



**Motion von Gabriela Ingold und Barbara Strub  
betreffend Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach  
Morgarten  
(Vorlage Nr. 1876.1 - 13247)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 30. März 2010

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat erstattet Ihnen Bericht und Antrag zur Motion von Gabriela Ingold und Barbara Strub sowie zwei Mitunterzeichnern betreffend die Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten vom 4. November 2009 (Vorlage Nr. 1876.1 - 13247). Der Bericht ist wie folgt gegliedert:

	Seite
1. In Kürze	1
2. Ausgangslage	2
2.1 Motion von Gabriela Ingold und Barbara Strub betreffend Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten vom 4. November 2009 (Vorlage Nr. 1876.1 - 13247)	2
2.2 Frühere Motionen; Richtplan und Realisierungsprogramm	3
2.3 Kantonsstrasse 381	3
3. Beurteilung der einzelnen Streckenabschnitte	7
4. Massnahmen im Lichte der vorliegenden Motion	9
5. Antrag	10

**1. In Kürze**

**Die Kantonsrätinnen Gabriela Ingold und Barbara Strub sowie zwei Mitunterzeichner haben am 4. November 2009 eine Motion eingereicht. Deren Ziel ist es, die Verkehrslage auf der Kantonsstrasse ins Ägerital zu verbessern. Konkret geht es um den Abschnitt von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten. In der Begründung zur Motion heisst es, Radfahrende und landwirtschaftliche Fahrzeuge würden den Verkehr behindern. Dies führe zu gefährlichen Überholmanövern.**

**Der Regierungsrat hat schon vor einiger Zeit damit begonnen, die Kantonsstrasse ins Ägerital auf einen angemessenen Stand zu bringen. Die Strassensanierung im Abschnitt zwischen der Stadt Zug und der Lorzentobelbrücke zeugt davon. Die Verkehrssicherheit auch auf anderen Abschnitten zu erhöhen, ist folgerichtig. Die Motion ist daher berechtigt.**

In den letzten zehn Jahren hat der Kanton Zug mehrere Strassen- und Radwegprojekte auf dem Abschnitt Zug bis zur Lorzentobelbrücke umgesetzt. Dabei wurden der Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert. Mit der Weiterführung dieser Massnahmen wird dem Antrag der Motionärinnen entsprochen. Entlang der Kantonsstrasse 381, speziell zwischen der Lorzentobelbrücke und dem Knoten Schmittli, zwischen dem Gebiet Lohmatt und der Mitteldorfstrasse sowie zwischen Chilematt und Morgarten sind die Strassen zum Teil in schadhaftem Zustand, weisen teilweise ungenügende Sichtweiten auf und beinhalten mehrere Unfallschwerpunkte. Zudem genügt der Gewässerschutz nicht mehr den heutigen Vorschriften.

Diese Strassenabschnitte bedingen eine umfassende Sanierung. Die Verkehrsverhältnisse wie auch die Verkehrssicherheit im Speziellen müssen deutlich verbessert werden. Der Regierungsrat hat dies erkannt und die entsprechenden Projekte vorangetrieben. Da es sich um geologisch schwierige, teilweise im Seeuferschutzgebiet liegende und um mehrere Kilometer lange Strassenstücke handelt, ist der finanzielle Aufwand entsprechend gross. Im aktuellen Strassenbauprogramm, welches im Parlament behandelt wird, sind die Projekte teilweise berücksichtigt.

Der Regierungsrat unterstützt die Motionärinnen mit ihrem Begehren. Er beantragt, die Motion erheblich zu erklären und abzuschreiben, da die notwendigen Schritte eingeleitet worden sind.

## **2. Ausgangslage**

### **2.1. Motion von Gabriela Ingold und Barbara Strub betreffend Verbesserung der Verkehrssituation von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten vom 4. November 2009 (Vorlage Nr. 1876.1 - 13247)**

Die Kantonsrätinnen Gabriela Ingold, Unterägeri, und Barbara Strub, Oberägeri, sowie zwei Mitunterzeichner haben am 4. November 2009 folgende Motion eingereicht:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Bericht über die Verkehrssituation ab Lorzentobelbrücke bis ins Ägerital bzw. bis nach Morgarten vorzulegen. In diesem Bericht soll einerseits die Situation des Langsamverkehrs (landwirtschaftliche und 30er Fahrzeuge, Mofas und Velos), des öffentlichen Verkehrs (Busse) und andererseits die des privaten Individualverkehrs (Autos, Motorräder, Lastwagen) aufgezeigt werden. Im Vordergrund stehen sichere Wege für Zweiräder sowie eine flüssige Verkehrsführung für den öffentlichen und privaten Verkehr (Verbreiterung Strasse, Buchten für Langsamverkehr oder sonstige Lösungsmöglichkeiten). Zudem ist auf der Kantonsstrasse durch das Ägerital ein Radstreifen zu realisieren. Im Bericht sollen allfällige Änderungen des Richtplans, mögliche Projektvarianten und ein Zeitplan für die etappenweise Umsetzung bzw. Realisierung aufgezeigt werden."

Zur Begründung der Motion heisst es, die Verkehrssituation sei auf dem Abschnitt von der Lorzentobelbrücke bis nach Morgarten zum Teil sehr prekär. Hinter Landwirtschaftsfahrzeugen, Velos und Mofas bildeten sich Schlangen. Es komme zu gefährlichen Überholmanövern. Der Richtplan bezeichne das Ägerital vor allem als Wohn- und Erholungsgebiet. Der Pendlerverkehr sei entsprechend gross. Die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner werde bis 2020 um mehr als 5000 Personen zunehmen. Das Tal sei mit neuen Infrastrukturen und erweiterten Freizeitanlagen auch für Auswärtige attraktiver geworden. Es sei wichtig, sich mit der aktuellen Verkehrssituation zu befassen und diese zu verbessern. Ein unterbruchsfreier Radstreifen von Zug und weiter durchs Ägerital sei nötig. Ab der Lorzentobelbrücke bestehe davon noch kein Meter. Sichere Wege und Strassen würden die Lebensqualität fördern und trügen auch zu den Standortvorteilen des Kantons Zug bei.

## **2.2. Frühere Motionen; Richtplan und Realisierungsprogramm**

Mit dem Veloverkehr von Zug nach Ägeri und im Ägerital selber haben sich Kantonsrat und Regierungsrat in der Vergangenheit mehrfach befasst. Nachfolgend gehen wir auf die parlamentarischen Vorstösse und die Beschlüsse ein.

### **Motionen**

Am 4. Mai 1995 (Vorlage Nr. 254.1 - 8630) reichten Ägerer FDP-Kantonsräte eine Motion ein, in welcher sie eine Radstrecke um den Ägerisee forderten. Mit Motion vom 7. August 1995 (Vorlage Nr. 282.1 - 8690) verlangte Christoph Hohler den Ausbau des Radstreckennetzes von Zug ins Ägerital. Der Regierungsrat liess daraufhin ein Konzept erarbeiten. Auf Basis der ausführlichen Antwort (Vorlage Nr. 254.2 - 8974) beschloss der Kantonsrat am 30. Januar 1997, die Motion der Ägerer FDP-Kantonsräte als nicht erheblich und die Motion Christoph Hohler als erheblich zu erklären.

### **Richtplan**

Im kantonalen Richtplan ist die Radstrecke Zug - Unterägeri - Oberägeri - Sattel als Nr. 38 enthalten. Diese Radstrecke führt mehrheitlich auf der Kantonsstrasse 381 (Zug Kolinplatz - Schornen Kantonsgrenze ZG/SZ). Nur im Bereich von Unter- und Oberägeri benutzt sie gemeindliche Erschliessungsstrassen. Sie hat für alle Kategorien der Radfahrenden eine Bedeutung. Die Radstrecke Nr. 29 von Baar - Lorzentobel - Schmittli ist besonders für Familien und für die sportlichen Radfahrenden attraktiv. Die Radstrecke von Baar - Lorzentobel - Schmittli - Unterägeri - Oberägeri - Sattel ist zudem Bestandteil der nationalen SchweizMobil Veloroute Nr. 9 (Seenroute).

### **Verwaltungsinternes Realisierungsprogramm Radstrecken**

Das verwaltungsinterne Realisierungsprogramm Radstrecken, welches auf dem kantonalen Richtplan vom 28. Januar 2004 basiert, wurde im Oktober 2004 durch die verwaltungsinterne Arbeitsgruppe Radstrecken erarbeitet. Im Wesentlichen beruht das Realisierungsprogramm für die Radstrecke Nr. 38 auf der Motionsbeantwortung Christoph Hohler (Vorlage Nr. 254.2 - 8974).

### **Strassenbauprogramm 2004 - 2011**

Im Strassenbauprogramm 2004 - 2011 sind Ausbauten einzelner Abschnitte der Radstrecken Nr. 29 und 38 enthalten. Im aktuell vom Parlament zu behandelnden Strassenbauprogramm, welches eine zeitliche Streckung und eine Aufstockung der finanziellen Mittel vorsieht, sind weitere Radwegausbauten und Strassensanierungen auf diesem Kantonsstrassenabschnitt vorgesehen.

## **2.3. Kantonsstrasse 381**

Die Vorstösse und Beschlüsse drehen sich um die Kantonsstrasse 381, Kolinplatz (Strasse 25-Talacher-Nidfuren-Schmittli-Unterägeri-Oberägeri-Morgarten-Grenze ZG/SZ-bei Schornen), wie sie im Anhang I zum Gesetz über Strassen und Wege (GSW) vom 30.5.1996 (BGS 751.14) erscheint. Wir zeigen nachfolgend auf, welche baulichen Massnahmen der Kanton an diesem Strassenzug in jüngerer Zeit getroffen hat. Die umgesetzten Projekte zielten vor allem darauf

ab, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den öffentlichen sowie den Individualverkehr zu verflüssigen, insbesondere zwischen dem Kantonshauptort und der Lorzentobelbrücke. Im Zusammenhang damit kam es auch zu einem Ausbau der Radstrecke Nr. 29 zwischen den Höllgrotten in Baar bis zum Schmittli im Jahr 2007. Nun zu den einzelnen Strassenabschnitten:

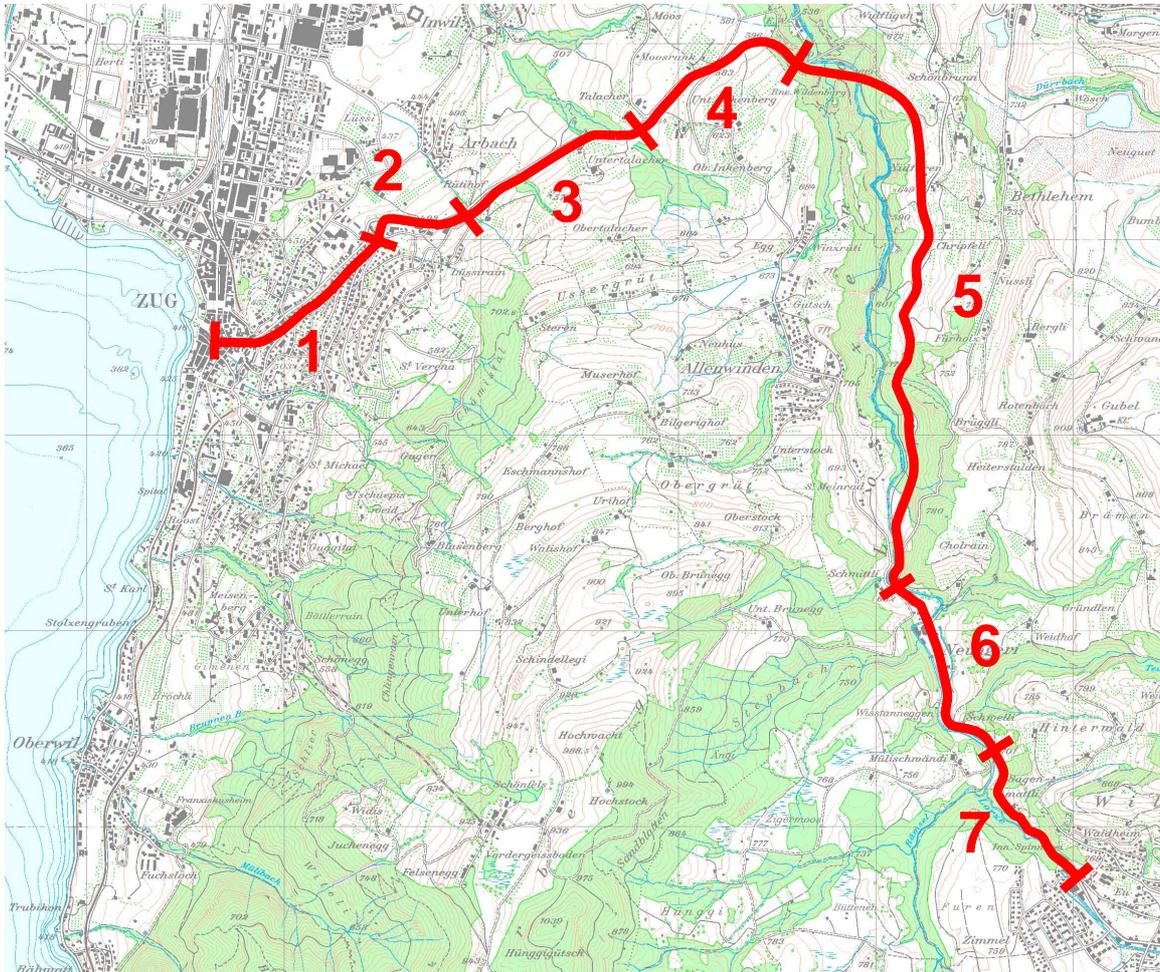


Abb. 1: Ausschnitt der Kantonsstrasse 381 von Zug bis Unterägeri

#### Abschnitt 1:

Vom Kolinplatz in Zug beginnend steigt die Ägeristrasse deutlich an. Auf einer Länge von 940 m verkehren die Radfahrenden bis zur Loretostrasse in beiden Richtungen im Mischverkehr. Die Busse halten mehrheitlich auf der Fahrbahn. Dieser Strassenabschnitt liegt im Innerortsbereich.

#### Abschnitt 2:

Von der Loretostrasse bis zur Lüssirainstrasse wurden im Jahr 2008 bergwärts auf einer Länge von 610 m ein Rad-/Fussweg sowie zwei Busbuchten erstellt (KRB vom 13. Dezember 2007, Vorlage Nr. 1563.1 - 12437). Dieser Strassenabschnitt liegt im Innerortsbereich.

#### Abschnitt 3:

Entlang der Ägeristrasse führt der Rad-/Fussweg von der Lüssirainstrasse, Stadt Zug bis Untertalacher, Gemeinde Baar weiter. Dieser Abschnitt mit einer Länge von 970 m wurde im Jahr 2004 erstellt (KRB vom 27. November 2003, Vorlage Nr. 1150.1 - 11239). Dieser Strassenabschnitt liegt im Ausserortsbereich und ist sehr übersichtlich.

#### Abschnitt 4:

Im Jahr 2000 wurde der Kreisel Talacher, Gemeinde Baar mit zwei Busbuchten erstellt. Dabei wurde auch ein 180 m langer Rad-/Fussweg vom Untertalacher bis zum Kreisel und weiter bis zur Lorzentobelbrücke ein Radstreifen auf einer Länge von 820 m erstellt. Die beiden Busbuchten wurden ausgebaut und dienen als Umsteigepunkt (KRB vom 25. November 1999, Vorlage Nr. 686.1 – 9908 und RRB vom 4. April 2000). Durch den Kreisel konnte das Verkehrsregime beruhigt und die schweren Unfälle deutlich gesenkt werden.

In den Abschnitten 2 bis 4 hat die Ägeristrasse ein starkes Längsgefälle. Die Radfahrenden erhalten darum talwärts fahrend ein beachtliches Tempo. Aus diesem Grunde wurde für diese Fahrtrichtung auf weitergehende Schutzmassnahmen verzichtet. Um das Überholen der Radfahrenden und auch weiteren langsam fahrenden Verkehrsteilnehmern durch den motorisierten Verkehr zu vereinfachen, wurde die Talspur gegenüber der Bergspur etwas breiter erstellt. Dies hat sich bewährt.

#### Abschnitt 5:

Von der Lorzentobelbrücke über den Knoten Nidfuren bis zum Knoten Schmittli führt die Ägeristrasse auf einer Länge von 3,5 km entlang dem östlichen Lorzentobel. Die Ägeristrasse hat nur ein kleines Längsgefälle. Die Fahrbahnbreite auf der Lorzentobelbrücke misst 7.70 m und der Fussweg 1.50 m. Bis zum Knoten Nidfuren hat die Strasse eine durchschnittliche Breite von 7.50 m und bis zum Knoten Schmittli 7.00 - 7.20 m. Dieser Abschnitt ist charakterisiert durch mehrere unübersichtliche Kurven. Im Bereich der Lorzentobelbrücke liegen die beiden einzigen zwei Busbuchten auf dem ganzen Strassenabschnitt. In den Jahren 2000 bis 2004 ereigneten sich auf dieser Strecke mehr als 50 Unfälle, wobei über 20 Verletzte zu verzeichnen waren. Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

#### Abschnitt 6:

Vom Knoten Schmittli bis zum Restaurant Rössli (Ortsende von Neuägeri) führt die Strasse durch Neuägeri. Die Busse halten in Buchten. Auf diesem 1,0 km langen Abschnitt ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h signalisiert. Neuägeri liegt im Inventar der schützenwerten Ortsbilder und ist charakterisiert durch die zum Teil sehr nahe an der Strasse liegenden Gebäude.

#### Abschnitt 7:

Ab dem Restaurant Rössli steigt die Kantonsstrasse wieder an bis zur Inneren Spinnerei, welche den Ortseingang von Unterägeri markiert. Als maximale Höchstgeschwindigkeit gilt 60 km/h. Die teilweise sehr nahe an der Strasse liegenden Wohnhäuser, das stark abfallende südwestliche Wiesenland und Waldgebiet zur Lorze sowie die Engstelle Steinhof charakterisieren dieses Teilstück. Dieser 700 m lange Strassenabschnitt ist relativ schmal und teilweise unübersichtlich.

