. 0,50 m ab Hinterkante des Rad-/Gehwegs.

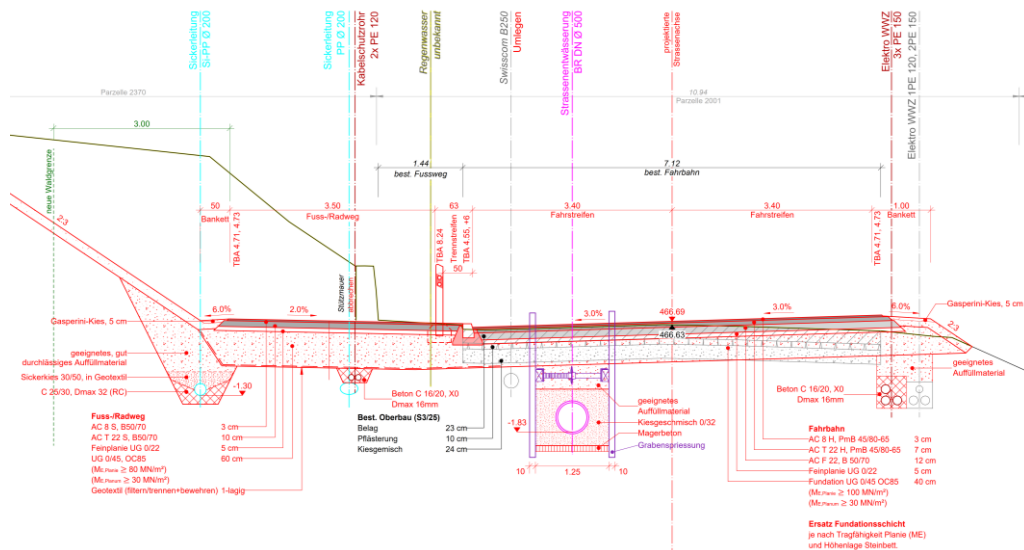


Abb. 17: Normalprofil im Ausserortsbereich

Bei der Einmündung der Hegistrasse weitet sich die Fahrbahn auf je 3,60 m breite Fahrspuren und einem geschützten Mittelbereich von 2,50 m Breite auf. In Walterswil und am Kreisel Lättich wird die Querung für Radfahrende ebenfalls durch geschützte Mittelbereiche sichergestellt.

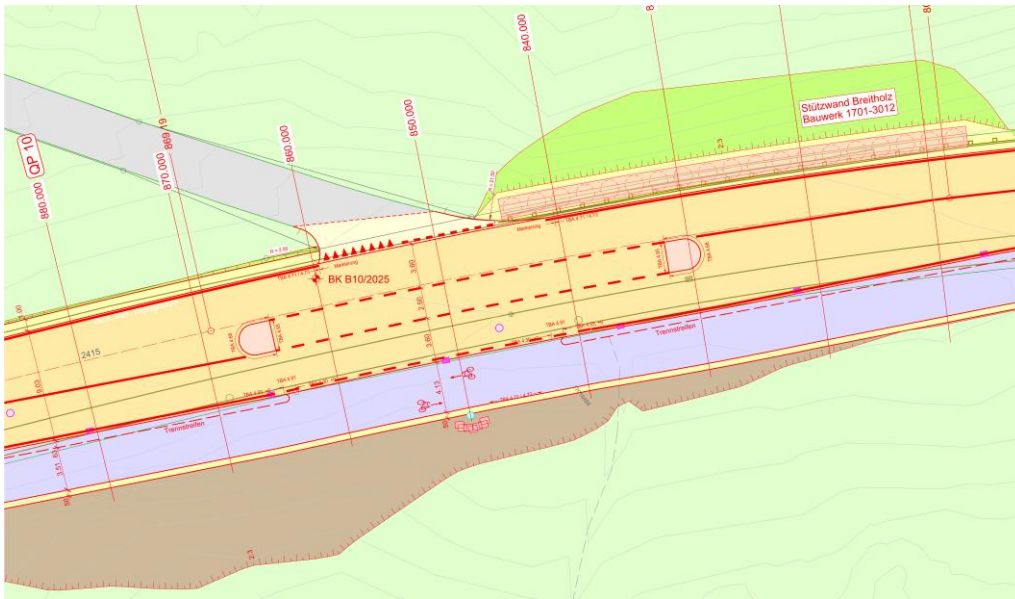


Abb. 18: Situation Einmündung Hegistrasse

Die Treppe zum Industriegebiet sowie das angrenzende Trottoir werden aufgrund der geringen Nutzung aufgehoben. Den zu Fuss Gehenden und Radfahrenden werden gesicherte Querungsmöglichkeiten angeboten, womit die Verkehrssicherheit massgebend verbessert wird.

Horizontale und vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung richtet sich nach der bestehenden Strassenführung. Auch die horizontale Linienführung orientiert sich mehrheitlich am Bestand, wobei einerseits die Kurvenradien teilweise vergrössert und andererseits die Strasse, wo möglich, begradigt wird. Beides trägt zur Verbesserung der Fahrdynamik, resp. der Verkehrssicherheit bei. Die Längs- und Quergefälle, die Sichtweiten sowie die Kurvenverbreiterungen sind im ganzen Projektperimeter gemäss den normativen Vorgaben eingehalten.

Strassenoberbau

Neu ist ein 3-schichtiger Belagsaufbau vorgesehen. Der bestehende Strassenbelag ist teilweise PAK-belastet (Polycyclische aromatische Kohlewasserstoffe bzw. «Teerbelag»), welcher auf einer entsprechenden Sondermülldeponie entsorgt werden muss.

Die bestehende Foundationsschicht weist mehrheitlich eine ausreichende Schichtdicke auf. Ein Ersatz der Foundationsschicht ist daher nur punktuell aufgrund von verminderter Tragfähigkeit notwendig. Beim neuen Rad-/Gehweg ist diese zu ergänzen und aufgrund der geologischen Verhältnisse zu verstärken.

Strassenentwässerung

Eine Entwässerung über die Schulter erhöht das Risiko von Hangdestabilisierungen aufgrund des zusätzlichen Wassereintrags in den Boden. Die ungünstigen Baugrundeigenschaften bedingen somit die gesamthafte Erneuerung der Strassenentwässerung. Das Strassenabwasser wird über neue Strassenabläufe gefasst, mit Filtersäcken gereinigt und über eine neue Leitung der Lorze zugeführt.

Entlang der Sihlbruggstrasse wird im Bankett eine neue Sickerleitung erstellt, um den Strassenkörper vor Wassereintritten zu schützen. Die hangseitigen Böschungen werden mittels neuen Drainageleitungen entwässert. Das gefasste Hangwasser wird über ein von der Strassenentwässerung getrenntes Leitungsnetz in die querenden Bäche oder in die Lorze eingeleitet.

Das Drainex-System wird zur Reduktion des Unterhaltsaufwands optimiert. Ein Schlammseparator mit Tauchbogen sowie Abdichtungsmassnahmen halten die Feststoffe zurück und reduzieren den Sauerstoffeintrag, womit die Bildung von Eisen- und Kalkausfällungen begrenzt wird.

Bachdurchlässe

Es werden drei neue Bachdurchlässe als Maulprofile aus Wellstahlrohren (Abmessung 1,70 m × 2,30 m) erstellt. Sie verfügen über eine Natursohle sowie beidseitige Bankette, welche den Kleintieren dienen. Die naturnahe Ausbildung und Gestaltung orientieren sich am bereits renaturiertem Bättlerbach. Ober- und unterhalb der Durchlässe wird der Bach jeweils renaturiert.

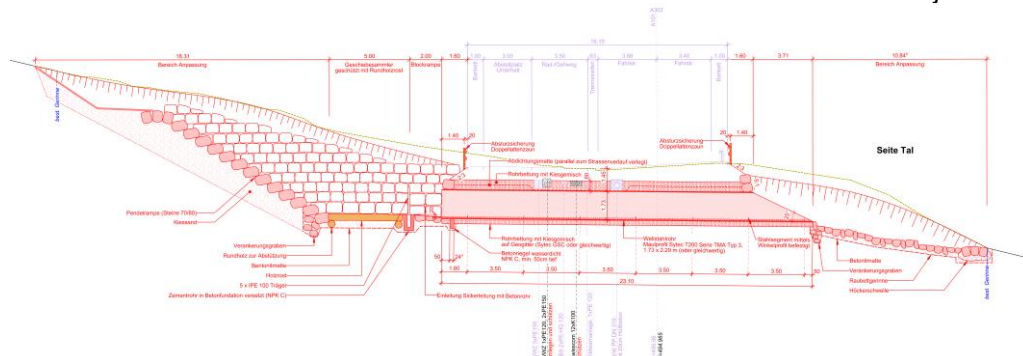


Abb. 19: Längsschnitt Bachdurchlass

Amphibienschutz

In der rund 600 m breiten Amphibienquerungszone, werden neun Kleintierdurchlässe mit lichten Abmessungen von 75 x 100 cm erstellt. Um die Amphibien in die Kleintierdurchlässe zu leiten, sind beidseitig der Strasse Betonleitelemente mit einer Höhe von 50 cm notwendig. Diese werden mit leichter Geländemodellierung und entsprechender Bepflanzung soweit möglich kaschiert. Die Kleintierdurchlässe helfen zudem die Unfallzahlen zu reduzieren.

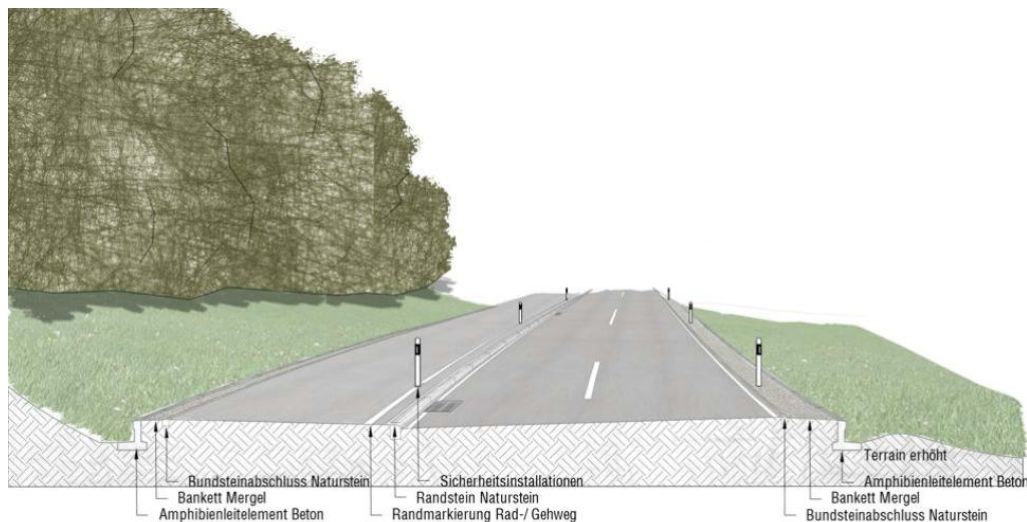


Abb. 20: Visualisierung Querschnitt mit Leitelementen, Blickrichtung Lättich

Wildtierschutz

Zur Verbesserung der Durchgängigkeit und der Verkehrssicherheit wird die Passierbarkeit des Strassenraums durch Böschungseinschnitte und flache Anschüttungen optimiert, was auch der Eingliederung der Strasse in die Landschaft zugutekommt. Um die zu rodende Fläche zu minimieren und somit den Wald zu schonen, werden die Böschungen in Abschnitten mit hochliegendem Felshorizont steiler ausgebildet.

Der Wald wird leicht zurückgestuft, um die Erkennbarkeit von querendem Wild zu verbessern. Damit wird die zur Verfügung stehende Reaktionszeit erhöht. Die Freihaltezone ermöglicht ausserdem die zukünftige Installation einer Wildwarnanlage. Die baulichen Massnahmen hierfür, wie Leerrohre und Schächte, werden mit dem Projekt bereits umgesetzt.

Rastplatz Hegiwald

Der bestehende Rastplatz befindet sich auf dem Grundstück der Korporation Baar-Dorf, welche sich für dessen Rückbau einschliesslich der bestehenden Stützkonstruktion ausgesprochen hat. Die Gemeinde Baar hat gegenüber dem Rückbau keine Einwände. Durch die Aufhebung kann das Terrain ökologisch aufgewertet und aufgeforstet werden. Damit wird ein Teil der Rodungsfläche innerhalb des Projektperimeters kompensiert.

Stützkonstruktionen

Die neue Stützwand «Breitholz» wird auf einer Länge von rund 40 m als Bohrpfahlwand ausgebildet. Die Konstruktion ist so dimensioniert, dass die Kriechbewegungen der hangseitigen Rutschzone aufgehalten werden können.

Im Bereich des zurückzubauenden Rastplatzes liegen instabile und vernässte Hangverhältnisse vor. Zur Stabilisierung des Untergrunds wird ein neuer Mikropfahl-Stützriegel auf einer Länge von rund 90 m erstellt. Dieser reduziert die Kriechbewegungen und verbessert dadurch die Tragfähigkeit sowie die Dauerhaftigkeit der Strasseninfrastruktur.

Die Stützkonstruktion «Fuchsstein» und der bestehende Mikropfahl-Stützriegel «Hegiwald» müssen an die neue Linienführung angepasst werden. Sämtliche bergseitigen Konstruktion werden aufgehoben und mit natürlichen Böschungen ersetzt.

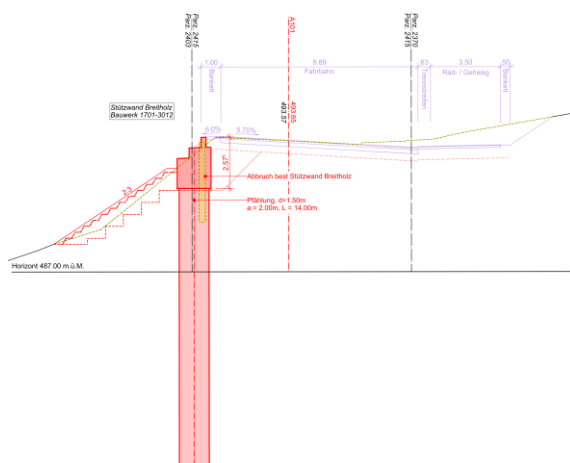


Abb. 21: Stützwand «Breitholz»

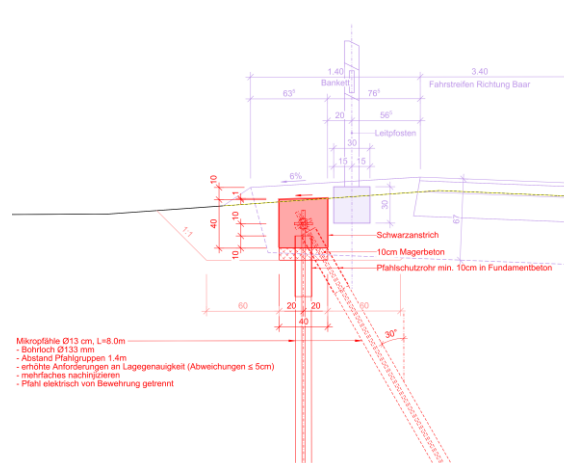


Abb. 22: Mikropfahl Stützriegel «Gutteren»

