



**Postulat von Fabio Iten und Patrick Iten**

**betreffend Massnahmen für einen optimalen Verkehrsfluss während der Sanierung der Lorzentel-Kantonsstrasse**

(Vorlage Nr. 2990.1 - 16102)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 28. November 2023

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsräte Fabio Iten und Patrick Iten sowie vier Mitunterzeichnende haben am 21. Juni 2019 das Postulat betreffend Massnahmen für einen optimalen Verkehrsfluss während der Sanierung der Lorzentel-Kantonsstrasse eingereicht (Vorlage 2990.1 - 16102). Mit Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 18. August 2020 wurden mögliche Massnahmen zur «Verlagerung von Fahrten vom individuellen Motorfahrzeugverkehr (MIV) auf das Velo und den öffentlichen Verkehr (öV)» aufgezeigt. Als Fazit hielt der Regierungsrat fest, dass folgende Massnahmen weiterverfolgt werden sollen:

- Verbesserung des öV-Angebots im Rahmen der Bestellverfahren
- Förderung der Mitfahrgelegenheit im MIV
- Koordination der Baustellenplanung
- Verstärkte Kommunikation

Am 27. November 2020 beschloss der Kantonsrat das Postulat stillschweigend als erheblich zu erklären und es noch nicht abzuschreiben. Zuerst sollten die verschiedenen Massnahmen getestet und in einem Erfahrungsbericht beurteilt werden. Die Abschreibung des Postulats solle erst nach Fertigstellung des Bauprojekts erfolgen.

**1. Ausgangslage**

Die Kantonsstrasse 381 ist eine Hauptverkehrsstrasse und verbindet die Stadt Zug und Baar mit der Gemeinde Menzingen sowie dem Ägerital. Am 14. Juli 2023 konnte der sanierte Streckenabschnitt zwischen Nidfuren und Schmittli wieder dem Verkehr übergeben werden, womit nun über die Verkehrsführung und die ergänzenden Massnahmen Bericht erstattet werden kann.

**1.1. Projektbestandteile**

Der Abschnitt Nidfuren bis Schmittli in den Gemeinden Menzingen und Baar wurde vom März 2021 bis Juli 2023 ausgebaut. Die Strasse wurde verbreitert, so dass nun zwei durchgehende seitliche Radstreifen angeboten werden können. Zudem wurde das gesamte Trasse, die Strassentwässerung sowie zahlreiche Kunstbauten saniert oder neu gebaut. Der Knoten Nidfuren wurde zu einem Kreiselsystem umgestaltet. Der Projektperimeter erstreckt sich über eine Länge von ca. 2,6 km. Neben dem Kanton Zug realisierten zudem der GVRZ, die WWZ sowie die Gemeinde Menzingen als Mitbahnherrschaft verschiedene Werkleitungen. Mit dem Projekt wurden folgende Ziele erreicht:

- Erstellen von zwei seitlichen Radstreifen;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Neubau der Brügglitobelbrücke;
- Verbesserung und behindertengerechter Umbau der Bushaltestellen;
- Normkonformer Ausbau der Strasse und der Entwässerung;

- Stabilisierung der Strasse und der Kunstbauten gegen Rutschungen;
- Schutz der Grundwasserschutzzonen und der Quelfassungen;
- Sicherstellung des Hochwasserschutzes.

#### 1.2. Verkehrskonzept während den Bauarbeiten

Die Bauarbeiten zwischen den Knoten Nidfuren und Schmittli wurden unter Vollsperrung der Kantonsstrasse realisiert. Die Umleitung des Verkehrs erfolgte über einen sogenannten «Grosskreisel» Schmittli–Edlibach–Nidfuren–Moosrank–Allenwinden. Dieses Konzept wurde gewählt, um den Umleitungsverkehr durch Allenwinden zu reduzieren. Die Verkehrsteilnehmenden von Ägeri nach Zug wurden demgemäss beim Knoten Schmittli über die Cholrainstrasse nach Edlibach und über den Knoten Nidfuren nach Zug umgeleitet. Die Verkehrsteilnehmenden von Zug nach Ägeri wurden über Allenwinden geführt. Das angewendete Umleitungssystem hat sich bewährt. Die effektiven Verkehrszahlen entsprachen den geschätzten Erwartungen. Es gab keinerlei grössere Behinderungen und der Verkehr floss zufriedenstellend.

#### 1.3. Schrankenbetrieb beim Knoten Schmittli

Um zu verhindern, dass die Verkehrsteilnehmenden von Ägeri nach Zug über Allenwinden fahren, wurde unmittelbar nach dem Knoten Schmittli auf der Dorfstrasse in Richtung Allenwinden ein Fahrverbot in diese Richtung verfügt. Zusätzlich zum Fahrverbot wurde eine automatische Schranke mit einem Kameraerkennungssystem eingerichtet. Grundsätzlich erhielten alle Anwohnenden und alle Unternehmungen von Allenwinden eine Ausnahmegewilligung. Zudem gab es eine Ausnahmeregelung für Personen, Firmen, Organisationen etc. aus dem Ägerital, welche mehrmals pro Woche vom Ägerital nach Allenwinden fahren mussten. Diese Regelung berücksichtigte vor allem «zwingende» Fahrten, wie z. B. Lebensmittellieferungen, den Notfalltaxis, Montagearbeiten auf einer Baustelle, Lieferdienste etc. Das Ziel, die Hauptverkehrsströme (ca. 7000 Fahrzeuge pro Tag) von Ägeri nach Zug über Edlibach umzuleiten, konnte so erreicht werden. Vereinzelt gab es Verstösse, dass Autofahrende das Fahrverbot missachteten und die Schranke umfuhren. Entsprechende Kontrollen wurden durch die Zuger Polizei durchgeführt.

#### 1.4. Einbahnregime Cholrainstrasse

Um den Verkehr über die Cholrainstrasse umzuleiten, musste diese vorgängig verstärkt werden. Aus Platzgründen konnte die Cholrainstrasse nur als Einbahnstrecke genutzt werden. Insbesondere in der Anfangsphase des Einbahnregims gab es Verstösse durch Rad- und Autofahrende, welche verbotenerweise die Cholrainstrasse hinunterfuhren. Durch intensivere Kontrollen durch die Zuger Polizei konnten die Verstösse reduziert werden.

#### 1.5. Provisorische Lichtsignalanlage Knoten Edlibach

Um den zusätzlichen Verkehrsstrom von Ägeri nach Zug flüssig über den Knoten Edlibach zu führen, war eine entsprechende provisorische Lichtsignalanlage erforderlich. Um die Rückstaulängen und die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren, wurde auf der Cholrainstrasse eine zusätzliche Linksabbiegespur erstellt. Die beiden Linksabbiegebeziehungen Nidfuren–Neuheim und Menzingen–Cholrainstrasse mussten während dieser Zeit aufgehoben werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten und nach Aufhebung der Umleitung wurde der Knoten Edlibach wieder in den Ursprungszustand zurückgebaut. Ein allfälliger Ausbau zu einem Kreisel oder auch eine dauerhafte LSA am Knoten Edlibach werden derzeit in einem separaten Prozess geprüft. Zum Knoten Edlibach reichte Tom Magnusson betreffend Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss ein Postulat ein. Die Beantwortung des Postulats erfolgt nach Abschluss der Studie zur zukünftigen Knotenform Edlibach.

### 1.6. Radwegumleitung

Die Radstrecke 38 von Zug ins Ägerital wurde während der Vollsperrung über die Radstrecke 29, auf der Werkstrasse entlang der Lorze, geführt. Dies erforderte im Gebiet Schmittli eine provisorische Radwegbrücke über die Lorze. Über einen relativ steilen Streckenabschnitt gelangten die Radfahrenden anschliessend zum Knoten Schmittli. Eine weitere Verbindungsmöglichkeit führte über die Kantonsstrasse S vom Knoten Moosrank über Allenwinden.

### 1.7. Optimierung des Projektablaufs

Die Planungsarbeiten für das Vorprojekt starteten im Jahr 2011. Das entsprechende Bauprojekt wurde im Sommer 2016 öffentlich aufgelegt und die Kreditgenehmigung durch den Kantonsrat erfolgte im Frühjahr 2017. Falls anstelle einer Vollsperrung die Strecke offengeblieben wäre (Bauarbeiten unter Verkehr) hätte dies eine Bauzeit von rund fünf Jahren ergeben. Mit der Vollsperrung ging man ursprünglich von einer erforderlichen Bauzeit von rund drei Jahren aus. In der weiteren Projektierung zwischen 2018 bis 2020 konnten verschiedene Optimierungen entwickelt werden. So wurden zur Reduktion der Zeitdauer der Vollsperrung gewisse Arbeiten vorgezogen. Beispielsweise wurde zwischen März bis Oktober 2021 an den Knoten Schmittli, Edlibach und Nidfuren unter normaler Verkehrsführung Vorarbeiten durchgeführt. Die Dauer der Vollsperrung konnte so für die darauffolgenden Hauptarbeiten auf zwei Jahre reduziert werden.

### 1.8. Submissionserfolg

Die Baumeisterausschreibung erfolgte im Herbst 2020, worin auch eine Konventionalstrafe bei Nichteinhaltung des Endtermins vorgegeben wurde. Das wirtschaftlichste Angebot enthielt eine Bauzeitverkürzung von einem weiteren halben Jahr. Das Angebot lag zudem deutlich unter dem Kostenvoranschlag. Dank diesem Submissionserfolg konnte die effektive Bauzeit auf rund 1,5 Jahre reduziert werden. Mit dem Abschluss der Hauptbauarbeiten am 14. Juli 2023 wurde die Terminvorgabe durch die Bauunternehmung eingehalten.

## 2. Ergänzende Verkehrsmassnahmen ausserhalb des Bauprojekts

Mit Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 18. August 2020 wurde als Fazit vier weiterzuverfolgende Massnahmen genannt, welche helfen sollen, die Verkehrssituation in einem gewissen Ausmass zu entlasten. Nachfolgend wird über die vier weiterverfolgten ergänzenden Massnahmen ausserhalb des Bauprojekts berichtet:

### 2.1. Verbesserung des öV-Angebots im Rahmen des Bestellverfahrens

Auf eine Verlängerung der Buslinie 9 Oberägeri-Sattel nach Baar/Zug wurden aus betrieblichen Gründen verzichtet. Alle weiteren Massnahmen wurden realisiert (Viertelstundentakt der Linie 1 am Sonntag, Schnellbusse via Tangente, Halt der Schnellbusse in der Stadt Zug in den arbeitsplatzreichen Gebieten rund um den Technologiecluster Zug und an der Stadtgrenze Zug/Baar). Das ÖV-Angebot zwischen Zug/Baar und dem Ägerital konnte auch während den Bauarbeiten gewährleistet werden. Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (Bahn) war jederzeit sichergestellt.

### 2.2. Förderung der Mitfahrgelegenheit im MIV

Der Kanton pflegte schon bei anderen Gelegenheiten einen fachlichen Austausch mit den Betreibern von HitchHike, einer in der Schweiz verbreiteten Plattform zur Bildung von Fahrge-meinschaften. Die Einführung einer Plattform für Mitfahrgelegenheiten in Zusammenhang mit der Sanierung der Lorzental-Kantonsstrasse wurde in Varianten untersucht. Es zeigte sich, dass die Kosten für eine auf die Bedürfnisse des vorliegenden Sanierungsprojekts zugeschnittene Lösung in einem schlechten Verhältnis zu den zu erwartenden Wirkungen stehen. Ausserdem zeigen Erfahrungen mit Plattformen für Mitfahrgelegenheiten, dass sich Wirkungen erst nach einer längeren Betriebszeit einstellen, diese sich jedoch eher in einem bescheidenen

Masse bewegen. Insbesondere das schlechte Kosten-/Nutzen-Verhältnis gab für die Baudirektion den Ausschlag, auf die Umsetzung dieses Massnahmenvorschlags zu verzichten.

### 2.3. Koordination der Baustellenplanung

Auf den Umleitungsstrassen wurden keine verkehrsbeeinflussenden Bauarbeiten ausgeführt. Die Baustellenkoordination mit den Werken fand ordnungsgemäss statt. Unvorhersehbare und dringende Notarbeiten (beispielsweise Wasserrohrbrüche) waren nicht erforderlich.

### 2.4. Verstärkte Kommunikation

Im Rahmen des Projekts wurde regelmässig über die Verkehrsführung und den Bauablauf informiert. Aufgrund der zufriedenstellenden Verkehrsqualität mussten die Kommunikationsmassnahmen nicht intensiviert werden. Lediglich der anfänglichen punktuellen Missachtung des Einbahn-Regimes auf der Cholrainstrasse musste aus Gründen der Verkehrssicherheit mit zusätzlichen kommunikativen Massnahmen und verstärkten Kontrollen begegnet werden.

## 3. Zusammenfassendes Fazit

Mit der Vollsperrung des Streckenabschnitts Nidfuren–Schmittli konnte effizienter gebaut werden, was sich positiv auf Qualität und Kosten auswirkte. Die Verkehrsumleitung über den «Grosskreisel» führte während der gesamten Dauer der Bauzeit zu keinen Verkehrsüberlastungen und der Verkehrsfluss war zufriedenstellend. Mit der Optimierung des Projektablaufs und des Submissionserfolgs konnte die Vollsperrung auf 1,5 Jahre reduziert werden. Bei einer etapierten Baustelle unter Verkehr mit mehreren einseitigen Sperrungen, wären die Wartezeiten insgesamt länger ausgefallen und die Bauzeit hätte rund 1,5 Jahre länger gedauert. Die Wirkung der ergänzenden Massnahmen ausserhalb des Bauprojekts sind schwierig zu beziffern. Aufgrund des zufriedenstellenden Verkehrsflusses mussten die ergänzenden Massnahmen jedoch auch nicht intensiviert werden. Die Koordination der Baustellen und die situationsspezifische Kommunikation haben sich jedoch bewährt und werden standardmässig weitergeführt.

## 4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, das Postulat von Fabio Iten und Patrick Iten betreffend Massnahmen für einen optimalen Verkehrsfluss während der Sanierung der Lorzentäl–Kantonsstrasse (2990.1 - 16102), mit vorliegendem Erfahrungsbericht als erledigt abzuschreiben.

Zug, 28. November 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Silvia Thalmann-Gut

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart