



## Kantonsratsbeschluss

### betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS 25, Fridbach–Tellenmattstrasse, Zug»

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 5. Mai 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 11,2 Millionen Franken für die Sanierung der Artherstrasse und den Neubau eines Rad-/Gehwegs im Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse in der Stadt Zug.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	2
III. Projektbeschrieb	9
IV. Radwege	12
V. Rechtserwerb	13
VI. Umwelt	13
VII. Kosten und Finanzierung	13
1. Kostenvoranschlag	13
2. Kostenvergleich	14
3. Einnahmen	14
4. Kreditfreigabe	14
5. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	14
6. Zeitplan	15
VIII. Verfahrensfragen	15
1. Projektauflage	15
2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm	16
IX. Antrag	16

## I. In Kürze

**Die Artherstrasse (KS 25) im Abschnitt Fridbach–Tellenmattstrasse bedarf einer umfassenden Sanierung auf rund 870 m Länge. Zur Verbesserung des Langsamverkehrs ist ein Rad-/Gehweg geplant. Der Einbau eines lärmmindernden Deckbelags, die barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen und die Instandstellung der Ufermauer sowie der Trockensteinmauer sind ebenfalls vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 11,2 Millionen Franken.**

### Projektbeschreibung

Die Artherstrasse ist eine Hauptverkehrsstrasse zwischen Zug und Walchwil und weist im Jahr 2021 eine Verkehrsbelastung von rund 8200 Fahrzeugen pro Tag auf. Bis ins Jahr 2040 wird diese auf rund 9000 Fahrzeuge pro Tag zunehmen. Der vorliegende Strassenabschnitt bildet das Teilstück der Panoramastrasse der 1930er Jahre mit den meisten erhaltenen Bauelementen und ist im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Abschnitt von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf und Substanz aufgeführt. Die Artherstrasse ist Teil des kantonalen Radstreckennetzes.

Die Artherstrasse ist in einem schlechten Zustand. Die Ufermauer, das Betongeländer und abschnittsweise die bergseitige Trockensteinmauer sind sanierungsbedürftig, die Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgestattet sowie der massgebende Lärmgrenzwert ist teilweise nicht eingehalten. Zudem zeigt die vorhandene längsführende Rad-/Gehweginfrastruktur Verbesserungsbedarf auf.

Die Artherstrasse ist somit umfassend zu sanieren. Das seeseitige Trottoir mit der Signalisation «Radfahrer gestattet» wird zu einem, Rad-/Gehweg von 3,00 m Breite ausgebaut. Das bestehende Betongeländer wird neu erstellt. Die Ufermauer und die beiden Kanzeln werden instand gestellt und die beiden Bushaltestellen «Salesianum» barrierefrei ausgebildet.

Für die Verbesserung des Lärmschutzes, wird auf der gesamten Länge ein lärmmindernder Deckbelag eingebaut. Darüber hinaus werden an drei Gebäuden Schallschutzfenstern vorgesehen.

### Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 11,2 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023–2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühling 2028 beginnen und werden mit Unterbrechungen (Fischschonzeit) voraussichtlich 30 Monate dauern.

## II. Projektbegründung

Die Kantonsstrasse 25 (Artherstrasse) ist eine Hauptverkehrsstrasse (HVS) zwischen Zug und Walchwil. Das vorliegende Projekt beinhaltet einen rund 870 m langen Abschnitt vom Fridbachweg in Zug bis zur Tellenmattstrasse in Oberwil bei Zug.

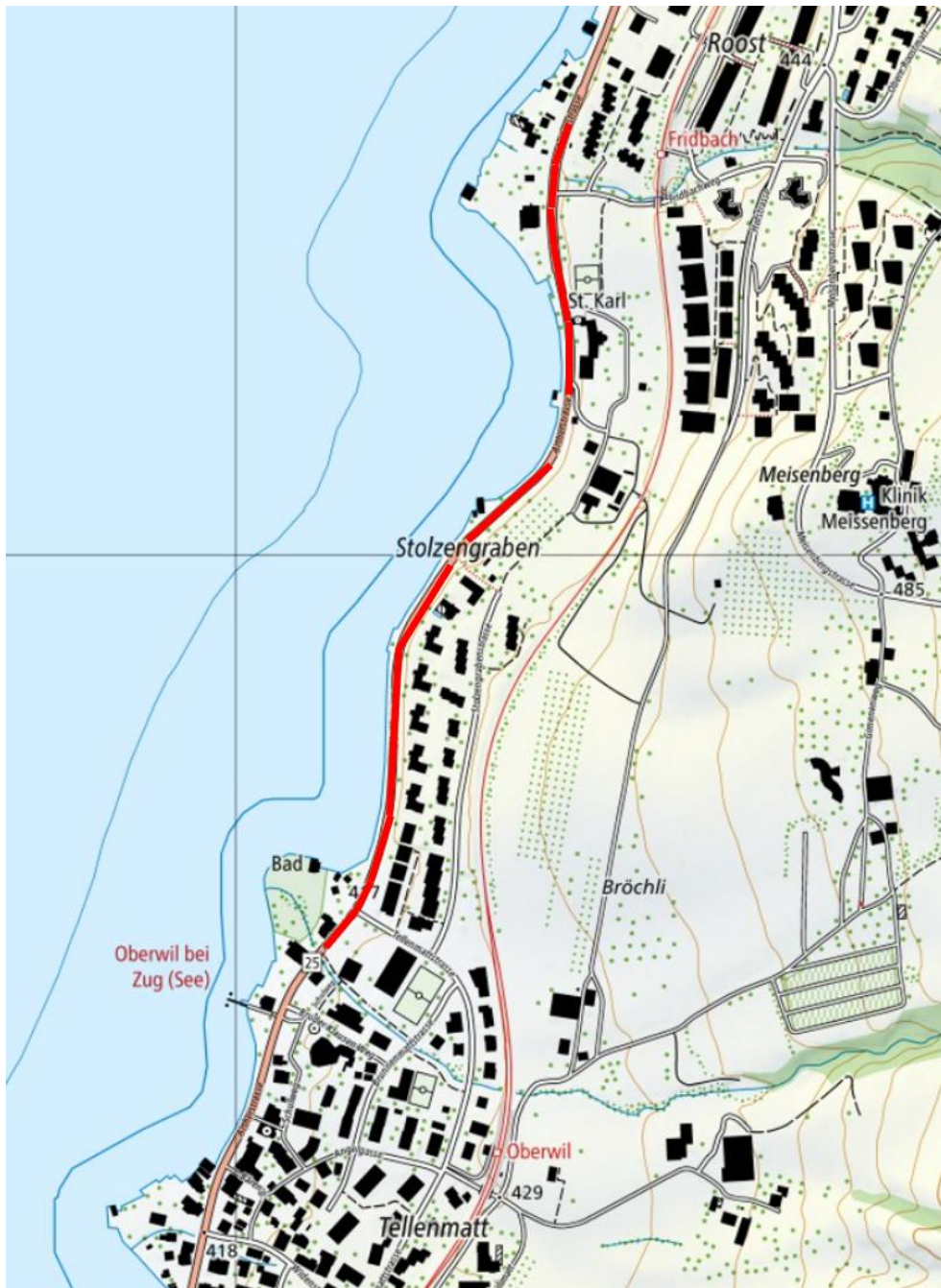


Abb. 1: Projektperimeter (Quelle Karte: map.geo.admin.ch)

### **Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)**

Der vorliegende Abschnitt der Artherstrasse bildet ein Teilstück der Panoramastrasse der 1930er Jahre und ist im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Abschnitt von nationaler Bedeutung mit historischem Verlauf und Substanz aufgeführt. Die Strassenanlage von 1932/33 im nördlichen Teil der Seebucht ist höhengestaffelt in den Hang gebaut. Hangseitig stützt eine Bruchstein-Stützmauer aus der ersten Bauepoche im Jahr 1828 die hohe grasbewachsene Böschung. Seeseitig grenzt ein robustes Betongeländer die Verkehrsfläche von der Grasböschung ab, welche zur Krone der Ufermauer abfällt.

Bei St. Karl wird durch die hangseitige Stützmauer und die seeseitige Brüstungsmauer eine Verengung des Strassenraums ausgebildet. Die Kapelle mit der gegenüberliegenden Kanzel

«Salesianum» (St. Karl) und den beiden mächtigen Platanen stellt eine starke räumliche Verbindung zum Seeufer her.

Die Aussichtskanzel «Tellenmatt» bildet einen integralen Bestandteil der Panoramastrasse und stellt ein wesentliches Substanzelement dar.



Abb. 2: Aussichtskanzel «Tellenmatt», Stand 2008, Dokumentation Artherstrasse, ViaStoria

Das typische Geländer der Strasse der 1930er Jahre hat vierkantige Pfosten mit pyramidenförmigem Abschluss, welche in die hochkant gestellten vierkantigen Geländerstangen schräg eingelassen und mit Zement fixiert worden sind. Das Geländer ist unterschiedlich gegliedert und besitzt im Regelfall zwei Querstangen, abschnittsweise, nur eine.



Abb. 3: Übergang Betongeländer ein und zwei Querstangen

Gemäss Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz vom 14. April 2010 (VIVS, SR 451.13) wird verlangt, dass Objekte mit der Klassierung «historischer Verlauf mit Substanz» mit ihrer wesentlichen Substanz ungeschmälert erhalten werden. Im Umgang sind vor allem die Grundsätze der technischen Vollzughilfe «Erhaltung historischer



Verkehrswege» (ASTRA, 2008) zu berücksichtigen, also «Substanz erhalten, Bestehendes instand setzen, Fehlendes ergänzen, wenn verändern, dann mit Mitteln der Gegenwart, Ensemble respektieren». Wesentlich ist zudem, dass die typische Höhenstaffelung der Strassenanlage insgesamt und somit seeseitig die Einheit von Ufermauer, Böschung und Geländer auch mit der Strassensanierung und dem dabei vorgesehenen Neubau des Rad-/Gehweges erhalten bleibt.

### **Strassengeometrie/Geschwindigkeitsregime**

Die Strasse liegt grösstenteils im Ausserortsbereich, wird dort mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert und hat eine Breite von rund 6,80 m. In einem kurzen Abschnitt in Oberwil ist die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h signalisiert.



Abb. 4: Kapelle St. Karl und Kanzel «Salesianum» mit den markanten Platanen



Abb. 5: Bereich Kanzel «Tellenmatt»  
Blickrichtung Zug



Abb. 6: Kanzel «Tellenmatt»  
Blickrichtung Oberwil



Abb. 7: Ortseinfahrt Oberwil

### **Zu Fuss Gehende und Radfahrende**

Im Projektperimeter ist durchgehend ein seeseitiges 2,30 bis 3,75 m breites Trottoir vorhanden, dessen Befahren für Radfahrende in beide Richtungen gestattet ist. Zwischen der Kapelle St. Karl und der Bushaltestelle «Salesianum» befindet sich bergseitig ein 2,0 m breites Trottoir. Die beiden Fussgängerübergänge bei der Tellenmattstrasse und am Fridbachweg sind mit einer Mittelinsel gesichert, derjenige am Stolzengraben nicht.

Gemäss kantonalem Richtplan führt entlang der Artherstrasse die Radroute Nr. 1, welche entlang dem Zugersee von Walchwil über Zug, Cham, bis Risch signalisiert ist.



## Öffentlicher Verkehr

Entlang der Artherstrasse verkehren die Buslinien 605 und 611 der Zugerland Verkehrsbetriebe. Die beiden Bushaltestellen «Salesianum» sind als Busbuchten und nicht barrierefrei ausgebildet.



Abb. 8: Bushaltestelle «Salesianum»  
Fahrtrichtung Walchwil



Abb. 9: Bushaltestelle «Salesianum»  
Fahrtrichtung Zug

## Strassenoberbau

Die bestehende Fundationsschicht weist teilweise eine Stärke von nur 30 cm auf und der bituminöse Aufbau ist inhomogen. Belagsschäden zeigen sich durch Ausmagerungen, wilde Risse, offene Nähte und Belagsverformungen. Aufgrund der vorhandenen Schadensbilder ist zeitnah eine Sanierung vorzunehmen.



Abb. 10: Belagsflicke, Risse



Abb. 11: Belagsflicke, Risse

## Strassenentwässerung/Gewässerschutz

Der Bereich Tellenmatt bis Fridbach liegt in der Zone Au (nutzbare unterirdische Gewässer), der Bereich Tellenörtli liegt in der Zone Ao (nutzbare oberirdische Gewässer). Das Strassenabwasser wird direkt über viele Einläufe unbehandelt in den Zugersee eingeleitet. Das Entwässerungssystem ist teilweise in einem baulich schlechten Zustand.

## Kunstabauten

Die Ufermauer mit der Länge von rund 625 m und den beiden Aussichtskanzeln «Salesianum» und «Tellenmatt» sind in schlechtem Zustand. Die Bauwerke sind bis zu 2,0 m unterspült, es sind Pfahlfundationen zu sehen, teilweise mit starken Abrasionen und ohne kraftschlüssige Verbindung. Viele Fugen sind gerissen, ausgewaschen und bewachsen. An der Aussichtskanzel



«Salesianum» wurden ausserdem starke Setzungen der südlichen Ecke und Risse aufgrund der Unterspülung festgestellt. Als Sofortmassnahme wurde diese 2024 unterfangen. Die Brüstungsmauer der Aussichtskanzel «Tellenmatt» ist beschädigt.



Abb. 12: Pfahlfundation nicht kraftschlüssig mit Mauer verbunden, starke Abrasion



Abb. 13: Risse, offene Fugen und Bewuchs und Abrasion im Wasserspiegelbereich



Abb. 14: Kanzel «Salesianum», Risse



Abb. 15: Kanzel «Tellenmatt», Abplatzungen

Als Trennung zwischen dem Rad-/Gehweg und dem See verläuft das ein- bis zweiholmige Betongeländer. Dieses ist in schlechtem Zustand, hat sich stellenweise stark gesenkt und weist an mehreren Stellen Schäden wie Abplatzungen mit korrodierter Bewehrung und Brüche auf.

Die historisch wertvolle, grösstenteils ursprünglich aus dem Jahr 1828 stammende Stützmauer «Stolzengraben» ist in einem akzeptablen Zustand, erfordert jedoch immer wieder leichte Ausbesserungen. Der Abschnitt Fridbach–Stolzengraben wurde im Jahr 2019 instandgesetzt. In dem rund 260 m langen Abschnitt Stolzengraben–Tellenmatt wurden Schäden festgestellt, wie fehlende, lose und aufgrund vom Hangdruck verschobene Steine sowie Wurzelwerk.



Abb. 16: Setzung des Betongeländers



Abb. 17: Stützmauer Stolzengraben

Der «Durchlass Fridbach» weist keine Abdichtung der Betondecke auf. Weiter sind lokale Abplatzungen vorhanden.

### Strassenbeleuchtung

Im gesamten Perimeter, sowohl inner- als auch ausserorts ist eine Strassenbeleuchtung vorhanden. Die Leuchtmittel sind vom Typ Natriumdampf-Hochdrucklampe, welche nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen (Energieverbrauch und Lichtverschmutzung).

### Lärmsanierung

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

### Unfallstatistik

Im Zeitraum von 2021 bis 2025 (fünf Jahre) ereigneten sich im Sanierungsperimeter insgesamt neun Unfälle. Davon waren fünf Schleuder- oder Selbstunfälle, jeweils ein Auffahr-, Einbiege- und Überholunfall sowie eine Frontalkollision. Insgesamt führten diese Ereignisse zu drei Schwerverletzten, vier Leichtverletzten sowie zu Sachschäden in der Höhe von rund 250 000 Franken.

An vier Unfällen waren Radfahrende allein oder gemeinsam mit zu Fuss Gehenden beteiligt. Zwei dieser Unfälle ereigneten sich auf dem Rad-/Gehweg. Dabei wurden zwei Personen schwer und drei Personen leicht verletzt. Trotz dieser Unfallbilanz liegt in diesem Abschnitt kein definitionsgemässer Unfallschwerpunkt vor.

### Projektziele

Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Ausbau des Rad-/Gehwegnetzes;
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen;
- Erneuerung des Strassenoberbaus;
- Ersatz und Ausbau der Strassenentwässerung;
- Sanierung der Kunstbauten;
- Sicherstellung und Einhaltung der Lärmschutzverordnung.



### III. Projektbeschreibung

#### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) betrug im Jahr 2021 rund 8200 Fahrzeuge. Für das Jahr 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmodell eine Zunahme auf rund 9000 Fahrzeuge. Die Artherstrasse ist Teil der Ausnahmetransportroute Typ II b.

#### Normalprofil

Aufgrund der bestehenden historischen Bausubstanz wird der bergseitige Fahrbahnrand übernommen und die Strassengeometrie allgemein nur geringfügig angepasst. Die Fahrbahnbreite misst im Normalfall 6,80 m. Im Bereich der Kapelle St. Karl wird die Strasse wie im Bestand örtlich auf einer Breite von rund 6,50 m saniert.

Die Linksabbiegespur beim Fridbachweg wird beibehalten.

Um die Vorgaben des Bundesinventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) gebührend zu berücksichtigen sowie um den Eingriff in den Gewässerraum gering zu halten, wird der Rad-/Gehweg lediglich auf 3,00 m ausgebaut und die normativen Kurvenverbreiterungen können punktuell nicht vollumfänglich umgesetzt werden. Die verminderten Kurvenverbreiterungen wurden mittels Schleppkurven überprüft mit positivem Ergebnis, dass sich begegnende Fahrzeuge nicht hindern.

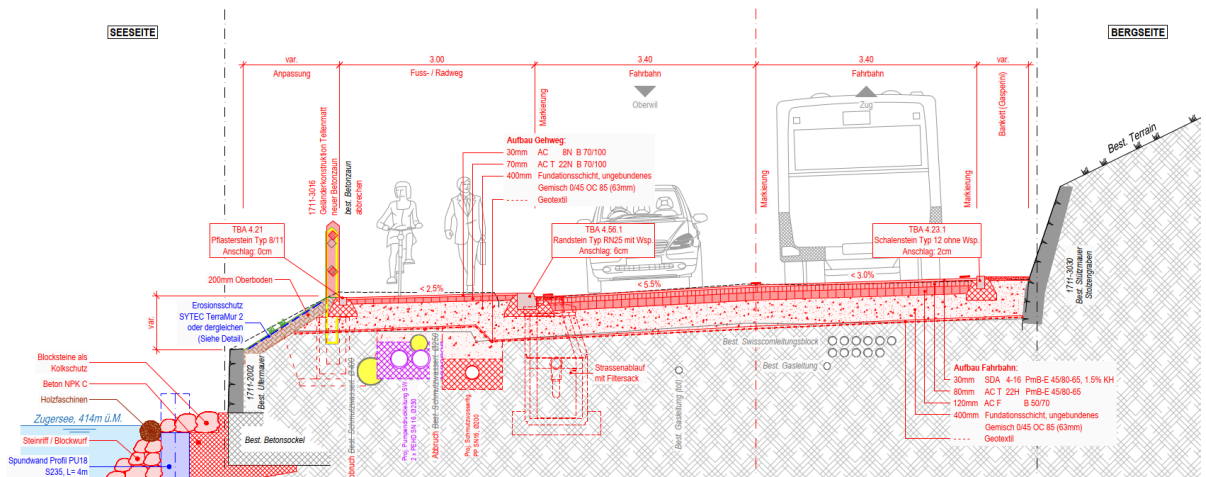


Abb. 18: Normalprofil Artherstrasse

#### Langsamverkehr

Das bergseitige 2,00 m bis 2,50 m breite Trottoir im Abschnitt Fridbachweg bis St. Karl wird an die Strasse verlegt und beim Fridbachweg als Trottoirüberfahrt ausgebildet. Der seeseitige Rad-/Gehweg wird auf 3,00 m verbreitert und im Bereich Fridbach auf bis zu 4,20 m. An zwei Stellen sind örtlich begrenzte Einengungen von 0,25 m (Bereich Kurve km 0.425) und 0,50 m (Bereich Kurve km 0.550) notwendig.

Der bestehende Fussgängerstreifen Stolzengraben wird infolge ungenügender Sichtverhältnisse sowie tiefer Querungsfrequenzen aufgehoben. Das Queren der Fahrbahn ist jedoch eigenverantwortlich weiterhin möglich. Die Fussgängerquerung beim Fridbachweg wird zur Verbesserung der Sichtweiten minimal in Richtung Oberwil verschoben und neu mit einer normkonformen Mittelinsel ausgestattet, wie auch diejenige bei der Tellenmattstrasse.

**Öffentlicher Verkehr**

Die beiden Bushaltestellen «Salesianum» werden barrierefrei mit einem Anschlag von 22 cm, einer Anlegekantenlänge von 18,0 m und weiter als Busbuchten ausgeführt. In Fahrtrichtung Zug beabsichtigt die Stadt Zug die Haltestelle mit einem Buswarteunterstand auszurüsten.

**Horizontale und vertikale Linienführung**

Die vertikale Linienführung richtet sich nach der bestehenden Strassenführung. Bei der horizontalen Linienführung können die normativen Vorgaben aufgrund der geometrischen Einschränkungen, z. B. der hangseitigen Trockensteinmauer, teilweise weiterhin nicht vollständig eingehalten werden. Da die Unfallstatistik hier keine Auffälligkeiten aufweist, ist diese Abwägung zur Erhaltung dieses historischen Verkehrswegs und für die Möglichkeit eines breiteren Rad-/Gehweges vertretbar.

**Strassenoberbau**

Zur Sicherstellung der Tragfähigkeit und der Dauerhaftigkeit wird der Strassenkoffer und die Belagsschichten komplett ersetzt. Im gesamten Perimeter wird ein lärmindernder Deckbelag eingebaut und die Bushalteflächen werden in Beton ausgeführt. Der bestehende Strassenbelag ist teilweise PAK-belastet (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe bzw. «Teerbelag»), welcher entsprechenden entsorgt werden muss.

**Strassenentwässerung**

Mit dem neuen Strassenentwässerungssystem wird die Anzahl der Einleitstellen in den Zugersee reduziert. Das Strassenabwasser wird über neue Strassenabläufe gefasst, mit Filtersäcken gereinigt und über Sammelleitungen in den Zugersee eingeleitet.

**Kunstabauten**

Bei der Ufermauer und den beiden Kanzeln werden die unterkolkten Bereiche unterfangen und die Holzpfaulfundation wieder kraftschlüssig mit dem Bauwerk verbunden. Zur langfristigen Sicherung bezüglich Kolk- und Grundbruchschutz werden Spundwandprofile eingebracht. Der Uferbereich wird mit Blocksteinen und Holzfaschinen ausgebildet. Dies bietet Hohlräume und Verstecke für Fische und andere Lebewesen und fördern die Strukturvielfalt im Uferbereich. Bei den Mauern werden die ausgebrochenen Fugen erneuert, Risse ausinjiziert, fehlende Steine ersetzt und Abplatzungen reprofiliert.





trotz den getroffenen Massnahmen an der Quelle nicht eingehalten, weshalb der Einbau von Schallschutzfenstern notwendig ist.

### Signalisation und Markierung

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

### Ökologische Aufwertungen

Die wichtigen und ortsbildgebenden Platanen im Bereich St. Karl bleiben bestehen.

Durch die Verlegung des Trottoirs im Bereich Fridbachweg an die Strasse, entsteht bergseitig eine grössere zusammenhängende Grünfläche, in welcher vier neue Bäume gesetzt werden. Die Wiese wird naturnah ausgebildet.

Die seeseitige Böschung wird weiterhin begrünt und naturnah belassen. Die Massnahmen im Uferbereich (Blocksteine und Holzfaschinen) bilden Habitate für die Fische und fördern die Biodiversität.

## 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 dem Zugersee dem Alltagsnetz (rote Linie) zugeordnet wurde. Die orangen Linien gehören zum Freizeitnetz, wobei die gestrichelten Linien den Bike-Routen entsprechen.



Abb. 20: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Die Artherstrasse ist Teil des kantonalen Radstreckennetzes sowie der Veloroute von Schweiz-Mobil (Nr. 51 Säuliamt–Schwyz). Während der im Mai 2022 durchgeführten Verkehrserhebungen wurden pro Tag durchschnittlich rund 1200 Radfahrende gezählt (Querschnittsmessung). Gemäss dem Konzept zur Radführung entlang der Artherstrasse von Zug bis Walchwil (Kantonsgrenze SZ) vom Mai 2024 soll langfristig seeseitig ein Rad-/Gehweg mit einer Breite von



3,50 m erstellt werden. Der vorliegende Projektperimeter entspricht dem Konzept, wobei wie erläutert, die angestrebte Ausbaubreite aufgrund der Interessenabwägung (Erhalt historischer Verkehrsweegelemente sowie Gewässerraum) nicht eingehalten werden kann. Mit der Umsetzung dieses Abschnitts kann die Lücke von Oberwil bis zur Mänibachstrasse in Zug geschlossen resp. aufgewertet werden. Neu kann somit ein durchgehender Rad-/Gehweg von rund 1,3 km angeboten werden. Der Ausbau der weiteren Abschnitte entlang der Artherstrasse ist bereits in Planung.

## V. Rechtserwerb

Das vorliegende Projekt bedarf keines definitiven Landerwerbs. Einzig vorübergehend muss Land beansprucht werden.

Die durch vorübergehende Landinanspruchnahme betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert.

## 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.

Beim Fridbach ist für die Sanierung des Durchlasses die Bachuferböschung temporär auf rund 40 m<sup>2</sup> zu roden, welche anschliessend wieder aufgeforstet wird.

Mit den vorgesehenen Massnahmen zur Aufwertung des Uferbereichs, der begrünter naturnahen Böschung und der grösseren Grünfläche im Bereich Fridbach, wie auch mit den Baumpflanzungen wird das Projekt ökologisch aufgewertet. Die erforderliche fischereirechtliche Bewilligung für die Arbeiten im Gewässerraum ist in Aussicht gestellt.

## VII. Kosten und Finanzierung

### 1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 11,2 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassen- und Rad-/Gehwegbau	Fr.	3 830 000.00	
Ufermauer inkl. Kanzeln	Fr.	3 850 000.00	
Betongeländer	Fr.	750 000.00	
Trockensteinmauer	Fr.	<u>100 000.00</u>	
Bauleistungen	Fr.	8 530 000.00	Fr. 8 530 000.00
Schallschutzfenster			Fr. 180 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 10 000.00
Honorare, Nebenkosten, Geologie			Fr. 1 250 000.00
Unvorhergesehenes zirka 12 %			Fr. <u>1 230 000.00</u>
<b>Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)</b>			<b><u>Fr. 11 200 000.00</u></b>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 11,2 Millionen Franken. Nach den geltenden Baunormen ist generell eine Kostenungenauigkeit von 10 % zu berücksichtigen. Aufgrund der geologischen Herausforderungen bei der Instandsetzung der Seeufermauer, bei der Instandstellung der historischen Trockensteinmauer sowie der erhöhten gestalterischen Anforderung an den Betonzaun, wurde der Anteil für Unvorhergesehenes mit zirka 12 % berücksichtigt.

## **2. Kostenvergleich**

Die ausgewiesenen Kosten aufgrund des Kostenvoranschlags entsprechen bezüglich dem eigentlichen Strassen- und Rad-/Gehwegbau (ohne die Kunstbauten und dem Betongeländer) denjenigen bei den Projekten «KS 25/368, Knoten Zollhaus, Hünenberg», «KS 368, Drällikerstrasse, Chamerstrasse–Kanalstrasse, Hünenberg» und «KS J, Lorze–Steinhauserstrasse, Gemeinden Baar/Zug». Die Instandsetzung der Seeufermauer und zusätzlich die hohen Anforderungen an den Betonzaun, sind der Grund, weshalb hier hohe spezifische Kosten anfallen. Der Kostenvoranschlag wurde durch ein externes Büro erstellt und zusätzlich intern durch das Tiefbauamt überprüft.

## **3. Einnahmen**

Im Agglomerationsprogramm sowie für den Lärmschutz und für die Instandsetzung der historischen Trockensteinmauer 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 10–15 Jahren ersetzt werden. 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 2100 Stunden aufgewendet. Dies ergibt rund 210 000 Franken. Es ist mit einem internen Stundenaufwand von weiteren 1 900 bis 2200 Stunden (bis 2030) 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.



<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>2029</b>	<b>2030</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplante Ausgaben	2 360 000	2 910 000	100 000	0
	bereits geplante Einnahmen	140 000	540 000	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Ausgaben	300 000	4 500 000	5 900 000	500 000
	effektive Einnahmen	0	0	700 000	160 000
<b>B</b>	<b>Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan:				
	bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag:				
	effektive Abschreibungen				
<b>C</b>	<b>Erfolgsrechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
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

Diese Vorlage hat keine direkten Auswirkungen auf die Gemeinden. Die Stadt Zug will an der Bushaltestelle stadteinwärts den Buswarteunterstand ersetzen, dessen Kosten sie gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) zu tragen hat.

## 5.3 Anpassung von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

## 6. Zeitplan

21. Mai 2026	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Juni 2026	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
August 2026	Kommissionsbericht
September 2026	Staatswirtschaftskommission
September 2026	Bericht Staatswirtschaftskommission
29. Oktober 2026	Kantonsrat, nur eine Lesung
5. November 2026	Publikation Amtsblatt
6. November 2026	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 Einwohnergemeinde und nach Abschluss des Einspracheverfahrens die Baubewilligung. Das Bauprojekt wurde der Stadt Zug und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge

aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden. Auf die beantragte Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, um die Fahrbahnbreite zu reduzieren und somit dem Rad-/Gehweg mehr Breite anbieten zu können, wurde basierend auf einem Geschwindigkeitsgutachten nicht eingegangen.

Das Projekt wird voraussichtlich in der 2. Jahreshälfte 2026 öffentlich aufgelegt.

## **2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm**

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

- |                           |                      |
|---------------------------|----------------------|
| - Öffentliche Planauflage | 2. Jahreshälfte 2026 |
| - Planersubmission        | bis 4.Quartal 2026   |
| - Baubewilligung          | 1. Quartal 2027      |
| - Detailprojekt           | ab 1. Quartal 2027   |
| - Baumeistersubmission    | Mitte 2027           |

Mit den Bauarbeiten soll im Frühling 2028 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt mit Unterbrechungen (Fischschonzeit) voraussichtlich 30 Monate, wobei die eigentlichen Strassenbauarbeiten rund 12 Monate andauern.

Im ersten Jahr sind die Sanierungsarbeiten an der Ufermauer und den Kanzeln vorgesehen. Diese Arbeiten erfolgen grösstenteils vom See aus mit punktuellen Verkehrsbehinderungen auf der Kantonsstrasse. Die Strassenbauarbeiten werden im zweiten Realisierungsjahr erfolgen. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und der mangelnden Umleitungsvarianten, werden die Arbeiten in Etappen ausgeführt, sodass der Verkehr lichtsignalgesteuert einseitig vorbeigeführt werden kann. Für den öffentlichen Verkehr wird eine Busbevorzugung eingerichtet. Um die Verkehrsbehinderungen möglichst kurz zu halten, wird parallel an mehreren Orten gearbeitet. Im darauffolgenden Jahr erfolgen die Abschlussarbeiten mit dem Einbau des Deckbelages.

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

## **IX. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 4116.2 - 18594 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 5. Mai 2026

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage: Übersichtsplan A4