



## Impressum

Verfasser / Auftragnehmer  
Basler & Hofmann AG  
Forchstrasse 395  
8032 Zürich

Verantwortlicher  
Tiefbauamt des Kantons Zug  
Aabachstrasse 5  
6300 Zug

## Änderungsverzeichnis

<b>Status:</b>	<b>Datum:</b>	<b>Kommentar:</b>	<b>Visum:</b>
R00	06.02.2026	Erstfassung	MASA / MOB
R01	27.03.2026	Überarbeitung für Auflageprojekt	MASA / MOB

## **Inhaltsverzeichnis**

1. AUSGANGSLAGE UND ZIELE DES VORHABENS .....	4
1.1 Ausgangslage .....	4
1.2 Gegenstand und Ziele des Vorhabens/der Planung .....	4
1.3 Beschrieb des Betrachtungsperimeters .....	5
2. ERLÄUTERUNG ZUR REVISION ODER NEUFESTSETZUNG DES SONDERNUTZUNGSPLANS .....	6
2.1 Revision des Baulinienplans/Strassenplans .....	6
2.2 Finanzielle und rechtliche Auswirkungen .....	6
3. PLANERISCHE UND GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN .....	7
3.1 Bundesebene .....	7
3.2 Kantonsebene .....	8
3.3 Gemeindeebene .....	8
4. EINHALTUNG VON RAUMPLANUNGS- UND UMWELTRECHT .....	9
4.1 Einhaltung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) .....	9
4.2 Einhaltung der Vorgaben zum Umweltschutz .....	9
4.3 Einhaltung der Vorgaben zu Spezialthemen .....	9
4.4 Resultat der Interessenabwägung .....	9

# 1. AUSGANGSLAGE UND ZIELE DES VORHABENS

Die vorliegende Revision des Baulinien- bzw. Strassenplans erfolgt im Zusammenhang mit dem Strassenbauprojekt an der Kantonsstrasse P. Mit dem Projekt werden im Projektperimeter von der Hinterburgmühle (Gemeinde Neuheim, km 2+141) bis zum Knoten mit der Hauptstrasse in Edlibach (Gemeinde Menzingen, km 3+451) das Normalprofil, die Linienführung sowie die definitive Lage der Strassenlinie verbindlich festgelegt. Zur Sicherung der für die Realisierung des Bauvorhabens erforderlichen temporären Anpassungs- und Arbeitsbereiche wird ergänzend eine befristete Baulinie festgesetzt.

## 1.1 Ausgangslage

Das Tiefbauamt (TBA) des Kantons Zug will nach dem kantonalen Strassenbauprogramm 2023-2030 die Kantonsstrasse P sanieren. Das Sanierungsprojekt der KS P umfasst den Strassenabschnitt zwischen Hinterburgmühle bis Edlibach. Es schliesst an das zeitlich vorausgehende Drittprojekt der KS P Abschnitt Knoten Blatt – Knoten Hinterburg (Hinterburgmühle) an. Der gesamte Belag wird auf dem ganzen Perimeter erneuert und, wo wegen der angepassten Linienführung, dem angepassten Quergefälle oder Strassenquerschnitt oder dem Werkleitungsbau notwendig, wird auch die Fundationsschicht entsprechend angepasst. Über die gesamte Länge wird eine neue getrennte Strassenentwässerung erstellt mit einheitlicher Entwässerung über daran angeschlossene Einlaufschächte. Im Zuge des Projekts werden die existierenden Stützbauwerke Lochboden 2 und Chuenzrank abgebrochen und Ersatzneubauten erstellt. Sowohl die neue Stützkonstruktion Lochboden 2 wie auch Chuenzrank erstrecken sich neu, wegen der grösseren Fahrbahnbreite, über einen längeren Abschnitt. Nördlich an die Stützmauer Chuenzrank angrenzend, sowie südlich des Chuenzrank beim Chuenzwäldli werden zusätzlich 2 neue Stützmauern errichtet. Die Bauten Lochboden 1 und Edlibach 4 bleiben unverändert. Der bereits erstellte Ersatzbau der Stützmauer Lochboden 1 bewirkte eine Anpassung und Festlegung der dortigen Strassenlinie, welche am 8. März 2024 genehmigt wurde.

Gemäss dem Bericht „Kantonsstrasse P – Lärmsanierung Edlibachstrasse“ wird der IGW an drei Objekten in Edlibach überschritten, womit der Abschnitt gemäss Lärmschutzverordnung sanierungspflichtig ist. Die Lärmsanierung wird mit der Strassensanierung koordiniert und erfolgt durch den Einbau des lärmindernden SDA 4 - Belags.

Die wesentlichen Mängel sind nachfolgend zusammengestellt:

- \_ Belagsschäden
- \_ Nicht eingehaltene Sichtweiten
- \_ Keine getrennte Strassenentwässerung (mit Siedlungsentwässerung kombiniert)
- \_ Schadhafte Stützkonstruktion

## 1.2 Gegenstand und Ziele des Vorhabens/der Planung

Mit dem Projekt wird die Behebung der erwähnten Mängel angestrebt, wobei folgende übergeordneten Ziele verfolgt werden:

- \_ Anpassung der Strasse und dessen Normalprofil an die heutigen Normen und Richtlinien
- \_ Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- \_ Verbesserte Situation für Radverkehr
- \_ Anpassung der Strassenentwässerung an die aktuellen Normen und Richtlinien
- \_ Totalsanierung des Belages
- \_ Verbesserung des Lärmschutzes

Die Anpassung des Normalprofils, sowie der horizontalen und vertikalen Linienführung der Strasse führt zwangsweise zur Anpassung der Strassenlinie, was eine Änderung des Bau-/Strassenlinienplanes verursacht.

### 1.3 Beschreibung des Betrachtungsperimeters

Der Betrachtungsperimeter umfasst die Edlibachstrasse und erstreckt sich von der Hinterburgmühle (Gemeinde Neuheim, km 2+141) bis zum Knoten mit der Hauptstrasse in Edlibach (Gemeinde Menzingen, km 3+451). Er hat eine Länge von rund 1'300 m.

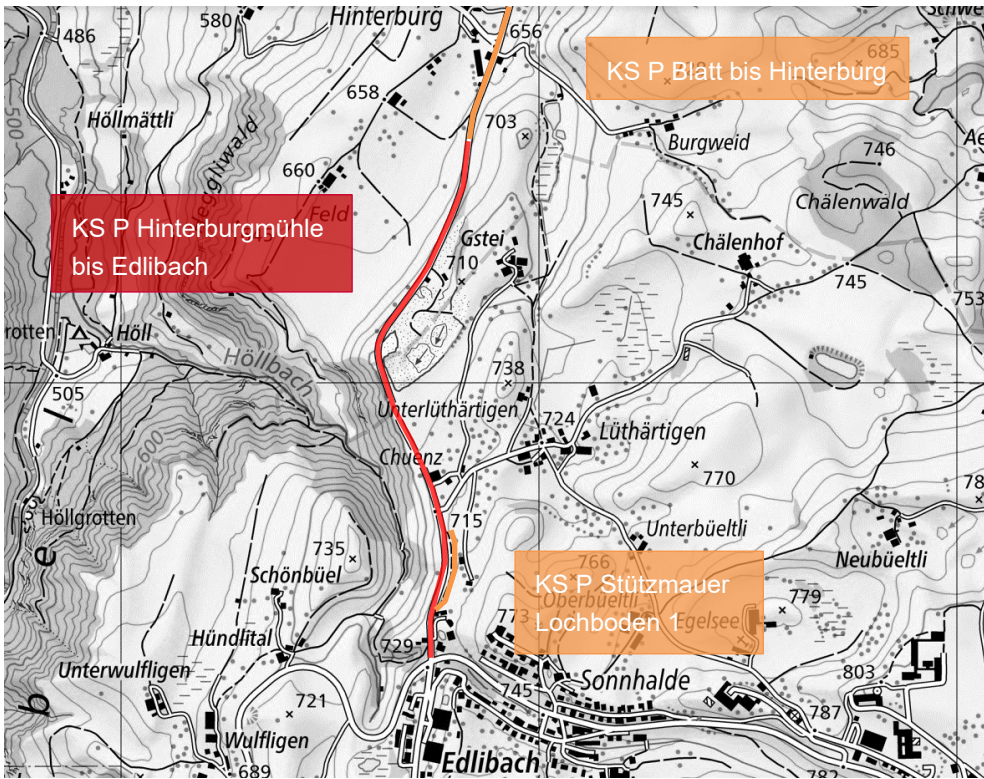


Abbildung 1: Projektperimeter KS P Hinterburgmühle bis Edlibach (rot) und realisierte Drittprojekte (orange)

## **2. ERLÄUTERUNG ZUR REVISION ODER NEUFESTSETZUNG DES SONDERNUTZUNGSPLANS**

### **2.1 Revision des Baulinienplans/Strassenplans**

Im Rahmen des Strassenbauprojekts der KS P werden das Normalprofil, die Linienführung sowie die definitive Strassenlinie neu festgelegt und im Strassenlinienplan verbindlich gesichert. Die definitive Strassenlinie umfasst den für den dauerhaften Betrieb der Kantonsstrasse notwendigen Strassenraum und umfasst neben der Fahrbahn und Veloweg/Trottoir auch das Bankett, den Stützmauern und zugehörige Fundamente und Mikropfähle, sowie den Bereich der definitiven Rodung bei Chuenzwäldli. Die bereits rechtskräftige Strassenlinie hangseitig des Bauwerks Lochboden 1 bleibt unverändert und der, durch das Projekt bewirkte neue Linienverlauf, schliesst beidseitig an diese an.

Ergänzend zur definitiven Strassenlinie wird eine befristete Baulinie festgesetzt. Diese dient ausschliesslich der planerischen Sicherung jener Flächen, die für die Bauausführung vorübergehend benötigt werden, namentlich für Böschungsanpassungen, temporäre Stützkonstruktionen, Anpassungen von Zufahrten, Terrainmodellierungen sowie bauzeitliche Arbeits- und Installationsflächen. Da die Nagelwand beim Kleintierdurchlass (BW 1705-1016) nur eine temporäre Stützfunktion hat liegt diese innerhalb der befristeten Baulinie, jedoch ausserhalb der Strassenlinie.

Die Festsetzung einer befristeten Baulinie ist erforderlich, um diese temporären Eingriffe klar von der definitiven Nutzungsplanung abzugrenzen und sicherzustellen, dass daraus keine dauerhaften Einschränkungen der Grundstücksnutzung entstehen. Nach Abschluss der Bauarbeiten und Wiederherstellung der betroffenen Flächen entfaltet die befristete Baulinie keine Wirkung mehr.

Eine Anpassung der definitiven Baulinien im Innerortsbereich ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Der revidierte Baulinien- bzw. Strassenplan ist Bestandteil der Revisionsvorlage und wird in beiliegenden Plänen dargestellt.

### **2.2 Finanzielle und rechtliche Auswirkungen**

Die Festsetzung der befristeten Baulinie führt zu keinen dauerhaften finanziellen oder rechtlichen Auswirkungen für die betroffenen Grundstücke und deren Eigentümer. Die innerhalb der befristeten Baulinie liegenden Flächen werden ausschliesslich vorübergehend beansprucht und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder instand gestellt. Aus der befristeten Baulinie entstehen keine langfristigen Nutzungseinschränkungen, keine enteignungsähnlichen Wirkungen und kein Anspruch auf Entschädigung über die Bauphase hinaus.

Die dauerhaften finanziellen und rechtlichen Auswirkungen ergeben sich ausschliesslich aus der Anpassung der definitiven Strassenlinie. Diese bedingt den notwendigen Landerwerb sowie Landabtausch gemäss den zugehörigen Landerwerbsplänen. Die betroffenen Eigentümer werden für die dauerhaft beanspruchten Flächen entschädigt, wobei Art und Umfang der Entschädigung im Rahmen der jeweiligen Landerwerbs- und Enteignungsverfahren geregelt werden.

Durch die befristete Baulinie werden keine zusätzlichen Dienstbarkeiten begründet. Temporäre Einschränkungen während der Bauphase, insbesondere im Zusammenhang mit Böschungsanpassungen oder Zufahrtsänderungen, werden projektbezogen geregelt und stellen keine dauerhafte Belastung der betroffenen Grundstücke dar.

Es gibt eine Entschädigungspflicht für die Nagelwand beim KTD infolge der temporären Nutzungsbeeinträchtigung da diese innerhalb der befristeten Baulinie liegt. Für die Mikropfähle der Stützbauwerke Chuenzrank und Lochboden 2 erfolgt ebenfalls eine Entschädigung wegen der dort angepassten Strassenlinie und entsprechenden Einschränkungen der betroffenen Flächen.

Entsprechend werden für die dauerhaften auf Fremdparzellen verbleibenden Bauwerke, wie die Mikropfähle Dienstbarkeiten benötigt.

### 3. PLANERISCHE UND GESETZLICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Edlibachstrasse/Neuheimerstrasse gehört zum langfristigen Kantonsstrassennetzes. Auf der Edlibachstrasse gibt es einen Eintrag als Radstrecke. Der Projektperimeter befindet sich grösstenteils in der Landwirtschaftszone (L, hellgrüne Fläche Abbildung 2). Das Kieswerk liegt in der Zone für Abbau- und Rekultivierung (ARK). Weiter grenzt der Perimeter westlich zwischen dem Chuenzrank und Chuenz an Wald (dunkelgrüne Fläche Abbildung 2). Der östliche Dorfbereich in Edlibach ist als Wohnzone 3 (W3) klassifiziert.

Mit dem System Ribbert oder baugleicher Alternative ist im Bereich des Chuenzwäldli ein möglichst platzsparendes Stützsystem gewählt um den Eingriff in den Wald und entsprechende Rodung zu minimieren. Gleiches gilt für die horizontale Linienführung, die eine Strassenverbreiterung und Anpassung Richtung Kieswerk vorsieht.

Dem Eintrag als Radweg wird insofern nachgekommen, dass für das vorliegende Strassenprojekt ein Variantenvergleich mit Interesseabwägung verschiedener Veloführungsarten durchgeführt wurde und die resultierte Bestlösung im Zuge des Projekts umgesetzt wird.

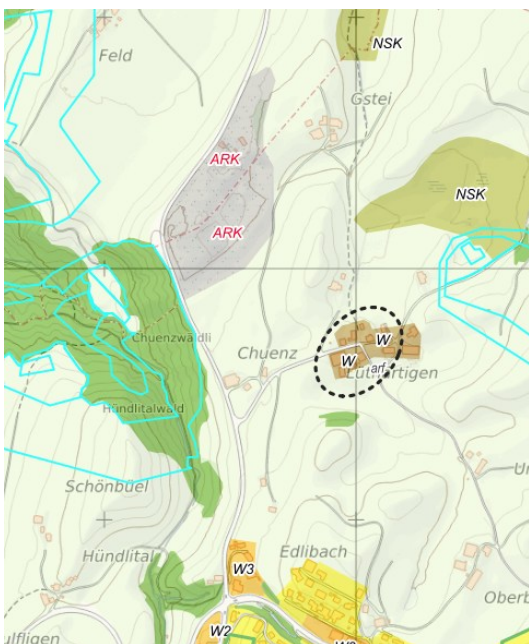


Abbildung 2: Zonenplan Neuheim und Menzingen (zugmap.ch, Stand 05.02.2026)

#### 3.1 Bundesebene

Im Projektperimeter befindet sich kein Inventar schützenswerter Denkmäler und keine Ortsschutzzone.

Die Revision des Sondernutzungsplanes tangiert keine Konzepte oder Sachpläne des Bundes, kein Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), kein Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden (TWW), kein Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung, Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete Bundesinventar Moore und Moorlandschaften.

Die gesamte Strecke und Umgebung liegt im Bereich der Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhrnenkette und Schwantenu, welche zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) gehört. Der Umgang dazu wurde im Technischen Bericht, Kap. 9 abgehandelt. Der Projektperimeter ist als Kunststrasse 19. Jahrhundert mit regionaler Bedeutung und historischem Verlauf (Strecke ZG 160) im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt. Aufgrund der nur regionalen Bedeutung der IVS-Objekte überwiegt das Interesse an der Sanierung der Kantonsstrasse.

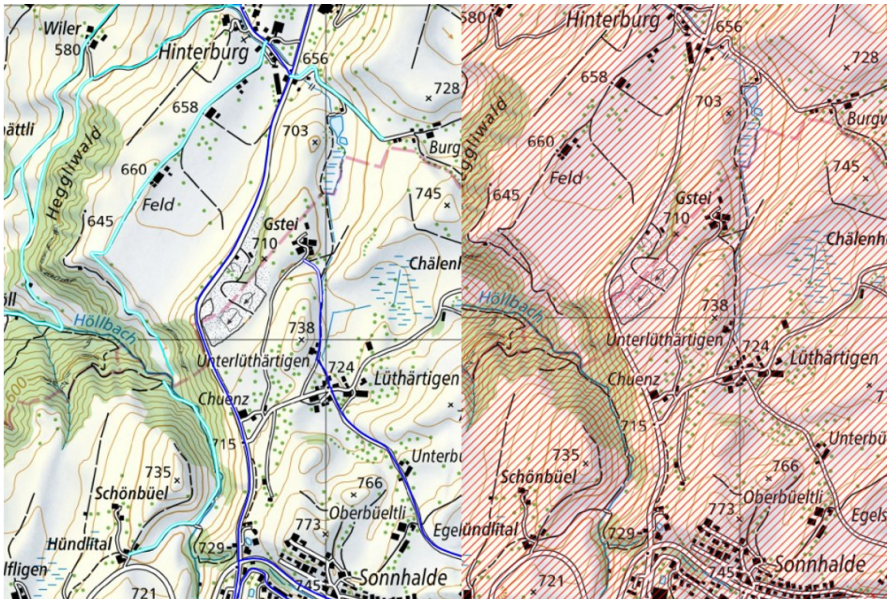


Abbildung 3: Inventar der historischen Verkehrswege (blaue Linie), BLN-Gebiet (rote Schraffur) (maps.geo.admin.ch, Stand 05.02.2026)

### 3.2 Kantonebene

Das Kieswerk Senn liegt im Abbau- und Rekultivierungsgebiet und ist hinsichtlich des dort geplanten Drittprojekts entsprechend berücksichtigt. Weiter befindet sich die ganze Umgebung im Landschaftsschongebiet (L 7.1). Die Einstufung ist somit anders als jene auf Bundesebene. Die Berücksichtigung des vorliegenden Landschaftsschongebiet ist aber gleich jener des BLN-Gebiets und wird im Technischen Bericht, Kap. 9 abgehandelt.

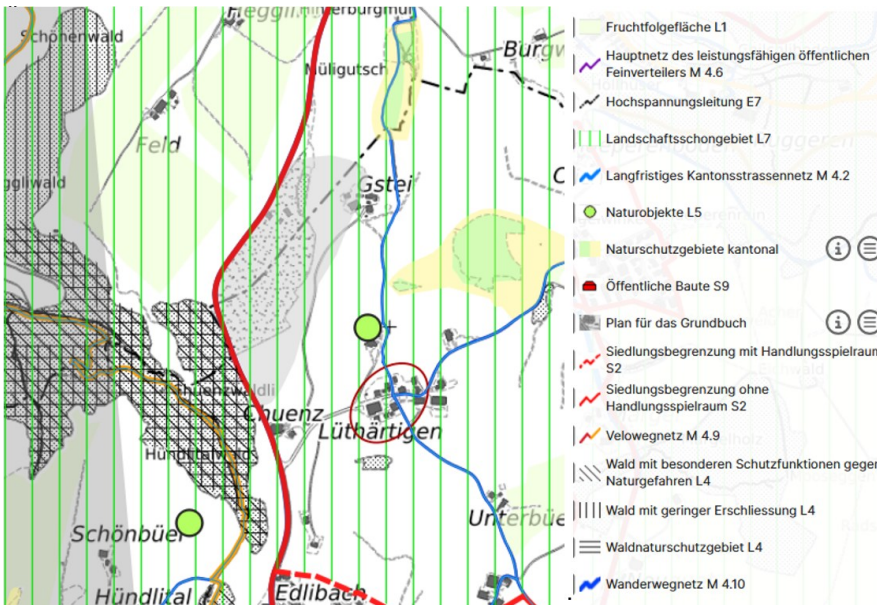


Abbildung 4: Kantonaler Richtplan (Stand: 05.02.2026)

### 3.3 Gemeindeebene

Es liegen keine Information vor, dass die Revision des Sondernutzungsplanes zusätzlich zu den kantonalen, auch gemeindliche Raumplanungsinstrumente tangiert.

## **4. EINHALTUNG VON RAUMPLANUNGS- UND UMWELTRECHT**

### **4.1 Einhaltung der Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)**

Für die Strassensanierung wird die minimal notwendige Fläche beansprucht. Beim vorliegenden Projekt wird der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt. Mit der Lärmsanierung wird der Lärmschutzverordnung (LSV, Art. 13ff) Rechnung getragen. Durch die Umsetzung der Massnahmen zur Veloverkehrsführung und dem Bau des Talseitigen Veloweges wird der Festlegung des Abschnittes als Veloweg-Netz vom 03.07.2025 Rechnung getragen. Die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und Landschaft werden bestmöglich geschützt, siehe nachfolgendes Kapitel.

### **4.2 Einhaltung der Vorgaben zum Umweltschutz**

Die gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Umwelt betreffend Lärm sind berücksichtigt und wurden in einem separaten Lärmschutzprojekt der KS – P erarbeitet. Als Massnahme wird im Innerortsbereich von Edlibach ein lärmarmes SDA-Belag vorgesehen.

Die Überprüfung zu weiteren gesetzlichen Vorschriften zum Schutz der Umwelt betreffend Boden, Natur und Landschaft, Gewässer- und Hochwasserschutz wird in einer eigenen Umweltnotiz für das Strassenbauprojekt abgehandelt.

### **4.3 Einhaltung der Vorgaben zu Spezialthemen**

Im Bereich des Kieswerks befinden sich belastete Standorte, welche im Rahmen der Planung entsprechend berücksichtigt werden, Anfallende Aushubmaterialien werden fachgerecht behandelt und bei Bedarf in geeignete Sonderdeponien verbracht.

### **4.4 Resultat der Interessenabwägung**

Im Rahmen der ursprünglichen Studie „FB Variantenvergleich SM Lochboden 2“ vom 16.03.2024 wurden für die Stützmauern Lochboden 2 und Chuenzrank verschiedene Systemvarianten hinsichtlich konstruktiver Aspekte, Gestaltung und Kosten geprüft und bewertet, wobei aufgrund der Lage im BLN-Gebiet insbesondere der landschaftlichen Einpassung sowie der Anforderung einer jederzeit einspurigen Befahrbarkeit während der Bauzeit besondere Bedeutung zukam. Die Stützmauer Chuenz wurde wegen der anspruchsvollen Topografie, der Nähe zur Grundwasserschutzzone und der sehr beengten Platzverhältnisse nicht in die Variantenbewertung einbezogen; hier wurde direkt ein schlankes Ribbert-System oder gleichwertig gewählt. Für die bewerteten Bauwerke wurden die Varianten Erweiterung Bestand, Ersatzneubau mit SYTEC TerraStone Plus oder gleichwertig, Ersatzneubau Ribbert (mit und ohne Abbruch des Bestands) sowie Ersatzneubau in Ort beton verglichen. Im Rahmen der Interessenabwägung erwies sich die Variante 2, Ersatzneubau mit dem erdbewehrten System SYTEC TerraStone Plus mit Trockensteinfront, als insgesamt beste Lösung, da sie konstruktiv eine hohe Dauerhaftigkeit von über 100 Jahren, nahezu wartungsfreien Betrieb, volle Belast- und Befahrbarkeit bereits während der Bauphase sowie eine kurze Bauzeit bietet und gleichzeitig gestalterisch durch ihr homogenes Erscheinungsbild, die gute Einpassung in die Landschaft und die Möglichkeit zur Begrünung ohne zusätzliche Massnahmen überzeugt, was im BLN-Gebiet besonders ins Gewicht fällt; auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ergibt sich aufgrund der effizienten Realisierung und der günstigen Lebenszyklusbetrachtung ein Vorteil gegenüber den übrigen Varianten, insbesondere gegenüber Ort beton und den Ribbert-Varianten. Entsprechend wurde für die Stützmauern Chuenzrank und Lochboden 2 das System SYTEC TerraStone Plus festgelegt, während für die Stützkonstruktion Chuenz das System Ribbert zur Anwendung kommt.

Bei der Linienführung und dem Variantenstudium zum Normalprofil wurde darauf geachtet, Eingriffe in private Liegenschaften sowie den notwendigen Landerwerb möglichst gering zu halten. Im Rahmen des Vorprojekts wurden verschiedene Varianten der horizontalen Linienführung unter Berücksichtigung zentraler Randbedingungen untersucht, wobei das BLN-Gebiet einbezogen und Kunstbauten möglichst niedrig ausgeführt wurden, sodass sich Verbreiterungen auf die Talseite beschränken. Ebenso wurde das Rekultivierungsprojekt des Kieswerks berücksichtigt, während der Hof Weber als Engstelle in die Linienführung integriert werden musste und die

bestehende Stützmauer Lochboden 1 unverändert bleiben soll. Zur Festlegung der Zusammensetzung des Normalprofils wurden in früheren Projektphasen unterschiedliche Varianten analysiert, darunter Lösungen mit Radstreifen sowie Ein- und Zweirichtungsradwegen mit und ohne Trennstreifen. Bei der Beurteilung spielten insbesondere die Notwendigkeit von Stützkonstruktionen und deren landschaftliche Einbindung ins BLN-Gebiet, die Beanspruchung von privatem Land sowie Sicherheitsaspekte wie Fahrbahnquerungen für Velofahrende eine wichtige Rolle. Als Bestvariante für die Weiterbearbeitung wurde ein abgesetzter Einrichtungsweg bergaufwärts gewählt, der am nördlichen Perimeterende sowie bei der Ortseinfahrt Edlibach in einen Radstreifen übergeht, während der Radverkehr bergabwärts ohne Radstreifen gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr geführt wird.