



**Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter  
betreffend Velo- und Skating-Verbindung ins Sihltal  
(Vorlage Nr. 1693.1 - 12778)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 23. Juni 2009

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kantonsrätinnen Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter, beide Baar, haben am 13. Juni 2008 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat einen Bericht über den Ausbau von Velo- und Skating-Verbindungen ins Sihltal vorzulegen. In diesem Bericht sollen allfällige Änderungen des Richtplans, mögliche Projektvarianten und ein Zeitplan für die Realisierung aufgezeigt werden. Im Vordergrund steht eine attraktive Velo- und Skating-Verbindung zwischen der Lorzenebene in Baar und dem Verkehrsknoten Sihlbrugg (Kantonsgrenze).

Begründet wird die Motion mit der durch den Kanton Zürich vorgesehenen Redimensionierung der Sihltalstrasse zugunsten einer durchgehenden Velo- und Skatingverbindung im Sihltal. Es sei sinnvoll und wichtig, wenn der Kanton Zug sein Velo- und Skating-Netz den neuen Gegebenheiten anpasse und eine Verknüpfung aus der Baarer Lorzenebene an die entsprechenden Wege im Sihltal realisiere, denn Velofahren und Skaten gehörten zu den beliebtesten Freizeitbetätigungen nicht nur junger Menschen. Mit der nahtlosen Verbindung ins Sihltal werde zudem ein Naturgebiet von nationaler Bedeutung, der Naturpark Sihlwald, für Velofahrende und Skaterinnen und Skater erschlossen. Ausserdem würden Erholungsmöglichkeiten in der Nähe und attraktive Freizeit- und Sportmöglichkeiten wesentlich zur Standortqualität einer Region beitragen.

## 1. In Kürze

### **Neue Velo- und Skatingverbindung ins Sihltal**

**Eine von der Baudirektion in Auftrag gegebene externe Studie für die Realisierung einer Velo- und Skatingverbindung zwischen Lorzenebene und Sihltal zeigt eine Bestvariante sowohl für eine Rad- als auch für eine Skatteroute. Diese beiden Routen weichen teilweise voneinander ab. Von den baulichen Massnahmen für die Skatteroute können auch Radfahrende in hohem Masse profitieren.**

Der Regierungsrat beantwortet damit die Motion von Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter, beide Baar, vom 13. Juni 2008, die den Regierungsrat beauftragt hat, dem Kantonsrat einen Bericht über den Ausbau von Velo- und Skating-Verbindungen ins Sihltal vorzulegen.

### **Heutige Situation**

Die SchweizMobil-Radroute Nr. 94 verbindet schon heute die Lorzenebene mit Sihlbrugg. Die Linienführung dieser Route zwischen Baar und Sihlbrugg erfüllt die Anforderungen an eine Freizeitroute gut. Lediglich der Abschnitt zwischen Walterswil und Sihlbrugg erfüllt diese Anforderungen nicht ganz (fehlende Umfeldqualität, Führung durch zwei stark befahrene Kreisel in

Sihlbrugg, Sicherheits- und Komfortdefizit bei der Unterführung Sihlbruggstrasse). Diese Linienführung eignet sich als Skater-Route jedoch nicht, da der Abschnitt im Hegiwald von der Walterswilerstrasse nach Deinikon für Skater zu steil ist.

### **Bestvarianten**

Die Bestvarianten für eine Rad- und eine Skatingroute zwischen der Lorzenebene und Sihlbrugg sind in Abb. 3 auf Seite 5 des Berichtes dargestellt. Die Radroute entspricht im Prinzip der heutigen Linienführung der SchweizMobil-Route Nr. 94, die empfohlene Skatingroute weicht aus oben erwähntem Grund von dieser ab. Nebst kleineren notwendigen Anpassungen sind für eine komfortable und sichere Rad- und Skatingverbindung folgende baulichen Massnahmen notwendig:

- Verbreiterung des bestehenden Rad-/Fussweges von 2 auf 3 m entlang der Lorze von der Neugasse bis zu den Schrebergärten im Chlingen und Ersetzen des Natur- durch einen Hartbelag; Anbieten eines Ersatzes für den Wanderweg;
- Verbreiterung des Trottoirs von 1,5 auf 3 m und Abtrennung des Trottoirs auf der Walterswilerstrasse;
- Überführung für den Langsamverkehr beim Knoten Walterswiler-/ Sihlbruggstrasse;
- Neuer Langsamverkehrsweg in der Verlängerung der Blegistrasse östlich der Büessikonerstrasse (gemäss Eintrag im kantonalen Richtplan).

### **Umsetzung**

Zur Realisierung der vorgeschlagenen Linienführung ist mit Kosten von rund 7 Mio. Franken zu rechnen (exkl. allfälliger weiterer Massnahmen auf der Deinikoner- und Allmendstrasse in Baar). Für Detailabklärungen und zur Beantwortung von offenen Fragen ist ein Detailprojekt auszuarbeiten, das auch genauere Angaben über den möglichen Realisierungshorizont liefern kann. Eine Realisierung bis 2014 ist anzustreben.

## **2. Heutige Situation für Radfahrende und Skatende zwischen Sihlbrugg und der Lorzenebene**

Zwischen Sihlbrugg und der Lorzenebene verläuft heute die signalisierte SchweizMobil-Radroute Nr. 94, die Zürich mit Fleurier im Val-de-Travers verbindet. In der Lorzenebene führt diese Route entlang der Lorze, zweigt im Gebiet Schutzensengel in Baar Richtung Hegiwald ab und führt entlang der Kantonsstrassen bis an die Kantonsgrenze in Sihlbrugg. Von Zug aus bis zur Einmündung in die Walterswilerstrasse im Hegiwald ist diese Route ausschliesslich auf verkehrsarmen Strassen oder Rad-/Fusswegen signalisiert. Ab dem Hegiwald bis zur Kantonsgrenze in Sihlbrugg werden die Radfahrenden je nach Richtung auf Trottoirs oder auf Radstreifen geführt. Dabei sind folgende zwei Stellen zu passieren, die aus Komfort- und Sicherheitsüberlegungen nicht dem heutigen Stand der Anforderungen genügen:

1. der doppelstreifige Kreisel Sihlbrugg (vor allem in Fahrtrichtung Zürich);
2. die enge und unübersichtliche Rad-/Fussweg-Unterführung unter der Sihlbruggstrasse hindurch.

Für Skatende besteht heute kein signalisiertes Angebot zwischen Lorzenebene und Sihlbrugg. Von Skaterinnen und Skatern geschätzt sind heute vor allem die bestehenden Rad- und Fusswege entlang der Lorze und in der Lorzenebene Richtung Steinhausen und Cham. Ab Zug Bahnhof ist die SchweizMobil-Skatingroute Nr. 66 "Zentralschweiz Skate" signalisiert, die via Cham - Zythus - Rotkreuz - Gisikon bis nach Beckenried führt.

### 3. Richtplanerische Ausgangslage

Im kantonalen Richtplan sind keine Aussagen zu Skatingverbindungen enthalten. Hingegen besteht ein Richtplaneintrag "Radstrecke" ab der Kantonsgrenze in Sihlbrugg bis nach Walterswil. Diese künftige Radstrecke soll zwischen Sihlbrugg und Walterswil parallel zur Sihlbruggstrasse und auf einem noch zu erstellenden Wegstück geführt werden.



Abb. 1: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan mit der Radstrecke zwischen Sihlbrugg und Walterswil

### 4. Situationsanalyse

Um die notwendigen Aussagen zur Beantwortung vorliegender Motion liefern zu können, hat die Baudirektion eine externe Studie in Auftrag gegeben. Als Anfangs- und Endpunkte wurden der Radwegübergang über die Neugasse in Baar als Anschluss an die Lorzenebene sowie die Kantonsgrenze in Sihlbrugg vorgegeben. Eine Beurteilung der heutigen Führung der Schweiz-Mobil-Radroute Nr. 94 hat ergeben, dass die Radroute von der Neugasse bis nach Walterswil die Qualitätsanforderungen an eine Freizeitroute gut erfüllt und grösstenteils eine hohe Umfeldqualität aufweist. Lediglich der Abschnitt zwischen Walterswil und Sihlbrugg erfüllt diese Anforderungen nicht, weil sich die fehlende Umfeldqualität, das Verkehrsregime mit der Führung durch zwei Kreisel mit hohen Verkehrsbelastungen sowie das Sicherheitsempfinden bei der Unterführung Sihlbruggstrasse negativ auswirken.

Als Fazit der Situationsanalyse kann festgehalten werden, dass die heutige Linienführung der Schweiz-Mobil-Radroute Nr. 94 für die Radfahrenden geeignet ist, Verbesserungen auf dem Abschnitt Walterswil - Sihlbrugg aber notwendig wären, um als Freizeitroute allen Kriterien zu genügen. Hingegen eignet sich diese Linienführung für Skater nicht. Skater müssten zwischen Walterswil und Sihlbrugg auf dem südseitigen Trottoir entlang der stark befahrenen Sihlbruggstrasse geführt werden. Ausserdem weist der Abschnitt zwischen der Walterswilerstrasse und Deinikon im Hegiwald ein Gefälle von ca. 8 % auf, was für Skatende zu steil ist und deshalb als Skatingroute nicht in Frage kommt.

### 5. Variantenstudium für eine Skatingverbindung Lorzenebene - Sihlbrugg

Folgende Varianten für die Linienführung einer Skatingverbindung zwischen der Lorzenebene und Sihlbrugg wurden untersucht:

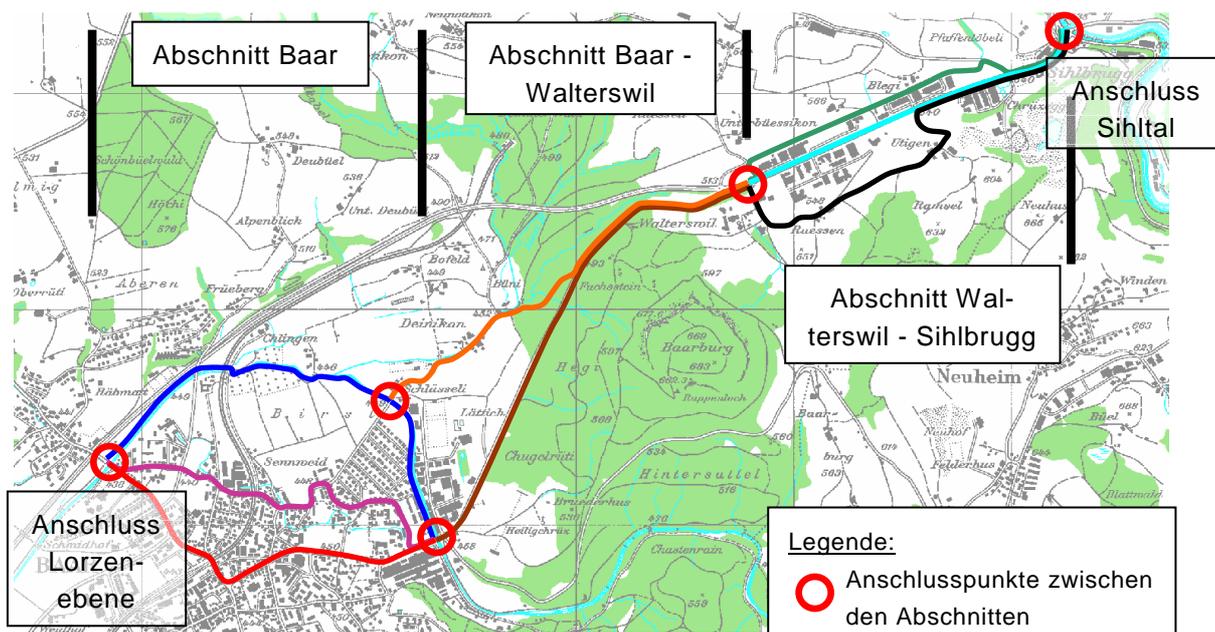


Abb. 2: Untersuchte Linienführungen für eine Skatingverbindung zwischen der Lorzenebene und Sihlbrugg

Im Abschnitt Baar wurden neben der Linienführung entlang der Lorze (dunkelblau) zwei andere Grundvarianten (violett und rot) entlang von Hauptstrassen und/oder durch Quartiere untersucht. Die blaue Variante entlang der Lorze wäre für Skater allerdings nur geeignet, wenn der bestehende Naturbelag durch einen Hartbelag ersetzt würde. Dies käme aber einem massiven Eingriff in die Naturlandschaft gleich und zudem müsste gemäss Bundesgesetzgebung (Wanderweggesetz) eine Alternative für den Wanderweg gesucht werden. Durch eine alternative Linienführung zwischen der Walterswilerstrasse und dem Gebiet Chlingen könnten jedoch sämtliche Anforderungen erfüllt werden; zwischen Chlingen und dem Anschlusspunkt Neugasse müsste eine Lösung für den Wanderweg gesucht werden (siehe Vorschlag Bestvariante in Abb. 3).

Für den Abschnitt zwischen Baar und Walterswil kommt anstelle der steilen Strasse im Hegewald (orange) nur eine Linienführung entlang der Walterswilerstrasse (braun) in Frage.

Für den Abschnitt zwischen Walterswil und Sihlbrugg wurden ebenfalls verschiedene Linienführungsvarianten untersucht. Während die Varianten entlang der Sihlbruggstrasse (hellblau) und südlich davon via die Höfe Utigen und Ruessen (schwarz) aus verschiedenen Gründen (Topographie, Attraktivität, etc.) nicht zu überzeugen vermögen, wird die Variante nördlich der Sihlbruggstrasse (grün) auf und in der Verlängerung der Blegistrasse positiv beurteilt. Allerdings weist auch diese Linienführung zwischen den beiden Kreiseln in Sihlbrugg und bei der bestehenden Unterführung Sihlbruggstrasse Defizite bezüglich Sicherheit und Attraktivität auf.

## 6. Vorschlag für eine Rad- und Skatingverbindung zwischen der Lorzenebene und Sihlbrugg inkl. Kostenschätzung

Gegenüber den ursprünglichen Varianten wurden die Linienführungen der Skatingstrecke im Abschnitt Baar sowie die Bereiche bei der heute bestehenden Unterführung Sihlbruggstrasse und zwischen den beiden Kreiseln in Sihlbrugg in Zwischenschritten optimiert und neu beurteilt.

Aus den abschliessenden Bewertungen der verschiedenen Abschnitte haben sich die folgenden Linienführungen als Bestvariante gezeigt:

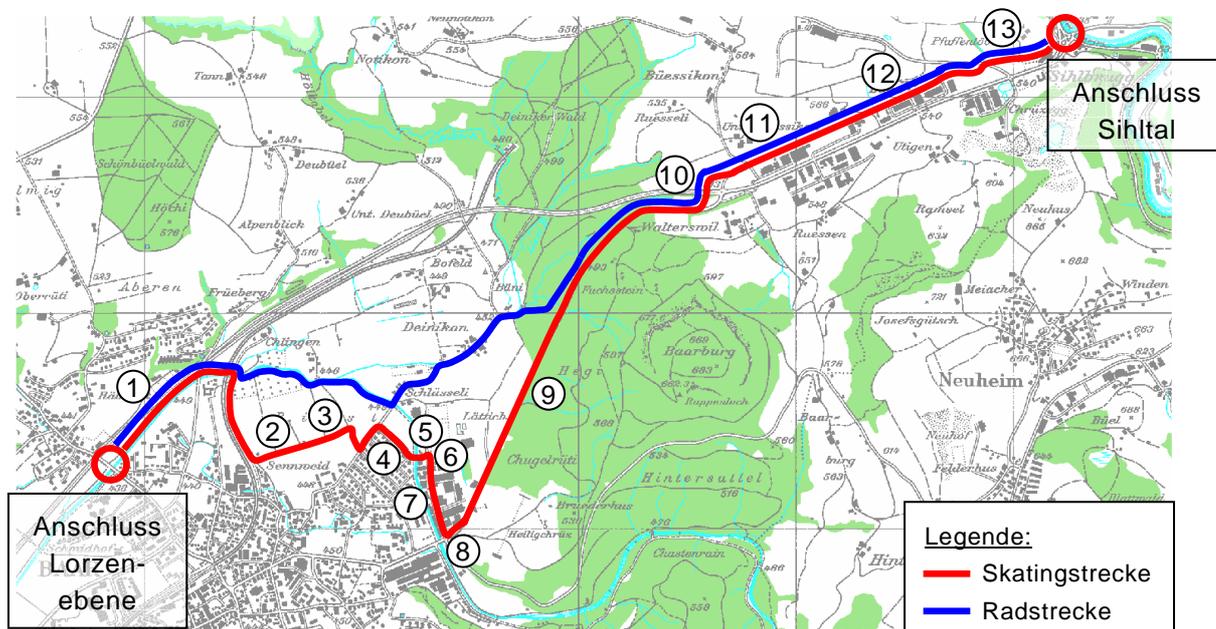


Abb. 3: Bestvariante Skatingverbindung zwischen Lorzenebene und Sihlbrugg (Nummern entsprechen den Massnahmenbeschreibungen in untenstehender Tabelle 1)

Die vorgeschlagene Linienführung führt von der Lorzenebene her entlang der Lorze bis ins Gebiet Chlingen. Um diese Linienführung umsetzen zu können, muss auf diesem Abschnitt der heute bestehende Naturbelag durch einen Hartbelag ersetzt und eine Lösung für den darauf verlaufenden Wanderweg gesucht werden. Die Radstrecke folgt weiter der Lorze bis zur Deinkonerstrasse und zweigt dort Richtung Hegiwald/Walterswil ab. Die Skatingstrecke wird auf verkehrsfreien bzw. verkehrsarmen Wegen bis zum Kreisel Lättich geführt und folgt dann weiter der Walterswilerstrasse. Auf diesem Abschnitt sind im Siedlungsgebiet zusätzliche Detailabklärungen mit der Gemeinde Baar und allenfalls betroffenen Grundeigentümern notwendig. Im Hegiwald vereinen sich die beiden Strecken wieder und werden vor dem Autobahnanschluss mit einer Überführung auf die nördliche Seite der Sihlbruggstrasse geführt. Diese Überführung ersetzt die heute bestehende Unterführung Sihlbruggstrasse, was einen teureren Ersatz der Unterführung erübrigt. Ausserdem kann dadurch eine komfortable und sichere Verbindung von der Walterswilerstrasse zur verlängerten Blegistrasse geschaffen werden, von der sowohl Radfahrende als auch Skater profitieren können. Auf der verlängerten Blegistrasse (gemäss Eintrag im kantonalen Richtplan) und der bestehenden Blegistrasse verlaufen die Strecken bis zur Ebertswilerstrasse und geradeaus weiter auf einem teilweise neu zu erstellenden Wegstück bis zur Sihltalstrasse. Damit können auch die beiden stark befahrenen Kreisel in Sihlbrugg umfahren werden.

Folgende bauliche Massnahmen müssen zur Realisierung dieser Variante umgesetzt werden (von West nach Ost):

Nr.	Massnahmen (von West nach Ost); Nummerierung gemäss Abb. 3	Kostenschätzung <sup>1)</sup> (+/- 30 %)
1	Verbreiterung des bestehenden Rad-/Fussweges von 2 auf 3 m entlang der Lorze von der Neugasse bis zu den Schrebergärten im Chlingen und ersetzen des Natur- durch einen Hartbelag (Kosten exkl. Ersatz für den heutigen Wanderweg)	Fr. 770'000.-
2	Verbreiterung des westlichen Teils des Fuss- und Erschliessungsweges von 2,5 auf 3 m und ersetzen des Natur- durch einen Hartbelag im Gebiet Sennweid	Fr. 280'000.-
3	Verbreiterung des östlichen Teils des Fuss- und Erschliessungsweges von 2,5 auf 3 m im Gebiet Sennweid	Fr. 90'000.-
4	Evtl. Umgestaltung der Deinikoner- und der Allmendstrasse in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Baar	je nach Massnahmen
5	Verbreiterung des bestehenden Rad-/Fussweges zwischen der Allmendstrasse und der Lorzenbrücke von 2,5 auf 3 m	Fr. 10'000.-
6	Belagserneuerung auf dem Verbindungsweg Lorzenbrücke - Lättichstrasse	Fr. 20'000.-
7	Trottoirverbreiterung von 2 auf 3 m auf der Lättichstrasse; Trottoirüberfahrten bei Einfahrten aus Nebenstrassen/Parkierungsanlagen	Fr. 200'000.-
8	Anpassungen am Knoten Lättich-/Sihlbruggstrasse (Velofurt und durchgehendes Trottoir bis/ab Fussgängerstreifen)	Fr. 40'000.-
9	Verbreiterung des Trottoirs von 1,5 auf 3 m und Abtrennung des Trottoirs auf der Walterswilerstrasse	Fr. 1'800'000.-
10	Überführung für den Langsamverkehr beim Knoten Walterswiler-/Sihlbruggstrasse	Fr. 2'400'000.-
11	Neuer Langsamverkehrsweg in der Verlängerung der Blegistrasse östlich der Büessikonerstrasse	Fr. 740'000.-
12	Belagserneuerung Blegistrasse	Fr. 260'000.-
13	Neuer Langsamverkehrsweg auf dem Abschnitt Ebertswilerstrasse bis zur bestehenden Erschliessungsstrasse inkl. Bachüberführung	Fr. 370'000.-
	<b>Kosten total</b>	<b>Fr. 6'980'000.-</b>

<sup>1)</sup> Kostenungenauigkeit +/- 30 % inkl. Honorare, Nebenkosten und MwSt., Preisbasis 2009. Nicht eingerechnet sind Landerwerb, Entsorgung von PAK-Belägen und Markierung/ Signalisation

Tab. 1: Bauliche Massnahmen zur Umsetzung der Bestvariante

Für die Radroute müssen keine zusätzlichen Investitionen getätigt werden. Zur Realisierung der vorgeschlagenen Lösung ist mit Kosten von rund 7 Mio. Franken zu rechnen (exkl. allfälliger Massnahmen auf der Deinikoner- und der Allmendstrasse in Baar). Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen sind in einem nächsten Schritt ein Detailprojekt zu erarbeiten und die offenen Fragen in Bezug auf die Gestaltung der Deinikoner- und der Allmendstrasse zu klären. Das detailliertere Projekt liefert auch die Grundlagen, um Angaben über den möglichen Realisierungshorizont machen zu können. Eine Realisierung bis 2014 ist anzustreben.

Zur Umsetzung der vorgeschlagenen Linienführung sind keine Richtplananpassungen notwendig.

## **7. Antrag**

Die Motion der Kantonsrätinnen Anna Lustenberger-Seitz und Berty Zeiter sei erheblich zu erklären.

Zug, 23. Juni 2009

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Peter Hegglin

Der Landschreiber: Tino Jorio