



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredits für das Projekt «KS J, Lorze–Steinhauserstrasse, Gemeinden Baar/Zug»

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 28. Oktober 2025

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 14,8 Millionen Franken für die Sanierung und Verbreiterung der Schochenmühlestrasse und den Neubau eines Rad-/Gehwegs im Abschnitt Lorze–Steinhauserstrasse in den Gemeinden Baar und Zug.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:	Seite
I. In Kürze	2
II. Projektbegründung	3
III. Projektbeschrieb	7
IV. Radwege	13
V. Landerwerb	14
VI. Umwelt	14
VII. Kosten und Finanzierung	15
1. Kostenvoranschlag	15
2. Kostenvergleich	15
3. Einnahmen	15
4. Kreditfreigabe	15
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 Schochenmühlestrasse (KS J) im Abschnitt Lorze–Steinhauserstrasse bedarf einer umfassenden Sanierung auf rund 1450 m Länge. Zur Verbesserung des Langsamverkehrs ist ein Rad-/Gehweg und bei der Lorze eine sichere ebenerdige Querung der Schochenmühlestrasse sowie eine Rad-/Gehwegunterführung geplant. Der Einbau eines lärmarmen Deckbelags, die barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen und die Instandstellung der Lorzenbrücke sind ebenfalls vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 14,8 Millionen Franken.

Projektbeschreibung

Die Schochenmühlestrasse ist eine Verbindungsstrasse zwischen Baar und Steinhausen und weist eine Verkehrsbelastung von rund 5400 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2021 auf. Bis ins Jahr 2040 wird diese auf 7600 Fahrzeuge pro Tag zunehmen.

Die Schochenmühlestrasse ist in einem schlechten Zustand und zu schmal, um ein sicheres Kreuzen eines Busses mit einem Personenwagen zu gewährleisten. Die Lorzenbrücke ist sanierungsbedürftig, die Bushaltestellen sind nicht vollumfänglich barrierefrei ausgestattet und der massgebende Lärmgrenzwert ist nicht eingehalten. Zudem gibt es keine sichere, längsführende Rad-/Gehweginfrastruktur und die Fuss- und Radquerung bei der Lorze ist ebenfalls nicht mit einer Infrastruktur gesichert.

Parallel zur Lorze wird die sichere Querung der Schochenmühlestrasse mit einer Mittelinsel und einer Rad-/Gehwegunterführung ermöglicht. Entlang der Schochenmühlestrasse, auf Seite der «Alten Lorze», ist ein Rad-/Gehweg von 3,00 m Breite von der Lorze bis zur Schochenmühle vorgesehen.

Die Schochenmühlestrasse wird vollumfänglich erneuert und eine neue Strassenentwässerung realisiert. Die Lorzenbrücke wird instand gestellt.

Die beiden Bushaltestellen «Schochenmühle» werden barrierefrei ausgebildet.

Um die Lärmgrenzwerte einzuhalten, wird auf einer Länge von rund 660 m ein lärmindernder Deckbelag eingebaut. Darüber hinaus sind im Bereich der Schochenmühle teilweise der Einbau von Schallschutzfenster vorgesehen.

Finanzierung und Dauer der Arbeiten

Der Regierungsrat beantragt beim Kantonsrat die Freigabe eines Objektkredits von 14,8 Millionen Franken zulasten des Strassenbauprogramms 2023–2030. Die Kreditfreigabe erfolgt mit einfachem Beschluss. Die Bauarbeiten sollen im Frühjahr 2028 beginnen und werden voraussichtlich 17 Monate dauern.

II. Projektbegründung

Die Kantonsstrasse J (Schochenmühlestrasse) ist als Verbindungsstrasse (VS) klassifiziert. Sie verbindet die Gemeinden Baar und Steinhausen sowie das Gebiet Ammannsmatt der Stadt Zug über den Weiler Schochenmühle.

Die Schochenmühlestrasse von der Nordzufahrt bis zur Lorze wurde 2022/23 und im Bereich Schochenmühle im Jahr 2018 saniert. Mit Beschluss vom 28. September 2023 hat der Kantonsrat den Objektkredit für die Sanierung der Steinhauserstrasse «KS H, Riedmatt–Brücke A14, Zug/Steinhausen» (Vorlage Nr. 3534.1 - 17231) gesprochen. Das vorliegende Projekt beinhaltet den verbleibenden Zwischenabschnitt von der Lorze bis zur Steinhauserstrasse (ohne den Bereich Schochenmühle) auf einer Länge von rund 1450 m.

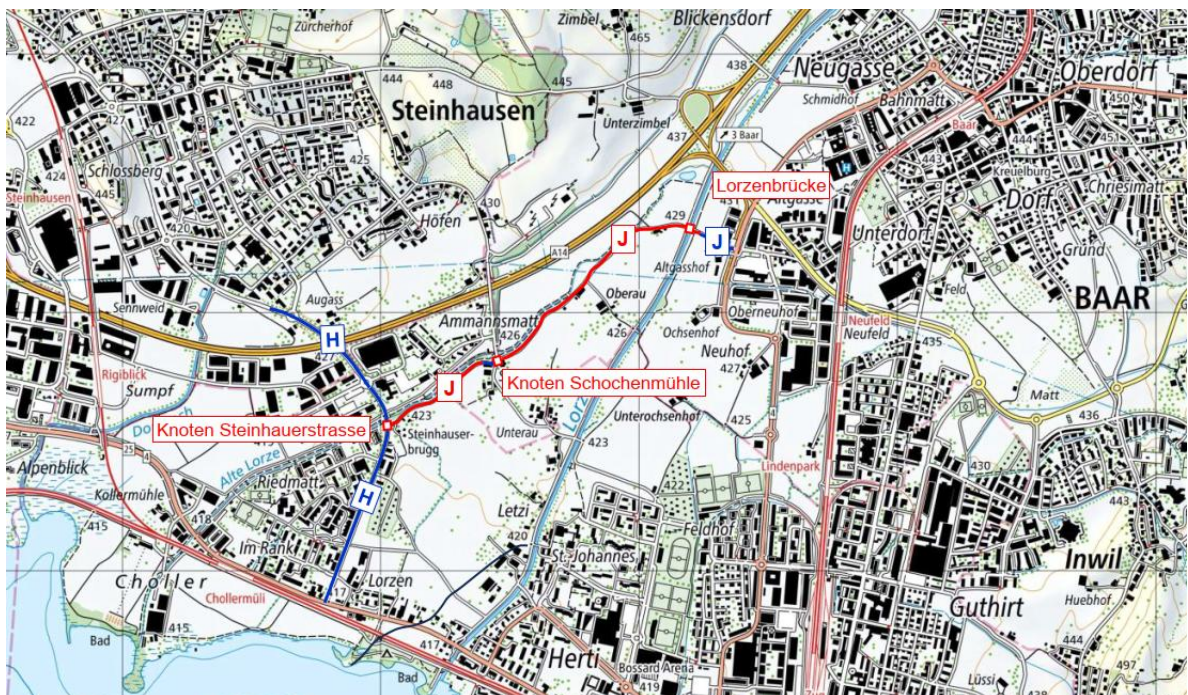


Abb. 1: Projektperimeter (Quelle Karte: map.geo.admin.ch)

Strassengeometrie/Geschwindigkeitsregime

Die Strasse liegt im Ausserortsbereich und ist auf der ganzen Länge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h signalisiert. Die bestehende Fahrbahnbreite misst zwischen 5,25 m und 7,16 m inklusive der Kurvenverbreiterungen. Die Lorzenbrücke weist eine Durchfahrtsbreite von 6,50 m auf. Das Kreuzen eines Busses mit einem Personenwagen ist aufgrund der zu geringen Strassenbreiten nicht gegeben, was mit dem regelmässigen Überfahren des Strassenrands ersichtlich ist. Zudem sind die Kurvenradien eng und deren Abfolge inhomogen.



Abb. 2: Lorzenbrücke mit paralleler Langsamverkehrsbrücke



Abb. 3: Schochenmühlestrasse Blickrichtung Baar



Abb. 4: Schochenmühlestrasse Blickrichtung Schochenmühle



Abb. 5: Überfahrener Strassenrand

Zu Fuss Gehende und Radfahrende

Gemäss kantonalem Richtplan führt entlang der Schochenmühlestrasse die Radroute Nr. 27 von Baar über die Kollermühle bis zum Chamer Veloweg. Bei der Lorzenbrücke (parallel der Lorze) quert die Radroute Nr. 29 die Schochenmühlestrasse (nationale Radroute Nr. 9 Montreux–Rorschach und Nr. 94 L'Areuse–Emmen–Sihl). Bei der Schochenmühle kreuzt die Radroute Nr. 31 (Zug–Steinhausen), welche auch der nationalen Radroute Nr. 51 (Säuliamt–Schwyz) entspricht.

Von der Lorze bis zur Schochenmühle misst das bestehende Trottoir 1,50 m und ist für Radfahrende freigegeben. Das Trottoir ist lediglich teilweise asphaltiert. Der chaussierte Abschnitt ist durch eine Rabatte von der Strasse abgetrennt. Im Abschnitt Schochenmühle bis Steinhauserstrasse ist keine Langsamverkehrs-Infrastruktur vorhanden. Die sichere Führung verläuft parallel nördlich der «Alten Lorze».

Die Schochenmühlestrasse wird bei der Lorzenbrücke (Lorzenuferweg) ohne eine Mittelinsel vom Langsamverkehr überquert. Die notwendige Sichtweite in Blickrichtung Schochenmühle ist dabei nicht gegeben. Parallel zur Lorzenbrücke wurde eine neue Rad-/Gehwegbrücke erstellt.

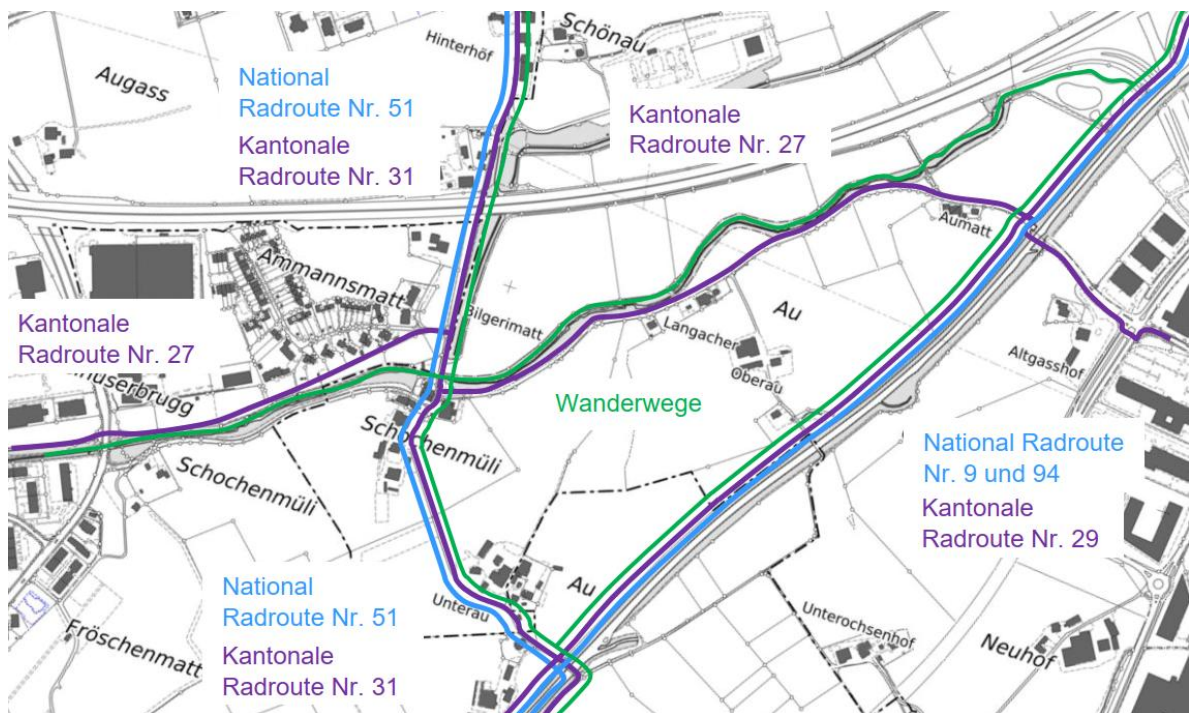


Abb. 6: Radroutenstrecken (Quelle Karte: GIS Kanton Zug)



Abb. 7: Chaussierter Bereich entlang Schochenmühlestrasse



Abb. 8: Querung Schochenmühlestrasse

Öffentlicher Verkehr

Entlang der Schochenmühlestrasse verkehrt die Buslinie 636 der Zugerland Verkehrsbetriebe. Die beiden Bushaltestellen «Schochenmühle» sind als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet und der Anschlag misst 16 cm. Die Bushaltestellen «Oberau» wurden von der Gemeinde Baar mit Beschluss vom 12. Mai 2020 aufgehoben.



Abb. 9: Bushaltestellen Schochenmühle

Strassenoberbau

Der vorhandene Belagsaufbau in der Fahrbahn genügt aufgrund der geringen Stärke den heutigen Anforderungen nicht mehr. Belagsverformungen zeigen sich durch Spurrinnen, die Belagsoberfläche ist ausgemagert und strukturelle Schäden sind durch Setzungen erkennbar. Zudem ist der Belag mittlerweile ein grossflächiges Flickwerk. Aufgrund der vorhandenen Schadensbilder ist die Dauerhaftigkeit nicht mehr gewährleistet.



Abb. 10: Belagsflicke



Abb. 11: Spurrinnen

Strassenentwässerung

Das Strassenabwasser wird teils über die Schulter oder über Einlaufschächte gefasst und über Sammelleitungen in die «Alten Lorze» sowie Lorze unbehandelt eingeleitet. Das heutige Entwässerungssystem ist in einem baulich schlechten Zustand und muss erneuert werden.

Kunstabauten

Die «Lorzenbrücke» (BW-Nr. 1701-0019) wurde 1973 errichtet und 1991 instand gestellt. Seit dem Neubau (2022/23) der parallelen Rad-/Gehwegbrücke wird die Lorzenbrücke ausschliesslich für den Strassenverkehr genutzt. Aufgrund ihres schlechten baulichen Zustands muss sie instandgesetzt werden.

Strassenbeleuchtung

Die bestehende Strassenbeleuchtung (LED-Leuchten) im Bereich Schochenmühle wurde im Jahre 2016 erneuert. Der restliche Strassenabschnitt befindet sich ausserhalb des Siedlungsgebiets und ist nicht beleuchtet.

Lärmsanierung

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

Unfallstatistik

Im Zeitraum 2020 bis 2024 (5 Jahre) haben sich auf dem Sanierungsperimeter insgesamt sechs Unfälle ereignet. Diese hatten zwei Leichtverletzte sowie Sachschäden in der Höhe von rund 750 000 Franken zur Folge. Einer dieser beiden Unfälle ereignete sich bei der Rad- und Gehwegquerungsstelle bei der Lorze. Die verkehrs- und sicherheitstechnischen Untersuchungen zeigen, dass ausser einem Unfall alle massgeblichen Unfalltypen «Schleuder- oder Selbstunfälle» sind. Von einem Unfallschwerpunkt kann nicht gesprochen werden.

Umwelt

Das Gebiet südöstlich der Schochenmühlestrasse ist landwirtschaftlich geprägt. Entlang der nordwestlichen Seite verläuft die «Alte Lorze» mit einem ausgeprägten Uferbereich bestehend aus Ufergehölz und Wald.

Im Bereich Schochenmühle befindet sich ein durch Abfälle belasteter Betriebsstandort.

Projektziele

Die Projektziele lauten zusammengefasst wie folgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden;
- Ausbau der Strassenbreite zur Ermöglichung des Begegnungsfalles Bus-PW
- Ausbau des Rad-/Gehwegnetzes;
- Barrierefreie Ausgestaltung der Bushaltestellen;
- Erneuerung des Strassenoberbaus;
- Ersatz und Ausbau der Strassenentwässerung;
- Sanierung der Lorzenbrücke;
- Sicherstellung und Einhaltung der Lärmschutzverordnung;
- Ökologische Aufwertung des Strassenraums.

III. Projektbeschreibung**Motorisierter Individualverkehr (MIV)**

Das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) betrug im Jahr 2021 auf der Schochenmühlestrasse 5400 Fahrzeuge. Für das Jahr 2040 prognostiziert das kantonale Verkehrsmo-
dell eine Zunahme auf rund 7600 Fahrzeuge. Auf der Schochenmühlestrasse ist ein Lastwagenfahrverbot signalisiert, weshalb der Schwerverkehrsanteil (öffentlicher Verkehr) mit lediglich rund 3 % ausfällt.

Die Schochenmühlestrasse ist keine Ausnahmetransportroute.

Normalprofil

Aufgrund des untergeordneten Strassentyps, des geringen Verkehrsaufkommens und insbesondere, da ein Lastwagenfahrverbot signalisiert ist, wurde die Fahrbahnbreite mit lediglich 6,10 m Breite festgelegt. Dies ermöglicht das sichere Kreuzen eines Busses mit einem Personenwagen. Zur Normalbreite werden die notwendigen Kurvenverbreiterungen hinzugeschlagen, was unter Berücksichtigung des kurvigen Strassenverlaufs über längere Abschnitte zu einem verbeir-
terten Strassenverlauf führt. Auf Seite der «Alten Lorze» ist zwischen der Lorze und

Schochenmühle ein durchgehender Rad-/Gehweg mit 3,00 m Breite und entlang zur Lorze eine Rad-/Gehwegunterführung von 2,90 m Breite geplant.

Die Bankettbreiten betragen 1,00 m ab Strassenrand bzw. 0,50 m ab Rad-/Gehweg. Die Geländemodellierung zum Landwirtschaftsland erfolgt grossflächig, so dass dieses maschinell bewirtschaftet werden kann.

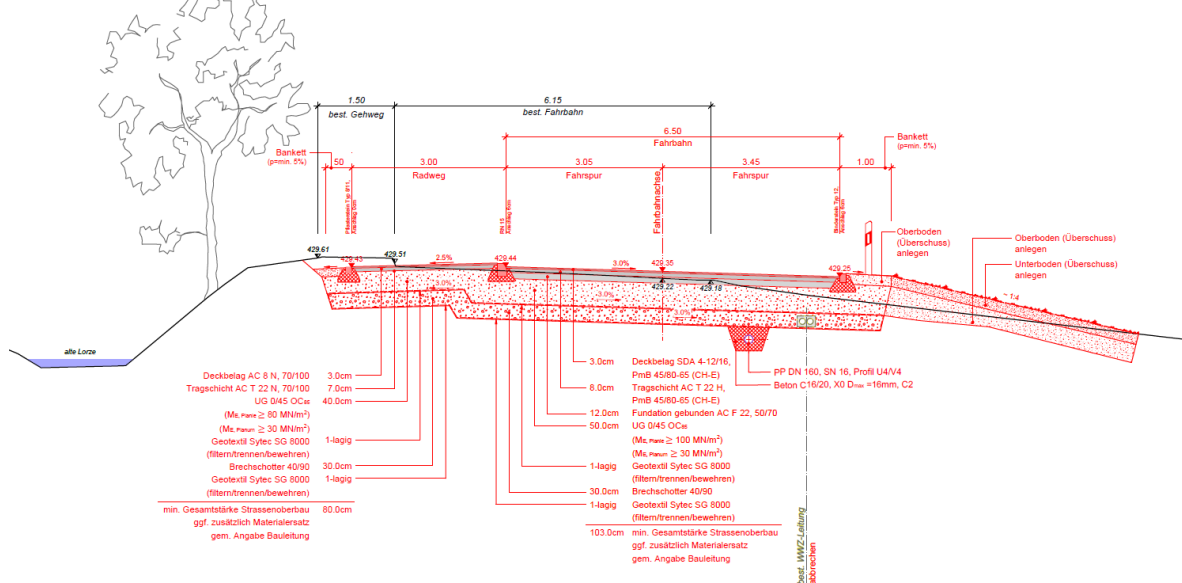


Abb. 12: Normalprofil Schochenmühlestrasse

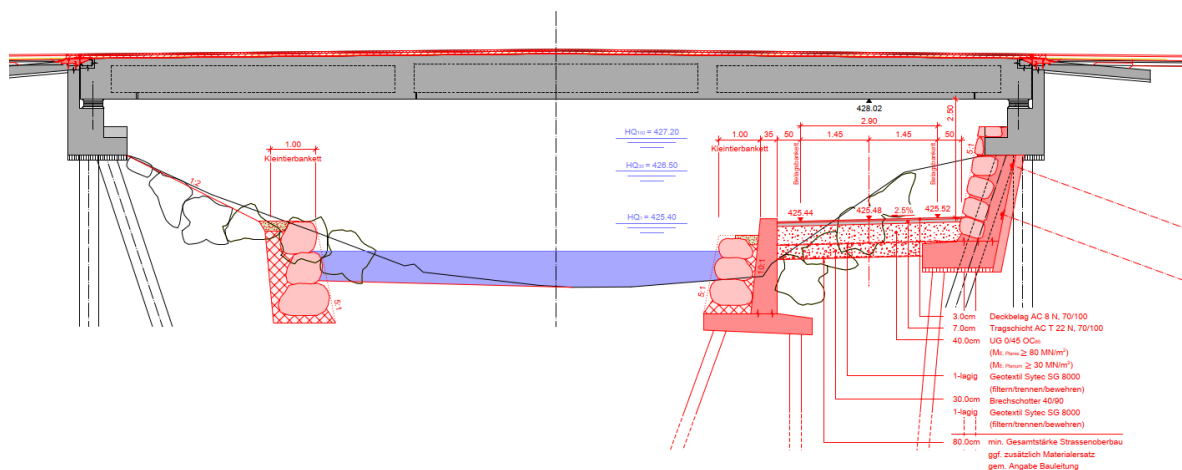


Abb. 13: Normalprofil Rad-/Gehwegunterführung

Langsamverkehr

Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen in der Schochenmühle werden beibehalten, d. h. an der Lichtsignalanlage sind keine Veränderungen vorgesehen.

Von der Schochenmühle in Fahrtrichtung Baar können Radfahrende die Fahrbahn in einem geschützten Mittelbereich sicher queren (Velofurt), um auf den Rad-/Gehweg zu gelangen. In Gegenrichtung werden diese vor der Bushaltestelle auf die Fahrbahn geführt, um bei der Bushaltestelle keinen Konflikt mit den Ein-/Aussteigenden zu erhalten.

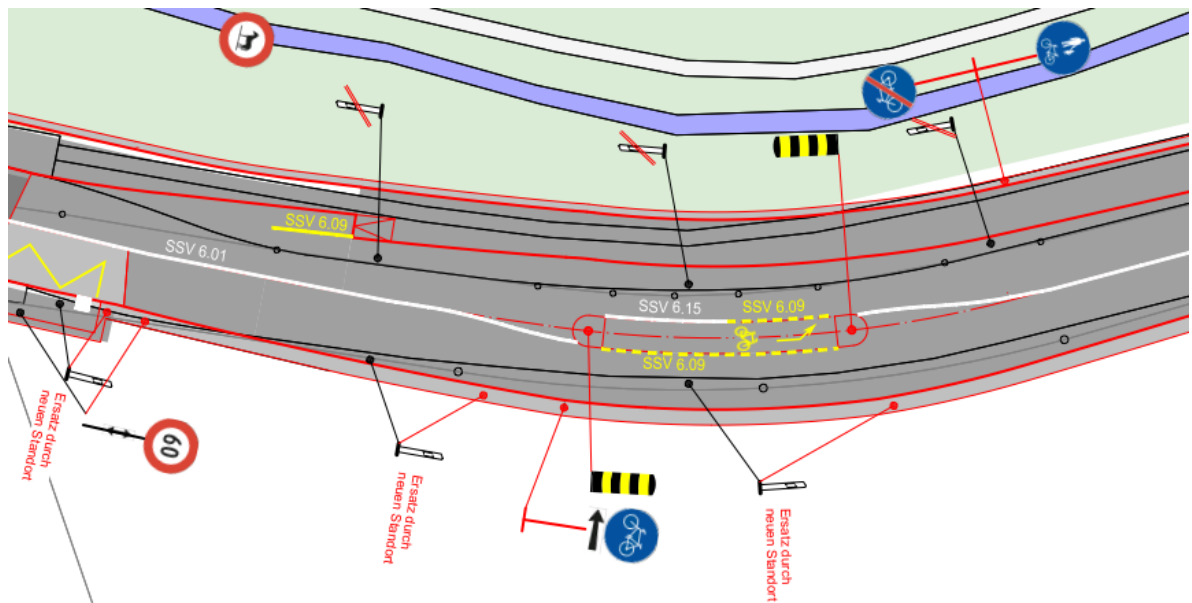


Abb. 14: Situation Veloquerung Schochenmühle

Die Querung der Schochenmühlestrasse beim Lorzenuferweg wird mit einer Schutzinsel von 3,00 m Breite wesentlich sicherer. Mit dem Verschieben der Querungsstelle kann die notwendige Sichtweite erreicht werden. Zudem wird die Strasse mit einer Rad-/Gehwegunterführung zusätzlich gequert werden. Somit kann vor allem dem Bedürfnis einer sicheren und bevorzugten Radinfrastruktur Rechnung getragen werden.

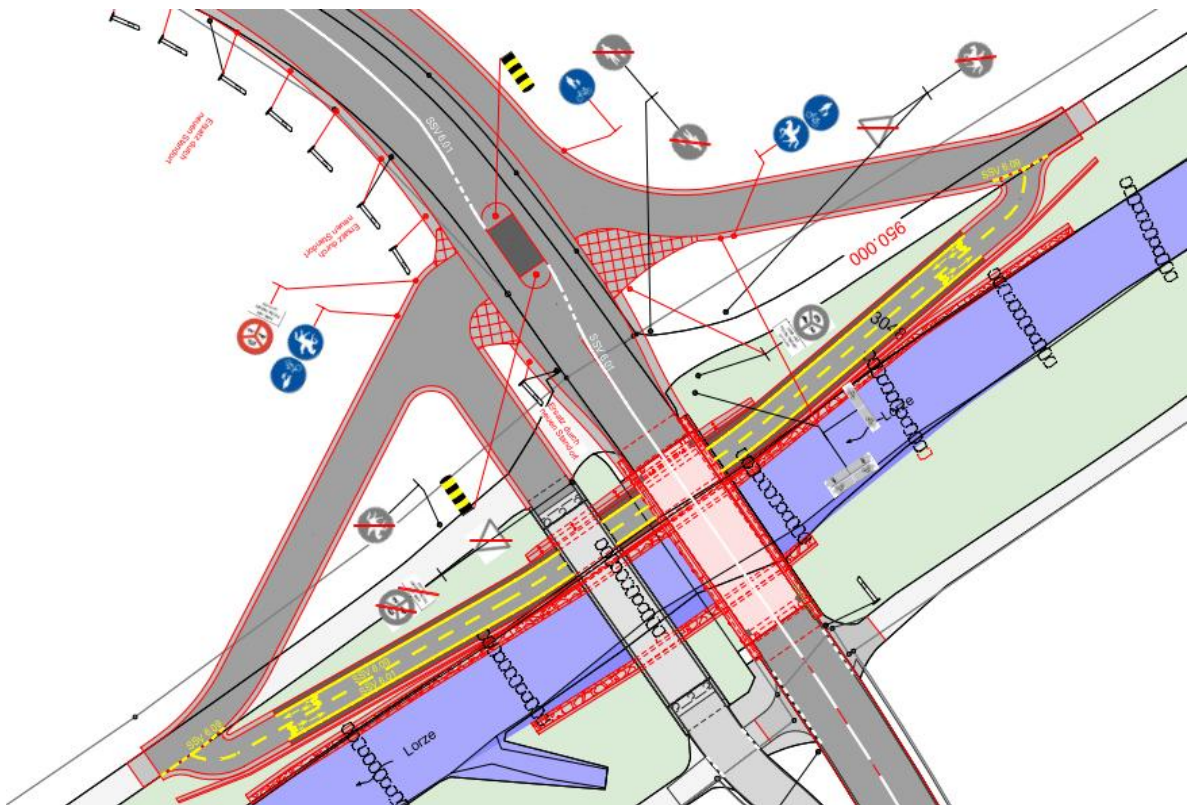


Abb. 15: Situation Querung Schochenmühlestrasse

Bei Hochwasser wird die Rad-/Gehwegunterführung überflutet, was jedoch aufgrund der vorhandenen alternativen Strassenquerung kein Verbindungsproblem darstellt.

Der Wanderweg entlang der «Alten Lorze» wird rund zweimal jährlich bei Hochwasser stellenweise überflutet. An zwei Stellen wird der Weg somit lokal leicht angehoben, um auch in solchen Situationen weiterhin eine Verbindung anbieten zu können.

Öffentlicher Verkehr

Die Buslinie 636 zwischen Baar und Steinhausen verkehrt von Montag bis Freitag im Halbstundentakt. Am Wochenende ist der Taktfahrplan reduziert.

Aufgrund der beengten Verhältnisse bei den Bushaltestellen «Schochenmühle» und der geringen Fahrgast-Frequenzen von rund 12 Ein- und Aussteigenden, werden diese weiterhin als Fahrbahnhaltestellen ausgeführt. Die Haltestellen werden auf einer Länge von 12,00 m in Fahrtrichtung Baar und in Fahrtrichtung Steinhausen auf 18,00 m mit einem Anschlag von 22 cm erstellt. Der Wartebereich wird auf 2,00 m verbreitert und durch die Gemeinde Baar mit je einem Buswarteunterstand ausgestattet.

Die Haltestellen «Oberau», welche nicht mehr in Betrieb sind, werden zurückgebaut.

Horizontale und vertikale Linienführung

Die vertikale Linienführung richten sich nach der bestehenden Strassenführung. Bei der horizontalen Linienführung werden die Kurvenradien zur Verbesserung der Fahrdynamik, resp. der Verkehrssicherheit teilweise etwas vergrössert. Die Längs- und Quergefälle sowie die Sichtweiten sind im ganzen Projektperimeter unter Beachtung der Verhältnismässigkeit gemäss den normativen Vorgaben eingehalten.

Strassenoberbau

Durch den neuen Rad-/Gehweg, der breiteren Fahrbahn, den Kurvenverbreiterungen, den teilweisen Anpassungen der Kurvenradien sowie der Quergefälle, unter Berücksichtigung des setzungsempfindlichen Untergrunds und dem vorhandenen Schadensbild der bestehenden Strasse, ist der komplette Strassenoberbau zu ersetzen.

Aufgrund des gering tragfähigen, setzungsempfindlichen Unterbaus wird für die Erneuerung des Strassenkoffers eine kombinierte Foundation aus Brechsotter und Kiessand gewählt. 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.

Strassenentwässerung

Der gesamte Projektperimeter liegt im Gewässerschutzbereich auf nutzbarem Grundwasser. Das Strassenabwasser könnte gemäss der Richtlinie «Abwasserbewirtschaftung bei Regenwetter» über die Schulter entwässert werden. Da die Durchlässigkeit des anstehenden Bodens schlecht bis wasserstauend ist, wird auf eine Versickerung verzichtet. Das Strassenabwasser wird über neue Strassenabläufe gefasst, mit Filtersäcken gereinigt und über neue Leitungen in die beiden Gewässer abgeleitet. Das Oberflächenwasser des Rad-/Gehwegs wird entweder über die Schulter versickert oder ebenfalls gefasst, gereinigt und abgeleitet.



Abb. 16: Entwässerungskonzept (Quelle Karte: map.geo.admin.ch)

Werkleitungen

Im Projektabschnitt sind mehrere Werkleitungen der Gemeinde Baar, der WWZ AG und der Swisscom vorhanden. Einige Anpassungen am jeweiligen Leitungsnetz sind vorgesehen. Diese Kosten tragen vollumfänglich die Werkeigentümer und sind nicht Bestandteil dieser Vorlage.

Um zu einem späteren Zeitpunkt Netzverbindungen herstellen zu können, wird ein Leerrohr für Elektroleitungen des Kantons vorgesehen.

Strassenbeleuchtung

Im Bereich Schochenmühle werden die bestehenden Strassenbeleuchtungsstandorte auf die neue Situation angepasst und wie bisher mit LED-Leuchten ausgerüstet.

Lorzenbrücke mit Rad-/Gehwegunterführung

Die Lorzenbrücke (Baujahr 1973) wird seit dem Neubau der Rad-/Gehwegbrücke (2022/23) ausschliesslich vom Fahrzeugverkehr genutzt. Die Brücke weist eine lichte Spannweite von 19.70 m auf.

Bei der Lorzenbrücke werden die Abdichtung, der Belag, die Geländer sowie die beiden Fahrbahnübergänge ersetzt und der nicht mehr benötigte seitliche schmale Stahlsteg für die zu Fuss Gehenden zurückgebaut. Die Betonoberflächen werden saniert und der Kolkschutz bei den Widerlagern verbessert.

Um ein minimales Lichtraumprofil von 2,50 m für die neue Rad-/Gehwegunterführung (siehe Abbildung 13) zu erhalten, wird die Lorzenbrücke um rund 10 cm angehoben.

Infolge der neuen Rad-/Gehwegunterführung sind zwei Stützkonstruktionen zur Böschungssicherungen notwendig. Die tiefenfundierten Betonstützmauern werden mit Natursteinen verkleidet. Die beiden Stützmauern sind rund 30 m und 110 m lang und haben eine sichtbare Höhe von 0,30 m bis 2,90 m.

Um die Abflusskapazität der Lorze infolge der neuen Rad-/Gehwegunterführung nicht zu vermindern, wird das gegenüberliegende Ufer angepasst, was mit einer Blocksatzmauer erfolgt.

Lärmsanierung

Mit dem Einbau eines lärmarmen Deckbelags auf rund 660 m Länge kann der Immissionsgrenzwert für den Zeithorizont 2040 eingehalten werden.

Bei einem Gebäude im Bereich Schochenmühle wird der Immissionsgrenzwert 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 und das Lastwagenfahrverbot werden beibehalten.

Rodungsflächen

Die Ufervegetationen entlang der «Alten Lorze» und «Lorze» sind als Wald eingestuft. Aufgrund des Rad-/Gehwegs ist eine definitive Rodungsfläche von rund 1030 m² notwendig, welche vollumfänglich an einem anderen Ort aufgeforstet wird. Für die Realisierung sind zusätzliche temporäre Rodungen von rund 2055 m² erforderlich, welche nach Bauende wieder an gleicher Stelle aufgeforstet werden.

Ökologische Aufwertungen

Der schmale Wiesenstreifen zwischen der Schochenmühlestrasse und dem Wald entlang der «Alten Lorze» im Abschnitt Schochenmühle und Steinhauserstrasse wird mit Ruderalflächen und Magerwiese aufgewertet. Zudem werden mit mehreren Kleinstrukturen der Lebensraum für Amphibien und Kleintiere verbessert. Die bestehende Betonmauer bei der Bushaltestelle Schochenmühle wird abgebrochen und das Gelände natürlich gestaltet.

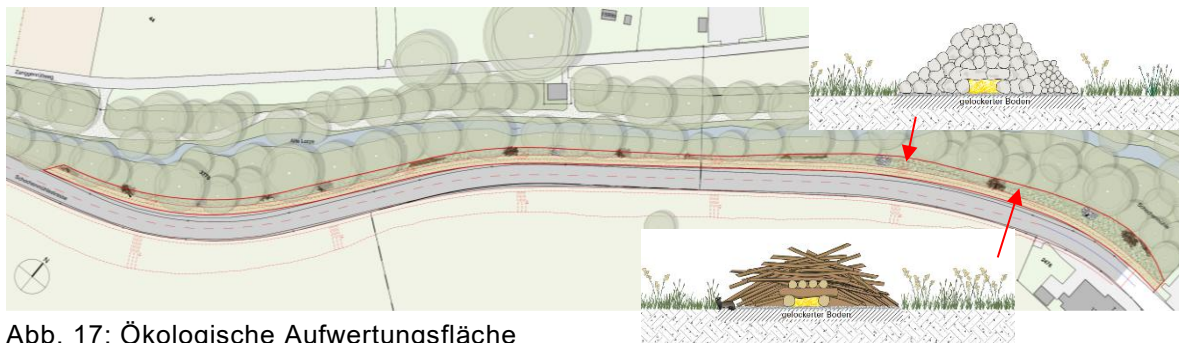


Abb. 17: Ökologische Aufwertungsfläche

Durch die Verlegung der Langsamverkehrs-Querungsstelle werden die entstandenen Landflächen beidseitig der Schochenmühlestrasse mit Bäumen, Hecken und Kleinstrukturen aufgewertet. Zudem plant die Gemeinde Baar diese mit Sitzgelegenheiten zu ergänzen.

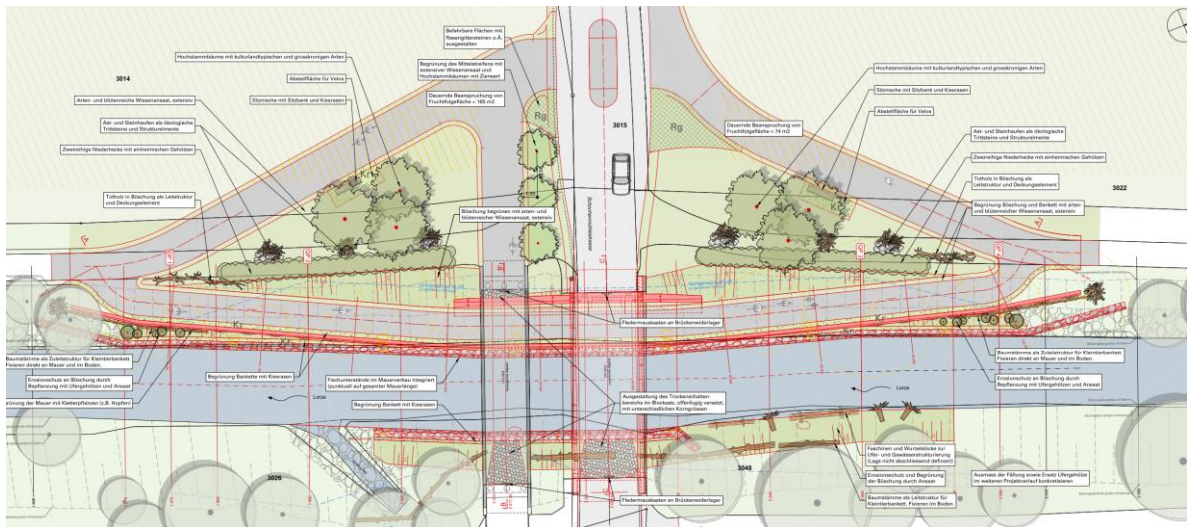


Abb. 18: Aufwertung Bereich Lorzenuferweg

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 Schochenmühlestrasse dem Alltagsnetz (rote Linien) zugeordnet wurde. Die orangen Linien gehören zum Freizeitnetz, wobei die gestrichelte Linie der Bike-Route entspricht.



Abb. 19: Richtplan, Stand 3. Juli 2025, Teilkarte M 4.9: Velowegnetze für Alltag und Freizeit

Mit Realisierung der Rad-/Gehwegunterführung Südstrasse im Zusammenhang mit der «Tangente Zug/Baar» und dem neuen Rad-/Gehweg von der Nordstrasse bis zur Lorze besteht nun eine lückenlose sichere Verbindung vom Baarer Zentrum bis zur Lorze. Mit dem vorliegenden Projekt wird die verbleibende Lücke im Velowegnetz von der Lorzenbrücke (Altgasshof) bis zur Schochenmühle geschlossen und eine neue, vom motorisierten Verkehr abgesetzte Radinfrastruktur von zusätzlich 1050 m Länge erstellt. Ab der Schochenmühle führt der Radweg über den bestehenden verkehrsfreien Weg entlang der Lorze zur Kollermühle. Zudem werden die Querverbindungen zu weiteren kantonalen Velowegen hergestellt.

Die Breite des neuen Rad-/Gehwegs von 3,00 m entlang der Schochenmühlestrasse ermöglicht ein Kreuzen zweier Radfahrenden und nimmt auf die «Alte Lorze» mit dem Wald Rücksicht. Der nordwestseitig liegende Rad-/Gehweg liegt auf der Hauptwunschnlinie von Baar entlang der Lorze in Richtung Kollermühle, ohne eine Fahrbahn zu queren. Für die Verbindung Baar Zentrum zur Kollermühle kann die Fahrbahnquerung bei der Lorzenbrücke mit einer Mittelinsel sicher angeboten werden.

Mit der neuen Rad-/Gehwegunterführung wird auf dem an schönen Sommertagen stark frequentierten Lorzenuferweg eine attraktive und sichere Verbindung angeboten. In Anbetracht, dass es sich um eine Ergänzung der ebenerdigen Strassenquerung handelt, ist die reduzierte Breite von 2,90 m, welche aufgrund der Lorze notwendig ist, akzeptabel.

V. Landerwerb

Das vorliegende Projekt bedarf einer zusätzlichen Landfläche von rund 2900 m². Bei den zu erwerbenden Flächen handelt es sich um rund 2670 m² Landwirtschaftsland, rund 60 m² Wald und rund 170 m² übrige Flächen. Rund 300 m² Landwirtschaftsfläche können mittels gleichwertigem Realersatz abgegolten werden. Vorübergehend werden zusätzlich rund 11 500 m² Land beansprucht.

Die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wurden über das Projekt informiert. Die 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 waldarmen Gebiet auf einem kantonalen Grundstück in der Gemeinde Cham direkt an der Lorze. Die Entwürfe der gewässerschutzrechtlichen Bewilligung für das Reinigen und Ableiten des Strassenabwassers, für die definitive Rodung sowie für die fischereirechtliche Bewilligung sind vorbesprochen, jedoch noch nicht vorliegend.

Wildtierkorridore sind durch das Projekt keine betroffen. Mit den baulichen Massnahmen entlang der Rad-/Gehwegunterführung, wird die terrestrische Vernetzung entlang der Lorze weiterhin sichergestellt.

Mit den ökologischen Aufwertungen zwischen der Schochenmühlestrasse und der «Alten Lorze», im Bereich des Lorzenuferwegs, den neuen Fischunterständen in der Lorze sowie der Blocksteinverkleidungen, welche den Amphibien sowie den Wassertieren als Unterschlupf dienen, wird insgesamt eine wesentliche Aufwertung erzielt.

VII. Kosten und Finanzierung

1. Kostenvoranschlag

Die Gesamtkosten sind auf 14,8 Millionen Franken veranschlagt (inkl. 8,1 % MWST, Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex April 2025) und setzen sich wie folgt zusammen:

Strassenbau	Fr.	6 590 000.00	
Rad-/Gehweg	Fr.	1 850 000.00	
Rad-/Gehweg UF inkl. Wasserbau	Fr.	2 250 000.00	
Sanierung Lorzenbrücke	Fr.	<u>490 000.00</u>	
Bauleistungen	Fr.	11 180 000.00	Fr. 11 180 000.00
Honorare, Nebenkosten, Geologie			Fr. 1 500 000.00
Landerwerb, Entschädigungen, Grenzmutationen			Fr. 500 000.00
Umleitung Bus			Fr. 250 000.00
Unvorhergesehenes zirka 10 %			Fr. <u>1 370 000.00</u>
Total Kostenvoranschlag (inkl. 8,1 % MWST)			<u>Fr. 14 800 000.00</u>

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf 14,8 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 Rad-/Gehwegbau (ohne Rad-/Gehwegunterführung) denjenigen bei den Projekten «KS 25/368, Knoten Zollhaus, Hünenberg», «KS 368, Drälikerstrasse, Chamer-strasse–Kanalstrasse, Hünenberg» und «KS Q, Umgestaltung Zentrum, Menzingen». Aufgrund der Rad-/Gehwegunterführung ist eine Anhebung der Lorzenbrücke, die Erstellung mehrerer Kunstbauten mit teilweise aufwendigen Foundationen und Wasserbaumassnahmen in der Lorze notwendig, weshalb hier hohe spezifische Kosten anfallen. Der Kostenvoranschlag wurde durch ein externes Büro erstellt und zusätzlich durch das Tiefbauamt intern überprüft.

3. Einnahmen

Im Agglomerationsprogramm der 4. Generation 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 September 2025 wurden bisher 78,8 Millionen Franken aus dem Rahmenkredit bewil-ligt.

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 ist anfälliger gegenüber mechanischer Beanspruchung durch den täglichen Verkehr und muss etwa nach 10–15 Jahren ersetzt werden. Durch die ökologisch aufgewerteten Flächen werden sich die Aufwendungen für den Strassenunterhalt leicht erhöhen. Durch die Filtersäcke, da diese 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 2300 Stunden aufgewendet. Dies ergibt rund 230 000 Franken. Es ist grob geschätzt mit einem internen Stundenaufwand von weiteren 2500 bis 2900 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.

A	Investitionsrechnung	2026	2027	2028	2029
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	100 000	2 690 000	5 910 000	410 000
	bereits geplante Einnahmen	0	0	820 000	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	100 000	500 000	9 500 000	4 700 000
	effektive Einnahmen	0	0	0	670 000
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. Die Gemeinde Baar will an den beiden Bushaltestellen jeweils ein Buswarteunterstand erstellen, dessen Kosten sie gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GöV; BGS 751.31) zu tragen hat. Im Bereich der Lorzenbrücke plant die Gemeinde Baar, auf den beiden ökologischen Aufwertungsflächen, jeweils eine Sitzgelegenheit zu errichten.

5.3 Anpassung von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

6. Zeitplan

November 2025	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Dezember 2025	Beratung Kommission für Tiefbau und Gewässer
Februar 2026	Kommissionsbericht
März 2026	Staatswirtschaftskommission
März 2026	Bericht Staatswirtschaftskommission
April 2026	Kantonsrat, nur eine Lesung
April 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 Bauprojekt wurde den beiden Standortgemeinden und den kantonalen Ämtern zur Vernehmlassung unterbreitet. Die Änderungsvorschläge aus dieser Vernehmlassung konnten weitgehend berücksichtigt werden. Auf die durch die Stadt Zug zusätzlich geforderte Kleintierunterführung im westlichen Bereich der Schochenmühlestrasse wird aufgrund des fehlenden Vernetzungskorridors im Richtplan nicht eingegangen.

Das Projekt wird voraussichtlich im 1. Quartal 2026 öffentlich aufgelegt.

2. Weiteres Vorgehen und Bauprogramm

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

- Öffentliche Planauflage	1. Quartal 2026
- Baubewilligung	2./3. Quartal 2026
- Planersubmission	bis 2./3. Quartal 2026
- Detailprojekt	ab 3. Quartal 2026
- Baumeistersubmission	2027

Mit den Bauarbeiten soll im Frühling 2028 begonnen werden. Die gesamte Bauzeit beträgt rund 17 Monate, exkl. dem Einbau der Deckschicht.

Um die Bauarbeiten möglichst rasch realisieren zu können und die Erschliessung für die Anwohnenden und das Gebiet Ammannsmatt zu gewährleisten, soll die Schochenmühlestrasse in zwei Hauptetappen realisiert werden. Der Abschnitt Lorze bis Schochenmühle wird aufgrund des engen Strassenquerschnitts während rund sechs Monaten für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr gesperrt. Der öffentliche Verkehr und die direkten Anwohnenden können weiterhin darauf verkehren. Um den Abschnitt Schochenmühle bis Steinhauserstrasse zu realisieren, muss dieser für sämtlichen Verkehr für rund fünf Monate gesperrt werden. Das Gebiet Ammannsmatt ist somit entweder über die Steinhauserstrasse oder Nordstrasse erschlossen.

Während der Vollsperrung wird in Zusammenarbeit mit dem Amt für Raum und Verkehr und der Zugerland Verkehrsbetriebe ein alternatives Angebot erarbeitet. Diese Aufwendungen werden dem vorliegenden Projekt belastet und sind entsprechend ausgewiesen. Während der verbleibenden Bauzeit wird der Verkehr wie gewohnt fließen können. Die Bauarbeiten konzentrieren sich auf die Randzonen.

Die Umleitungen für den Langsamverkehr führen entweder entlang der «Alten Lorze» oder entlang der «Lorze» und am Restaurant Freimann vorbei. Während der Sanierung der Lorzenbrücke wird die neue Rad-/Gehwegbrücke für den Verkehr freigegeben und für den Langsamverkehr eine provisorische Brücke erstellt.

Der Einbau der Deckschicht ist über den ganzen Perimeter ebenfalls in zwei Etappen in konzentrierter Bauweise vorgesehen.

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. 4012.2 - 18392 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 28. Oktober 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Beilage 1: Übersichtsplan 1:5880, A4