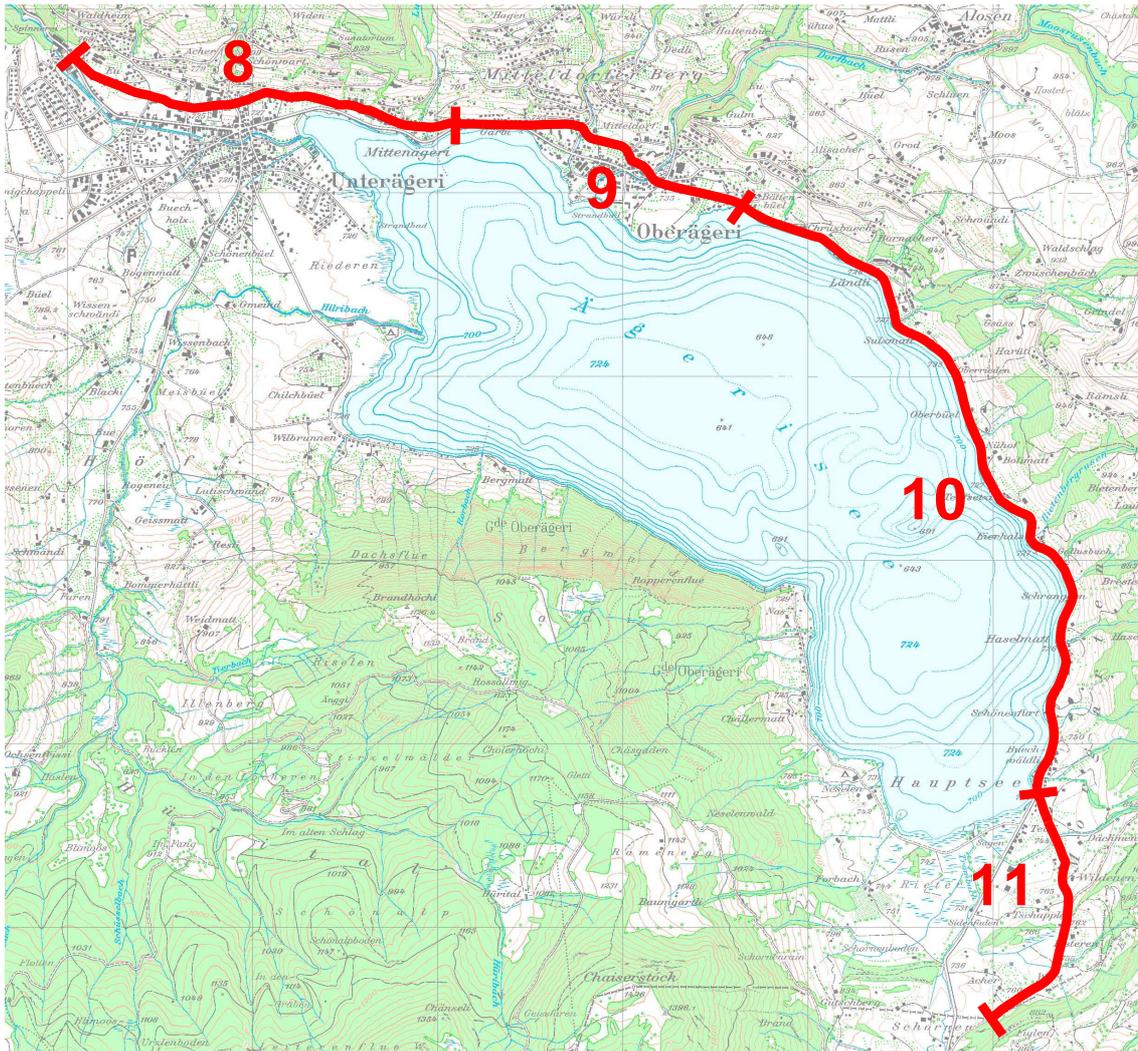


Abb. 2: Ausschnitt der Kantonsstrasse 381 von Unterägeri bis Kantonsgrenze ZG/SZ

#### Abschnitt 8:

Ab der Inneren Spinnerei beginnt der Innerortsbereich von Unterägeri. Bis zur Alten Landstrasse (ca. 200 m) werden die Radfahrenden im Mischverkehr auf der Kantonsstrasse geführt. Danach führt die Radstrecke bis zur Gemeindegrenze Oberägeri im Gebiet Lohmatt auf der gemeindlichen, verkehrssarmen Alten Landstrasse. Die Busse halten in Buchten.

#### Abschnitt 9:

Im Gebiet Lohmatt werden die Radfahrenden auf die Kantonsstrasse geführt. 330 m weiter führt die Radstrecke auf die gemeindliche Mitteldorfstrasse. Die Mitteldorfstrasse führt um den verkehrsreichen Dorfkern von Oberägeri herum. Beim Restaurant Rössli werden die Radfahrenden wiederum auf die Kantonsstrasse geführt. Im Mischverkehr müssen sie sich bis zum Gebiet Chilematt auf einer Länge von 340 m zusammen mit dem motorisierten Verkehr die Kantonsstrasse teilen. Die Busse halten hier auf der Fahrbahn. Der Abschnitt 9 liegt im Innerortsbereich und ist somit mit einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h signalisiert.

#### Abschnitt 10:

Von der Chilematt werden die Radfahrenden weiterhin im Mischverkehr bis nach Morgarten auf einer Länge von 4,5 km geführt. Sie benutzen verbotenerweise bereits heute das seeseitige Trottoir, welches auf langen Teilabschnitten jedoch nur eine Breite von 2.00 m aufweist. Die Strecke entlang des Ägerisees ist eine attraktive Route für den Rad- und Fussverkehr. Die

Kantonsstrasse weist sehr unterschiedliche Breiten von 6.85 - 7.40 m auf. Unfallschwerpunkte und einige ungenügende Kurvensichtweiten sind festzustellen. Von den sieben Bushaltestellen sind vier als Busbuchten ausgebaut. Diese Strecke liegt mehrheitlich im Ausserortsbereich und ist hälftig mit 60 km/h und 80 km/h signalisiert.

Abschnitt 11:

Rund 110 m vor dem Ende des Ägerisees verlässt die Radstrecke die Kantonsstrasse und führt auf der Warthstrasse bis zur Kantonsgrenze ZG/SZ.

### **3. Beurteilung der einzelnen Streckenabschnitte**

In den letzten Jahren wurden für mehrere Abschnitte Projekte gestartet, resp. Abklärungen in die Wege geleitet. Bei den nachfolgenden Abschnitten wird auf eine detaillierte Begründung und die weiteren Projektbestandteile verzichtet. Diese werden mit den entsprechenden Kreditanträgen folgen. Es werden lediglich Aussagen zu den geplanten Massnahmen zu Gunsten der Radfahrenden und des öffentlichen Verkehrs gemacht.

Abschnitt 1 bis 4:

Diese Strassenabschnitte sind saniert und benötigen keine weiteren Massnahmen. Die Verkehrsbehinderungen für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr sind durch die Erstellung von Radstreifen und Rad-/Fusswegen, die Sicherstellung der erforderlichen Sichtweiten und den Kreisel am Talacher mit den Busbuchten weitgehend verschwunden. Ebenso haben die schweren Unfälle abgenommen.

Abschnitt 5:

Ab der Lorzentobelbrücke bis Schmittli ist die Planung für einen Ausbau vorangeschritten. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 17. Juni 2008 das Vorprojekt genehmigt und die voraussichtlichen Gesamtkosten von 24,0 Mio. Franken zur Kenntnis genommen.

Sowohl die mangelnde Verkehrssicherheit (ungenügende Sichtweiten) als auch der schlechte Strassenoberbau erfordern eine Strassensanierung. Weitere Projektbestandteile sind der Ersatz der Brügglitobelbrücke, Grundwasserschutzmassnahmen und Sanierungen / Erweiterungen der Bachquerungen (Hochwasserschutz, Wildtiergängigkeit).

Ziel ist es, eine homogene Streckenführung zu erreichen und die Kantonsstrasse möglichst über den gesamten Abschnitt mit einem einheitlichen Querschnitt auszubauen. Der neue Strassenquerschnitt soll möglichst wenig Eingriffe in die Natur verursachen. Die vorhandene Linienführung wird grundsätzlich beibehalten. An einigen Stellen sind für die Sicherstellung der erforderlichen minimalen Sichtweiten kleine Korrekturen an der Linienführung in den bestehenden Kurven und bei der Bushaltestelle Lorzentobelbrücke in Richtung Ägeri erforderlich. Der heutige T-Knoten Nidfuren wird als Kreisel umgebaut. Damit wird die Geschwindigkeit des Verkehrs reduziert, das Einbiegen aus Richtung Edlibach verbessert und die Unfallgefahr verringert. Zusätzlich werden zwei neue Bushaldebuchten angeordnet, um den öffentlichen Verkehr attraktiver gestalten zu können. Der Knoten kann somit neu als Umsteigepunkt für Ägeri - Menzingen genutzt werden. Der Strassenquerschnitt ist mit 2 x 1.50 m Radstreifen und 2 x 3.00 m Fahrbahn festgelegt. Da die Abdichtung und der Belag der Lorzentobelbrücke (Baujahr 1985) aus Altersgründen erneuert werden müssen, wird dies genutzt, um das bestehende Trottoir zurückzubauen und den Radfahrenden zuzusprechen. Somit können auch auf der Lorzentobelbrücke zwei Radstreifen realisiert werden. Als Fussgängerverbindung steht die alte Lorzentobelbrücke zur Verfügung. Vom Verbindungspunkt des Radweges Höllgrotten und der Ägeristrasse in Richtung Schmittli wird der an der Lorze bestehende Fussweg von ca. 1.20 m auf

2.50 m verbreitert und mit einem Zusatzschild "Radfahrer gestattet" ausgebildet. Für die talwärts fahrenden Radfahrerinnen und Radfahrer wird ein Radstreifen angeboten. Die Schaffung von zusätzlichen Ausstellflächen, damit landwirtschaftliche Fahrzeuge besser überholt werden können, wird in der nächsten Projektphase geprüft.

Zurzeit sind vertiefte geologische Abklärungen und zusätzliche Variantenstudien in Bearbeitung. Nach der Planersubmission im Sommer 2010 kann im Herbst mit den weiteren Projektierungsarbeiten begonnen werden. Diese dauern voraussichtlich bis Anfang 2012. Mit der Realisierung wird frühestens 2014 gerechnet.

#### Abschnitt 6:

Ein Ausbau für eine sichere Radstrecke kann im Innerortsbereich von Neuägeri, wenn überhaupt, nur abschnittsweise erfolgen. Grundsätzlich gilt hier Mischverkehr. In Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung und dem Amt für Denkmalpflege und Archäologie wird versucht, eine geeignete Lösung zu finden, um wenigstens teilweise eine Verbreiterung des vorhandenen Trottoirs zugunsten der Radfahrenden zu erwirken. Als erster Schritt wird mittels Baulinien versucht, den notwendigen Raum zu sichern. Die Diskussionen sind erst angelaufen. Resultate können noch nicht präsentiert werden und werden noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Ein Zeitplan kann noch nicht angegeben werden. Da die Busse in Buchten halten, drängen sich keine weiteren Massnahmen auf.

#### Abschnitt 7:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, das Kantonsstrassenstück, welches am stärksten ansteigt, soweit zu verbreitern, dass ein Radstreifen bergwärts angeboten werden kann. Genauere Untersuchungen (Geologie, BLN Gebiet etc.) haben bis heute noch nicht stattgefunden. Bei einer umfassenden Sanierung dieses Strassenabschnittes wird ein Ausbau ins Auge gefasst. Der Zeitplan ist noch ungewiss.

#### Abschnitt 8:

Auf diesem Abschnitt kann infolge der sehr engen Platzverhältnisse (Innere Spinnerei) kein Ausbau angeboten werden. Es wird weiterhin der Mischverkehr vorherrschen. Auf der verkehrsarmen, gemeindlichen Alten Landstrasse drängt sich ebenfalls kein Ausbau auf.

#### Abschnitt 9:

Zwischen dem Gebiet Lohmatt und der Mitteldorfstrasse ist nordseitig der Kantonsstrasse ein abgetrennter Rad-/Fussweg mit 3.00 m Breite geplant. Die Radfahrenden können diesen Weg im Gegenverkehr benutzen und müssen somit nicht mehr die Kantonsstrasse befahren. Mit dem geplanten Rad-/Fussweg werden gleichzeitig auch die Kantonsstrasse, die Entwässerung und die Strassenbeleuchtung saniert sowie Stützkonstruktionen erstellt. Auf der verkehrsarmen, gemeindlichen Mitteldorfstrasse drängt sich kein Ausbau auf. Im Innerortsbereich von Oberägeri kann ebenfalls kein Ausbau angeboten werden, es wird weiterhin der Mischverkehr gelten.

Das Bauprojekt wurde im Januar 2010 öffentlich aufgelegt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 2,5 Mio. Franken. Das entsprechende Kreditgesuch wird voraussichtlich im Herbst dem Kantonsrat unterbreitet. Mit der Realisierung wird ab Frühling 2011 gerechnet.

#### Abschnitt 10:

Entlang des Ägerisees, im Abschnitt Chilematt bis Teufi (Morgarten), ist die Planung für einen Ausbau im Gang. Der Regierungsrat hat mit Beschluss vom 7. April 2009 das Vorprojekt genehmigt und die voraussichtlichen Gesamtkosten von 32,1 Mio. Franken zur Kenntnis genommen.

