

Synopse zur Richtplananpassung 21/1: Siedlungsbegrenzungslinie, Verkehrsintensive Einrichtungen, Mittelschulstandort, Kapitel Mobilität mit Mobilitätskonzept

Öffentliche Mitwirkung

2. April 2021 – 1. Juni 2021

22. März 2021

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).

Gebietsplanung «äussere Lorzenallmend» S 2 Siedlungsbegrenzungslinie	2
Verkehrsintensive Einrichtungen S 4	3
Neuer Mittelschulstandort S 9 Öffentliche Bauten und Anlagen	7
Mobilitätskonzept G 7 Kernsätze zur Mobilität	9
Mobilitätskonzept M Mobilität, alt V Verkehr	11
Legende zur Richtplankarte	27

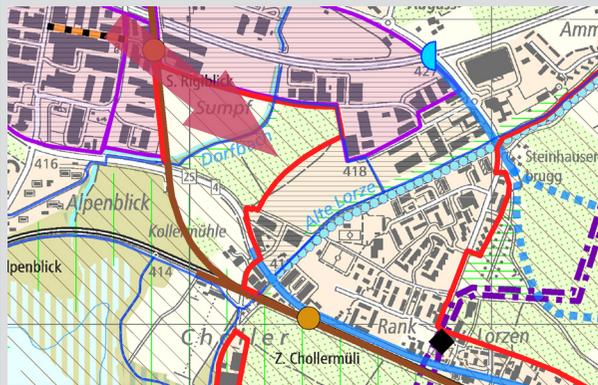
Richtplankarte/-karte Stand 29. Oktober 2020

V 1 Richtplankarte/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

Gebietsplanung «äussere Lorzenallmend» | S 2 Siedlungsbegrenzungslinie

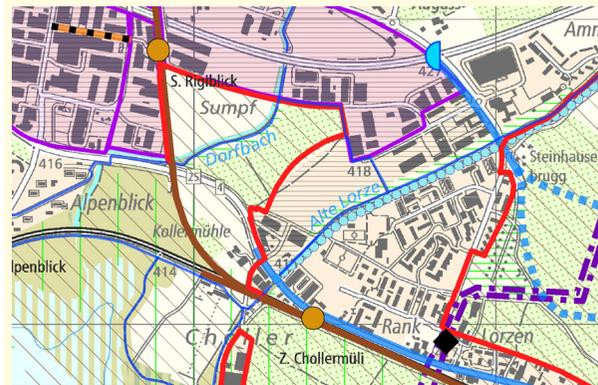
S 2

Richtplankarte alt



S 2

Richtplankarte neu



Verkehrsintensive Einrichtungen | S 4

S 4 Einkaufszentren und Fachmärkte

S 4.1 Standorte für Einkaufszentren und Fachmärkte

S 4.1.1

Die Gemeinden und der Kanton konzentrieren neue Einkaufszentren und Fachmärkte auf die Kernzonen oder Gebiete mit guter Verkehrserschliessung.

S 4.1.2

Die Gemeinden prüfen bei der Revision der Nutzungsplanung das Einschränken von neuen Einkaufszentren und Fachmärkten ausserhalb der Kernzonen.

S 4 Einkaufszentren und Fachmärkte Verkehrsintensive Einrichtungen

S 4.1 Standorte für Einkaufszentren und Fachmärkte Definition

Als verkehrsintensive Einrichtungen VE gelten Einkaufs- und Freizeitanlagen mit mehr als 7'500 m² Verkaufsfläche oder mehr als 500 Parkplätzen oder mehr als 3'000 Fahrten pro Tag (an mindestens hundert Tagen).

S 4.2 Standorte

Eine verkehrsintensive Einrichtung braucht keinen Richtplaneintrag, wenn sie innerhalb des Perimeters «VE ohne Richtplaneintrag» liegt. Falls der Standort ausserhalb geplant ist, braucht es einen Eintrag im Richtplan.

S 4.1.1

~~Die Gemeinden und der Kanton konzentrieren neue Einkaufszentren und Fachmärkte auf die Kernzonen oder Gebiete mit guter Verkehrserschliessung.~~

S 4.1.2

~~Die Gemeinden prüfen bei der Revision der Nutzungsplanung das Einschränken von neuen Einkaufszentren und Fachmärkten ausserhalb der Kernzonen.~~

Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020

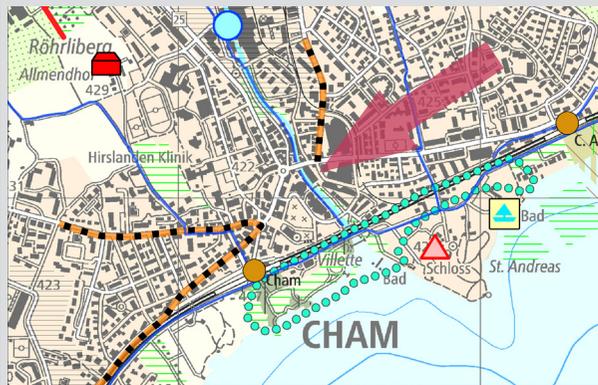
V 1 Richtplante/-karte neu

Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

S 4

Richtplankarte alt

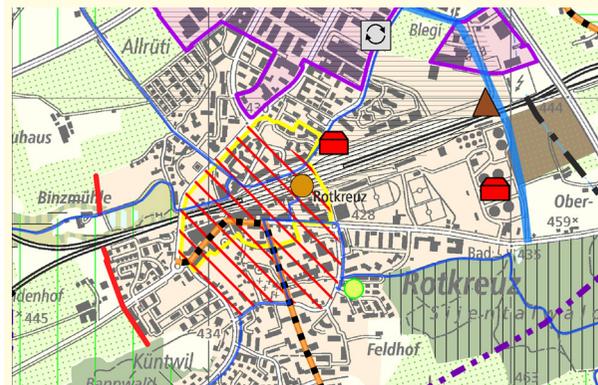
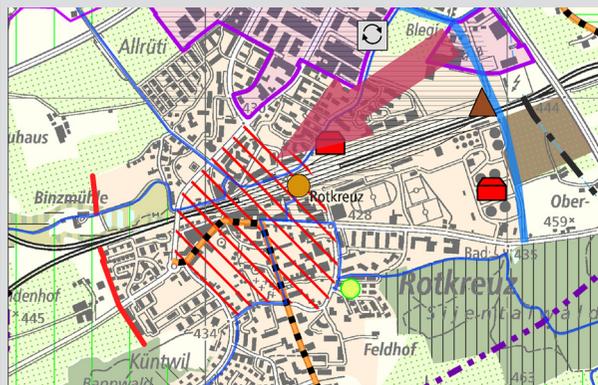
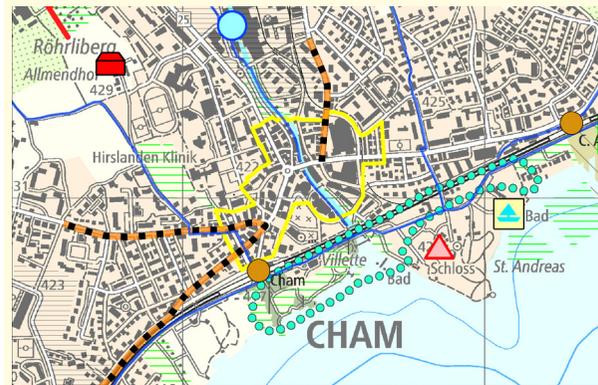
(bisher kein Richtplaneintrag)



