



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt

«KS P, Hinterburgmühle–Edlibach, Gemeinden Neuheim/Menzingen»

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 28. April 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 13,0 Millionen Franken für die Sanierung der Edlibach-/Neuheimerstrasse und den Neubau einer bergwärts führenden Radinfrastruktur im Abschnitt Hinterburgmühle-Edlibach in den Gemeinden Neuheim sowie Menzingen.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	3
III. Projektbeschrieb	7
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	17
IX. Antrag	18

I. In Kürze

Die Edlibach-/Neuheimerstrasse (KS P) im Abschnitt Hinterburgmühle-Edlibach bedarf einer umfassenden Sanierung auf rund 1300 m Länge. Entlang der Kantonsstrasse sind neue bergwärts führende Radwege/-streifen von rund 1240 m geplant. Die talseitigen Stützkonstruktionen müssen aufgrund des schlechten Zustands ersetzt werden. Zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte ist im Siedlungsgebiet der Einbau einer lärmarmen Deckschicht vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 13,0 Millionen Franken.

Projektbeschreibung

Die Edlibach-/Neuheimerstrasse verbindet Neuheim und Edlibach und wies im Jahr 2022 eine Verkehrsbelastung von rund 6400 Fahrzeugen pro Tag auf. Bis ins Jahr 2040 wird diese auf 7100 Fahrzeuge pro Tag zunehmen.

Die Edlibach-/Neuheimerstrasse ist in einem schlechten Zustand und teilweise zu schmal, um ein sicheres Kreuzen von zwei Lastwagen zu gewährleisten. Im «Chuenzrank» ist die Kurvensichtweite ungenügend und die talseitige Stützkonstruktion sanierungsbedürftig. Von Neuheim bis zum Abzweiger Richtung Lüthärtigen fehlt eine Infrastruktur für den Radverkehr. Weiter bis nach Edlibach werden die Radfahrenden auf einem schmalen Radstreifen geführt. Die Strassenentwässerung entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen und der massgebende Lärmgrenzwert ist nicht eingehalten.

Die Radstrecke zwischen Sihlbrugg und dem Gebiet Hinterburgmühle ist bereits mit einem bergwärts führenden Radstreifen ausgestattet. Im Zuge der vorliegenden Strassensanierung ist das Angebot bis Edlibach zu erweitern. Bergwärts fahrend ist ausserorts ein baulich abgetrennter Radweg und innerorts ein verbreiteter Radstreifen vorgesehen.

Die Verbreiterung der Kantonsstrasse kommt in steilem Gelände zu liegen, weshalb Dammschüttungen oder Stützkonstruktionen erforderlich sind. Beim Hof «Chuenz» ist eine Viehunterführung und beim «Chuenzrank» für die ökologische Vernetzung ein Kleintierdurchlass geplant. Die Stützkonstruktionen werden mit Trockensteinfront ausgeführt, um eine harmonische Einbindung in die umgebende Landschaft sicherzustellen.

Der bestehende schadhafte Strassenbelag wird vollständig ersetzt und eine neue Strassenentwässerung realisiert. Mit dem Einbau eines lärmindernden Belags auf einer Strecke von rund 150 m Länge wird die Lärmbelastung im Siedlungsgebiet an der Quelle reduziert. Die bestehenden Trottoire entlang der Kantonsstrasse werden auf 1,80 m verbreitert. Die Strassenbeleuchtung wird ersetzt und mit LED-Leuchten ausgerüstet.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 13,0 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023-2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2027 beginnen und werden voraussichtlich 15 Monate dauern.

II. Projektbegründung

Die Kantonsstrasse P ist als Verbindungsstrasse klassifiziert. Sie verbindet Neuheim und Menzingen mit dem Sihltal Richtung Zürich sowie mit dem Ägerital über den Knoten Schmittli. Die Knoten Hinterburg und Edlibach stellen die Verbindung nach Zug und Baar sowie zur Autobahn sicher. Die Kantonsstrasse P ist nicht Bestandteil einer Ausnahmetransportroute, wird aber als Ausweichroute benutzt und soll deshalb erhöhte Anforderungen bezüglich lichter Breite und Höhe erfüllen. Ausserdem ist sie Teil der kantonalen Radroute Nr. 41 (Sihlbrugg-Edlibach).



Abb. 1: Kantonstrasse P (Quelle Karte: map.geo.admin.ch)

Die Abschnitte zwischen Sihlbrugg und Hinterburgmühle (Vorlagen Nrn. 2163.1 - 14108, 2940.1 - 16013, 2850.1 - 15739 und 3594.1 - 17377) wurden bereits saniert. Dabei wurde durchgehend eine bergwärts führende Radweginfrastruktur erstellt. Das vorliegende Projekt beinhaltet die Sanierung eines rund 1 300 m langen Bereichs der KS P im Abschnitt Hinterburgmühle bis Edlibach, womit eine lückenlose bergwärts führende Radinfrastruktur von Sihlbrugg bis Edlibach entstehen würde.

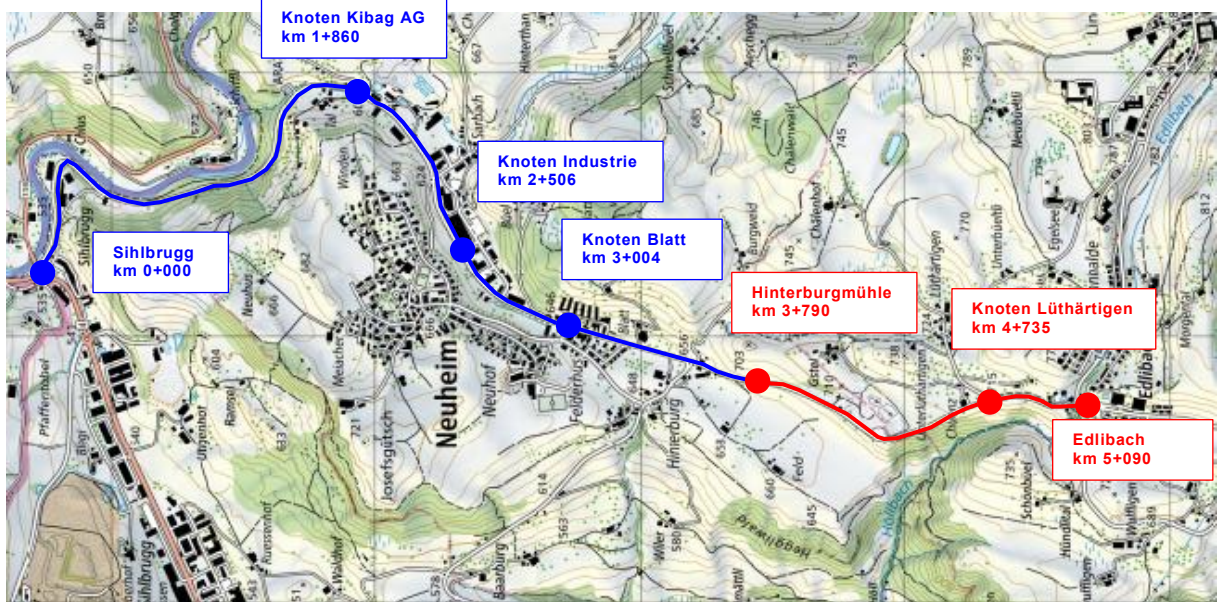


Abb. 2: Projektübersicht

Strassengeometrie / Geschwindigkeitsregime

Die Ortseinfahrt Edlibach befindet sich rund 200 Meter vor dem Knoten Edlibach, womit die Strasse weitgehend ausserorts verläuft und die Höchstgeschwindigkeit mit 80 km/h signalisiert ist. Im Abschnitt Hinterburgmühle bis Knoten Lüthärtigen beträgt die Fahrbahnbreite zwischen 6,20 m-8,60 m und ist somit unregelmässig und teilweise zu schmal. Zudem sind die Kurvenradien eng und deren Abfolge inhomogen.



Abb. 3: Inhomogene Linienführung
Blickrichtung Edlibach



Abb. 4: Kurve Chuenzrank
(mangelnde Sichtweite)

Zu Fuss Gehende und Radfahrende

Gemäss kantonalem Richtplan führt auf der Kantonsstrasse P die Radroute Nr. 41 von Sihlbrugg bis Edlibach. Diese verbindet die kantonalen Radrouten Richtung Baar (Nr. 36), Richtung Nidfuren respektive Menzingen (Nr. 40) und Richtung Brättigen/Finstersee (Nr. 42).

Zwischen Hinterburgmühle und dem Knoten Lüthärtigen ist für Radfahrende keine Infrastruktur vorhanden. Ab dem Knoten Lüthärtigen bis zum Knoten Edlibach ist auf der bergwärts führenden Fahrspur ein 1,20 bis 1,30 m breiter Radstreifen markiert.

Von Edlibach aus verläuft auf der Hangseite ein 1,50 m breites Trottoir entlang der Kantonsstrasse P. Auf Höhe des Ortseingangs führt die Verbindung über einen 1,70 m breiten Gehweg oberhalb der neu erstellten Stützmauer «Lochboden 1» bis zum Knoten Lüthärtigen. Die Verbindung für zu Fuss Gehende nach Neuheim erfolgt über Wanderwege, welche abseits der Kantonsstrasse geführt sind.

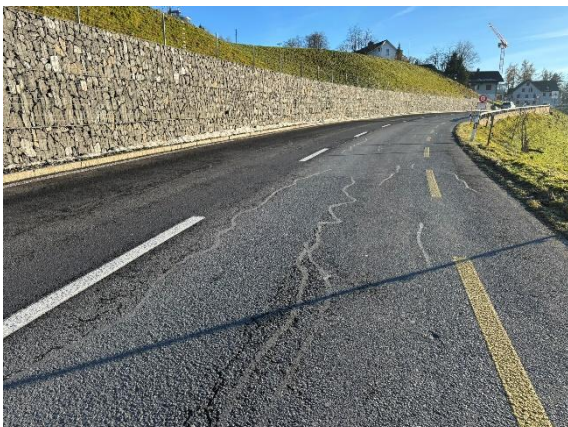


Abb. 5: Radstreifen Blickrichtung Edlibach



Abb. 6: Gehweg vor Lüthärtigen
Blickrichtung Edlibach

Öffentlicher Verkehr

Entlang der Edlibach-/Neuheimerstrasse verkehrt die Buslinie 632 der Zugerland Verkehrsbe-
triebe. Die Buslinie verkehrt von Baar nach Neuheim und in den Hauptverkehrszeiten nach
Menzingen. Im Projektperimeter befinden sich keine Bushaltestellen.

Strassenoberbau

Der vorhandene Belagsaufbau im Abschnitt Hinterburgmühle–Knoten Lüthärtigen genügt auf-
grund der geringen Stärke den heutigen Anforderungen nicht mehr. Belagsverformungen zeigen
sich durch Spurrinnen, die Belagsoberfläche ist ausgemagert und strukturelle Schäden sind
durch Setzungen und abgedrückte Ränder erkennbar. Der Belag ist mittlerweile ein grossfläch-
iges Flickwerk, welcher zeitnah saniert werden muss. Im Abschnitt Lüthärtigen-Edlibach, wel-
cher im Jahr 2002 im Sinne einer werterhaltenden Massnahme anhand von einem Hocheinbau
saniert wurde, treten ähnliche Schadensbilder auf. Im gesamten Projektperimeter weist der
Strassenoberbau einen hohen PAK-Anteil (teerhaltiger Belag) auf.



Abb. 7: Ausmagerungen / Netzzrisse



Abb. 8: Spurrinnen

Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird teilweise über die Schulter entwässert, teilweise gefasst und über
Sammelleitungen in den Hinterburgmühle-, Höll- sowie Edlibach unbehandelt eingeleitet. Das
heutige Entwässerungssystem ist in einem baulich schlechten Zustand und muss erneuert wer-
den.

Kunstbauten

Die talseitige Stützmauer «Chuenzrank» muss aufgrund ihres schlechten Zustands instandge-
setzt werden. Die hangseitige Stützmauer «Lochboden 1» im Abschnitt Lüthärtigen-Edlibach
wurde im Jahr 2024 neu erstellt. Die talseitige Stützmauer «Lochboden 2» ist rund 25 Jahre alt
und befindet sich in einem annehmbaren Zustand. Die Stützmauer «Edlibach 4», welche auf der
Hangseite liegt, weist oberflächennah einen schadhaften Zustand auf und muss lokal instand-
gesetzt werden.



Abb. 9: Freistehende Bewehrung bei Stützmauer Chuenzrank



Abb. 10: Talseitige Stützkonstruktion Lochboden 2

Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung im Knoten Edlibach ist über 50 Jahre alt und entspricht nicht mehr den Vorgaben. Der restliche Strassenabschnitt befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist nicht beleuchtet.

Lärmsanierung

Die Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmbelastungskataster sind teilweise überschritten, weshalb der Strassenabschnitt im Sinn der Lärmschutzverordnung (LSV Art. 13ff) sanierungspflichtig ist.

Unfallstatistik

Im Zeitraum 2021 bis 2025 (5 Jahre) haben sich auf dem Sanierungsperimeter insgesamt drei Unfälle ereignet. Diese hatten Sachschäden in der Höhe von rund 40 000 Franken zur Folge. Zu Verletzten kam es nicht. Von einem Unfallschwerpunkt kann nicht gesprochen werden.

Umwelt

Das Gebiet entlang der Edlibach-/Neuheimerstrasse ist landwirtschaftlich geprägt. Angrenzend zur Kurve «Chuenz» kommt infolge der Renaturierung des Kiesabbaugebiets auf der nordöstlichen Seite ein kantonales Laichgebiet zu liegen. Südwestlich grenzt ein Waldgebiet an die Kantonsstrasse.

Projektziele

Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Ausbau der Strassenbreite zur Ermöglichung des Begegnungsfalls LW-LW;
- Ausbau des Radstreckennetzes;
- Erneuerung des Strassenoberbaus;
- Ersatz und Ausbau der Strassenentwässerung;
- Sanierung und Neubau der Kunstbauten;
- Sicherstellung und Einhaltung der Lärmschutzverordnung;
- Ökologische Aufwertung entlang des Strassenraums.

III. Projektbeschreibung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der Projektperimeter wies im Jahr 2022 ein Verkehrsaufkommen von zirka 6400 Fahrzeuge pro Tag auf. Der Lastwagenanteil liegt je nach Tageszeit bei rund 8-12 %. Für das Jahr 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell eine Zunahme auf zirka 7100 Fahrzeuge pro Tag.

Da die Kantonsstrasse P bisher mehrfach als Ausweichroute für Ausnahmetransporte diene, wird das Lichtraumprofil für den Ausnahmetransporttyp III berücksichtigt. Dies hat lediglich auf die Platzierung der Strassensignale Auswirkungen und es ergeben sich daraus keine finanziellen Folgen.

Normalprofil

Die Fahrbahnbreite wurde mit 6,80 m festgelegt, um das sichere Kreuzen von zwei Lastwagen zu ermöglichen. Zur Normalbreite werden die notwendigen Kurvenverbreiterungen hinzugeschlagen. Ab Hinterburgmühle wird bergwärts führend ein abgetrennter Radweg erstellt, welcher unter Berücksichtigung eines Steigungszuschlags eine Breite von 2,00 m aufweist. Im Innerortsbereich findet ein Wechsel auf einen 1,50 m breiten Radstreifen statt. Die Fahrbahnbreite misst in diesem Bereich 7,70 m, wobei die talwärts führende Fahrspur 3,20 m und die bergwärts führende Fahrspur 3,00 m misst.

Die Radwegführung (Radweg/-streifen bergwärts) hat sich auf anderen Strassenabschnitten im Kanton Zug bewährt, unter anderem auch beim Abschnitt «Sihlbrugg–Hinterburgmühle» und soll mit vorliegendem Projekt bis Edlibach weitergeführt werden.

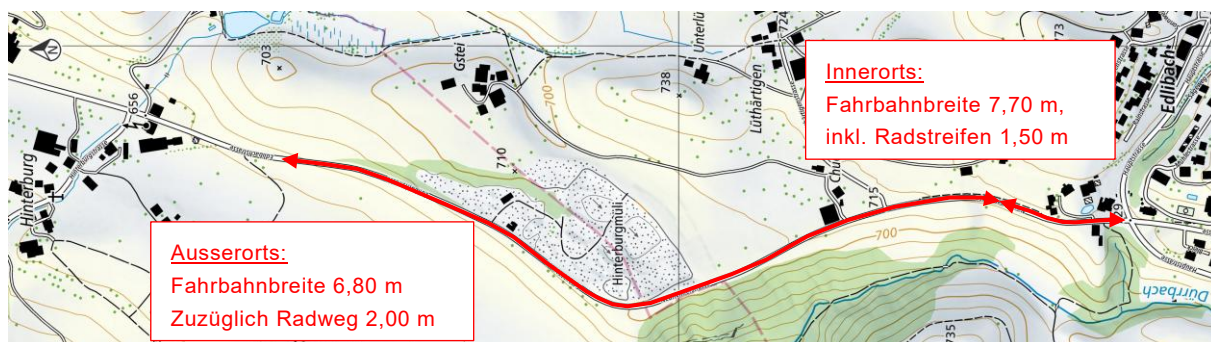


Abb. 11: Breiten der Fahrbahn und Radinfrastruktur

Die Bankettbreiten betragen generell 1,00 m ab Strassenrand bzw. minimal 0,50 m ab Hinterkante des Radwegs. Innerorts wird die Erstellung eines Banketts situativ beurteilt.

Aufgrund der vorliegenden Topografie verlangt die Strassenverbreiterung mehrheitlich entweder eine Dammschüttung oder eine Stützkonstruktion.

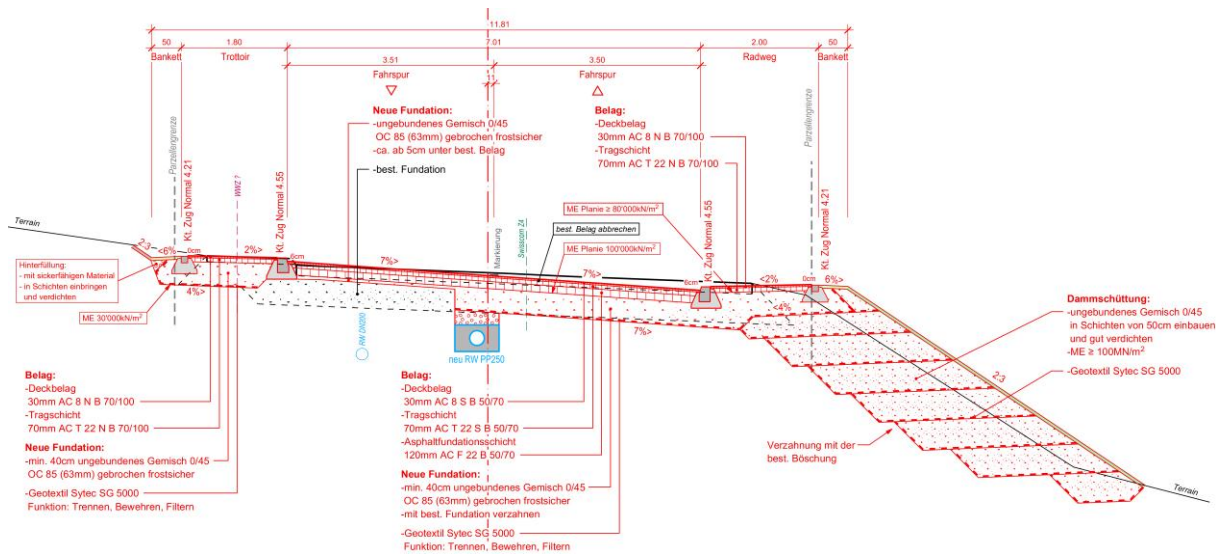


Abb. 12: Normalprofil ausserorts

Knoten Edlibach

Vor dem Knoten Edlibach werden die Radfahrenden in den Mischverkehr überführt, d. h. der Radstreifen endet. Die baulichen Anpassungen am Knoten Edlibach werden im Rahmen eines separaten Projekts angegangen.

Zu Fuss Gehende

Im Siedlungsgebiet wird das hangseitige Trottoir auf 1,80 m verbreitert. Die Weiterführung nach Lüthärtigen wird mit dem Trottoir oberhalb der Stützmauer «Lochboden 1» sichergestellt, welches im Jahr 2024 erstellt wurde. Die weitere Verbindung nach Neuheim erfolgt aufgrund der hauptsächlichen Freizeitnutzung weiterhin über einen abseits der Kantonsstrasse führenden Wanderweg.

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.

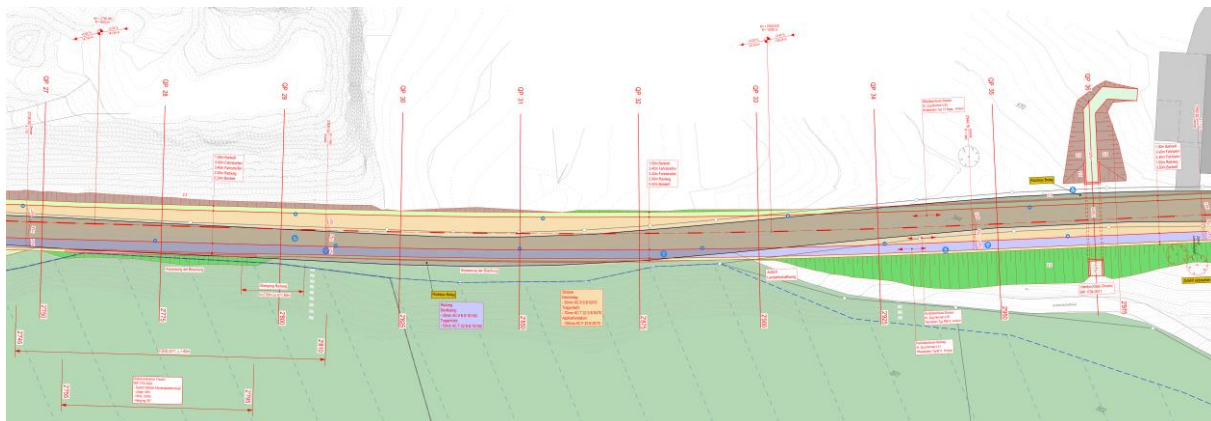


Abb. 13: Begradigung (gelb) der bestehenden Linienführung (grau) im Abschnitt Chuenzrank bis Hof «Chuenz»

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 Foundationsschicht kann aufgrund des bisherigen Gebrauchsverhaltens und der genügenden Schichtdicke weiterhin verwendet werden.

Strassenentwässerung

Im Abschnitt Hinterburgmühle bis zum Chuenzrank grenzt die Kantonsstrasse bergseitig an verschiedene belastete Standorte und beim talseitigen Chuenzwäldli an die Schutzzonen der Höllbachquellen. In diesen Bereichen ist eine Versickerung des Strassenabwassers nicht zulässig.

Ausserhalb dieser Bereiche liegt der gesamte Projektperimeter im Gewässerschutzbereich auf nutzbarem Grundwasser, womit dieser gemäss der Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» über die Schulter entwässert werden könnte. Aufgrund der steilen Hanglage und der vertikalen wie auch horizontalen Linienführung ist eine Versickerung nicht sinnvoll. Das Strassenabwasser der Kantonsstrasse und des Radwegs wird über neue Strassenabläufe gefasst, mit Filtersäcken gereinigt und über eine neue Leitung dem Hinterburgmühlebach zugeführt. Dies wurde bei der Erstellung des Durchlasses Hinterburgmühlebach bereits so berücksichtigt.

Im steilen bergseitigen Gelände wird das oberflächige Hangwasser in einer Sickermulde gefasst und über eine Sickerleitung der neuen Strassenentwässerungsleitung zugeführt. Dies verringert die Gefahr von Überschwemmungen.

Stützkonstruktionen

Um die Radwegverbindung zu realisieren, müssen auf der Talseite vier neue Stützkonstruktionen erstellt werden. Die beiden bestehenden Stützmauern «Chuenzrank» (schadhafter Zustand) sowie «Lochboden 2» (annehmbarer Zustand) werden vorgängig abgebrochen. Die Betonoberfläche der hangseitigen Stützmauer «Edlibach 4» ist aufgrund lokaler Schäden oberflächlich instand zu stellen.

Ausserhalb des Waldgebiets werden talseitig auf einer Länge von rund 630 m Stützkonstruktionen (Stützsystem mit Trockensteinfront) versetzt. Die Konstruktionsart passt sich dem natürlichen Geländeverlauf und insbesondere den bestehenden neuen Stützmauern «Lochboden 1» wie auch «Hinterburgmühle» an. Die Ansichtsflächen treten zurückhaltend und naturnah in Erscheinung. Zudem berücksichtigt sie auch die Bedürfnisse eines möglichst geringen Unterhalts. Die Höhe variiert zwischen 1,00 und 3,00 m. Auf der Stützkonstruktion wird ein Fahrzeugrückhaltesystem installiert.

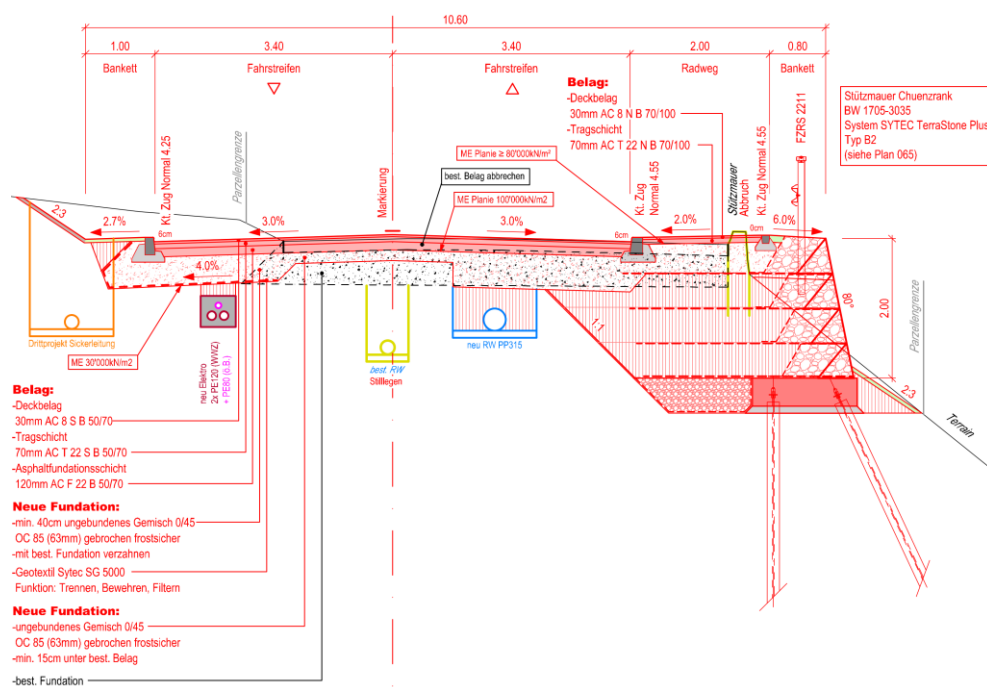


Abb. 14: Querschnitt Stützmauern «Chuenzrank»

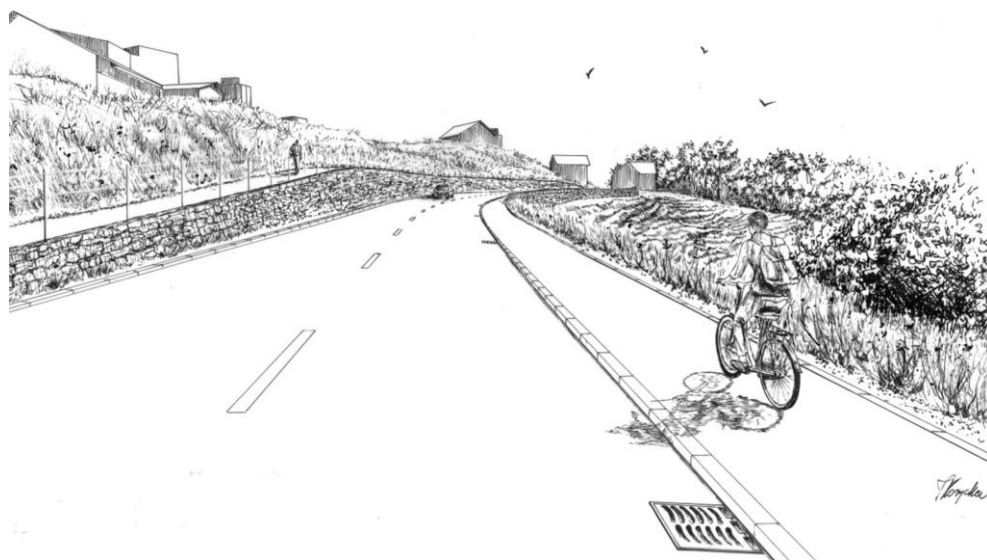


Abb. 15: Visualisierung Bereich Stützbauwerke «Lochboden 1» bergseits und «Lochboden 2» talseits

Im Bereich Chuenzwäldli wird die instabile Strasse zukünftig mit einer rückverankerten Elementplattenmauer gesichert. Die rund 1,00 m hohe und 40 m lange Konstruktion wird ebenfalls mit einem Fahrzeugrückhaltesystem versehen.

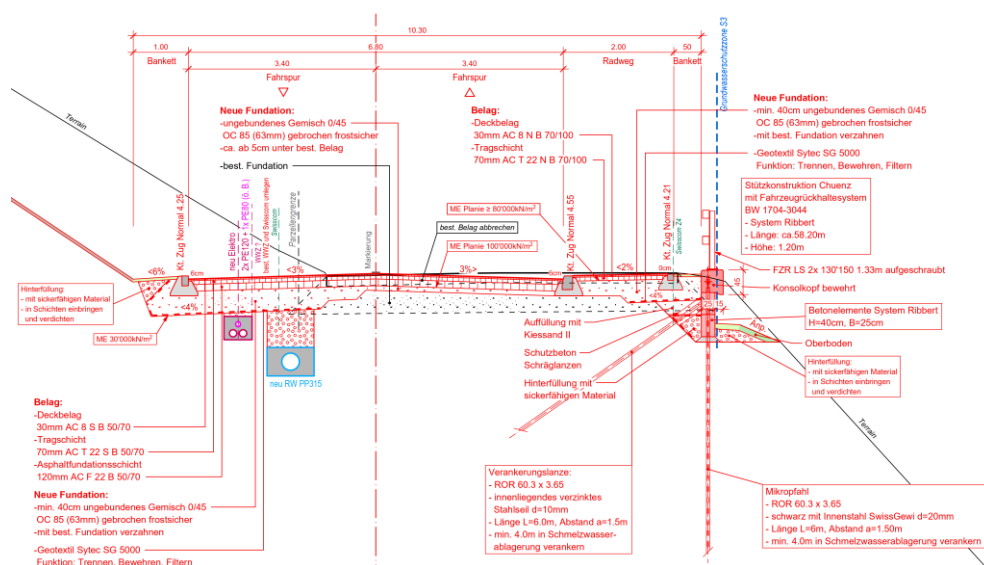


Abb. 16: Querschnitt Stützkonstruktion «Chuenz»

Werkleitungen

Im Projektabschnitt sind mehrere Werkleitungen der Gemeinden Neuheim und Menzingen, der WWZ AG 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

Im Siedlungsgebiet von Edlibach werden die bestehenden Strassenbeleuchtungen ersetzt und mit LED-Leuchten ausgerüstet. Im übrigen Abschnitt ist keine Beleuchtung erforderlich.

Lärmsanierung

Mit dem Einbau eines lärmarmen Deckbelags auf rund 150 m im Innerortsbereich von Edlibach, kann der Immissionsgrenzwert für den Zeithorizont 2040 bei allen Liegenschaften eingehalten werden.

Signalisation und Markierung

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

Ausstellplatz

Für den Strassenunterhalt oder die Forstwirtschaft befindet sich in der Kurve «Chuenz» bereits ein Ausstellplatz. Dieser wird an die neue Linienführung angepasst und neu in Kies ausgeführt, womit das Versickern des Oberflächenwassers ermöglicht wird.

Verkehrsmessstelle

Auf Höhe des Knotens Lüthärtigen wird eine Verkehrszählstelle, mit welcher zukünftig der motorisierte Verkehr sowie die Radfahrenden erfasst werden, erstellt.

Rodungsflächen

Angrenzend zum Radweg wird eine verkehrssicherheitsbedingte Freihaltezone von mindestens zwei Meter ab zukünftigen Fahrbahnrand geschaffen, wofür eine definitive Rodungsfläche von rund 310 m² notwendig ist, welche vollumfänglich im Projektperimeter aufgeforstet wird. Der

wesentliche Flächenanteil liegt auf Land im Eigentum des Kantons Zug. Zusätzliche temporäre Rodungen sind nicht erforderlich.

Ökologische Aufwertungen

Mit der Kiesgrubenrekultivierung werden zwei Teiche erstellt. Deren Anbindung an die südwestlich liegenden Wälder und Bäche bis zur Lörze ist für die ökologische Vernetzung von grosser Bedeutung. Die sichere Querung der Edlibach-/Neuheimerstrasse wird mit einem Kleintierdurchlass im Bereich Chuenzrank sichergestellt. Dies dient auch der Verkehrssicherheit.

Der Kleintierdurchlass wird als Rechteckquerschnitt mit den lichten Massen von 0,75 m x 1,00 m und einer Länge von rund 13 m mit Naturboden erstellt. Talseitig erfolgt die Anpassung an das Terrain mit natürlich angelegten Böschungen. Auf der Hangseite ist aufgrund des steilen Geländes eine Steinkorbmauer erforderlich. Die Portalflächen des Kleintierdurchlasses werden mit Blocksteinen naturnah verkleidet. Die Portalbereiche werden mit Geländer gesichert.

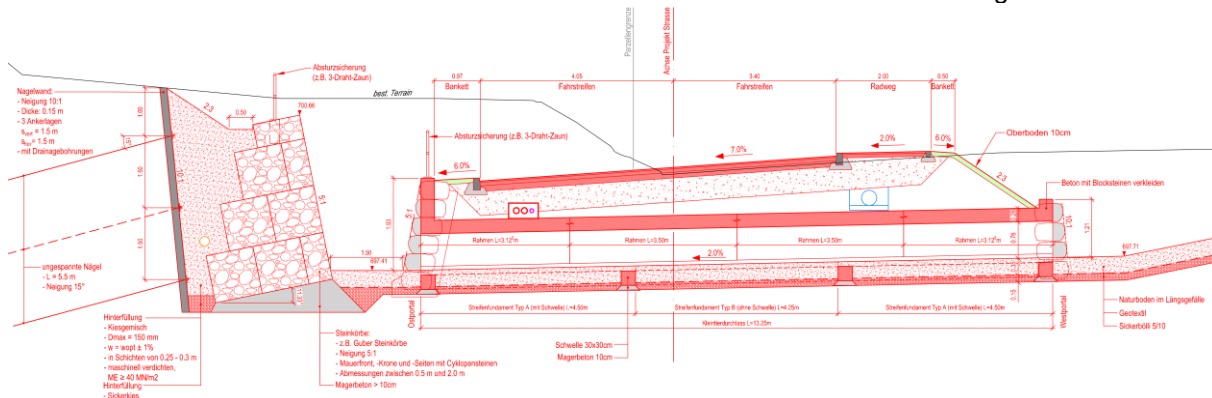


Abb. 17: Längsschnitt Kleintierdurchlass

Talseitig wird die strassenbegleitende Wiese beim Chuenzrank zu einer Biodiversitätsfläche für die heimische Flora und Fauna umgestaltet. Die ökologischen Ziele fokussieren sich hierbei auf die Erhöhung des Lebensraum- und Nahrungsangebots. Dies wird durch die Erhaltung und Erhöhung des Struktureichtums, die Entwicklung von vertikal und horizontal strukturierten Gehölzen sowie durch die Förderung des Biotopverbunds erreicht.

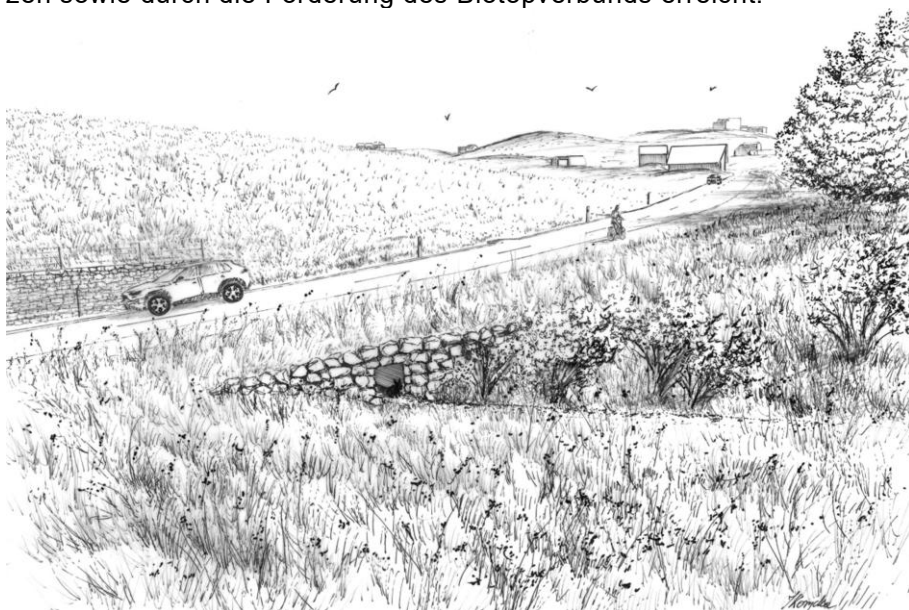


Abb. 18: Visualisierung ökologische Aufwertungsfläche mit Kleintierdurchlass

Viehdurchlass Chuenz

Durch die Verbreiterung des Strassenraums im Bereich Chuenz ist die neue talseitige Böschung nach Einschätzung eines Sachverständigen für einen Viehtrieb über die Kantonsstrasse zu steil. Alternative Querungsmöglichkeiten sind im anstehenden Gelände nur über unverhältnismässige Umwege möglich, welche einen grossen Verlust von Ackerflächen zur Folge hätten. Aufgrund dessen ist eine neue Viehunterführung zu schaffen. Diese verbessert nebst der Verkehrssicherheit auch den Verkehrsfluss.

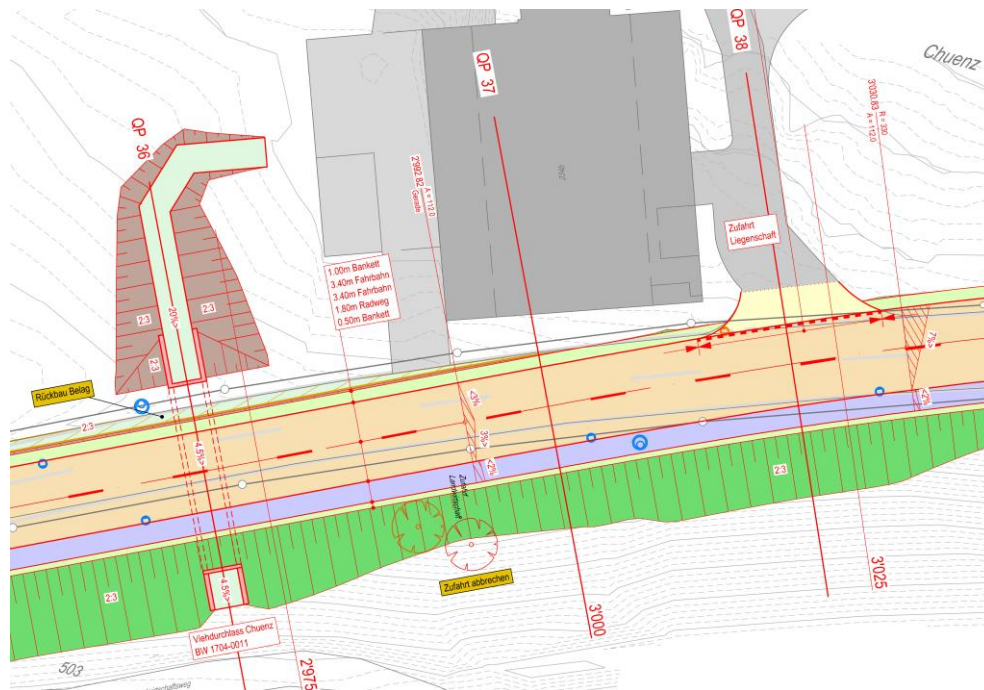


Abb. 19: Viehdurchlass Chuenz

Der Viehdurchlass weist ein geschlossener Rahmen aus Stahlbeton mit den lichten Massen von 2,10 m x 2,50 m auf. Die Zugänge werden anhand von natürlichen Böschungseinschnitten ausgebildet. Die Absturzsicherung wird mit einem Zaun sichergestellt. Die Viehdurchlasssohle erfolgt mit Rasengitterelementen.

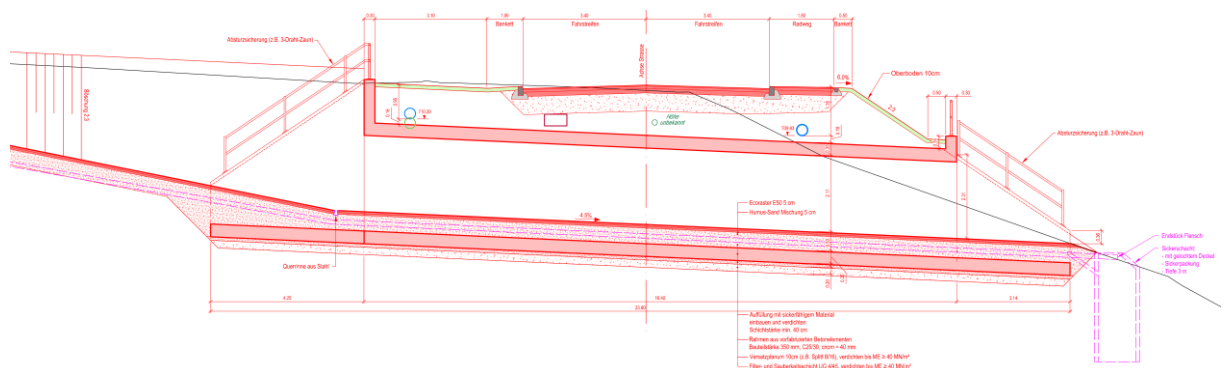


Abb. 20: Längsschnitt Viehdurchlass Chuenz

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 Edlibach-/Neuheimerstrasse dem Alltagsnetz (rote Linien) zugeordnet wurde. Die orangen Linien gehören zum Freizeitnetz, wobei die gestrichelten Linien der Bike-Routen entsprechen.

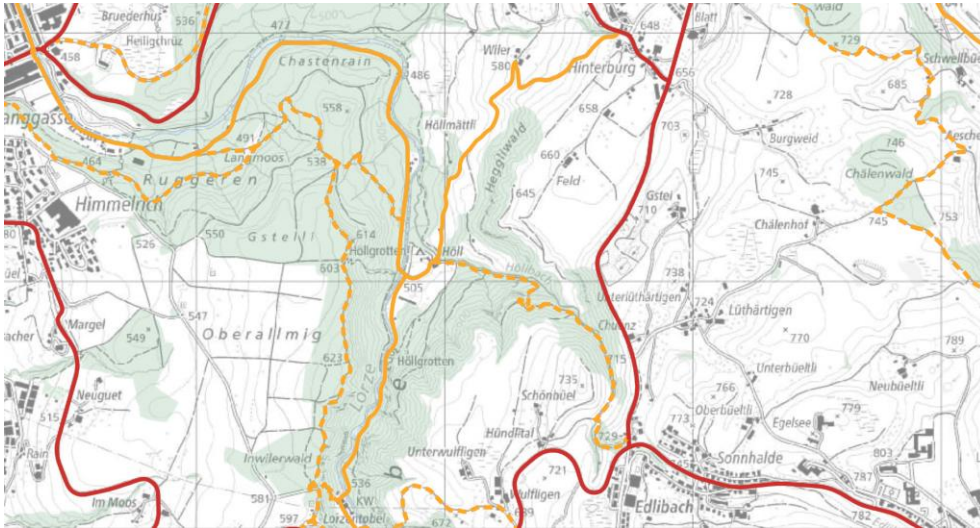


Abb. 21: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Mit der Realisierung des Radstreifens zwischen Sihlbrugg und Hinterburgmühle wurde bereits eine Verbindung hergestellt. Mit dem vorliegenden Projekt wird die verbleibende Lücke nach Edlibach geschlossen und eine neue Radinfrastruktur von zusätzlich 1 240 m Länge erstellt.

Die Breite des bergwärts führenden Radwegs von 2,00 m entlang der Edlibach-/Neuheimerstrasse berücksichtigt den erforderlichen Sicherheitszuschlag infolge grösserer Steigung. Das Angebot eines Zweirichtungsradwegs oder auch eines zusätzlichen talwärts führenden Radwegs würde vielerorts über vier Meter hohe Stützkonstruktionen bedingen, welche aus Beton erstellt werden müssten. Diese würde sich nicht oder nur sehr schwierig in das Gebiet einfügen. Talwärts fahrende Radfahrende sind aufgrund des Strassengefälles mit höherer Geschwindigkeit unterwegs und die Differenz zum motorisierten Verkehr ist deutlich geringer. Zudem ist der ganze Abschnitt übersichtlich. Aufgrund der notwendigen grossen Eingriffe soll das bisherige Konzept von Sihlbrugg nach Hinterburgmühle bis nach Edlibach weitergeführt werden und eine bergwärts führende Radinfrastruktur angeboten werden.

V. Landerwerb

Das vorliegende Projekt bedarf einer zusätzlichen Landfläche von rund 2280 m². Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um rund 1540 m² Landwirtschaftsland, rund 660 m² Abbau- und Rekultivierungsland sowie rund 80 m² Wald. Rund 140 m² Landwirtschaftsfläche können mittels gleichwertigem Realersatz abgegolten werden. Vorübergehend werden zusätzlich rund 8000 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 (UVPV, SR 814.011; Art. 2 Abs. 1, Bst. a) zur Folge hat, muss keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden.

Die Ersatzaufforstung erfolgt im Projektperimeter zwischen dem nördlichen Waldrand des Chuenzwäldlis und des Kleintierdurchlasses auf einem kantonalen Grundstück.

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

Wildtierkorridore sind durch das Projekt keine betroffen. Mit dem neuen Kleintierdurchlass im Bereich Chuenzrank wird die terrestrische Vernetzung zu den geplanten Teichen sichergestellt.

Der Projektperimeter liegt im BLN-Gebiet (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung). Auf die landschaftliche Eingliederung der projektierten Bauwerke wurde besonders geachtet. Die Projektierung wurde deswegen landschaftsarchitektonisch eng begleitet. Mit den Block- wie auch Steinkorbmauern, welche den Amphibien und Reptilien als Unterschlupf dienen, sowie den ökologischen Umgebungsgestaltungen im Bereich Chuenzrank wird insgesamt eine wesentliche Aufwertung erzielt.

VII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 13,0 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbau	Fr.	4 970 000.00	
Radweg	Fr.	1 320 000.00	
Talseitige Stützkonstruktionen	Fr.	2 750 000.00	
Kleintier-/Viehdurchlass	Fr.	<u>1 060 000.00</u>	
Bauleistungen	Fr.	10 100 000.00	Fr. 10 100 000.00
Honorare, Nebenkosten, Geologie			Fr. 1 380 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 260 000.00
Umleitung Bus			Fr. 60 000.00
Unvorhergesehenes zirka 10 %			Fr. <u>1 200 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)			<u>Fr. 13 000 000.00</u>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 13,0 Millionen Franken. Nach den geltenden Bau-normen ist eine Kostenungenauigkeit von 10 % (Unvorhergesehenes) eingerechnet.

2. Kostenvergleich

Die ausgewiesenen Kosten aufgrund des Kostenvoranschlags entsprechen bezüglich dem eigentlichen Strassen- und Radwegbau (ohne Kunstbauten) denjenigen der Projekte «KS P, Blatt-Hinterburg, Neuheim» und «KS 368, Drälikerstrasse, Chamerstrasse-Kanalstrasse, Hünnenberg». Die Erstellung der Kunstbauten erfordern teilweise aufwendige Foundationen, wofür hohe spezifische Kosten anfallen. 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 Februar 2026 wurden bisher 86,4 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 muss zur langfristigen Erhaltung der lärm-mindernden Wirkung nach etwa 10–15 Jahren ersetzt werden. 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 ebenfalls.

Bisher wurden für das Projekt interne Aufwendungen von rund 850 Stunden aufgewendet. Dies ergibt rund 85 000 Franken. Es ist mit einem internen Stundenaufwand von weiteren 2100 bis 2400 Stunden (bis 2029) 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	200 000	2 130 000	9 420 000	0
	bereits geplante Einnahmen	0	0	770 000	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	7 800 000	4 550 000	650 000	0
	effektive Einnahmen	470 000	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

Mai 2026	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Juni 2026	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
August 2026	Kommissionsbericht
September 2026	Staatswirtschaftskommission
September 2026	Bericht Staatswirtschaftskommission
Oktober 2026	Kantonsrat, nur eine Lesung
Oktober 2026	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 den beiden Standortgemeinden und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden.

Das Projekt wird voraussichtlich vor den Sommerferien 2026 öffentlich aufgelegt.

2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm

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

- Öffentliche Planauflage	Ende 2. Quartal 2026
- Baubewilligung	3./4. Quartal 2026
- Detailprojekt	ab 3. Quartal 2026
- Baumeistersubmission	4. Quartal 2026

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

Um die Bauarbeiten effizienter realisieren zu können, sind die talseitigen Stützkonstruktionen und die beiden Durchlässe während einer Vollsperrung der Edlibach-/Neuheimstrasse im Abschnitt vom Kieswerk bis zum Siedlungsanfang Edlibach in den Sommerferien 2027 zu realisieren. Das Gebiet Lüthärtigen wird am Ortseingang Menzingen über die Halden- sowie Lüthärtigenstrasse erschlossen. Während der Vollsperrung wird in Zusammenarbeit mit dem Amt für Raum und Verkehr sowie der Zugerland Verkehrsbetriebe ein alternatives Angebot erarbeitet. Diese Aufwendungen werden dem vorliegenden Projekt belastet und sind entsprechend ausgewiesen.

Während der verbleibenden Bauzeit erfolgt die Realisierung in mehreren Etappen. 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 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. 4108.2 - 18572 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 28. April 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Beilage 1: Übersichtsplan 1:5'000, A4