

Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS Q, Mattenstrasse–Kreuzegg, Gemeinde Menzingen»

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 22. 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 15,3 Millionen Franken für die Sanierung der Neudorfstrasse im Abschnitt Mattenstrasse–Kreuzegg in der Gemeinde Menzingen.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	3
III. Projektbeschrieb	6
IV. Radwege	10
V. Landerwerb	11
VI. Umwelt	11
VII. Kosten und Finanzierung	12
1. Kostenvoranschlag	12
2. Kostenvergleich	12
3. Einnahmen	12
4. Kreditfreigabe	12
5. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	12
6. Zeitplan	13
VIII. Verfahrensfragen	14
1. Projektauflage	14
2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm	14
IX. Antrag	14

I. In Kürze

Die Neudorfstrasse (KS Q) im Abschnitt Mattenstrasse–Kreuzegg bedarf einer umfassenden Sanierung auf rund 1250 m Länge. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird die Fahrbahnbreite verstetigt und die Breite der Trottoire vereinheitlicht. Mit der Umgestaltung der Bushaltestellen «Weid» werden einerseits fehlende Sichtweiten behoben und andererseits der Verkehrsfluss in Menzingen optimiert. Die neue Strassenabwasserleitung führt das Trennsystem im ganzen Abschnitt herbei und verbessert damit den Gewässerschutz. Der Einbau eines lärmarmen Deckbelags führt zu einer wesentlich verbesserten Lärmbelastung im Siedlungsgebiet von Menzingen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 15,3 Millionen Franken.

Projektbeschreibung

Die Neudorfstrasse verbindet Menzingen mit der Gemeinde Hütten (Kanton Zürich) und wies im Jahr 2022 je nach Abschnitt eine Verkehrsbelastung von rund 4000 bis 5000 Fahrzeuge pro Tag auf. Bis ins Jahr 2040 wird diese auf 4300 bis 6400 Fahrzeuge pro Tag zunehmen.

Die Neudorfstrasse weist einen schlechten Zustand und teilweise zu schmale Fahrbahn- sowie Trottoirbreiten auf. Die Anlegekanten der fünf Bushaltestellen sind zu kurz und nicht barrierefrei ausgestaltet.

Mit dem Projekt ist vorgesehen, den bestehenden, schadhafte Strassenbelag mit der Fundationsschicht vollständig zu ersetzen. Die Fahrbahn wird an die geforderte Breite angepasst und die Trottoire verbreitert. Mit dem Einbau eines lärmindernden Belags auf einer Strecke von rund 840 m Länge wird die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet an der Quelle reduziert. Die Strassenbeleuchtung wird ersetzt und mit LED-Leuchten ausgerüstet.

Das Strassenabwasser wird in einem neuen Leitungssystem abgeführt, welches bis zum Edlibach von der kommunalen Entwässerung getrennt wird. Anhand eines Speicherkanaals mit Drosselung kann die Retention sichergestellt werden. Die Behandlung des Strassenabwassers erfolgt über Filtersäcke in den Strassenabläufen.

Die Bushaltestellen «Weid», «Moosstrasse» sowie die Wendeschleife «Kreuzegg» werden barrierefrei und neu beide Haltekanten «Weid» als Busbuchten ausgebildet. Der Verkehrsfluss wird damit im Siedlungsgebiet von Menzingen verbessert und die fehlenden Sichtweiten behoben.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 15,3 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023–2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2028 beginnen und werden voraussichtlich 21 Monate dauern.

II. Projektbegründung

Die Kantonsstrasse Q ist als Verbindungsstrasse klassifiziert. Sie verbindet die Gemeinde Hütten (Kanton Zürich) mit Menzingen und stellt am Knoten Nidfuren die Verbindung mit dem Ägerital, Zug und Baar sowie zur Autobahn sicher. Sie ist nicht Teil einer Ausnahmetransportroute und muss somit nicht erhöhten Anforderungen bezüglich lichter Breite und Höhe erfüllen. Die kantonale Radroute Nr. 40 verläuft im Dorfzentrum von Menzingen entlang der KS Q und führt nach dem Siedlungsgebiet auf die Schwandeggstrasse.

Das Zentrum in Menzingen (Vorlage Nr. 3227.1 - 16575) wurde bereits saniert. Das vorliegende Projekt schliesst daran an und beinhaltet den rund 1250 m langen Bereich der KS Q im Abschnitt Mattenstrasse bis Kreuzegg.

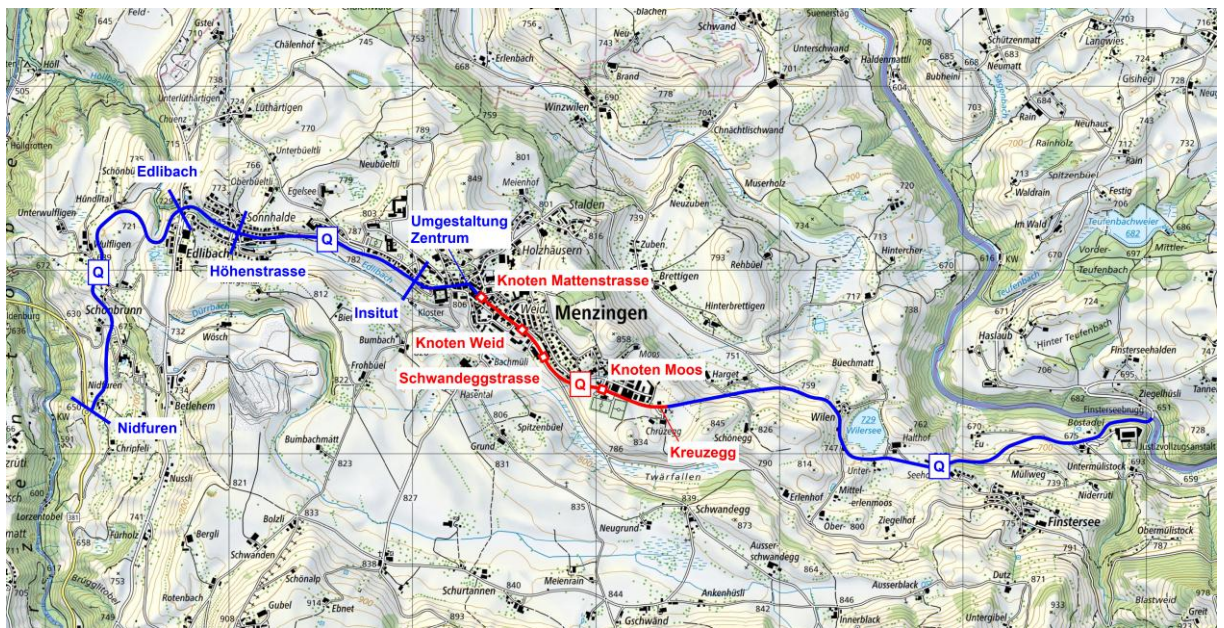


Abb. 1: Kantonsstrasse Q und Projektperimeter rot eingefärbt (Quelle Karte: map.geo.admin.ch)

Strassengeometrie / Geschwindigkeitsregime

Die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im Abschnitt Mattenstrasse–Kreuzegg beträgt 50 km/h. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten im Abschnitt Mattenstrasse–Weid sind aufgrund der baulichen Struktur eingeeengt und messen zwischen 6,10 und 6,20 m. Ab Weid bis Schwandeggstrasse weitet sich die Strasse auf 6,50 bis 6,70 m.



Abb. 2: Knoten Mattenstrasse im sanierten Abschnitt Richtung Kreuzegg



Abb. 3: Knoten Weid mit Busbucht Richtung Kreuzegg und Fahrhaltestelle



Abb. 4: Schwandeggstrasse



Abb. 5: Knoten Moos

Zu Fuss Gehende und Radfahrende

Gemäss kantonalem Richtplan verläuft die Radroute Nr. 40 (Nidfuren–Kantonsgrenze Finsterseebrücke) im Dorfzentrum von Menzingen auf der Kantonsstrasse Q bis zur Schwandeggstrasse und vom Verkehr abgesetzt weiter bis Finstersee.

Für zu Fuss Gehende liegen im Abschnitt Mattenstrasse–Weid beidseitig 2,00 m breite Trottoire vor, welche aufgrund von nahegelegenen Gebäuden lokale Engpässe aufweisen. Zwischen dem Knoten Weid und Kreuzegg wird auf der Hangseite ein durchgehendes Trottoir geführt, welches bis zum Knoten Moos lediglich eine Breite von rund 1,50 m aufweist. Talseitig endet das Trottoir auf Höhe der Schwandeggstrasse. Im Knoten Weid fehlen gesicherte Strassenquerungen.



Abb. 6: Trottoir mit Engstellen



Abb. 7: Fehlende Querungshilfen

Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen werden von der Linie 602 (Zug Bahnhofplatz–Menzingen–Kreuzegg) und der Linie 632 (Baar Bahnhof–Neuheim–Menzingen) der Zugerland Verkehrsbetriebe angefahren. Die Linie 602 verkehrt im Halbstundentakt mit einer Verdichtung werktags am Morgen und am Abend auf einen Viertelstundentakt. Bei der Linie 632 gilt von Montag bis Samstag ein Stundentakt, am Sonntag findet keine Bedienung statt. Zudem wird dieser Streckenabschnitt durch den Zuger Nachtexpress N2 (Zug Bahnhofplatz–Menzingen–Kreuzegg) bedient.

Im Projektperimeter befinden sich die Bushaltestellen «Weid» und «Moosstrasse», welche in beide Richtungen bedient werden, sowie die Buswendeschleife «Kreuzegg». Alle Haltestellen sind nicht barrierefrei und zu kurz ausgestaltet. In Fahrtrichtung Finstersee sind die beiden Haltestellen «Weid» und «Moosstrasse» als Busbuchten und in Gegenrichtung als

Fahrbahnhaltstellen ausgebildet. Im Knoten Weid sind die Sichtweiten bei einem stehenden Bus nicht eingehalten.

Strassenoberbau

Die Strasse weist aufgrund der Belagsschäden, den Kornausbrüchen, wilden Rissen und Spurrinnen einen schlechten Strassenzustand auf. Der Strassenaufbau weist zu geringe Mächtigkeiten auf. Die Randsteine sind teilweise lose, gespalten und das Fugenmaterial ist ausgebrochen. Im Abschnitt Moos–Kreuzegg, welcher im Jahr 2011 im Sinne einer werterhaltenden Massnahme anhand eines Hocheinbaus saniert wurde, treten ähnliche Schadensbilder auf. Teilweise weist der Strassenoberbau einen hohen PAK-Anteil (teerhaltiger Belag) auf.



Abb. 8: Längs- und Querrisse



Abb. 9: Spurrinnen und abgedrückte Ränder

Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird beidseitig über Einlaufschächte gefasst. Im Abschnitt Mattenstrasse–Weid erfolgt die Ableitung über die kommunale Mischwasserleitung. Im Abschnitt Weid–Moosstrasse liegt eine kantonale Transportleitung in einem schlechten Zustand vor, welche der gemeindlichen Mischwasserleitung angeschlossen ist. Beide Abschnitte führen das Strassenabwasser dem Edlibach, ohne Behandlung sowie Retention, zu.

Im Abschnitt Moosstrasse–Kreuzegg ist eine gut erhaltene Transportleitung vorhanden, welche dem Leitungsnetz des Kantons in Richtung Finstersee angeschlossen ist.

Kunstabauten

Die hangseitige, rund 200 m lange und bis zu 1,5 m hohe Stützmauer im Abschnitt Weid bis Moosstrasse befindet sich in akzeptablem Zustand, es sind nur lokale kleinere Schäden vorhanden.

Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung im Siedlungsgebiet ist teilweise über 50 Jahre alt und entspricht nicht mehr den normativen kantonalen Vorgaben. Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist die Neudorfstrasse gemäss Beleuchtungskonzept nicht beleuchtet.

Lärmsanierung

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmbelastungskataster sind im Sanierungsbereich mehrheitlich überschritten, weshalb dieser im Sinne der Lärmschutzverordnung (LSV Art. 13 ff) sanierungspflichtig ist.

Unfallstatistik

Im Zeitraum 2020 bis 2024 (5 Jahre) haben sich im Sanierungsperimeter elf Unfälle ereignet. Dabei handelte es sich um zwei Schleuder- oder Selbstunfälle, einen Überholunfall, einen Abbiegeunfall, zwei Auffahrunfälle, einen Unfall beim Überqueren der Fahrbahn, eine Frontalkollision, einen Parkierunfall, einen Fussgängerunfall und um einen Personenunfall, bei dem ein stehender Fahrgast eines Reisebusses bei einer Vollbremsung stürzte. Bei den Unfällen waren zwei Schwerverletzte sowie sechs Leichtverletzte und Sachschäden in der Höhe von rund 70 000 Franken die Folge. Im Projektperimeter ist kein Unfallschwerpunkt vorhanden.

Projektziele

Die Projektziele lauten zusammenfassend wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für zu Fuss Gehende;
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen;
- Erneuerung des Strassenoberbaus;
- Ersatz, Entflechtung und Behandlung der Strassenentwässerung;
- Ersatz der Strassenbeleuchtung;
- Sicherstellung und Einhaltung der Lärmschutzverordnung.

III. Projektbeschreibung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Projektperimeter wies im Jahr 2022 ein Verkehrsaufkommen von zirka 5000 Fahrzeugen pro Tag im Siedlungsgebiet und zirka 4000 Fahrzeuge pro Tag im Industriegebiet auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt je nach Tageszeit bei rund 6–10 %. Für das Jahr 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell eine Zunahme auf zirka 6400 respektive 4300 Fahrzeuge pro Tag.

Normalprofil

Die Fahrbahnbreite wird mit 6,40 m festgelegt, um das sichere Kreuzen von zwei Lastwagen zu ermöglichen. Zur Normalbreite werden die notwendigen Kurvenverbreiterungen hinzugeschlagen. Im Dorfzentrum ab der Mattenstrasse liegen auf einer Länge von rund 100 m beidseitig naheliegende bestehende Gebäude und Stützmauern. Folglich bleiben die bestehenden Fahrbahnbreiten in diesem Abschnitt bestehen.

Im eng bebauten Siedlungsgebiet wird kein Bankett angeordnet. Ausserhalb des Siedlungsgebiets wird angrenzend zur Fahrbahn ein 1,00 m breites Bankett ergänzt.

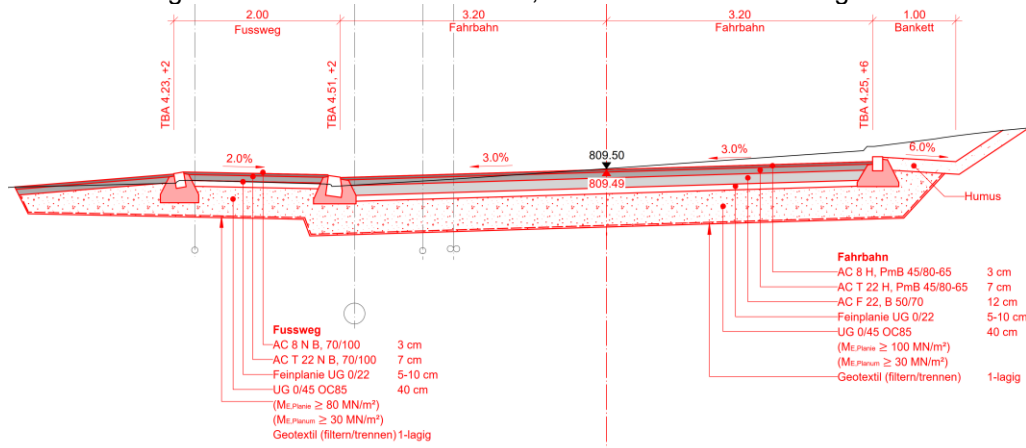


Abb. 10: Normalprofil

Knoten Moos

Im Knoten Moos wird die bestehende Schutzinsel aufgrund der tiefen Frequenzen aufgehoben. Die Geometrie wird den aktuellen Normen angepasst, was die Länge der Querung für den Fussverkehr und die Einmündungsgeschwindigkeit reduziert.

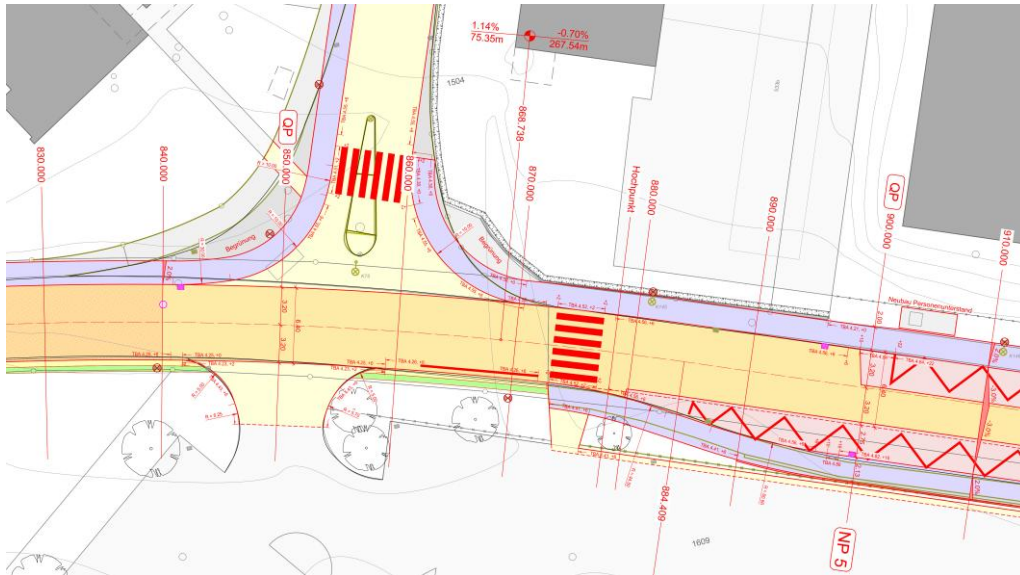


Abb. 11: Knoten Moos

Zu Fuss Gehende

Die Trottoire werden grundsätzlich auf eine Breite von 2,00 m ausgebaut. Beim denkmalgeschützten Spritzenhaus bleibt das Trottoir auf einer Länge von rund 12 Metern schmaler. Im Knoten Weid werden Trottoirüberfahrten bei den angrenzenden Erschliessungen angeordnet, um den zu Fuss Gehenden eine vortrittsberechtigte Querungsmöglichkeit zu gewähren.

Horizontale und vertikale Linienführung

Die horizontale wie auch die vertikale Linienführung richten sich nach der bestehenden Strassenführung. Die Längs- und Quergefälle sowie die Kurvenverbreiterungen sind im ganzen Projektperimeter gemäss den normativen Vorgaben eingehalten.

Strassenoberbau

Die Foundationsschicht wird aufgrund der ungenügenden Tragfähigkeit sowie Frostbeständigkeit ersetzt. Neu ist ein 3-schichtiger Belagsaufbau vorgesehen. Der bestehende Strassenbelag ist teilweise PAK-belastet (Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe bzw. «Teerbelag»), welcher auf einer entsprechenden Sondermülldeponie entsorgt werden muss.

Öffentlicher Verkehr

Die Haltestellen werden alle mit 25 m langen Haltekannten ausgebildet. Zur Behebung der fehlenden Sichtweiten im Knoten Weid werden beidseitig Busbuchten angeordnet und der Fussgängerstreifen um rund 60 m verschoben.

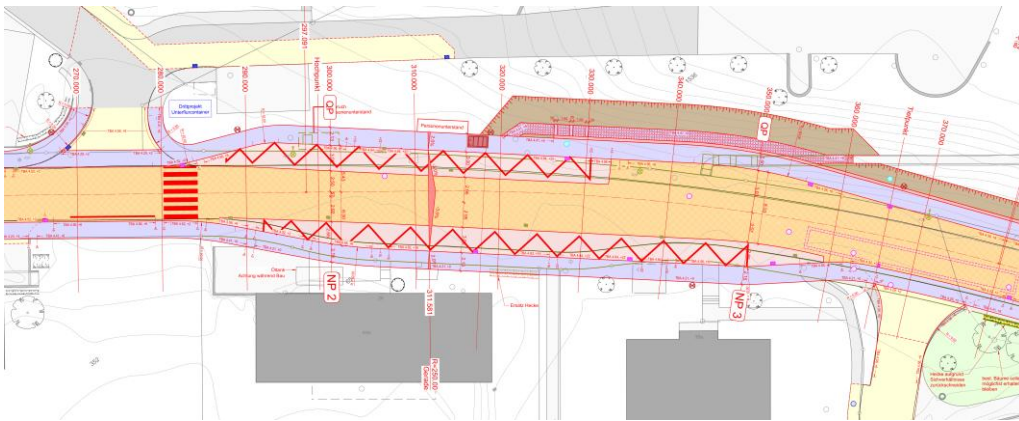


Abb. 12: Bushaltestellen «Weid»

Die Bushaltestellen werden aufgrund der hohen Taktfrequenz der Busse in Beton ausgeführt und barrierefrei mit einem Anschlag 22 cm ausgestattet. Bei den Haltestellen «Weid» in Fahrtrichtung Finstersee sowie die Wendeschleife «Kreuzegg» ist die hohe Haltekante verkürzt, um die Erschliessung der angrenzenden Liegenschaft weiterhin gewährleisten zu können.

Strassenentwässerung

Im Abschnitt Mattenstrasse–Moosstrasse wird die Strassenentwässerung gesamthaft erneuert und von dem kommunalen Entwässerungssystem entkoppelt. Das Strassenabwasser wird beidseitig über neue Strassenabläufe gefasst, welche mit Filtersäcken ausgerüstet sind, um den Schadstoffeintrag im Vorfluter (Edlibach) zu reduzieren. Über eine neue Transportleitung wird das Strassenabwasser im Tiefpunkt von beiden Seiten in einen neuen Speicherkanal eingeleitet. Unter Berücksichtigung des Einleitverhältnisses wird eine gedrosselte Wassermenge über eine neue Transportleitung dem Edlibach zugeführt.

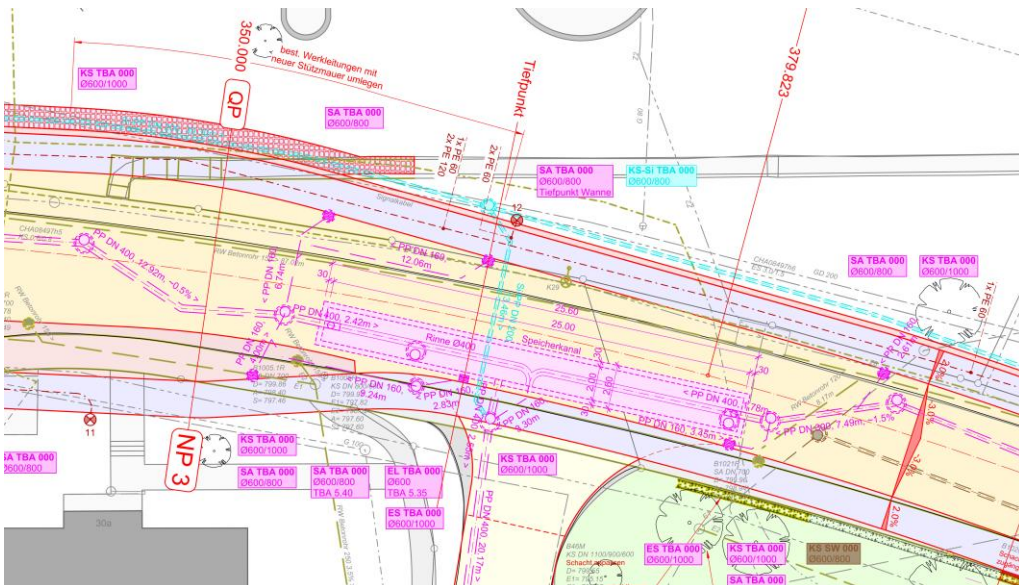


Abb. 13: Speicherkanal

Im Abschnitt Moosstrasse–Kreuzegg bleibt die bestehende Transportleitung in Richtung Finstersee in Betrieb. Aufgrund der angepassten Fahrbahngeometrie und der Begrenzung der Einzugsfläche pro Strassenablauf werden alle Strassenabläufe erneuert sowie mit Filtersäcken ausgerüstet.

Werkleitungen

Im Projektperimeter sind mehrere Werkleitungen der Gemeinde Menzingen, der Wasserversorgung Dorfgenossenschaft Menzingen, der Wasserwerke Zug AG und der Swisscom vorhanden. Einige Ergänzungen und Anpassungen am jeweiligen Leitungsnetz werden koordiniert. Diese Kosten tragen vollumfänglich die Werkeigentümer und sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Kunstbauten

Die neue Busbucht Weid bedingt einen Hangeinschnitt, welcher mit einer neuen Stützkonstruktion gesichert wird. Die neue Winkelstützmauer bildet eine rund 100 m lange und zwischen 1,60 m bis 2,80 m hohe Verlängerung der bestehenden Stützmauer. Die Treppenerschliessung ab der Neuhofstrasse zum Siedlungsgebiet Gutschstrasse wird aufgehoben und mit einer neuen Wegverbindung oberhalb der Stützmauer sichergestellt.

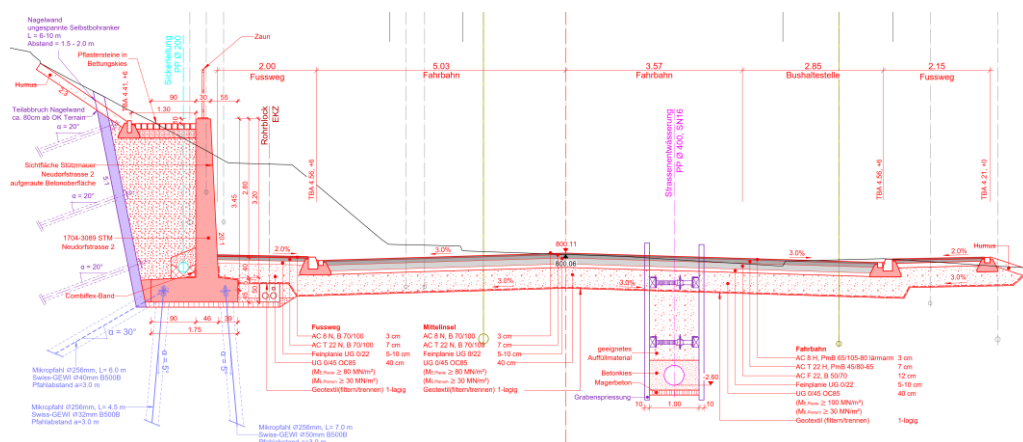


Abb. 14: Querschnitt hangseitige Stützkonstruktion angrenzend zur Busbucht «Weid»

Im Abschnitt Schwandeggstrasse–Knoten Moos wird der Strassenquerschnitt einerseits aufgrund des verbreiterten Trottoirs und andererseits aufgrund des neuen Banketts um rund 1,50 m verbreitert. Infolge des talseitig steilen Geländes ist eine Stützkonstruktion erforderlich. Diese ist rund 140 m lang und weist eine sichtbare Höhe von 0,90 m bis 1,20 m auf. Die Materialwahl ist auf die bestehende hangseitige Betonstützmauer abgestimmt, womit ein einheitliches Ortsbild entstehen wird.

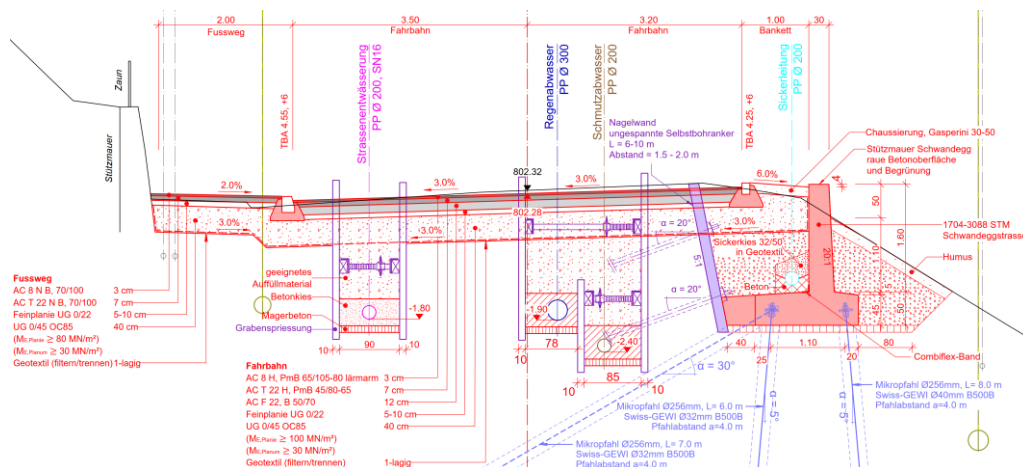


Abb. 15: Querschnitt talseitige Stützkonstruktion im Kurvenbereich

Die bestehende hangseitige Stützkonstruktion wird lediglich lokal instand gestellt.

Strassenbeleuchtung

Im Siedlungsgebiet werden die bestehenden Strassenbeleuchtungen ersetzt und mit neuen LED-Leuchten ausgerüstet. Der Abschnitt Moosstrasse–Kreuzegg wird weiterhin nicht ausgeleuchtet, da eine geringe Fussgängerfrequenz sowie eine niedrige Siedlungsdichte bestehen.

Lärmsanierung

Mit dem Einbau eines lärmarmen Deckbelags können bei 20 Liegenschaften die Lärmbelastung unter den Immissionsgrenzwert gesenkt werden. Bei fünf Gebäuden kann der Immissionsgrenzwert trotz der getroffenen Massnahmen an der Quelle nicht eingehalten werden. Bei den betroffenen Liegenschaften wird eine Erleichterung beantragt und die Gebäude anhand des Einbaus von Schallschutzfenstern gegen Lärm geschützt.

Signalisation und Markierung

Die Signalisationen und Markierungen werden an die neuen Gegebenheiten angepasst. Im Rahmen des Projekts wird die Signalisation «Generell 50 km/h» um 740 Meter auf Höhe Kreuzegg verschoben und ersetzt die bisherige abweichende Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

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, in welcher die Radverbindung entlang der Neudorfstrasse dem Alltagsnetz (rote Linien) zugeordnet wurde. Die orangen Linien gehören zum Freizeitnetz, wobei die gestrichelten Linien der Bike-Routen entsprechen.

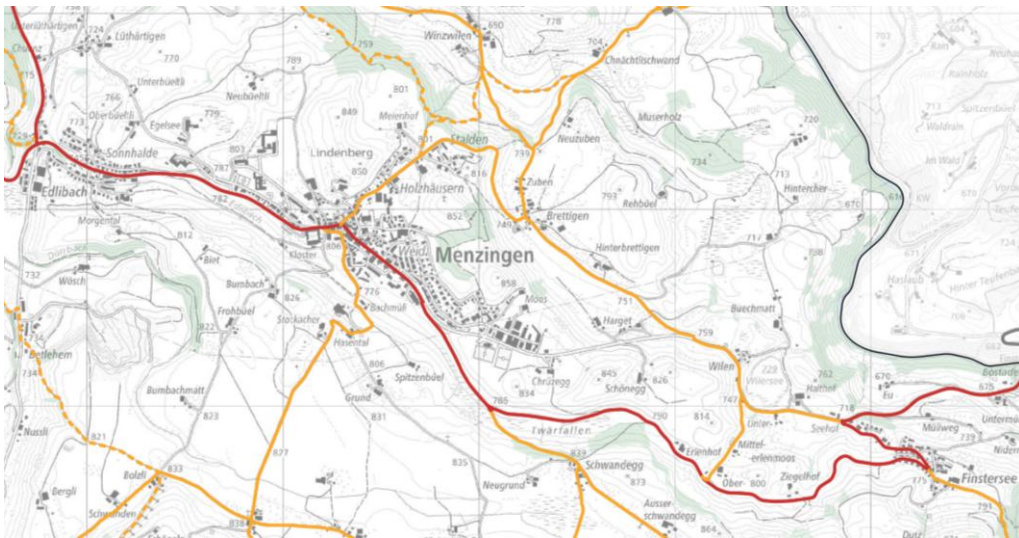


Abb. 16: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Eine Radinfrastruktur ist im Siedlungsgebiet aufgrund von fehlenden Sichtweiten, Querungsmöglichkeiten sowie Platzverhältnissen nicht sicher bzw. zweckmässig. Die Eingriffe in das Eigentum der umliegenden Privatparzellen wären beträchtlich.

Auf einer Länge von rund 180 m im Abschnitt Knoten Weid–Schwandeggstrasse wurde in Kombination mit dem Ausbau der Businfrastruktur ein Variantenstudium zur Radführung durchgeführt. Der zusätzliche Platzbedarf und die dadurch deutlich höheren Kunstbauten führen zu einem erheblichen räumlichen Eingriff, welche den Mehrnutzen für die Radfahrenden auf dem kurzen Abschnitt nicht rechtfertigen.

Der Abschnitt ab der Schwandeggstrasse in Richtung Kreuzegg ist nicht Bestandteil einer kantonalen Radroute. Der von der Gemeinde beantragten Fortsetzung des kantonalen Velowegnetzes entlang der Neudorfstrasse bis Kreuzegg wurde im Rahmen der Richtplandiskussion nicht entsprochen (Vorlage Nr. 3886.1 - 18061). Dies, da die Erschliessung von Finstersee im Alltagsnetz nicht über die Neudorfstrasse, sondern abgesetzt vom Verkehr via Schwandegg-/Twärfallenstrasse verläuft. Ab Kreuzegg wäre keine Weiterführung des Velowegnetzes auf der Neudorfstrasse vorgesehen. Ein zusammenhängendes Velowegnetz wäre daher nicht gewährleistet.

Die Stimmberechtigten der Gemeindeversammlung von Menzingen haben am 26. November 2025 die Motion «Sichere Velowegverbindungen auf dem Gemeindegebiet von Menzingen, insbesondere im Strassenabschnitt Mattenstrasse–Moosstrasse (KS Q) mit Anschluss an den Sportplatz Chrüzegg (kommunale Finanzierung)» erheblich erklärt. Die Gemeinde hat daraufhin eine entsprechende Variantenuntersuchung erarbeitet, wobei als Bestvariante ab der Schwandeggstrasse in Richtung Kreuzegg ein talseitiger Radstreifen erstellt werden soll. Auf dessen Basis wurde mit den betroffenen Grundeigentümern Kontakt aufgenommen. Ein freihändiger Landerwerb scheint dabei nicht möglich zu sein.

Aufgrund der fehlenden rechtlichen Grundlage für eine Radinfrastruktur durch den Kanton ab der Schwandeggstrasse ist die Gemeinde für deren Umsetzung verantwortlich. Der Landerwerb, die Finanzierung und die Baubewilligung haben daher durch die Gemeinde zu erfolgen, wobei dies mit dem kantonalen Strassenprojekt zu koordinieren ist. Wie die Gemeinde Menzingen schlussendlich die Idee einer gemeindlichen Radinfrastruktur aufgrund der Ausgangslage weiterverfolgen wird, ist noch offen. Eine talseitige Radinfrastruktur kann auch nach der Sanierung der Kantonsstrasse erstellt werden.

V. Landerwerb

Das vorliegende Projekt bedarf einer zusätzlichen Landfläche von rund 1235 m². Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um rund 545 m² Wohnzone, rund 190 m² Landwirtschaftsland und rund 500 m² Land für im öffentlichen Interesse stehende Bauten und Anlagen. Davon stehen rund 600 m² im Zusammenhang mit der Bereinigung der Eigentumsverhältnisse von bestehenden Trottoiren und der Bushaltestellen. Vorübergehend werden zusätzlich rund 8900 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.

Wildtierkorridore oder Amphibienlaichzüge sind durch das Projekt keine betroffen. Ebenso ist keine Waldrodung notwendig.

VII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 15,3 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbau	Fr.	8 350 000.00	
Stützkonstruktionen	Fr.	<u>2 450 000.00</u>	
Bauleistungen	Fr.	10 800 000.00	Fr. 10 800 000.00
Honorare, Nebenkosten, Geologie			Fr. 1 900 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 1 200 000.00
Unvorhergesehenes zirka 10 %			<u>Fr. 1 400 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)			<u>Fr. 15 300 000.00</u>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 15,3 Millionen Franken. Nach den geltenden Bau-normen ist eine Kostenungenauigkeit von 10 % eingerechnet.

2. Kostenvergleich

Die ausgewiesenen Kosten aufgrund des Kostenvoranschlags liegen bezüglich des eigentlichen Strassenbaus (ohne Kunstbauten) etwas höher als vergleichbare Projekte, wobei die umfangreichen Leitungsarbeiten und der vollständige Ersatz des Strassenoberbaus zu Buche schlägt. Der Kostenvoranschlag wurde durch ein externes Büro erstellt und zusätzlich durch das Tiefbauamt intern überprüft.

3. Einnahmen

Im Agglomerationsprogramm sowie für den Lärmschutz sind 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. Die lärmarme Deckschicht «AC 8 lärmarm» ist nicht anfälliger gegenüber mechanischer Beanspruchung durch den täglichen Verkehr, womit sich der Aufwand in diesem Zusammenhang nicht erhöht. Durch das Entfallen der jährlichen Abwasser-Betriebsgebühren an die Gemeinde Menzingen können die Ausgaben für den Unterhalt des eigenen Leitungsnetzes inklusive des Speicherkanals ungefähr gedeckt werden. 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 26 000 Franken pro Jahr.

Bisher wurden für das Projekt interne Aufwendungen von rund 1200 Stunden aufgewendet. Dies ergibt rund 120 000 Franken. Es ist mit einem internen Stundenaufwand von weiteren 2800 bis 3200 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.

A	Investitionsrechnung	2027	2028	2029	2030
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplante Ausgaben	150 000	6 230 000	2 320 000	0
	bereits geplante Einnahmen	0	0	250 000	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Ausgaben	250 000	5 450 000	8 170 000	1 430 000
	effektive Einnahmen	0	100 000	150 000	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 2030 vorgesehen.

5.2 Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Durch den Wegfall der Abwasser-Betriebsgebühr aufgrund der neuen kantonalen Strassenentwässerung entfallen der Gemeinde Menzingen rund 9700 Franken jährlich.

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 | 4. Quartal 2026 |
| - Baubewilligung | 1. Hälfte 2027 |
| - Detailprojekt | ab 2. Quartal 2027 |
| - Baumeistersubmission | 4. Quartal 2027 |

Mit den Bauarbeiten soll im Frühling 2028 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt rund 21 Monate, exkl. den Bauunterbrüchen in den Wintermonaten und dem Einbau der Deckschicht.

Um die Einschränkungen für die umliegenden Liegenschaften gering zu halten, wird der Abschnitt Mattenstrasse–Weid anhand von sechs Etappen mit einer reduzierten Länge von rund 80 m realisiert. Im Abschnitt Weid–Kreuzegg erfolgen die Bauarbeiten in zehn Etappen von rund 200 m Länge. Der Verkehr wird mittels Lichtsignalanlage im Einspurbetrieb an der Baustelle vorbeigeführt. Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, wird an mehreren Orten gleichzeitig gearbeitet. Der Einbau der Deckschicht ist über den ganzen Perimeter in zwei Etappen mit halbseitigen Sperrungen während weniger Tagen vorgesehen.

Den zu Fuss Gehenden steht während den Arbeiten im Abschnitt Mattenstrasse–Schwandeggstrasse gegenüber dem Baufeld ein abgesetztes Trottoir zur Verfügung. Bei den übrigen Abschnitten werden die zu Fuss Gehenden über die parallel verlaufenden Siedlungerschliessungen Gutsch und Industriestrasse umgeleitet.

Im Rahmen des Detailprojekts werden zusammen mit der Bauunternehmung die genauen Bauphasen und deren Abläufe ausgearbeitet.

IX. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 4190.2 - 18773 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 22. September 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Beilage 1: Übersichtsplan 1:5000, A4