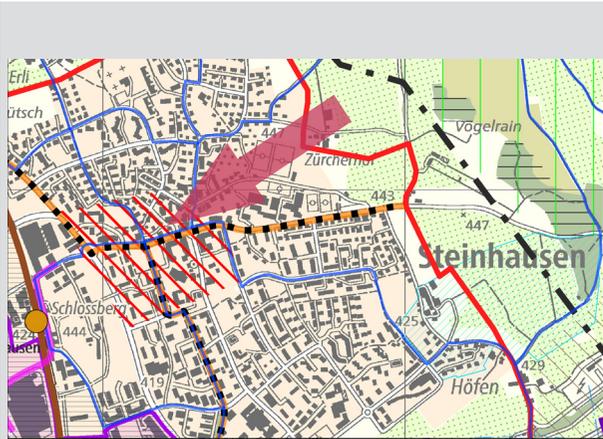
S 4

Richtplankarte neu

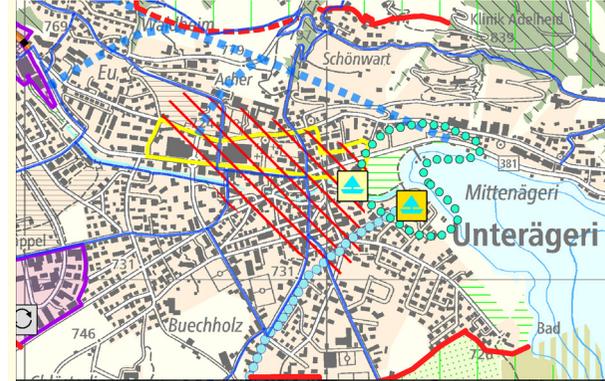
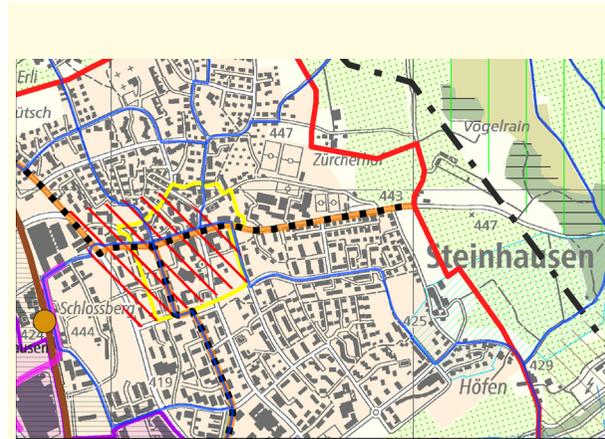
VE ohne Richtplaneintrag



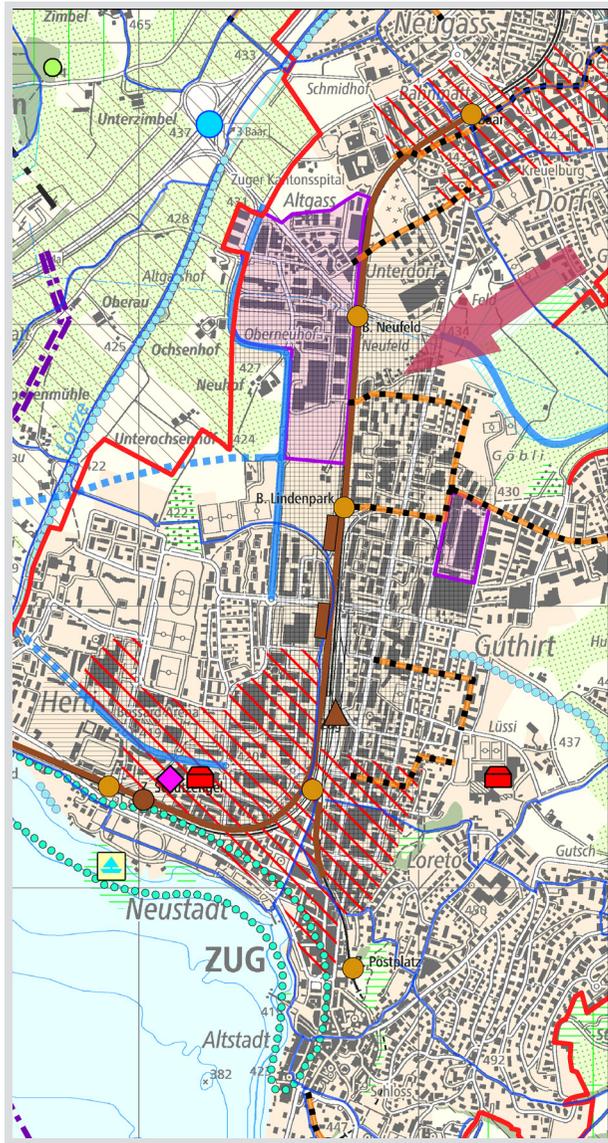
Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020



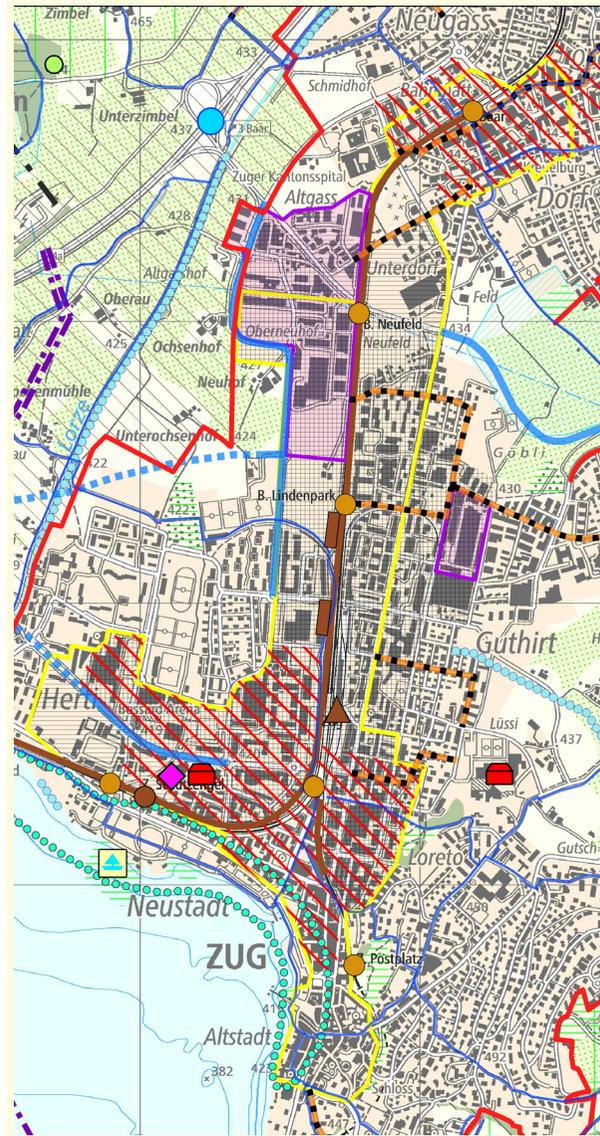
V 1 Richtplante/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021



Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020



V 1 Richtplante/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

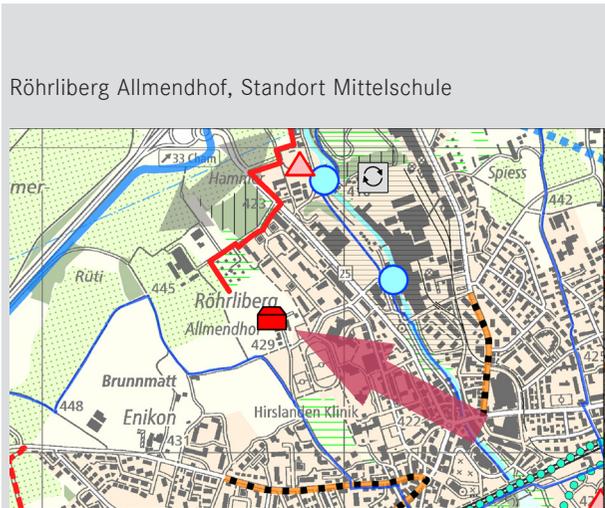


Neuer Mittelschulstandort | S 9 Öffentliche Bauten und Anlagen

S 9 Öffentliche Bauten und Anlagen				
S 9.2 Vorhaben				
S 9.2.1				
Die Gemeinden berücksichtigen in ihren Nutzungsplänen die Bedürfnisse der öffentlichen Bauten von Bund, Kanton und Gemeinden sowie raumwirksamer und im öffentlichen Interesse stehender Vorhaben. Folgende Vorhaben mit überkommunaler Bedeutung werden in den Richtplan aufgenommen:				
Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Stand	Planquadrat
...
11	Cham	Röhrliberg Allmendhof, Standort Mittelschule	Festsetzung	J 5
12	Zug	Lüssiweg, Standort Mittelschule	Festsetzung	K 11
13	Risch	Suurstoffi, Standort Fachhochschule Zentralschweiz	Festsetzung	O 4

S 9 Öffentliche Bauten und Anlagen				
S 9.2 Vorhaben				
S 9.2.1				
Die Gemeinden berücksichtigen in ihren Nutzungsplänen die Bedürfnisse der öffentlichen Bauten von Bund, Kanton und Gemeinden sowie raumwirksamer und im öffentlichen Interesse stehender Vorhaben. Folgende Vorhaben mit überkommunaler Bedeutung werden in den Richtplan aufgenommen:				
Nr.	Gemeinde	Vorhaben	Stand	Planquadrat
...
11	Cham	Röhrliberg Allmendhof, Standort Mittelschule	Festsetzung	J 5
12	Zug	Lüssiweg, Standort Mittelschule	Festsetzung	K 11
13	Risch	Suurstoffi, Standort Fachhochschule Zentralschweiz	Festsetzung	O 4
14	Risch	Rotkreuz Bahnhof, Standort Mittelschule	Festsetzung	O 4

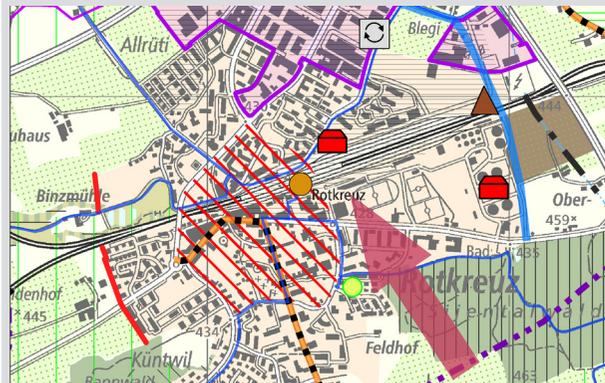
Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020



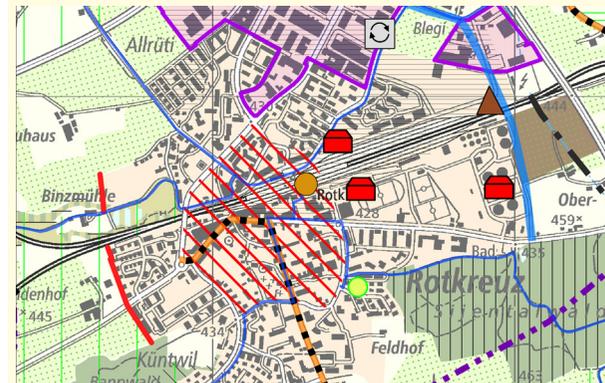
V 1 Richtplante/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021



Rotkreuz Bahnhof, Standort Mittelschule



Rotkreuz Bahnhof, Standort Mittelschule



Mobilitätskonzept | 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 Kernsätze zur Mobilität

G 7.1

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

G 7.2

Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und multimodal.

G 7.3

Kanton und Gemeinden fördern durch Anreize flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Erneuerbare Energien stehen im Vordergrund.

G 7.4

Der Kanton strebt für die Mobilität den Grundsatz «pay per use» an.

G 7.5

Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und umweltverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität. Dazu sichern sie eine sehr gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft

Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020

V 1 Richtplante/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

und Wirtschaft. Die Infrastrukturen sind mit den Nachbarn koordiniert.

G 7.6

Die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind aufeinander abgestimmt.

G 7.7

Kanton und Gemeinden nutzen die Chancen der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik.

Mobilitätskonzept | M Mobilität, alt V Verkehr

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

- | | |
|-------|---|
| M 1 | Mobilität |
| M 1.1 | Handlungen |
| 1. | Kanton und Gemeinden sorgen für eine vielfältige Mobilität im Kanton Zug und setzen das Mobilitätskonzept um. |
| M 2 | Multimodale Mobilität |
| M 2.1 | Handlungen |
| 1. | Kanton und Gemeinden prüfen die Organisation verschiedener Aufgaben zur Mobilität in der gleichen Direktion resp. im gleichen Departement. Damit haben Gesellschaft und Wirtschaft je einen Ansprechpartner für Fragen der Mobilität auf Stufe Kanton und Gemeinden. |
| 2. | Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern. |
| 3. | Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Mobilitätsanbietenden über verschiedene Mobilitätsformen. |
| 4. | Der Kanton erarbeitet ein Mobilitätsmanagement. Die Gemeinden sind eingeladen, dabei mitzuwirken. |
| M 3 | Flächen- und energieeffiziente Mobilität |
| M 3.1 | Handlungen |
| 1. | Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient, sie <ol style="list-style-type: none"> 1.1. weisen die vorhandenen Verkehrsflächen situationsgerecht den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu (z. B. lassen sie Busspuren situativ für weitere Nutzungen zu); 1.2. entwickeln das Modell «Autoarmes Zentrum Cham» situativ für die Regelung des Verkehrs in Ortszentren mit Umfahrungsachsen weiter; |

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

- 1.3. setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit situativ eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung um;
 - 1.4. entwickeln Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen.
2. Kanton und Gemeinden verfolgen aktiv die Entwicklung der Mobilität. Unterstützt werden neue Mobilitätsformen, sofern sie nachfolgende Grundsätze gesamtheitlich erfüllen:
 - a. Energieeffizienz verbessern;
 - b. Flächeneffizienz steigern;
 - c. Kundennutzen erhöhen;
 - d. Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.
 3. Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität.
- M 4 Verursachergerechte Mobilität
- M 4.1 Handlungen
1. Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein.
 2. Der Kanton unterstützt die schweizweite Einführung von Mobility Pricing für das Brechen von Verkehrsspitzen.
- M 5 Infrastruktur
- M 5.1 Handlungen
1. Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen für die Mobilität. Sie erneuern sie und gewährleisten deren Sicherheit.

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

2. Die Infrastruktur im Kanton Zug basiert auf folgenden Hauptnetzen:
 - 2.1. Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilnetz mit zusätzlichen Halbanschlüssen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten.
 - 2.2. Das Schienennetz mit den im Sachplan Verkehr festgelegten Ausbauten bis 2035 (Zimmerbergbasistunnel II mit den Ausbauten zwischen Littli und Rotkreuz).
 - 2.3. Das Netz des Feinverteilers für den öffentlichen Verkehr.
 - 2.4. Das Velo- und Fusswegnetz.
 - 2.5. Weitergehende Ausbauten für die Punkte 2.1 und 2.2 mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt benötigen eine umfassende Interessenabwägung. Im Jahr 2035 findet eine umfassende Prüfung des Netzes in den Räumen Stadt Zug, Baar-Zug-Steinhausen, Rotkreuz und Unterägeri statt.
3. Velo- und Fussverkehr
 - 3.1. Kantone und Gemeinden sorgen für einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr und bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen.
 - 3.2. Wo sinnvoll, steht innerorts die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund, ausserorts ist Mischverkehr denkbar.
4. Bund, Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für den freien Datenaustausch und standardisierte Schnittstellen auf.
5. 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.
6. Der Kanton Zug plant in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen an guten Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen ausserkantonale Mobilitätshubs mit schnellen Verbindungen in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar.
7. 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.
8. Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der Kantonsstrassen flankierende Massnahmen (z. B. verkehrsdosierende Massnahmen, verkehrsver-

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

lagernde, 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 5.2 Nationalstrassen

M 5.2.1 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 5.2.2 Vorhaben

An den nachfolgenden Nationalstrassenvorhaben 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
1.1.	Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg			
2	Neubau Autobahn-Halbanchluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanchluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz	Festsetzung	2	O 5

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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		
M 5.3 Kantonsstrassen				
M 5.3.1 Abstimmungen				
1.	Das langfristige Kantonsstrassennetz wird festgesetzt.			
2.	Der Kanton Zug richtet den Bau und Unterhalt der Kantonsstrassen auf folgende Ziele aus: <ul style="list-style-type: none"> 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 eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern; c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen. 			

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

M 5.3.2 Vorhaben

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
1	Neubau Tangente Zug-Baar zwischen Knoten Neufeld und Anschluss Margel mit einem Anschluss an der Rigistrasse und Anschlussmöglichkeiten Baarerstrasse / Göbli / verlängerte Industriestrasse	Festsetzung	im Bau	J 11- J 12
1.1.	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten:			
	- KS L, Ägeristrasse von Langgasse bis Geissbüel/Margel an die Gemeinde Baar;			
	- KS 4b Zuger-/Baarerstrasse von Südstrasse (Baar) bis Bundesplatz (Zug) an die Gemeinde Baar bzw. Zug;			
	- KS U Feldstrasse an die Gemeinde Zug.			
	- Im Gegenzug tritt die Gemeinde Zug die Aabachstrasse Abschnitt Gubelstrasse bis Chamerstrasse an den Kanton Zug ab.			
2	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg	Festsetzung	1	H 6-L 4
2.1.	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten:			
	- KS 4 Zuger-/Luzerner-/Chamerstrasse vom Alpenblick-Zythus-Holzhäusern an die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch;			
	- KS C Cham-Hünenberg an die Gemeinden Cham und Hünenberg;			
	- KS 25 Sinslerstrasse von Cham Zentrum bis Ende verkehrsberuhigter Zone und KS 382 Knauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflichbach an die Gemeinde Cham.			
3	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	Festsetzung	2	J 8- K 10, H 10- J 10

Richtplanteil/-karte Stand 29. Oktober 2020

V 1 Richtplanteil/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
 grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
4	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug	Zwischenergebnis	3	J 8–J 10 / K 9
4.1.	Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse (Vorhaben M 5.3.2; 3). Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele M 5.3.1; 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 5.2.2; 3 und M 5.3.2; 4). Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.			
5	Neubau Umfahrung Unterägeri	Zwischenergebnis	3	N 14–O 16
5.1.	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2035 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat.			
5.2.	Mit dem Abschluss des Bauprojekts wird die folgende Strasse abgetreten: - KS 381 Zugerstrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse–Anschluss Umfahrung Seestrasse an die Gemeinde Unterägeri.			
6	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	Zwischenergebnis	3	N 4–O 5
7	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäusernstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäusernstrasse/Bösch)	Zwischenergebnis	2 3	M 4–N 4 (1. Teil) (2. Teil)
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 5.3.1; 2.a., 2.b. und 2.c., ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung der Vorhaben M 5.3.2; 6 und M 5.3.2; 7 zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.			

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

M 5.4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

M 5.4.1 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.

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

M 5.4.2 Vorhaben

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 Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nideldbad (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 Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.			

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
6	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Choller- müli auf drei Spuren	Zwischenergebnis	3	K 8- K 10
6.1.	Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton das Vorhaben mit Interessenlinien und schaffen damit die Voraussetzungen 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 Landschaftsschutz (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.			
M 5.5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler				
M 5.5.1 Angebot				
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.			
M 5.5.2 Vorhaben				
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 Interessenlinien (Zwischenergebnis) und schafft die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Die Nachbarkantone werden miteinbezogen.				

Richtplandtext/-karte Stand 29. Oktober 2020

V 1 Richtplandtext/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

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
M 5.6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee				
M 5.6.1 Angebot				
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.			

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

2. Der Kanton koordiniert und optimiert das Netz und das Angebot des öffentlichen Feinverteilers mit der Stadtbahn, der S-Bahn und dem Fernverkehr. Er strebt optimale Umsteigebeziehungen an.
3. Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert darauf möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können. 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 5.6.2 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 5.6.1; 1 und M 5.6.1; 3) vereinbar ist. Dazu erteilt er dem Kantonsrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Kapazitätssteigerung der Nordstrasse (Vorhaben M 5.3.2; 3) umfassend Bericht.

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

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

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.			
M 5.7		Güterverkehr		
M 5.7.1		Angebot		
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 5.6.2; 1) und in Koordination mit den Anlagen in Rotkreuz und in Zug (Vorhaben M 5.7.2; 1 und 2) aufgehoben.			

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte
grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

M 5.7.2 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 5.8 Flugverkehr

M 5.8.1 Angebot

- 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.
- 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.
- Der Kanton Zug ist frühzeitig in die Planung einer allfälligen zivilen Mitbenutzung der Militärflugplätze in der deutschsprachigen Schweiz einzubeziehen.

M 5.9 Veloverkehr

M 5.9.1 Angebot

- 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.

Da das gesamte Kapitel V Verkehr neu aufgestellt wird als Kapitel M Mobilität und mit der Integration des Mobilitätskonzepts, ist eine synoptische Darstellung nicht möglich.

Fett = neue Texte

grau = Texte gemäss heutigen Beschlüssen

Der raumplanerische Bericht behandelt alle Streichungen und die wichtigsten Änderungen.

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

M 5.10 Kantonales Wanderwegnetz

M 5.10.1 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 6 Mobilität und Siedlung

M 6.1 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 (Gütertransport letzte Meile, Optionen für energieeffiziente Mobilität, Raum für Sharing Angebote).
3. Kanton und Gemeinden sorgen in der Stadtlandschaft gemäss Zuger Richtplan für kurze Velo- und Fusswege zur Befriedigung der alltäglichen Bedürfnisse.

M 7 Digitalisierung

M 7.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.

Richtplante/-karte Stand 29. Oktober 2020

V 1 Richtplante/-karte neu
Vorschlag öffentliche Mitwirkung 2.4.2021–1.6.2021

2. Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen.
3. 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	Beschreibung	Kategorie
		S 1	Siedlungsgebiet (Wohn- und Arbeitszone / Kernzone)	Siedlung
		S 1	Vorranggebiet Arbeitsnutzung	
		S 2	Siedlungsbegrenzung (ohne / mit Handlungsspielraum)	
		S 4	VE 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	
		L 1	Landwirtschaftsgebiet / Übriges Nichtbaugebiet	Landschaft
		L 1	Fruchtfolgeflechte	
		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	Landschaftsschongebiet	
		L 8	Renaturierung Gewässer	
		L 10	Zentrale Bootsstationierung	
		L 11	Kantonaler Schwerpunkt Erholung	
		L 11	Vorhaben Sport/Erholung	
		L 11	Lorzenebene	
				L

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Kapitel	Beschreibung	Kategorie
		V 2	Nationalstrassenanschluss/ -halbanschluss	Verkehr
		V 2 - V 3	National-/Kantonsstrasse (offene Strecke / Tunnel)	
		V 4 - V 5	Bahnverkehr/Grob- und Mittelverteiler (offene Strecke / Tunnel)	
		V 5	Bahnhof/Station / Abstellanlage	
		V 6	Busverkehr/Feinverteiler auf Eigentrassee	
		V 6	Hauptstützpunkt Feinverteiler	
		V 7	Güterumladestation	
		V 9	Radstrecke	
		V 10	Wanderweg	
		E 2	Kompostier- oder Vergäranlage	Ver- und Entsorgung
		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)	
				E