Werkleitungen

Im Projektabschnitt sind mehrere Werkleitungen der Gemeinde Baar, der WWZ AG, der Korporation Baar-Dorf und der Swisscom vorhanden. Einige Ergänzungen und Anpassungen am jeweiligen Leitungsnetz sind vorgesehen und werden mit dem Projekt koordiniert. Die Arbeiten an den Werkleitungen tragen vollumfänglich die Werkeigentümer und sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Strassenbeleuchtung

Am Kreisel Lättich werden die bestehenden Strassenbeleuchtungen ersetzt und mit LED-Leuchten ausgerüstet. Bei den Bushaltestellen «Walterswil» ist die Lage der Kandelaber an die neue Breite des Rad-/Gehwegs anzupassen. Im übrigen Abschnitt ist keine Beleuchtung erforderlich.

Signalisation und Markierung

Signalisation und Markierungen werden an die neuen Verkehrsverhältnisse angepasst. Das bestehende Geschwindigkeitsregime wird beibehalten.

Ausstellplätze

Im Projektperimeter befinden sich zwei Holzumschlagplätze für die Forstwirtschaft sowie zwei Ausstellplätze für den Unterhalt beim Durchlass Bättlerbach und der Stützkonstruktion «Fuchsstein». Bei den neuen Bachdurchlässen werden für den Unterhalt des Geschiebesammlers zusätzliche Ausstellplätze erstellt.

Verkehrsmessstelle

Bei den Bushaltestellen «Walterswil» wird eine Verkehrszählstelle, mit welcher zukünftig der motorisierte Verkehr sowie die Radfahrenden erfasst werden, erstellt.

Rodungsflächen

Aufgrund der Querschnittsverbreiterung sowie der Freihaltezone ist eine definitive Rodungsfläche von rund 8350 m² notwendig. Die Ersatzaufforstung erfolgt einerseits im Projektperimeter beim aufzuhebenden Rastplatz Hegiwald, anderseits im waldarmen Gebiet auf einem kantonalen Grundstück in der Gemeinde Cham direkt an der Lorze. Für die Böschungseinschnitte sind zusätzliche temporäre Rodungen von rund 29 900 m² erforderlich, welche nach Bauende wieder an gleicher Stelle aufgeforstet werden.

Ökologische Aufwertungen

Durch die Sihlbruggstrasse wird das kantonale Naturschutzgebiet «Heiligchrüz» auf einer Fläche von rund 30 m² tangiert. Als Massnahme für den ökologischen Ersatz wird eine im Projektperimeter liegende Wiese auf einer Fläche von rund 130 m² ökologisch aufgewertet. Das grössere Ausmass der Ersatzmassnahme trägt dem unterschiedlichen ökologischen Stellenwert der betroffenen Flächen Rechnung.

IV. Radwege

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 roten Linien gehören zum Alltagsnetz und die orangen Linien zum Freizeitnetz.