Das vorliegende Vorprojekt ist das Resultat einer Variantenwahl und der intensiven Abklärungen mit den involvierten Stellen.

Der Ausbau sieht vor, dass das seeseitige Trottoir als Fussweg mit dem Zusatzschild "Radfahren gestattet" genutzt werden kann. Hierzu wird das bestehende Trottoir auf nahezu der gesamten Strecke verbreitert. Im Gebiet Chilematt werden auf einer Länge von 350 m auf beiden Seiten der Strasse die Fusswege mit der Zusatztafel "Radfahren gestattet" signalisiert. Bauliche Massnahmen, sogenannte dynamische Querungen, erleichtern den Radfahrenden das Wechseln der Fahrbahn. Nach 450 m, d.h. ab dem Gebiet Chalchrain bis nach Morgarten, wird den Radfahrenden die Möglichkeit angeboten, auf dem seeseitigen Trottoir im Gegenverkehr zu fahren. Das Trottoir wird dazu mit einer Mindestbreite von 3.00 m ausgebaut. Wo es möglich ist, wird ein 0.50 m breiter Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Trottoir erstellt. Unter Berücksichtigung der engen örtlichen Verhältnisse liessen sich lokale Einengungen nur unter grossen baulichen wie finanziellen Aufwendungen vermeiden. Dementsprechend werden diese Einengungen akzeptiert.

Auf Grund der Seeuferschutzzone erfolgen die Verbreiterungen hauptsächlich bergseitig. Um dabei das Versetzen von Stützmauern und den notwendigen Landverbrauch zu minimieren, wurden für den Strassenausbau die Anforderungen bezüglich der Ausbaugeschwindigkeit im Ausserortsbereich auf das Minimum von 60 km/h festgelegt. Dennoch muss der bergseitige Strassenrand des Öfteren angepasst werden. Einige Ufermauern müssen saniert, angepasst resp. neu gebaut werden. Ebenso müssen bergseitige Stützmauern teilweise abgebrochen und neu errichtet werden. Die Bushaltestellen werden soweit optimiert, dass mehrheitlich ein sicheres Überholen ermöglicht wird. Weitere Bestandteile des Projektes sind die Entschärfung der Unfallschwerpunkte, die Verbesserung der Sichtweiten, Optimierungen des Strassenverlaufes, die Anpassung der Strassenentwässerung unter Berücksichtigung des Gewässerschutzes, die Vergrösserung der Bachdurchlässe, die Strassenraumgestaltung mit der Aufwertung des Naherholungsgebietes am See, die Anpassung der Strassenbeleuchtung und die Belagssanierung.

Für die nächste Planungsphase wird im Frühsommer 2010 die Ingenieurssubmission gestartet, so dass im Herbst mit den Projektierungsarbeiten begonnen werden kann. Diese können voraussichtlich in der 1. Hälfte 2012 abgeschlossen werden. Mit der Realisierung wird frühestens 2015 gerechnet.

Abschnitt 11:

Auf der Warthstrasse, welche verkehrsarm ist, sind keine Massnahmen notwendig.

#### **4. Massnahmen im Lichte der vorliegenden Motion**

Mit den bereits gestarteten Projekten und den vorgesehenen baulichen Massnahmen wird den Begehren der Motionärinnen und Mitunterzeichner nach einer sicheren Verkehrsanlage Rechnung getragen. Mit dem Ausbau des Radstreckennetzes, das heisst der Bereitstellung von Radstreifen und Radwegen, wird der motorisierte und der öffentliche Verkehr zukünftig durch Radfahrende nicht mehr behindert. Ebenso können dank verbesserter Sichtweiten landwirtschaftliche Fahrzeuge sicherer überholt werden. Der Verkehr des am stärksten belasteten Strassenabschnittes von der Lorzentobelbrücke bis Schmittli bekommt mit einer Strassenraumverbreiterung bessere Verhältnisse. Zudem wird generell darauf geachtet, dass bei Fahrbahnhaltestellen die Busse besser überholt werden können und somit den Verkehr nicht mehr aufhalten. Um diese Ziele zu erreichen, sind grössere Strassenausbauten notwendig, welche infolge der Strassenlänge und der örtlich schwierigen Gegebenheiten (Geologie, Seeuferschutz, bestehende Gebäude) erhebliche Kosten verursachen. Um die Sicherheit aller Verkehrsteil-

nehmenden zu erhöhen, sind diese zahlreichen Massnahmen notwendig. Das Motionsbegehren erweist sich als richtig. Es kann angesichts der laufenden Arbeiten als erledigt abgeschrieben werden.

## **5. Antrag**

Die Motion der Kantonsrätinnen Gabriela Ingold und Barbara Strub sei erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

Zug, 30. März 2010

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio