

## Synopse zur Richtplananpassung zur Mobilität 22/2

Öffentliche Mitwirkung	2. April–25. Juni 2021 (Kernsätze und Handlungen zur Mobilität) 19. März–17. Mai 2022 (Umfahrungen Unterägeri und Zug)
Bericht und Antrag RR	25. Oktober 2022
Bericht und Antrag RUK	11. und 20. Januar 2023
Kantonsratsbeschluss	29. Juni 2023

5. Juli 2023

**Zu beachten:** Änderungen in den Richtplantexten werden **fett** (Ergänzungen) oder ~~durchgestrichen~~ (Löschungen) dargestellt. Die Änderungen beziehen sich immer auf die rechtsgültige Version in der Spalte ganz links (grau hinterlegt) und nicht auf die direkt vorangehende Spalte. *Kursive Einträge sind keine Beschlüsse sondern Hinweise.*

G 7 Kernsätze zur Mobilität	2
V Verkehr	4
M Mobilität	4
Legende zur Richtplankarte	22

## G 7 Kernsätze zur Mobilität

### G Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### G 7 Ziele zum Verkehr

##### G 7.1

Der Kanton plant den Verkehr proaktiv mit einem Mobilitätskonzept. Dieses umfasst alle Verkehrsarten. Es stimmt die Infrastrukturprojekte im kantonalen Richtplan, die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und die Siedlungspolitik aufeinander ab. Folgende Punkte sind zu untersuchen:

- a. Auswirkungen und Chancen von neuen Formen der Mobilität;
- b. verkehrslenkende und -steuernde Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden;
- c. Leistungssteigerung und Ausbaupotential bestehender Infrastrukturen;
- d. Vernetzung der Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen.

### G Grundzüge der räumlichen Entwicklung

#### G 7 Ziele zum Verkehr Kernsätze zur Mobilität

##### Kernsatz G 7.1

~~Der Kanton plant den Verkehr proaktiv mit einem Mobilitätskonzept. Dieses umfasst alle Verkehrsarten. Es stimmt die Infrastrukturprojekte im kantonalen Richtplan, die Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung und die Siedlungspolitik aufeinander ab. Folgende Punkte sind zu untersuchen:~~

- ~~a. Auswirkungen und Chancen von neuen Formen der Mobilität;~~
- ~~b. verkehrslenkende und -steuernde Massnahmen zur Glättung der Spitzenstunden;~~
- ~~c. Leistungssteigerung und Ausbaupotential bestehender Infrastrukturen;~~
- ~~d. Vernetzung der Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen.~~

**Mobilität stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt, ermöglicht jedem/jeder Einzelnen die Teilnahme am sozialen und wirtschaftlichen Leben und sichert die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen.**

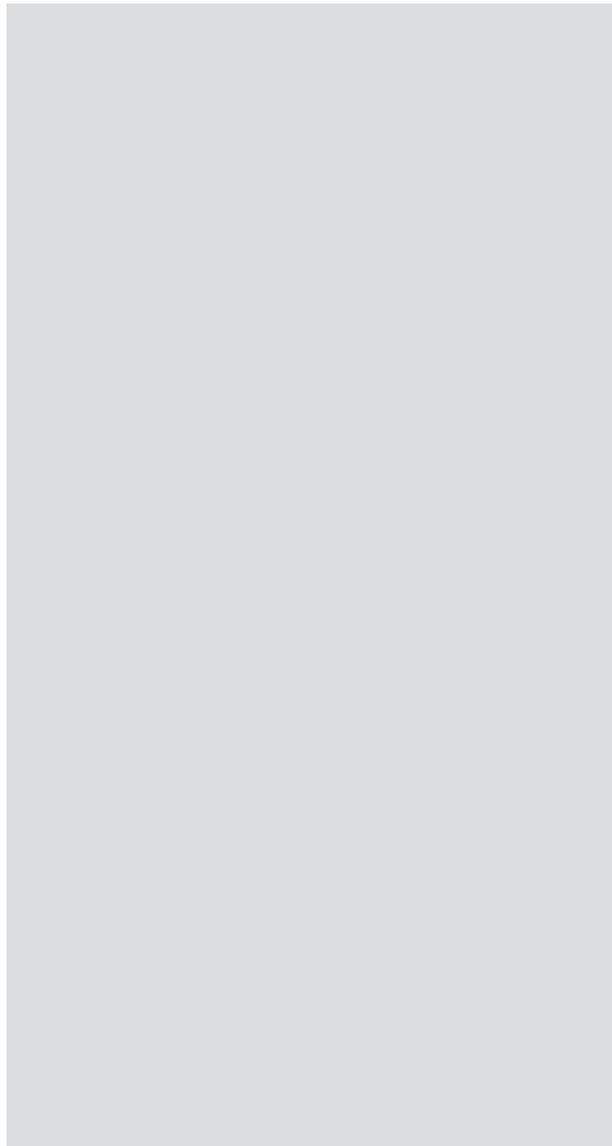
##### Kernsatz G 7.2

Kanton und Gemeinden fördern und realisieren flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Damit ist der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Erneuerbare Energien stehen im Vordergrund.

Richtplante/-karte Stand 10. November 2016

V 4 Richtplante/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 2. Juli 2015

V 5 Richtplante/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

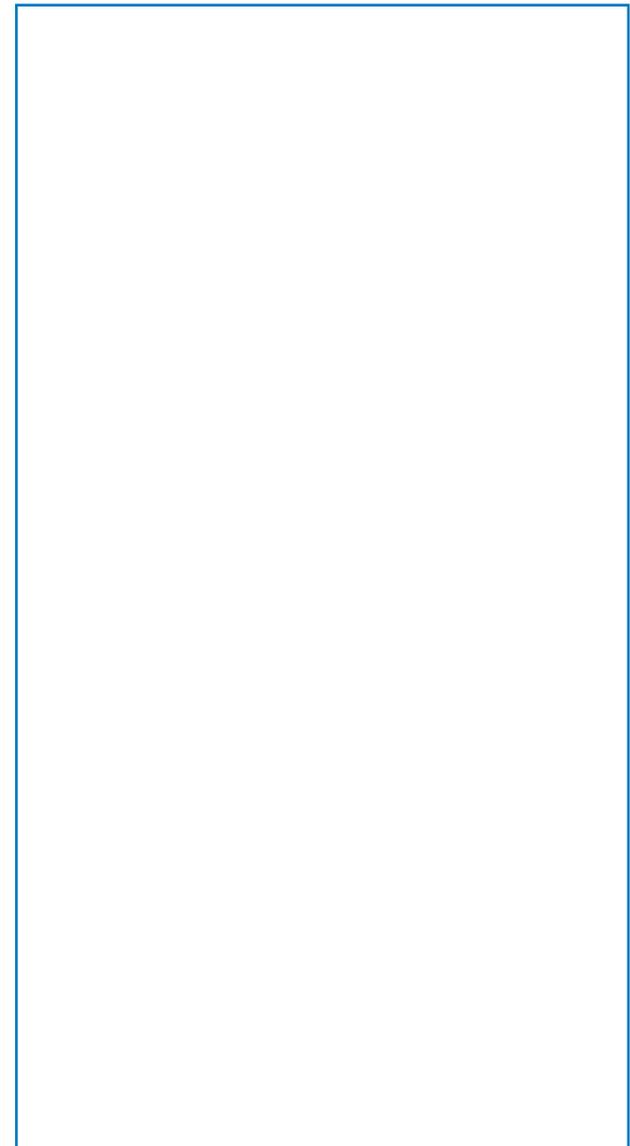


**Kernsatz G 7.3**  
Der Kanton strebt bei der Finanzierung der Mobilität, unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen, das Verursacherprinzip an.

**Kernsatz G 7.4**  
Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und sowie umwelt- und siedlungsverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität. Dazu sichern sie eine gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft. Diese Infrastrukturen sind mit den Nachbarkantonen und dem Bund zu koordinieren.

**Kernsatz G 7.5**  
Die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind durch Kanton und Gemeinden aufeinander abzustimmen.

**Kernsatz G 7.6**  
Kanton und Gemeinden nutzen die Chancen der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik und entwickeln die Infrastrukturen entsprechend.



## V Verkehr

Der Kantonsrat hat das gesamte Kapitel V Verkehr am 29. Juni 2023 gestrichen und durch das neue Kapitel M Mobilität ersetzt.

## M Mobilität

### M 1 Grundsätze zur Mobilität

#### M 1.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden setzen die Kernsätze und Handlungen zur Mobilität um und sorgen dabei für die grenzüberschreitende Koordination.
2. Der Kanton erstattet dem Kantonsrat bis 2027 in geeigneter Form Bericht und bis spätestens 2035 Bericht und Antrag über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen und die Entwicklung des Modal-Splits im Kanton Zug.
3. Kanton und Gemeinden setzen sich für Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte fördern.
4. Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Transportunternehmungen über verschiedene Mobilitätsformen.
5. Der Kanton erarbeitet für sich als Arbeitgeber bis 2026 ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter und setzt es um. Die Gemeinden prüfen, ob und inwiefern sie dieses für sich als Arbeitgeberinnen übernehmen können.

### M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

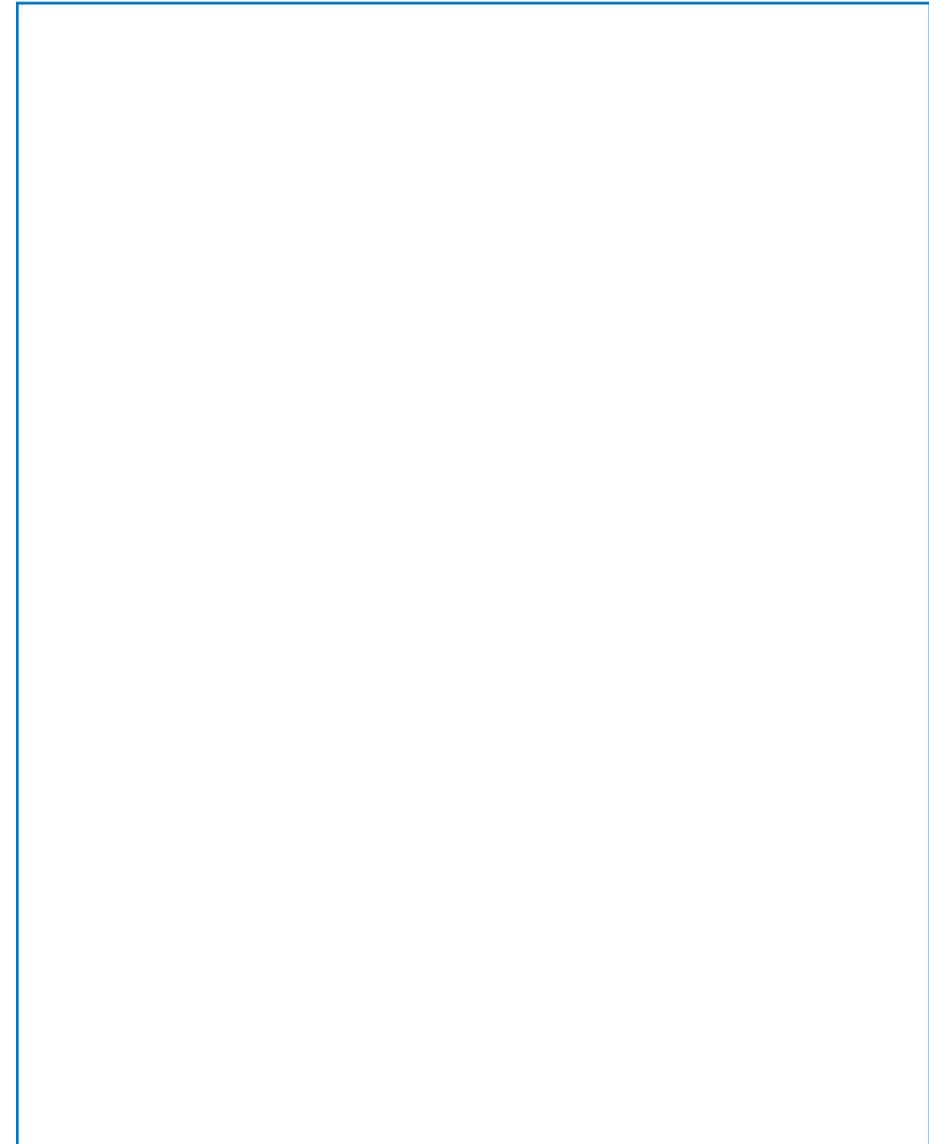
#### M 2.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht, sie
  - 1.1 weisen die vorhandenen Verkehrsflächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu;
  - 1.2 werten mittels Umfahrungsachsen den Strassenraum in Ortszentren siedlungsverträglich auf;
  - 1.3 setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit unter Berücksichti-

V 4 Richtplanteiltext/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

- gung der übergeordneten Erschliessung eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende um. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität;
- 1.4 entwickeln und setzen unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen um;
  - 1.5. sorgen mit Massnahmen der digitalen Steuerung für einen flüssigen Verkehr.
2. Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv die Entwicklung der Mobilität. Unterstützt werden neue Mobilitätsformen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen:
- a. Energie- und Flächeneffizienz verbessern;
  - b. Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen;
  - c. Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.
3. Kanton und Gemeinden planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO<sub>2</sub> «Netto-Null-Ziel» erreicht.
4. Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs betreiben ab 2035 ihren Betrieb CO<sub>2</sub>-neutral. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Mehrkosten des CO<sub>2</sub>-neutralen Busbetriebs nicht auf Kundinnen und Kunden abgewälzt werden.
- M 3 Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität
- M 3.1 Handlungen
1. Der Kanton unterstützt grundsätzlich die Initiative des Bundes zur schweizweiten Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen und die verursachergerechte Finanzierung der Mobilität unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen.
- M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeiten
- M 4.1 Handlungen
1. Kanton und Gemeinden planen, bauen, unterhalten und erneuern ihre Infrastrukturen für die Mobilität.

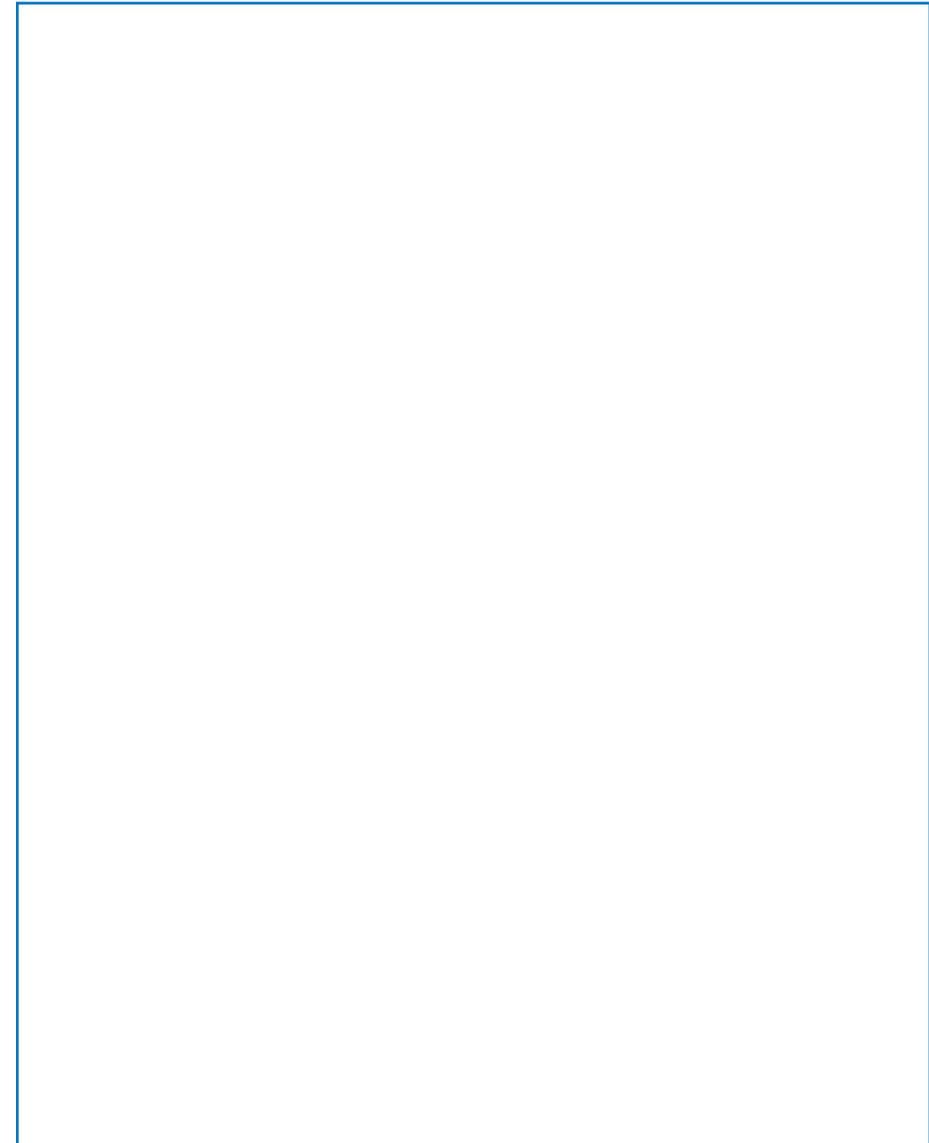
V 5 Richtplanteiltext/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)



V 4 Richtplanteiltext/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

2. Die Infrastruktur im Kanton Zug basiert auf folgenden Hauptnetzen des motorisierten und öffentlichen Verkehrs:
  - 2.1 Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilnetz und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den Umfahrungen Unterägeri und Zug.
  - 2.2 Das Schienennetz mit den im Sachplan Verkehr festgesetzten Ausbauten bis 2035 (Zimmerbergbasistunnel II mit den Ausbauten zwischen Littli und Rotkreuz).
  - 2.3 Das Netz des Feinverteilers für den öffentlichen Verkehr.
  - 2.4. Unter Berücksichtigung der Sachpläne des Bundes findet eine umfassende Prüfung aller Netze statt.
3. Veloverkehr
  - 3.1 Kantone und Gemeinden sorgen für ein vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen und fördern die Velonutzung. Das Velonetz ist kantonsgrenzüberschreitend zu koordinieren.
  - 3.2 Innerorts steht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.
  - 3.3. Kanton und Gemeinden sorgen für genügend, vorzugsweise überdachte, Velo-Abstellplätze, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
  - 3.4. Der Kanton überarbeitet das kantonale Velonetz und integriert dieses bis 2024 in den Richtplan.
4. Fussverkehr
  - 4.1 Kanton und Gemeinden sorgen für sichere und attraktive Fusswege. Neben baulichen Massnahmen sorgen die Gemeinden in Planungen und Bewilligungen für die Durchgängigkeit der Siedlungen für Fussgängerinnen und Fussgänger.
5. Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für den freien Datenaustausch und standardisierte Schnittstellen auf.
6. Der Kanton gleicht seine Netze und Infrastrukturen mit den Nachbarkantonen ab. Die grossen Zentren und der Flughafen verfügen über rasche Verbindungen in den Kanton Zug.
7. Der Kanton Zug fördert an guten Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen auch ausserkantonale Mobilitätshubs mit schnellen Verbindungen in den Wirt-

V 5 Richtplanteiltext/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)



V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

**schaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar. Er sucht dazu aktiv die frühzeitige Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.**

8. Bund und Kanton überprüfen die Prioritäten der Vorhaben periodisch und passen sie bei Bedarf an. Die Prioritäten stützen sich auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanziell- und regionalpolitische Kriterien. Priorität 1 = Baubeginn bis 2027, Priorität 2 = Baubeginn bis 2035, Priorität 3 = Baubeginn nach 2035.
9. Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der Kantonsstrassen flankierende Massnahmen (z. B. verkehrsdosierende Massnahmen, verkehrsverlagernde, gestalterische Aufwertung der Strassenräume, Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs), um die Ziele der Gesamtentwicklung zu unterstützen. Die flankierenden Massnahmen stellen immer einen Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen Gesamtlösungen, welche allen dienen.

**M 4.2 Nationalstrassen**

**M 4.2.1 Abstimmungen**

Die Nationalstrassen übernehmen den überregionalen und **regionalen** Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Netzes **und die Abstimmung auf das nachgelagerte Kantonsstrassennetz** ist zu gewährleisten.

**M 4.2.2 Vorhaben**

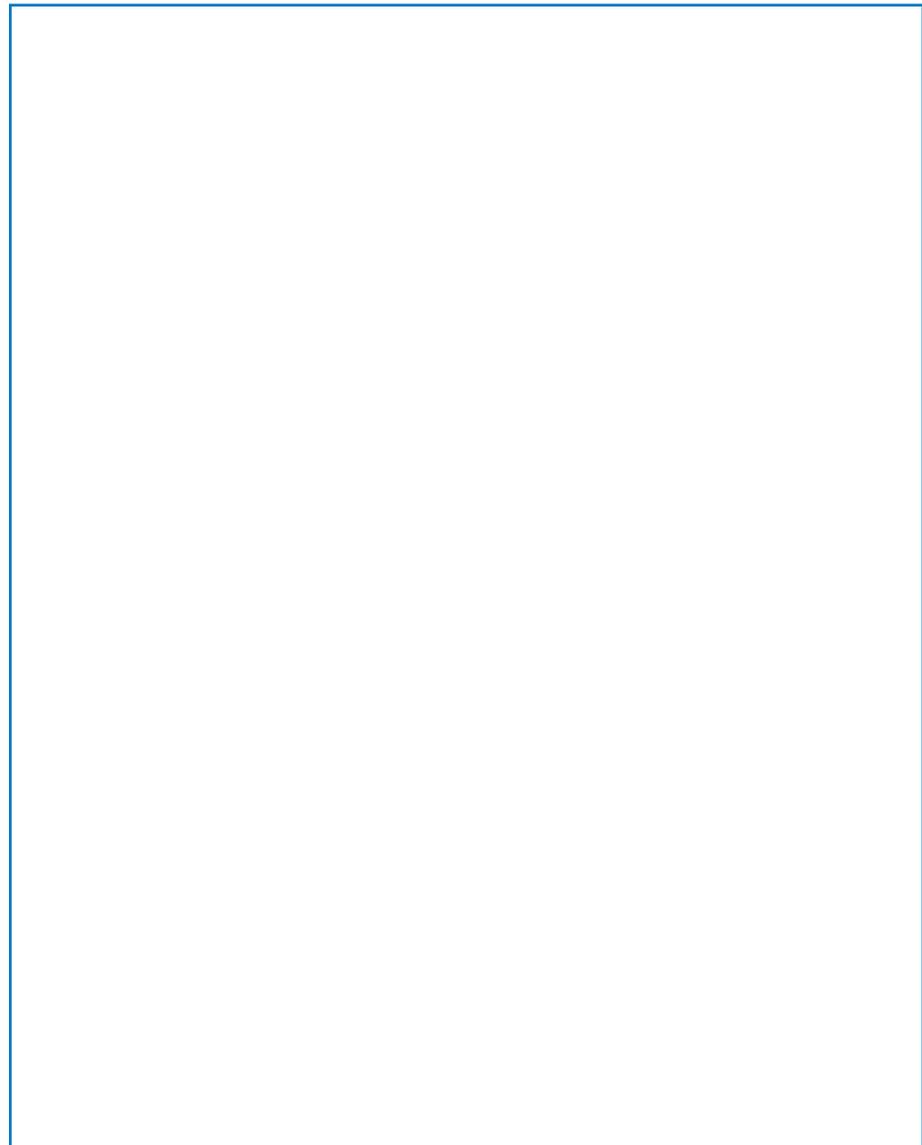
An den nachfolgenden Nationalstrassen Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton setzt sich beim Bund für die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzung für den Bau dieser Anlagen ein und hält die entsprechenden Räume frei.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanchluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.	Festsetzung	3	F 13- E 15

V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planqua- drat
1.1	Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg.			
2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz	Festsetzung	2	O 5
2.1	Der Kanton Zug setzt sich für die Sanierung und die Funktionstüchtigkeit des Autobahnanschlusses Küssnacht ein. Die Eröffnung des neuen Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd darf erst nach der Sanierung des Autobahnanschlusses Küssnacht erfolgen.			
2.2	Der Kanton und die Gemeinde Risch treffen gleichzeitig mit der Realisierung flankierende Massnahmen auf Kantons-, Gemeinde- und Quartierstrassen zur Minimierung des Zusatzverkehrs durch die verschiedenen Ortsteile sowie zur Verhinderung ortsfremden Durchgangsverkehrs.			
2.3	Der Kanton bindet den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess ein.			
3	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd	Zwischenergebnis	3	J 8
4	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	Option		
5	Überdeckung der A4a östlich von Hünenberg	Option		
<b>6</b>	<b>Neuer Autobahn-Halbanschluss Arth</b>	<b>Ausserkantonal</b>		
6.1	Der Kanton setzt sich beim Bund und dem Kanton Schwyz für die Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Arth ein.			



V 4 Richtplandtext/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplandtext/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

**M 4.3 Kantonsstrassen**

**M 4.3.1 Abstimmungen**

1. Das langfristige Kantonsstrassennetz wird festgesetzt.
2. Der Kanton Zug richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus:
  - a. stark beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlasten, um die Lebensqualität zu verbessern, den öffentlichen Verkehr zu fördern und die Verkehrsräume auf die Ortsbilder abzustimmen;
  - b. verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezonter und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
  - c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

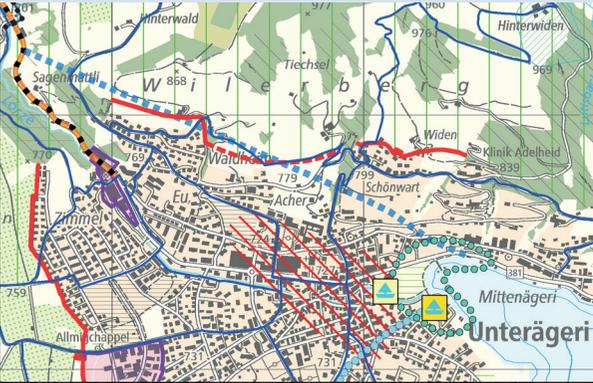
**M 4.3.2 Vorhaben**

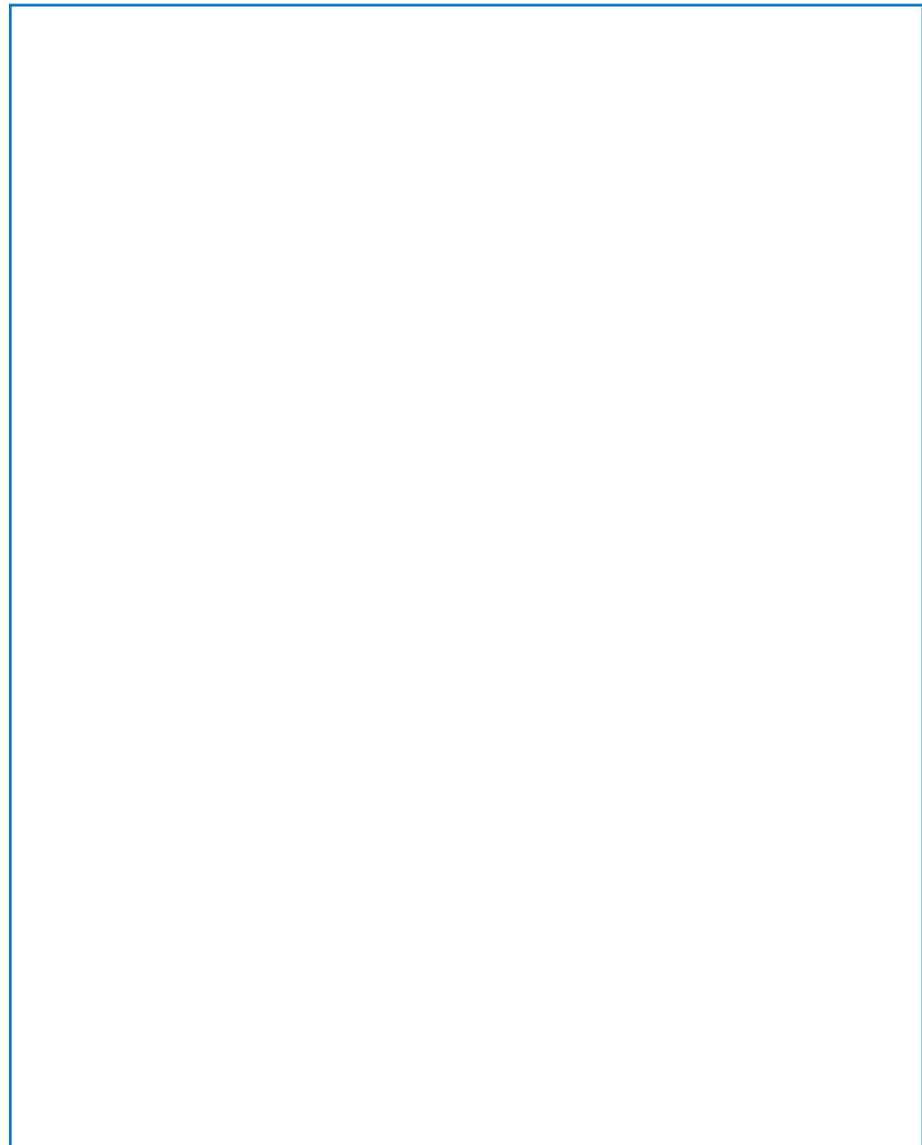
An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Plan- quadrat
2	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg	Festsetzung	1	H 6-L 4
2.1	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- KS 4 Zuger-/Luzerner-/Chamerstrasse vom Alpenblick-Zythus-Holzhäusern an die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch;</li> <li>- KS C Cham-Hünenberg an die Gemeinden Cham und Hünenberg;</li> <li>- KS 25 Sinslerstrasse von Cham Zentrum bis Ende verkehrsberuhigter Zone und KS 382 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflibach an die Gemeinde Cham.</li> </ul>			
3	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	Festsetzung	2	J 8-K 10, H 10-J 10
4	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug	Zwischenergebnis	3	J 8-J 10 / K 9

V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

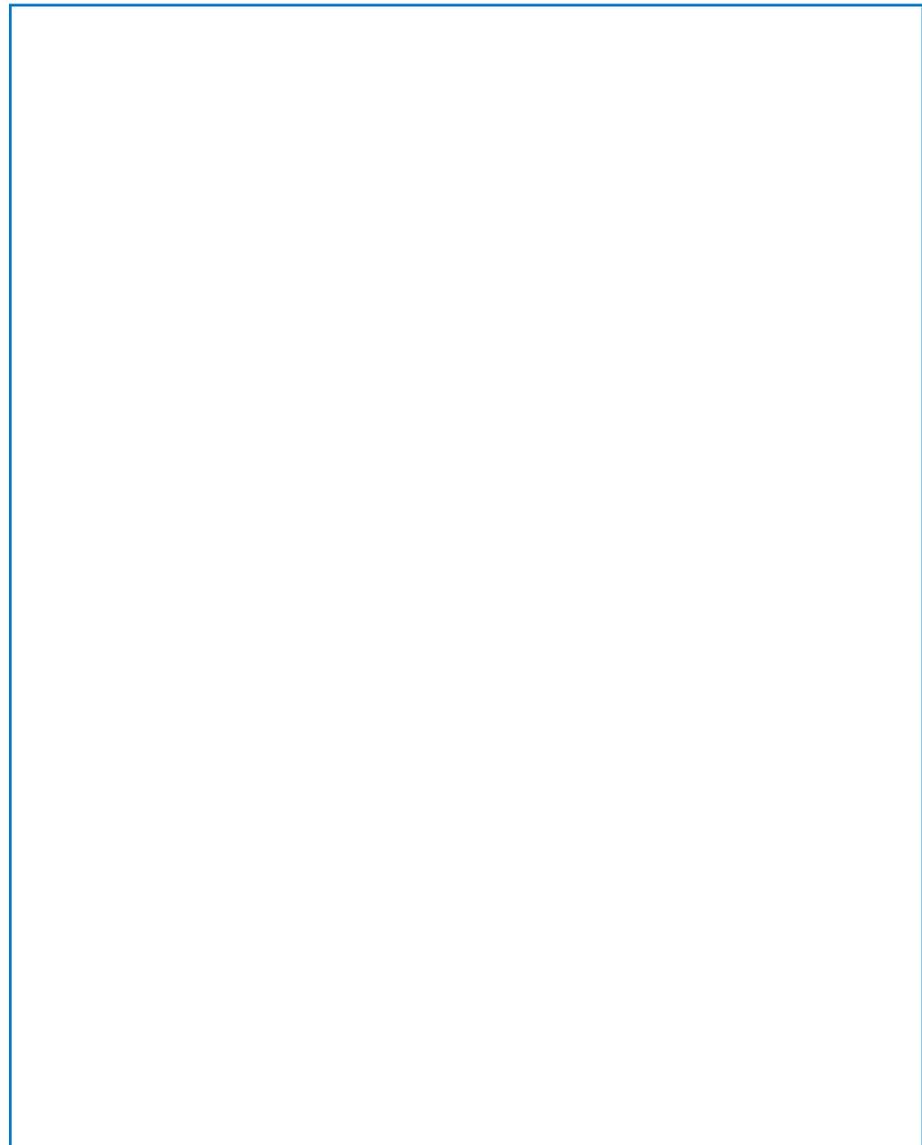
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Plan- quadrat
4.1	Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse (Vorhaben M 4.3.2; 3). Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele M 4.3.1; 2.b. und 2.c., ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd mit Verbindung nach Baar oder Zug zu unterbreiten (Vorhaben M 4.2.2; 3 und M 4.3.2; 4). Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.			
4.2	<b>Die Gemeinde sichert mittels Baulinien den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd.</b>			
5	Neubau Umfahrung Unterägeri	<b>Festsetzung</b>	3 2	N 14- O 16
5.1	<b>Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung mit Baulinien.</b>			
5.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen an die Gemeinde abgetreten: - KS 381 Zuger- und Seestrasse vom Anschluss Umfahrung <b>Neuägeri</b> - Anschluss Umfahrung <b>Theresiaplatz</b> an die Gemeinde Unterägeri.			
				
	keine Änderung in der Karte gegenüber dem Antrag der Regierung			
6	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	Zwischenergebnis	3	N 4-O 5



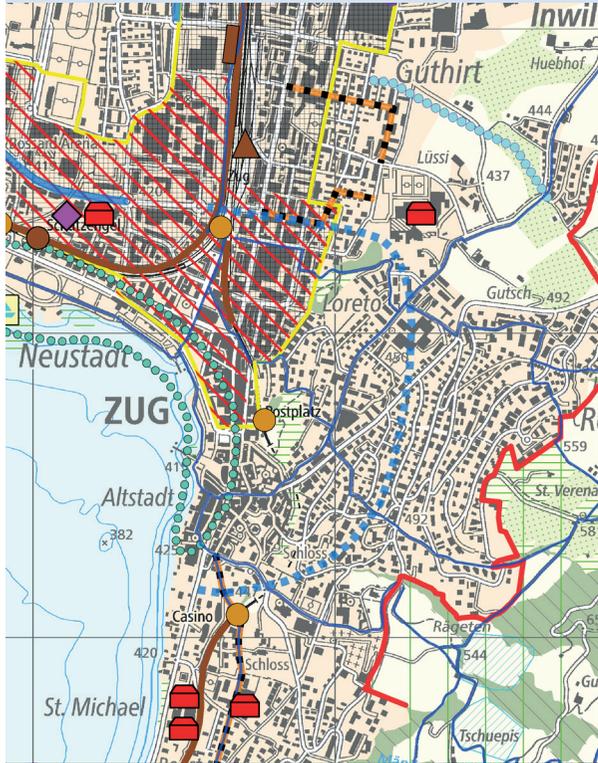
V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Plan- quadrat
7	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit BÜgel zur Industriestrasse (1. Teil BÜgel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	Zwischenergebnis	2 (1. Teil)  3 (2. Teil)	M 4-N 4
7.1	Der Kanton unterbreitet dem Kantonsrat bis 2023 einen Antrag zur weiteren Planung des 1. Teils des BÜgels zur Industriestrasse. Mit Gemeinden, Bund und Betroffenen evaluiert er die Machbarkeit, die Kosten und die verkehrlichen Wirkungen des 1. Teils des BÜgels mit Unterbindung des Durchgangsverkehrs. Ein Trasse für den Feinverteiler des öffentlichen Verkehrs ist einzubeziehen.			
7.2	Bis spätestens 2035 prüft der Kanton den Erfolg der realisierten verkehrlichen Massnahmen im Raum Rotkreuz/Hünenberg. Verfehlen diese Massnahmen die Ziele M 4.3.1; 2.a., 2.b. und 2.c., ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung der Vorhaben M 4.3.2; 6 und M 4.3.2; 7 zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.			
<b>8</b>	<b>Neubau Umfahrung Zug</b>	<b>Festsetzung</b>	<b>2</b>	<b>K 10-L 11</b>
8.1	Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung mit Baulinien.			
8.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten oder durch den Kanton übernommen:			
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- KS 25 Chamerstrasse von Aabachstrasse bis Vorstadt und Alpenstrasse / Bundesplatz / Bahnhofstrasse / Vorstadt / Neugasse / Grabenstrasse und Artherstrasse von Casino bis Tunnelportal an die Gemeinde Zug;</li> <li>- KS 381 Ägeristrasse von Kolinplatz bis Kreisel Talacher an die Gemeinden Zug und Baar.</li> <li>- Der Kanton übernimmt die Gubelstrasse von Baarerstrasse bis Aabachstrasse.</li> </ul>			

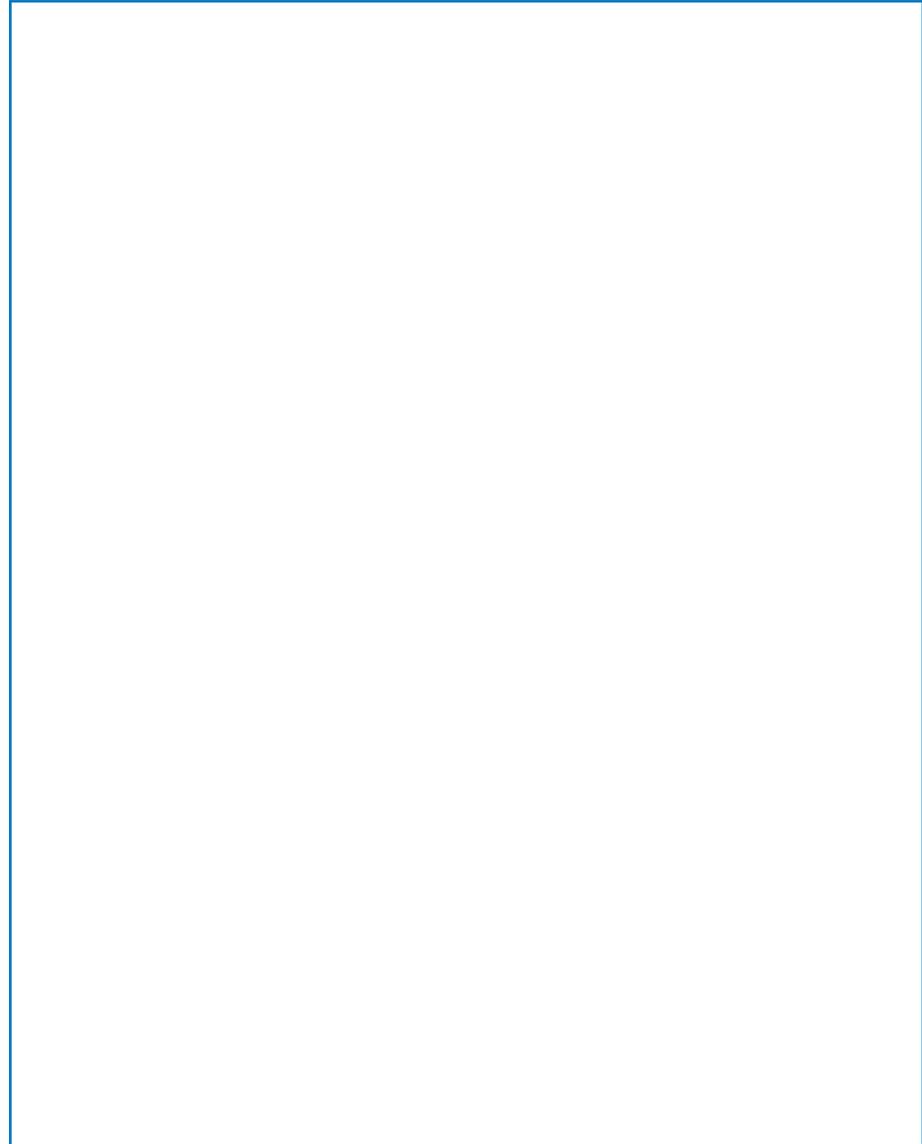


V 4 Richtplanteiltext/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023



keine Änderung in der Karte gegenüber dem Antrag der Regierung

V 5 Richtplanteiltext/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)



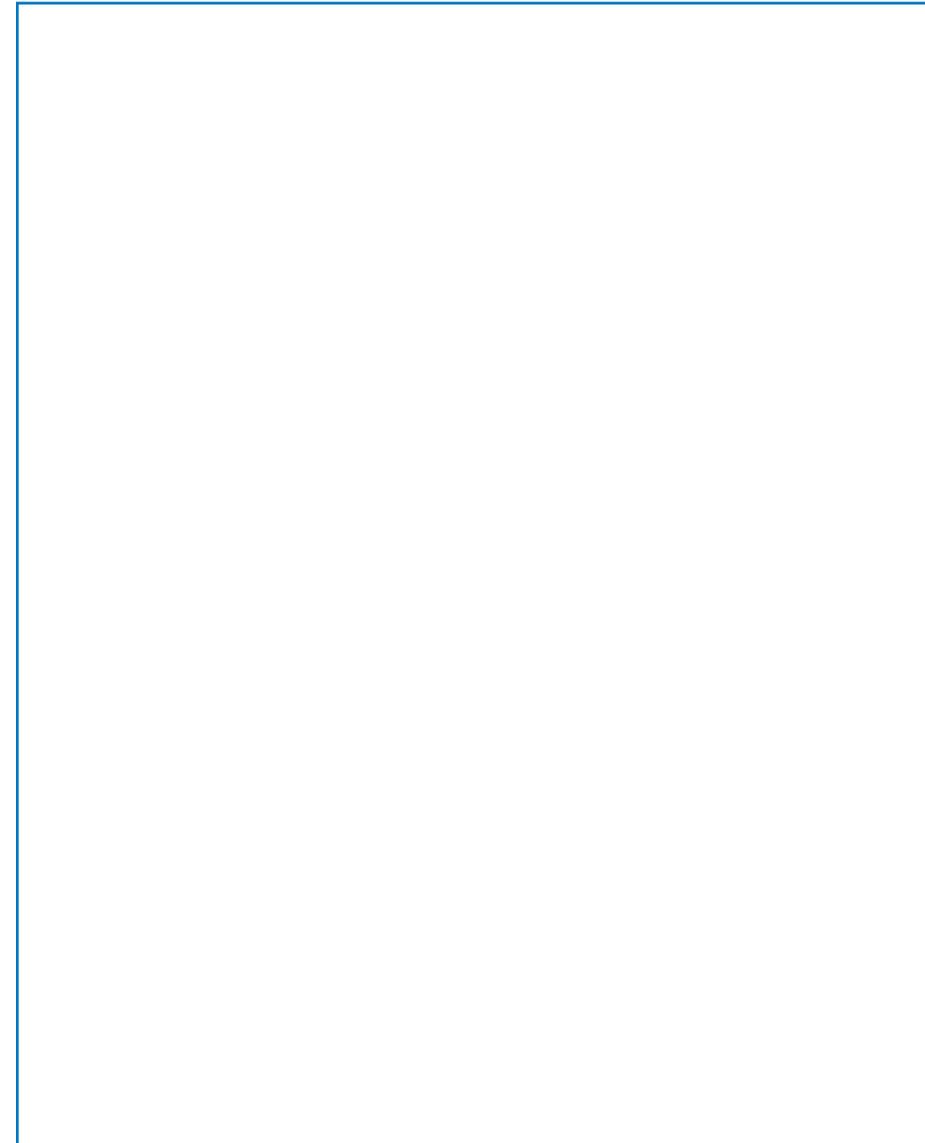
V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

**M 4.4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler**

**M 4.4.1 Angebot**

1. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und der SBB AG dafür ein, dass sein Gebiet optimal und marktgerecht mit dem nationalen und internationalen Bahnverkehr erschlossen wird. Besonders ist in den Hauptverkehrszeiten ein 15-Minuten-Schnellzugtakt zwischen Luzern und Zürich zu realisieren.
2. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und bei der SBB AG dafür ein, dass auch zukünftig alle durch den Bahnhof Zug fahrenden Fernverkehrszüge halten.
3. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund und bei der SBB AG dafür ein, dass die Erreichbarkeit des Flughafens Zürich für die ganze Zentralschweiz durch halbstündliche, direkte Verbindungen zwischen Luzern bzw. Zug und Zürich Flughafen verbessert wird.
4. Der nationale und internationale Verkehr ist auf die Zubringerfunktion des Regionalzugverkehrs (Stadtbahn Zug und S-Bahn Zürich) angewiesen. Dieser benötigt somit auch entsprechende Kapazitäten auf dem heutigen Netz. Der Kanton setzt sich beim Bund dafür ein, dass bei Engpässen das Bahnnetz ausgebaut wird.
5. Der Bund evaluiert zusammen mit dem Kanton Zug und den betroffenen Nachbarkantonen (Schwyz, Luzern, Aargau und Zürich) die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Littli bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz). Die Evaluation der technischen und raumplanerischen Machbarkeit umfasst Varianten auf beiden Seiten des Zugersees. Die Bestvariante setzt der Bund im Sachplan Verkehr fest.
6. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für einen siedlungs-, landschafts- und lärmverträglichen NEAT-Zubringer ein. Dabei werden Tunnellösungen bevorzugt. Er favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug.
7. Der Kanton Zug setzt sich zusammen mit weiteren betroffenen Kantonen beim Bund dafür ein, dass Standorte für einen NEAT-Bahnhof Zentralschweiz evaluiert und raumplanerisch untersucht werden. Dabei unterstützt der Kanton Zug einen NEAT-Bahnhof in Zug. Bis zur Entscheidung und zum Eintrag in den Sachplan Verkehr sind keine Präjudizien für einen anderen Standort zu schaffen.

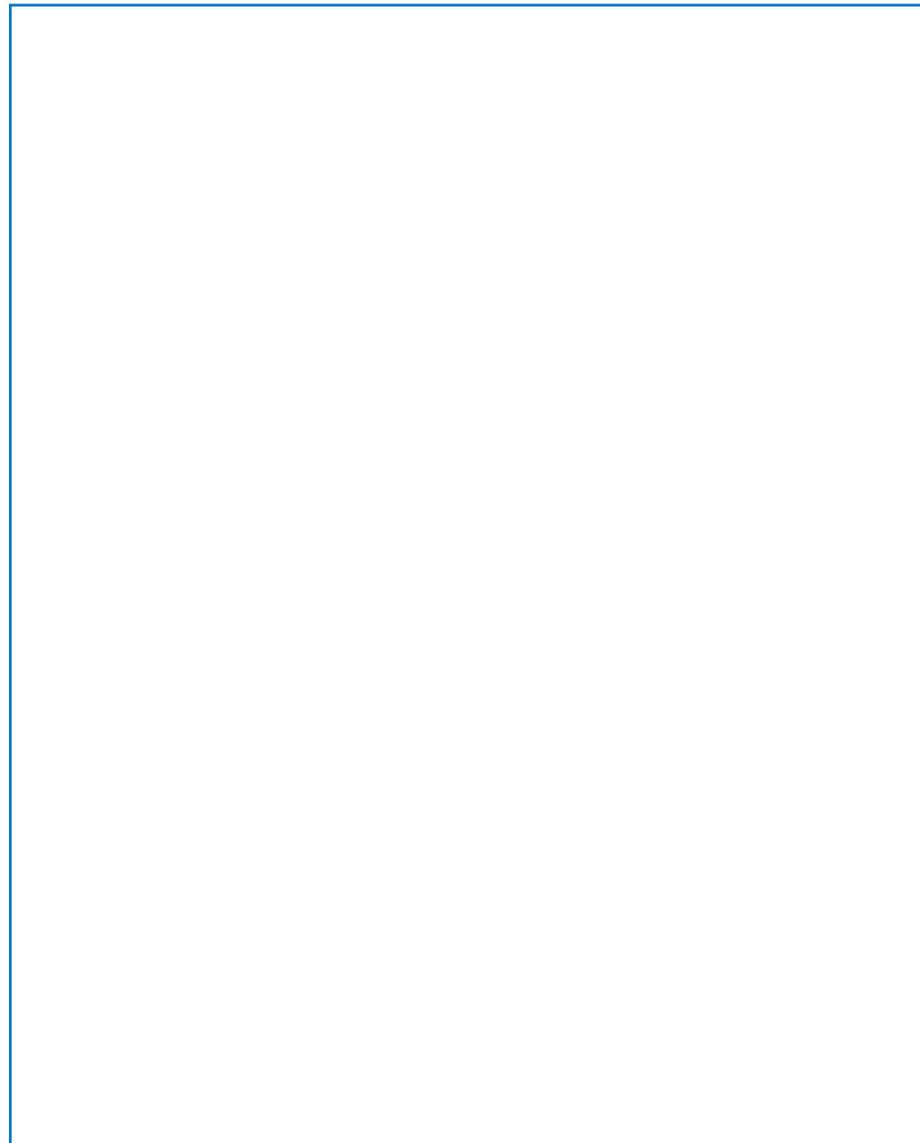
V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)



V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

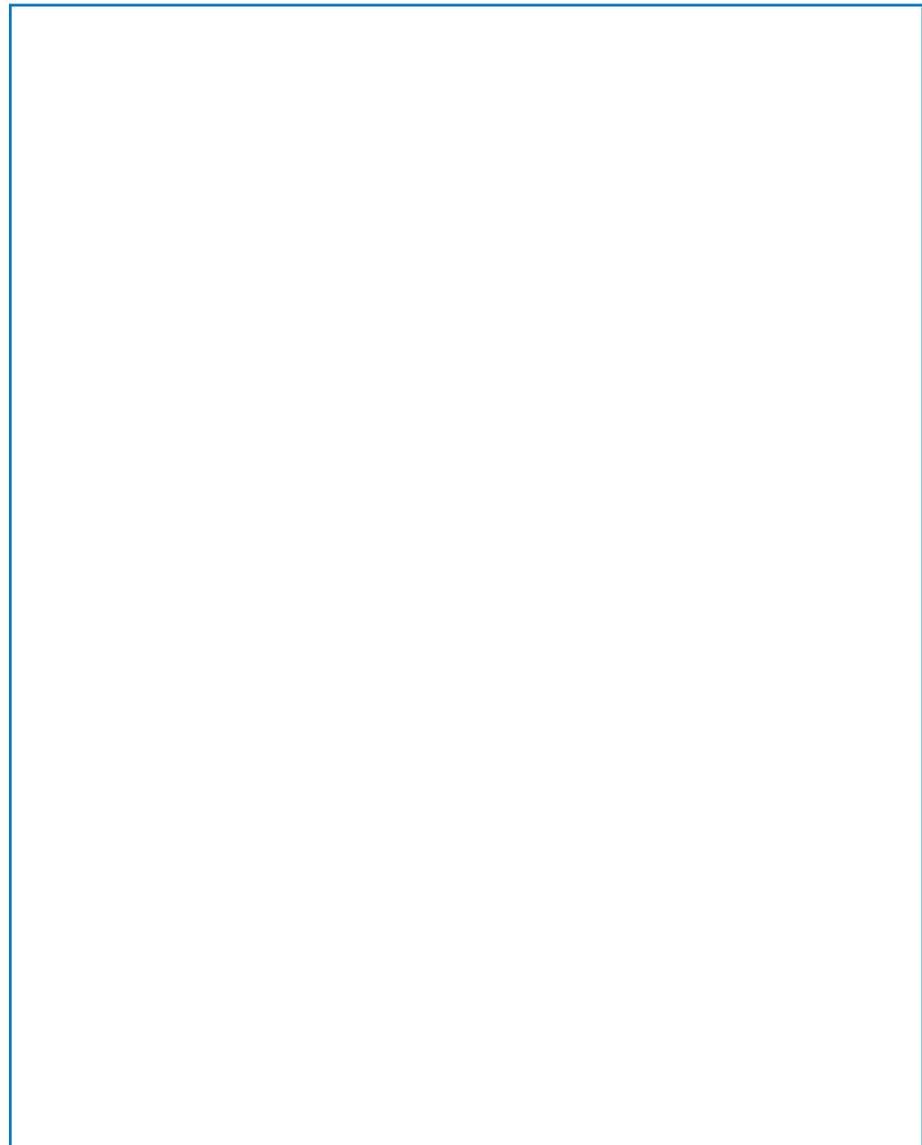
<b>M 4.4.2 Vorhaben</b>				
An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen.				
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	Festsetzung	3	K 10
2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Litti (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil)	Festsetzung	2	F 12- A 15
3	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz)	Festsetzung	3	M 5-O 5
4	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren	Festsetzung Priorität 2 (Teil 1) Priorität 3 (Teil 2)		H 11- K 10
5	Doppelspurinsel Oberwil	Zwischenergebnis	3	N 10- P 9
5.1	Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton das Vorhaben mit Interessenlinien und schaffen damit die Voraussetzung für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.			
6	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Choller- müli auf drei Spuren	Zwischenergebnis	3	K 8- K 10



**V 4 Richtplanteil/-karte neu**  
**Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023**

**V 5 Richtplanteil/-karte neu**  
**Genehmigung Bund (ausstehend)**

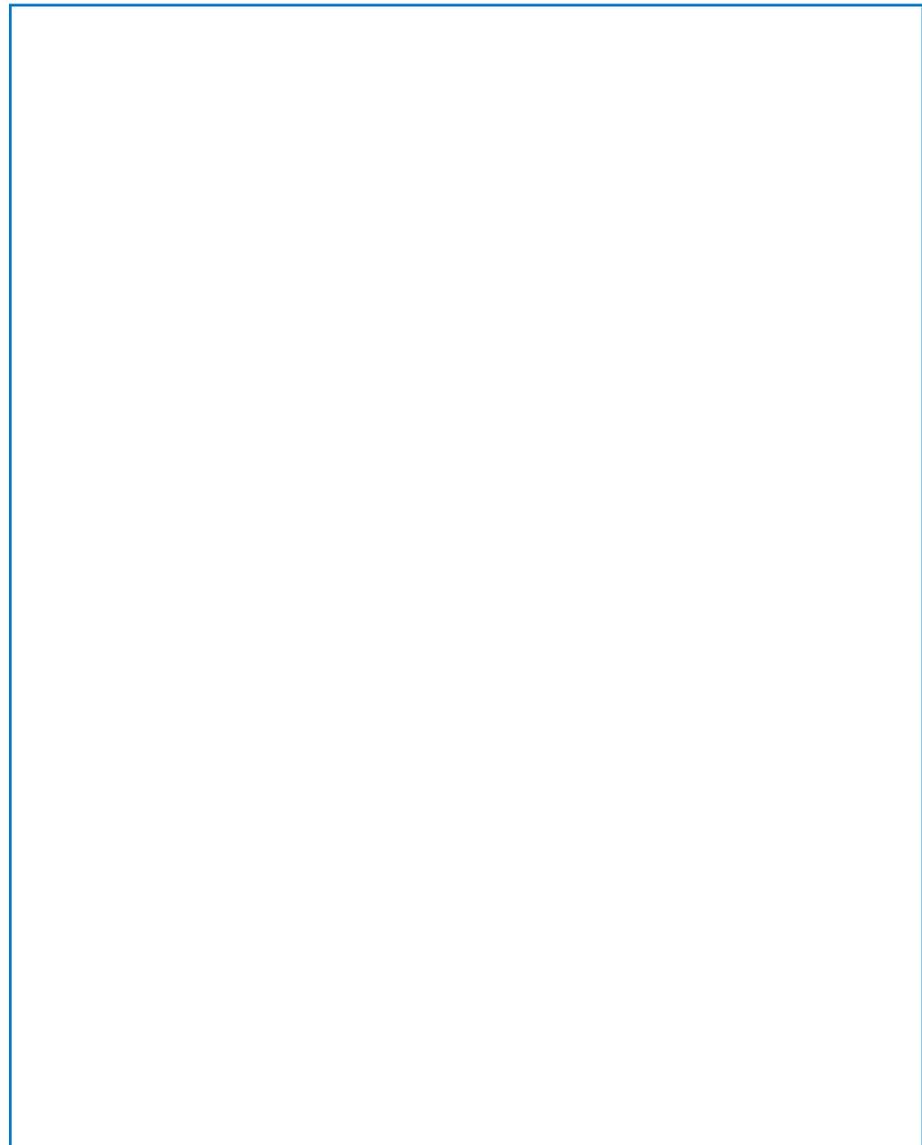
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planqua- drat
6.1	Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton das Vorhaben mit Interessenslinien und schaffen damit die Voraussetzung für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.			
6.2	Das Vorhaben ist siedlungsverträglich zu erstellen. Es ist mit dem Langsamverkehr und Landschaftschutz (BLN-Gebiet) abzustimmen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer sowie die ENHK sind in den weiteren Prozess einzubinden.			
6.3	Der Kanton prüft spätestens nach der Realisierung des Vorhabens Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.			
<b>M 4.5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler</b>				
<b>M 4.5.1 Angebot</b>				
1.	Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverters im öffentlichen Verkehr. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zu Hauptverkehrszeiten ein Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz realisiert wird.			
2.	Der Kanton Zug koordiniert mit dem Bund und den Nachbarkantonen die Realisierung der Haltestellen auf dem SBB-Netz sowie die Gestaltung des Angebots. S-Bahn und Stadtbahn gewährleisten optimale Anschlüsse an den Fernverkehr.			
<b>M 4.5.2 Vorhaben</b>				
An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen (Festsetzung). Der Kanton konkretisiert zusammen mit der SBB die Vorhaben mit Interessenslinien (Zwischenergebnis). Die Nachbarkantone werden miteinbezogen.				



V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)	Festsetzung	2 (Teil 1)	K 10, J 10
			3 (Teil 2)	
2	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug	Zwischenergebnis	3	K 10
3	Doppelspurausbau Chollermüli-Kantonsgrenze Zürich	Zwischenergebnis	3	J 8-F 7
4	Doppelspurinsel Raum Casino-Fridbach (Zug)	Zwischenergebnis	3	L 10-M 10
5	Verlängerung Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität	Zwischenergebnis	3	K 9
6	Neubau Haltestelle Sennweid (Baar)	Zwischenergebnis	3	G 11
<b>M 4.6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee</b>				
<b>M 4.6.1 Angebot</b>				
1.	Der Kanton baut nach Rücksprache mit den Gemeinden das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem aus. Dieses zeichnet sich durch eine hohe Qualität, Zuverlässigkeit, Reisegeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit aus. Der Kanton stimmt Betrieb und Infrastruktur aufeinander ab. Der Fahrzeugeinsatz richtet sich nach der Nachfrage, dem Kundenbedürfnis und dem Stand der Technik. Das Angebot wird laufend dem Nachfragepotential angepasst.			
2.	Der Kanton koordiniert und optimiert das Netz und das Angebot des öffentlichen Feinvertailers mit der Stadtbahn, der S-Bahn und dem Fernverkehr. Er strebt optimale Umsteigebeziehungen an.			
3.	Das Hauptnetz des öffentlichen Feinvertailers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat			



**V 4 Richtplanteil/-karte neu**  
**Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023**

des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert darauf möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Kleinere Anpassungen des Netzes, welche den Netzgedanken nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans.

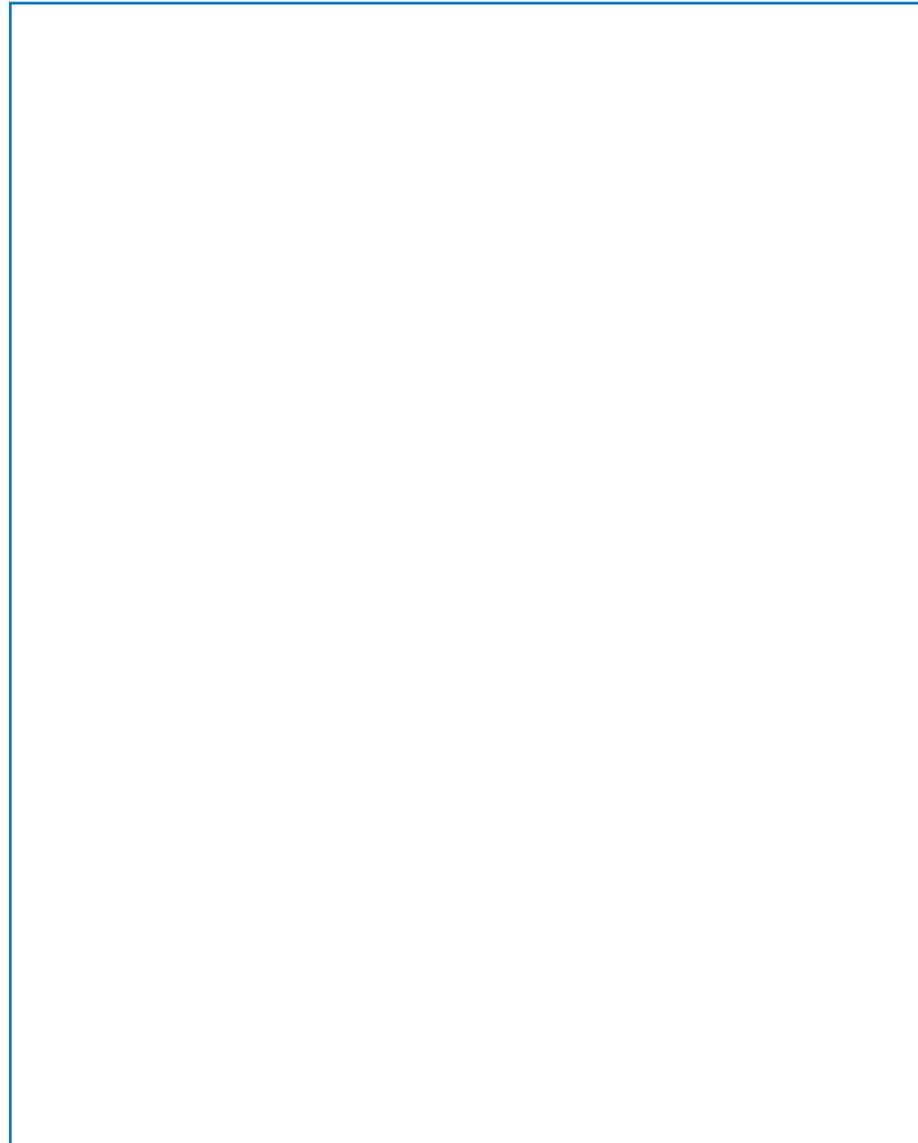
4. Neben dem Hauptnetz gibt es das Ergänzungsnetz. Es umfasst alle übrigen vom öffentlichen Feinverteiler befahrenen Strecken. Das Ergänzungsnetz ist an den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs mit dem Hauptnetz verknüpft. Es dient vorwiegend der lokalen Erschliessung und zeichnet sich deshalb durch eine grössere Haltestellendichte und weniger direkte Linienführungen aus. Zur Gewährleistung der Anschlüsse ist ein möglichst ungehinderter Betrieb notwendig.
5. Der Kanton optimiert gemeinsam mit den Gemeinden das Netz der Haltestellen und Fahrzeuge, welche einen schnellen Fahrgastwechsel erlauben.
6. Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Neben baulichen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sind allenfalls auch Ausbauten beim Individualverkehr zu prüfen. Bei steuerungstechnischen Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (Busbevorzugung an den Knoten, Lichtsignalsteuerungen) sind die konkreten Auswirkungen auf den Individualverkehr gering zu halten.

**M 4.6.2 Vorhaben**

1. Der Kanton überprüft zwischen Unterfeld (Baar) und Feldstrasse (Zug), ob eine Linienführung via Feldstrasse technisch machbar und mit den Zielen zum Feinverteiler (M 4.6.1; 1 und M 4.6.1; 3) vereinbar ist. Dazu erteilt er dem Kantonsrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Kapazitätssteigerung der Nordstrasse (Vorhaben M 4.3.2; 3) umfassend Bericht.

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton sichert die Trassees mittels Baulinien.

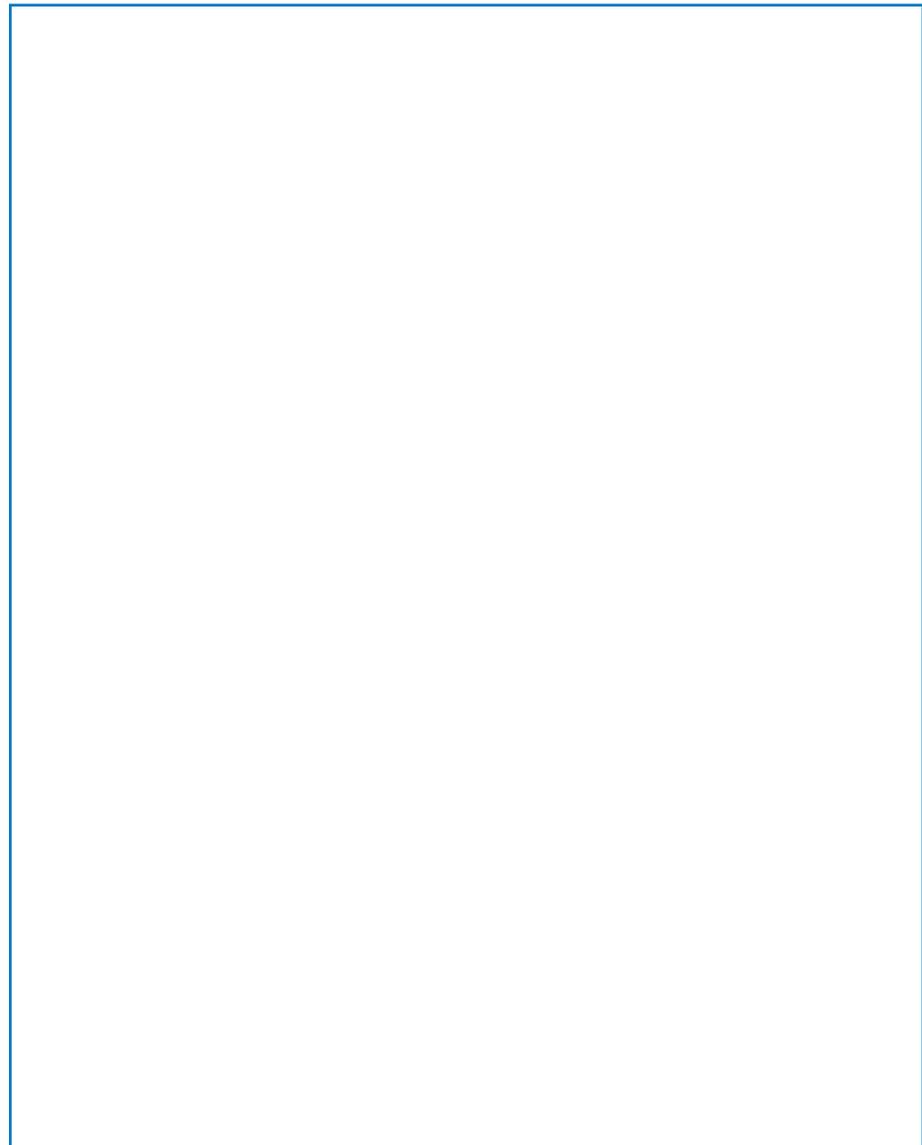
**V 5 Richtplanteil/-karte neu**  
**Genehmigung Bund (ausstehend)**



V 4 Richtplanteil/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteil/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof- EKZ Zugerland	Festsetzung	2	H 7
2	Hauptstützpunkt Feinverteiler an der Aa	Festsetzung	1	K 10
2.1	Die flächenmässige Ausdehnung ist auf ein Minimum zu begrenzen. Ein qualifiziertes städtebauliches Studium ist Voraussetzung für eine Umzonung. Das Verfahren setzt sich mindestens mit folgenden Punkten auseinander:			
	a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass;			
	b. Vernetzung der Beziehungen des Langsamverkehrs;			
	c. Zugänge zur Stadtbahnhaltestelle;			
	d. Freiraum und landschaftliche Einbettung.			
<b>M 4.7</b>	<b>Güterverkehr</b>			
<b>M 4.7.1</b>	<b>Angebot</b>			
1.	Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofs Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen. Eine verstärkte Nutzung des Güterbahnhofs ist mit Massnahmen zur Lärmreduktion zu verknüpfen.			
2.	Der Kanton Zug setzt sich beim Bund für eine rasche und effiziente Lärmsanierung der NEAT-Zufahrtsstrecken (Litti-Zug-Walchwil-Arth-Goldau und Litti-Zug-Cham-Spange Rotkreuz-Arth-Goldau) ein.			
3.	Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt-Rotkreuz-Gotthard geführt wird.			
4.	Die bestehende Güterumladestation der Bahn im Bahnhof Steinhausen wird bis zum Baubeginn des ÖV-Feinverteilertrassees (Vorhaben M 4.6.2; 1) und in Koordination mit den Anlagen in Rotkreuz und in Zug (Vorhaben M 4.7.2; 1 und 2) aufgehoben.			



**V 4 Richtplanteil/-karte neu**  
**Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023**

**V 5 Richtplanteil/-karte neu**  
**Genehmigung Bund (ausstehend)**

**M 4.7.2 Vorhaben**

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton sichert die Trassees mittels Baulinien.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug)	Festsetzung	1	K 10
2	Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz (Risch)	Festsetzung	3	O 4

**M 4.8 Flugverkehr**

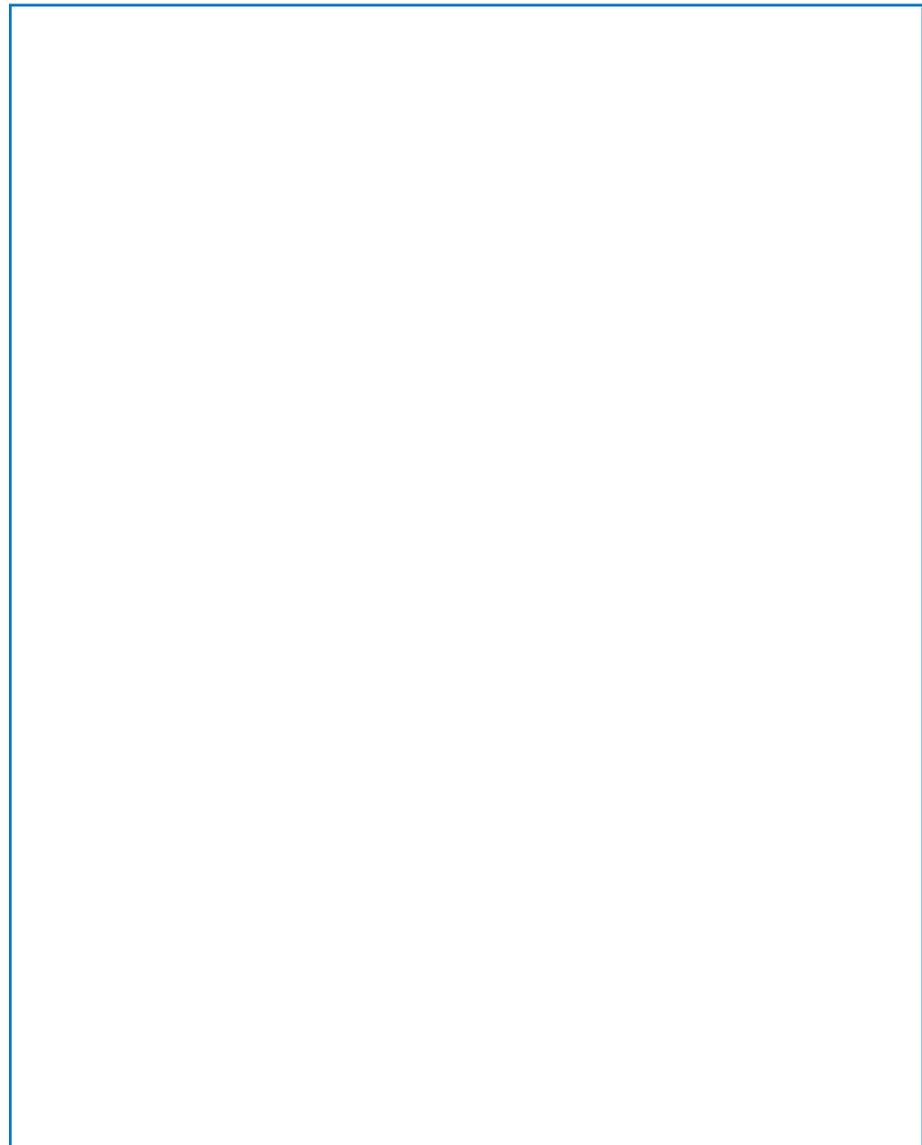
**M 4.8.1 Angebot**

1. Der Kanton Zug ist vom Kanton Zürich und vom Bund frühzeitig in die Bearbeitung des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und des neuen Betriebsreglements des Flughafens Zürich Kloten einzubeziehen. Die Auswirkungen des neuen Betriebsreglements auf die Militärflugplätze Emmen und Dübendorf sowie die Auswirkungen auf den Kanton Zug sind aufzuzeigen.
2. Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass mit der Festlegung eines neuen An- und Abflugregimes für den Flughafen Zürich die Zuger Bevölkerung lärmässig im geringstmöglichen Mass belastet wird. Er spricht sich mit den betroffenen Deutschschweizer Kantonen ab.
3. Der Kanton Zug ist frühzeitig in die Planung einer allfälligen zivilen Mitbenutzung der Militärflugplätze in der deutschsprachigen Schweiz einzubeziehen.

**M 4.9 Veloverkehr**

**M 4.9.1 Angebot**

1. Die neuen Velostrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Velonetz. Kleinräumige Verschiebungen von Velostrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans.



**V 4 Richtplanteil/-karte neu**  
**Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023**

2. Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Velonetz etappenweise.

**M 4.10 Kantonales Wanderwegnetz**

**M 4.10.1 Angebot**

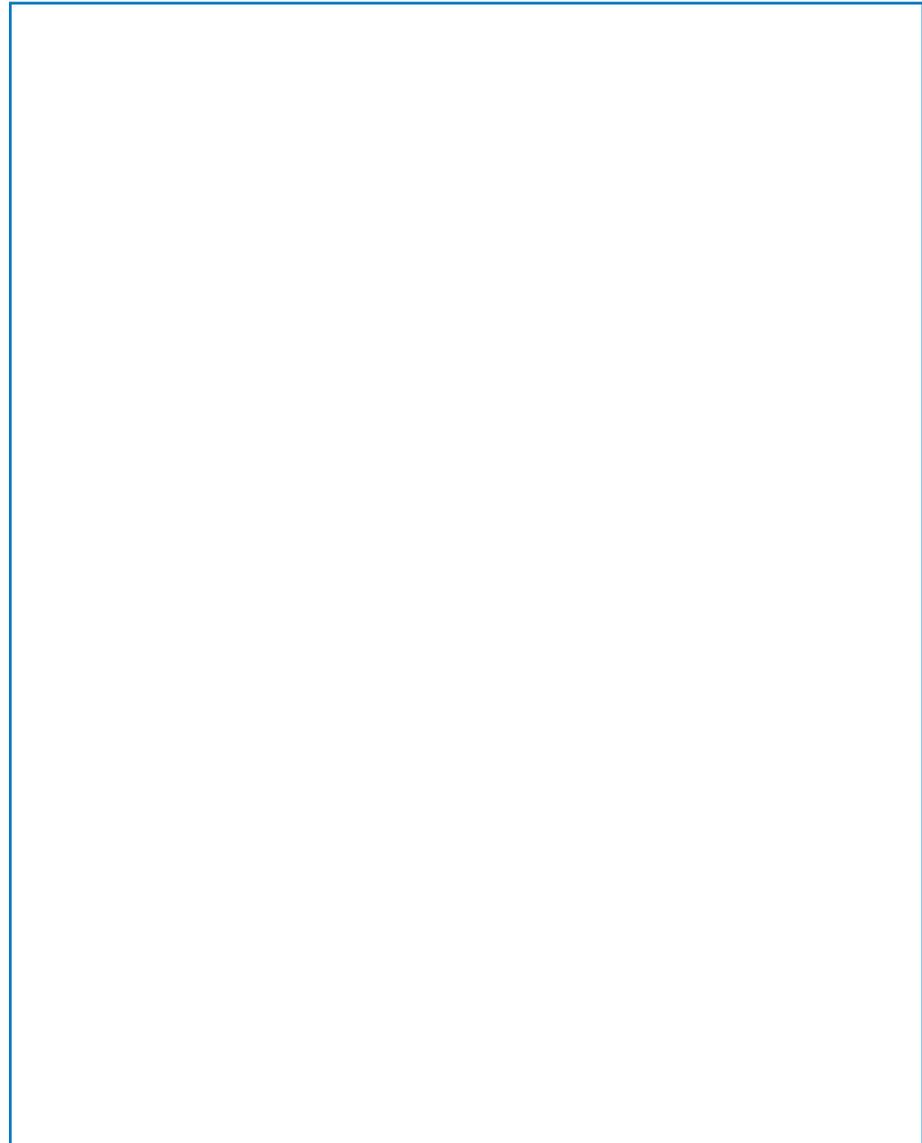
1. An der langfristigen Sicherung und Erhaltung eines attraktiven Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse.
2. Das Wanderwegnetz wird festgesetzt. Kleinräumige Verschiebungen von Wegen, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplans.

**M 5 Mobilität und Siedlung**

**M 5.1 Handlungen**

1. Kanton und Gemeinden unterstützen das Engagement der Privatwirtschaft bei Realisierungen von Wohn- und Arbeitsformen mit flächeneffizienten Mobilitätsformen.
2. Kanton und Gemeinden sorgen via Planungsinstrumente für die zukunftstaugliche Infrastruktur für neue Mobilitätsformen (Güter- und Personentransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote).
3. Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft gemäss Zuger Richtplan für kurze sichere und direkte Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse und optimalen Erreichung der Arbeitsplätze.
4. Die Gemeinden steuern im Rahmen der Ortsplanungen den «ruhenden Verkehr» mit einem Management des Parkraums.

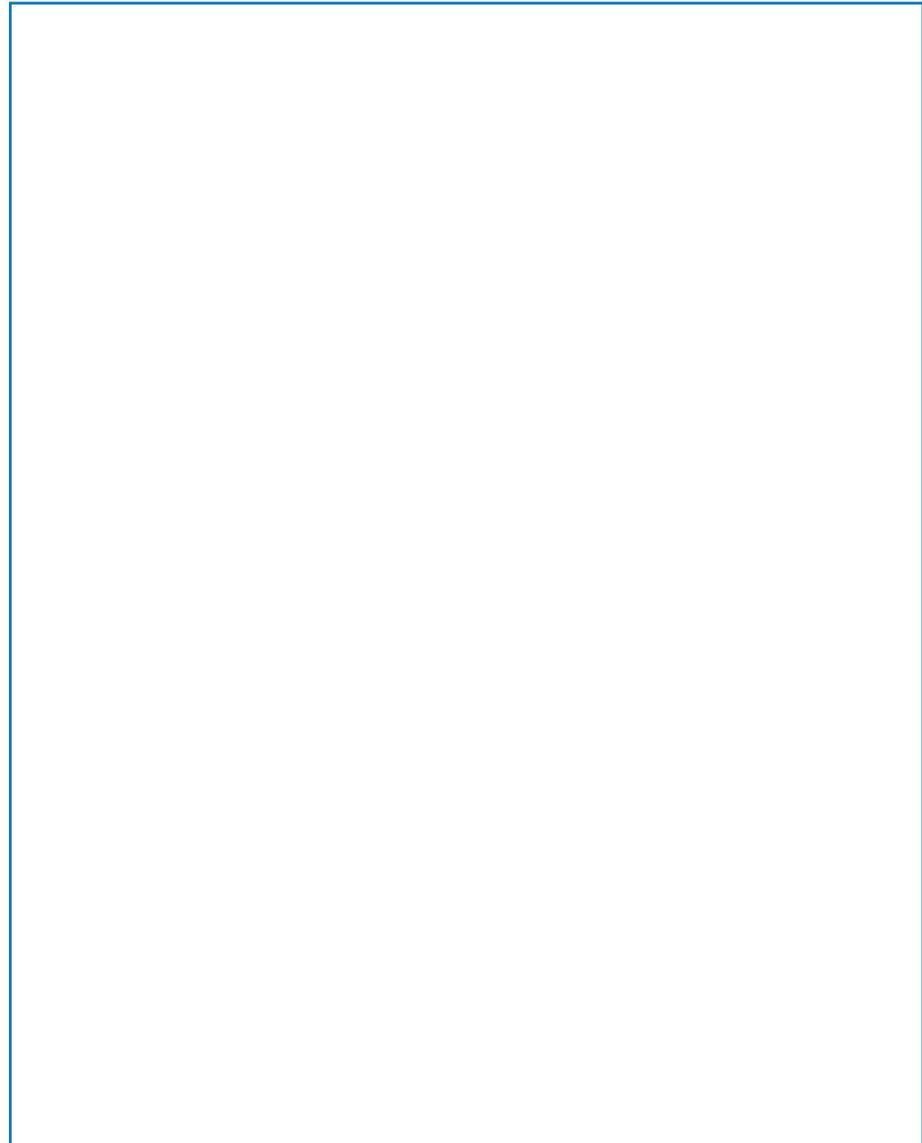
**V 5 Richtplanteil/-karte neu**  
**Genehmigung Bund (ausstehend)**



V 4 Richtplanteilext/-karte neu  
Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023

V 5 Richtplanteilext/-karte neu  
Genehmigung Bund (ausstehend)

- M 6 Digitalisierung und Verkehrslenkung
- M 6.1 Handlungen
1. Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.
  2. Der Kanton entwickelt die heutige Verkehrslenkung und -steuerung mittels Digitalisierung konsequent zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsmanagement weiter.
  3. Der Kanton unterstützt eine nationale Plattform für den öffentlichen Zugang der Mobilitätsdaten. Er unterstützt bei vom Kanton subventionierten Transportunternehmen die Abgabe der notwendigen Daten.
  4. Der Kanton arbeitet in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiteren Organisationen zur Stärkung von digitalen Lösungen in der Zuger Mobilität mit.



# Legende zur Richtplankarte

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	
		S 1	Siedlungsgebiet
		S 1	Vorranggebiet Arbeitsnutzung
		S 2	Siedlungsbegrenzung (ohne / mit Handlungsspielraum)
		S 4	Verkehrsentensive Einrichtungen ohne Richtplaneintrag
		S 5	Gebiet für Verdichtung I / Gebiet für Verdichtung II
		S 5	Zentrumsgebiet
		S 6	Zone mit speziellen Vorschriften
		S 9	Öffentliche Baute

Siedlung

S

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	
		L 1	Landwirtschaftsgebiet / Übriges Nichtbaugelände
		L 1	Fruchtfolgefläche
		L 3	Weiler
		L 4	Wald
		L 4	Wald mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren
		L 4	Waldnaturschutzgebiet
		L 4	Wald mit besonderer Erholungsfunktion
		L 4	Wald mit geringer Erschliessung
		L 5	Naturschutzgebiet / Naturschutzgebiet mit Wald
		L 5	Naturobjekt
		L 6	Wildtierkorridor
		L 7	Landschaftsschongelände
		L 8	Renaturierung Gewässer
		L 10	Zentrale Bootsstationierung
		L 11	Kantonaler Schwerpunkt Erholung
		L 11	Kommunales Naherholungsgebiet / Vorhaben Sport/Erholung
		L 11	Lorzenebene

Landschaft

L

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	
		M 4.2	Nationalstrassenanschluss/ -halbanschluss
		M 4.2/4.3	National-/Kantonsstrasse (offene Strecke / Tunnel)
		M 4.4/4.5	Bahnverkehr/Grob- und Mittelverteiler (offene Strecke / Tunnel)
		M 4.4/4.5	Bahnhof/Station / Abstellanlage
		M 4.6	Busverkehr/Feinverteiler, u.a. auf Eigentrasse
		M 4.6	Hauptstützpunkt Feinverteiler
		M 4.7	Güterumladestation
		M 4.10	Wanderweg

Mobilität

M

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	
		E 2	Kompostier- oder Vergäranlage
		E 3	Reaktor- und Reststoffdeponie
		E 3	Inertstoffdeponie (Aushubmaterial/Inertstoffe)
		E 4	Umschlag- und Aufbereitungsplatz für mineralische Bauabfälle
		E 5	Kläranlage
		E 6	Grundwasserschutzzone
		E 11	Abbau- und Rekultivierungsgebiet
		E 13	Militärische Baute oder Anlage
		E 15	Hochspannungsleitung
		E 15	Raumfreihaltung Stollenportal/Muffenschacht
		E 13	Raumfreihaltung Erdverlegung Hochspannungsleitung (Graben)
		E 15	Raumfreihaltung Erdverlegung Hochspannungsleitung (Stollen)

Ver- und Entsorgung

E