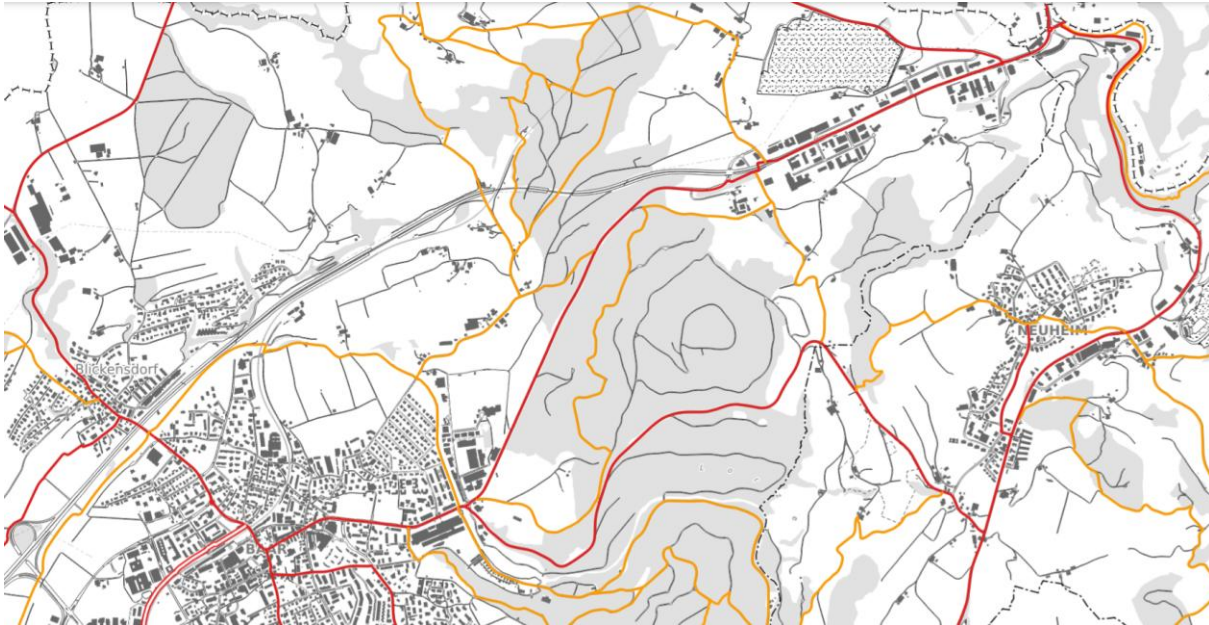


Abb. 23: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Im Richtplan ist die Strecke entlang der Sihlbruggstrasse dem Alltagsnetz zugeordnet. Die Umsetzung von Walterswil bis zur Kantonsgrenze Zug/Zürich erfolgt durch das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA). Ins Dorfzentrum von Baar sind Massnahmen für die Radfahrenden in Planung. Damit entsteht eine attraktive und durchgängige Verbindung für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Mit dem vorliegenden Projekt wird das Velowegnetz durch eine neue vom motorisierten Verkehr getrennte Radinfrastruktur mit einer Gesamtlänge von 2,2 km geschaffen. Gleichzeitig werden die Anschlüsse an die nationalen und kantonalen Velorouten sichergestellt und die Erreichbarkeit der angrenzenden Quartiere sowie wichtiger Zielorte nachhaltig verbessert.

Der 3,50 m breite Rad-/Gehweg ermöglicht das Kreuzen von zwei Radfahrenden und bietet auch bei steigenden Nutzerzahlen ausreichend Platz. Die gewählte Breite ist zukunftsgerichtet dimensioniert und berücksichtigt die Steigungsverhältnisse.

V. Landerwerb

Das vorliegende Projekt bedarf einer zusätzlichen Landfläche von rund 10 150 m². Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um rund 1440 m² Landwirtschaftsland, rund 8670 m² Wald und rund 40 m² Arbeitszone. Vorübergehend werden zusätzlich rund 40 000 m² Land beansprucht. Fruchtfolgeflächen sind keine betroffen.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert. Die schriftlichen Zustimmungen der vom Landerwerb Betroffenen liegen noch nicht überall vor.

VI. Umwelt

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

Die gewässerschutzrechtliche Bewilligung für das Ableiten des gereinigten Strassenabwassers ist in Aussicht gestellt.

Die Sihlbruggstrasse verläuft innerhalb eines Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung und wird insbesondere von Rehen regelmässig gequert. Zur Verbesserung der Durchgängigkeit und der Verkehrssicherheit wird die Passierbarkeit des Strassenraums durch Böschungseinschnitte und flache Anschüttungen verbessert. Eine Freihaltezone entlang des Waldrands erhöht die Sichtbarkeit querender Wildtiere und ermöglicht den Einsatz einer allfälligen Wildwarnanlage, welche den Verkehr frühzeitig vor sich nähernden Tieren warnt. Das Projekt trägt dazu bei, die Funktion des Wildtierkorridors langfristig zu erhalten und die Anzahl der Wildunfälle zu reduzieren. Sollte sich nach einigen Jahren des Monitorings zeigen, dass eine Wildwarnanlage notwendig ist, kann diese jederzeit nachgerüstet werden.

Im Gebiet des Weihers Lättich queren zahlreiche Amphibien die Sihlbruggstrasse. Deshalb werden permanente Amphibienschutzmassnahmen umgesetzt. Dazu gehören neun Kleintierdurchlässe sowie beidseitige Leitelemente, welche die Tiere gezielt zu den Querungsstellen führen. Durch die naturnahe Gestaltung und Bepflanzung werden die Bauwerke in die Landschaft eingebunden und die langfristige ökologische Vernetzung verbessert.

Die bestehenden Bachdurchlässe werden ausgebaut und Kleintiertauglich ausgebildet. Dies dient auch dem Hochwasserschutz.

VII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 29,7 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbau	Fr.	17 700 000.00	
Talseitige Stützkonstruktionen	Fr.	2 500 000.00	
Bachdurchlässe	Fr.	1 800 000.00	
Kleintierdurchlässe / Amphibienleitsystem	Fr.	1 700 000.00	
Bauleistungen	Fr.	23 700 000.00	Fr. 23 700 000.00
Honorare, Nebenkosten, Geologie			Fr. 3 700 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 500 000.00
Unvorhergesehenes zirka 6 %			Fr. 1 800 000.00
Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)			<u>Fr. 29 700 000.00</u>

Eine nachträglich zu installierende Wildwarnanlage würde Investitionskosten von rund 0,9 Millionen Franken und jährlich 5000 bis 10 000 Franken für den Betrieb sowie Unterhalt auslösen.

2. Kostenvergleich

Die ausgewiesenen Kosten aufgrund des Kostenvoranschlags liegen bezüglich dem eigentlichen Strassen- und Radwegbau (ohne Kunstbauten) etwas höher als vergleichbare Projekte wie z. B. «KS 368, Drälikerstrasse, Chamerstrasse–Kanalstrasse, Hünenberg». Die Erstellung

der Kunstbauten erfordern teilweise aufwendige Foundationen, wofür hohe spezifische Kosten anfallen. Zudem fallen die Durchlässe ins Gewicht. Der Kostenvoranschlag wurde durch ein externes Büro erstellt und zusätzlich durch das Tiefbauamt intern überprüft.

3. Einnahmen

Im Agglomerationsprogramm sind für die Langsamverkehrsmassnahmen Bundesbeiträge vorgesehen.

4. Kreditfreigabe

Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss aus dem Strassenbauprogramm die Kredite für Kantonsstrassen frei, sofern die gesamte Bausumme 3,0 Millionen Franken übersteigen (§ 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 (§ 2 Abs. 1 KRB über das Strassenbauprogramm 2023–2030). Per Ende Juli 2026 wurden bisher 105,1 Millionen Franken aus dem Rahmenkredit bewilligt.

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. Durch die ökologisch aufgewerteten Flächen werden sich die Aufwendungen für den Strassenunterhalt leicht erhöhen. Durch die Filtersäcke, welche zwei Mal pro Jahr gespült und nach rund fünf Jahren ersetzt werden müssen, erhöht sich der Aufwand ungefähr im Umfang von durchschnittlich 34 000 Franken pro Jahr.

Bisher wurden für das Projekt interne Aufwendungen von rund 1000 Stunden aufgewendet. Dies ergibt rund 100 000 Franken. Es ist mit einem internen Stundenaufwand von weiteren 3700 bis 4300 Stunden (bis 2031) zu rechnen.

Die Ausgaben zulasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben; jene, zulasten der Verwaltungsrechnung, linear mit 2,5 % pro Jahr. Da die Abschreibungen pro Jahr gesamthaft über alle Projekte auf institutioneller Ebene vorgenommen werden, sind sie nicht in der Finanztabelle enthalten. Während dem Budgetprozess rechnete man mit einer Realisierung 2030 und 2031, weshalb diese Zahlen wesentlich tiefer ausfielen.

A	Investitionsrechnung	2027	2028	2029	2030
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	300 000	150 000	150 000	10 230 000
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	4 700 000	22 600 000	2 100 000	300 000
	effektive Einnahmen	0	270 000	20 000	0
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.

5.2 Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Diese Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Gemeinden.

5.3 Anpassung von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

6. Zeitplan

Oktober 2026	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
November 2026	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
Januar 2027	Kommissionsbericht
Februar 2027	Staatswirtschaftskommission
Februar 2027	Bericht Staatswirtschaftskommission
März 2027	Kantonsrat, nur eine Lesung
März 2027	Publikation Amtsblatt
+ 1 Tag	Inkrafttreten

VIII. 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 Einwohnergemeinden und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung. Das Projekt wurde der Standortgemeinde und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wird voraussichtlich im Herbst 2026 öffentlich aufgelegt.

2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm

Bis Beginn der Bauarbeiten stehen folgende Arbeiten an (vorbehältlich allfälliger Rechtsmittel):

- | | |
|---------------------------|----------------------|
| - Öffentliche Planauflage | Ende 3. Quartal 2026 |
| - Detailprojekt | ab 4. Quartal 2026 |
| - Baubewilligung | 1. Hälfte 2027 |
| - Baumeistersubmission | Ende 2. Quartal 2027 |

Mit den Bauarbeiten soll im Spätherbst 2027 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt rund 15 Monate, exkl. dem Einbau der Deckschicht.

Die Realisierung der Hauptarbeiten erfolgen unter einer vollständigen Sperrung der Sihlbruggstrasse im Abschnitt Walterswil–Lättich. Die einjährige Vollsperrung ermöglicht eine effiziente und koordinierte Bauabwicklung über den gesamten Projektperimeter. Mehrere Arbeitsgattungen können gleichzeitig ausgeführt werden, wodurch Bauabläufe optimiert und gegenseitige Behinderungen vermieden werden. Dies führt zu einer deutlich kürzeren Bauzeit, einer höheren Ausführungsqualität sowie einer wirtschaftlicheren Realisierung des Gesamtprojekts. Gleichzeitig reduziert sich die Dauer der Beeinträchtigungen für die Bevölkerung und die Verkehrsteilnehmenden wesentlich.

Eine Ausführung der Arbeiten unter Verkehr würde hingegen zu einer erheblichen Verlängerung der Bauzeit sowie zu längeren Fahrzeiten zwischen dem Industriegebiet Baar und Sihlbrugg führen. Die Vollsperrung wurde deshalb frühzeitig mit den Gemeinden Baar und Neuheim sowie den Zugerland Verkehrsbetrieben (ZVB) abgestimmt und als zweckmässige Lösung für die Bauausführung festgelegt.

Während der Vollsperrung wird der motorisierte Individualverkehr grossräumig über das bestehende Kantonsstrassennetz in Richtung Neuheim umgeleitet. In Zusammenarbeit mit dem Amt für Raum und Verkehr sowie der Zugerland Verkehrsbetriebe wird ein alternatives Angebot für den öffentlichen Verkehr erarbeitet. Für den Fuss- und Veloverkehr werden geeignete Ersatzführungen über Deinikon und Büessikon eingerichtet.

Der Einbau der Deckschicht ist über den ganzen Perimeter in zwei Etappen in konzentrierter Bauweise vorgesehen.

Im Rahmen des Detailprojekts sind zusammen mit der Bauunternehmung die genauen Bauphasen und deren Abläufe zu optimieren.

IX. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 4193.2 - 18785 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 29. September 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Beilage 1: Übersichtsplan 1:8000, A4