

Synopse zur Richtplananpassung zur Mobilität (22/2)

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

20. Januar 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.

G 7 Kernsätze zur Mobilität	2
Verkehr V Verkehr	4
Mobilität M Mobilität	29
Legende zur Richtplankarte	47

Richtplanteil/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

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.

G 7.2

~~Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und multimodal.~~

Kernsatz G 7.3 7.2

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

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.

G 7.2

~~Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und multimodal.~~

Kernsatz G 7.3 7.2

Kanton und Gemeinden fördern und realisieren durch Anreize 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.

Richtplanteur/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplanteur/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplanteur/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Kernsatz G 7.4 7.3

Der Kanton strebt für die bei der Finanzierung der Mobilität den Grundsatz «pay per use» das Verursacherprinzip an.

Kernsatz G 7.5 7.4

Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten sichere und sowie umwelt- und siedlungsverträgliche Infrastrukturen für die Mobilität. Dazu sichern sie eine sehr gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft. Die Infrastrukturen sind mit den Nachbarkantonen und dem Bund koordiniert.

Kernsatz G 7.6 7.5

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

Kernsatz G 7.7 7.6

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

Kernsatz G 7.4 7.3

Der Kanton strebt für die bei der Finanzierung der Mobilität den Grundsatz «pay per use», unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen, das Verursacherprinzip an.

Kernsatz G 7.5 7.4

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

Kernsatz G 7.6 7.5

Die Infrastrukturen für die Mobilität und die Entwicklungen der Siedlungen sind durch Kanton und Gemeinden aufeinander abzustimmen abgestimmt.

Kernsatz G 7.7 7.6

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

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Verkehr | V Verkehr

V 1 Zuger Verkehrspolitik

V 1.1

Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert. Dabei stimmt er die verschiedenen Projekte zeitlich und finanziell aufeinander ab.

V 1.2

Das Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» bildet die Grundlage der Zuger Verkehrspolitik. Der Kanton erarbeitet bis 2021 ein neues Mobilitätskonzept. Er bindet den Bund, die Nachbarkantone und die Gemeinden mit ein. Der Kantonsrat beschliesst die räumlichen Massnahmen im kantonalen Richtplan.

V 1.3

Flankierende Massnahmen unterstützen die Zuger Verkehrspolitik.

V 1.4

Der Bund, der Kanton Zug und die Zuger Gemeinden sichern die Räume für die Vorhaben im Richtplan (Festsetzungen und Zwischenergebnisse). Gestützt auf die entsprechenden Projekte erlassen sie Sondernutzungspläne.

V 1 Zuger Verkehrspolitik

V 1.1

Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert. Dabei stimmt er die verschiedenen Projekte zeitlich und finanziell aufeinander ab.

V 1.2

Das Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» bildet die Grundlage der Zuger Verkehrspolitik. Der Kanton erarbeitet bis 2021 ein neues Mobilitätskonzept. Er bindet den Bund, die Nachbarkantone und die Gemeinden mit ein. Der Kantonsrat beschliesst die räumlichen Massnahmen im kantonalen Richtplan.

V 1.3

Flankierende Massnahmen unterstützen die Zuger Verkehrspolitik.

V 1.4

Der Bund, der Kanton Zug und die Zuger Gemeinden sichern die Räume für die Vorhaben im Richtplan (Festsetzungen und Zwischenergebnisse). Gestützt auf die entsprechenden Projekte erlassen sie Sondernutzungspläne.

V 1 Zuger Verkehrspolitik

V 1.1

Der Kanton Zug plant den öffentlichen und den Langsamverkehr nachfrageorientiert und den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert. Dabei stimmt er die verschiedenen Projekte zeitlich und finanziell aufeinander ab.

V 1.2

Das Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» bildet die Grundlage der Zuger Verkehrspolitik. Der Kanton erarbeitet bis 2021 ein neues Mobilitätskonzept. Er bindet den Bund, die Nachbarkantone und die Gemeinden mit ein. Der Kantonsrat beschliesst die räumlichen Massnahmen im kantonalen Richtplan.

V 1.3

Flankierende Massnahmen unterstützen die Zuger Verkehrspolitik.

V 1.4

Der Bund, der Kanton Zug und die Zuger Gemeinden sichern die Räume für die Vorhaben im Richtplan (Festsetzungen und Zwischenergebnisse). Gestützt auf die entsprechenden Projekte erlassen sie Sondernutzungspläne.

Richtplanteil/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 1.5

Der Bund und der Kanton Zug optimieren den Betrieb der Nationalstrassen und Kantonsstrassen sowie des Bahnnetzes.

V 1.6

Der Bund, die Nachbarkantone, der Kanton Zug, die Gemeinden und die öffentlichen Verkehrsbetriebe arbeiten bei der Planung und dem Bau ihrer Verkehrsinfrastruktur eng zusammen.

V 1.7

Der Kanton fördert behinderten-, betagten- und kindergerechte Verkehrsmittel und optimiert bestehende und geplante Bauten und Anlagen in diesem Sinne.

V 2 Nationalstrassen

V 2.1

Die Nationalstrassen übernehmen den überregionalen Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Netzes ist zu gewährleisten.

V 2.2

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

~~V 1.5~~

~~Der Bund und der Kanton Zug optimieren den Betrieb der Nationalstrassen und Kantonsstrassen sowie des Bahnnetzes.~~

~~V 1.6~~

~~Der Bund, die Nachbarkantone, der Kanton Zug, die Gemeinden und die öffentlichen Verkehrsbetriebe arbeiten bei der Planung und dem Bau ihrer Verkehrsinfrastruktur eng zusammen.~~

~~V 1.7~~

~~Der Kanton fördert behinderten-, betagten- und kindergerechte Verkehrsmittel und optimiert bestehende und geplante Bauten und Anlagen in diesem Sinne.~~

~~V 2 Nationalstrassen~~

~~V 2.1~~

~~Die Nationalstrassen übernehmen den überregionalen Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Netzes ist zu gewährleisten.~~

~~V 2.2~~

~~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~~

~~V 1.5~~

~~Der Bund und der Kanton Zug optimieren den Betrieb der Nationalstrassen und Kantonsstrassen sowie des Bahnnetzes.~~

~~V 1.6~~

~~Der Bund, die Nachbarkantone, der Kanton Zug, die Gemeinden und die öffentlichen Verkehrsbetriebe arbeiten bei der Planung und dem Bau ihrer Verkehrsinfrastruktur eng zusammen.~~

~~V 1.7~~

~~Der Kanton fördert behinderten-, betagten- und kindergerechte Verkehrsmittel und optimiert bestehende und geplante Bauten und Anlagen in diesem Sinne.~~

~~V 2 Nationalstrassen~~

~~V 2.1~~

~~Die Nationalstrassen übernehmen den überregionalen Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr. Die Funktions- und Leistungsfähigkeit des Netzes ist zu gewährleisten.~~

~~V 2.2~~

~~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~~

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

entsprechenden Räume frei. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.	F 13-E 15
2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz	O 5

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.

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.

Der Kanton bindet den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess ein.

V 2.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

entsprechenden Räume frei. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.	F 13-E 15
2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz	O 5

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.

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.

Der Kanton bindet den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess ein.

V 2.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

entsprechenden Räume frei. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.	F 13-E 15
2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz	O 5

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.

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.

Der Kanton bindet den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess ein.

V 2.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhäusen Süd	J 8
V 2.4		
An den Optionen für die folgenden Projekte besteht ein kantonales Interesse:		
Nr.	Vorhaben	
1	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	
2	Überdeckung der A4 östlich von Hünenberg	
V 2.5		
Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4-Fahstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg.		
V 3 Kantonsstrassen		
V 3.1		
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;		

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhäusen Süd	J 8
V 2.4		
An den Optionen für die folgenden Projekte besteht ein kantonales Interesse:		
Nr.	Vorhaben	
1	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	
2	Überdeckung der A4 östlich von Hünenberg	
V 2.5		
Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4-Fahstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg.		
V 3 Kantonsstrassen		
V 3.1		
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;		

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhäusen Süd	J 8
V 2.4		
An den Optionen für die folgenden Projekte besteht ein kantonales Interesse:		
Nr.	Vorhaben	
1	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	
2	Überdeckung der A4 östlich von Hünenberg	
V 2.5		
Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4-Fahstreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg.		
V 3 Kantonsstrassen		
V 3.1		
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;		

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

- b. verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
- c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

V 3.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg	H 6-L 4
8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	J 8-K 10, H 10-J 10

V 3.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug	J 8-J 10/K 9

- ~~b. verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;~~
- ~~c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.~~

V 3.2

~~An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg	H 6-L 4
8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	J 8-K 10, H 10-J 10

V 3.3

~~An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug	J 8-J 10/K 9

- b. verkehrsmässige Anbindung rechtsgültig eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
- c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

V 3.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg	H 6-L 4
8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)	J 8-K 10, H 10-J 10

V 3.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug	J 8-J 10/K 9

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse. Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele V 3.1 b) und 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 V 2.3 Nr. 1 und V 3.3 Nr. 2). Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.	
3	Neubau Umfahrung Unterägeri	N 14-O 16
	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2024 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat.	
5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	N 4-O 5
6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	M 4-N 4

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse. Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele V 3.1 b) und 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 V 2.3 Nr. 1 und V 3.3 Nr. 2). Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.	
3	Neubau Umfahrung Unterägeri	N 14-O 16
	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2024 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat.	
5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	N 4-O 5
6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	M 4-N 4

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	Im Jahr 2035 prüft der Kanton den Erfolg der Massnahme «Kapazitätssteigerung» Chamer- und Nordstrasse. Verfehlt die Ertüchtigung der beiden Strassen die Ziele V 3.1 b) und 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 V 2.3 Nr. 1 und V 3.3 Nr. 2). Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.	
3	Neubau Umfahrung Unterägeri	N 14-O 16
	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2024 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat.	
5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	N 4-O 5
6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	M 4-N 4

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	<p>Der Kanton unterbreitet dem Kantonsrat bis 2023 einen Antrag zur weiteren Planung des 1. Teils des Bügels zur Industrie- strasse. 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.</p> <p>Bis spätestens 2035 prüft der Kanton den Erfolg der realisierten verkehrlichen Massnahmen im Raum Rotkreuz/Hünenberg. Verfehlen diese Massnahmen die Ziele V 3.1 a), b) und c), ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung der Vorhaben V 3.3 Nr. 5 und V 3.3 Nr. 6 zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.</p>	
V 3.6	<p>Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der vorgenannten 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. Damit entspricht der Beschluss wiederum dem heutigen Stand der Technik. Die flankierenden Massnahmen stellen immer einen Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen Gesamtlösungen, welche allen dienen.</p>	

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	<p>Der Kanton unterbreitet dem Kantonsrat bis 2023 einen Antrag zur weiteren Planung des 1. Teils des Bügels zur Industrie- strasse. 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.</p> <p>Bis spätestens 2035 prüft der Kanton den Erfolg der realisierten verkehrlichen Massnahmen im Raum Rotkreuz/Hünenberg. Verfehlen diese Massnahmen die Ziele V 3.1 a), b) und c), ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung der Vorhaben V 3.3 Nr. 5 und V 3.3 Nr. 6 zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.</p>	
V 3.6	<p>Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der vorgenannten 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. Damit entspricht der Beschluss wiederum dem heutigen Stand der Technik. Die flankierenden Massnahmen stellen immer einen Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen Gesamtlösungen, welche allen dienen.</p>	

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
	<p>Der Kanton unterbreitet dem Kantonsrat bis 2023 einen Antrag zur weiteren Planung des 1. Teils des Bügels zur Industrie- strasse. 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.</p> <p>Bis spätestens 2035 prüft der Kanton den Erfolg der realisierten verkehrlichen Massnahmen im Raum Rotkreuz/Hünenberg. Verfehlen diese Massnahmen die Ziele V 3.1 a), b) und c), ist dem Kantonsrat innert 2 Jahren eine Anpassung des Richtplans zur Festsetzung der Vorhaben V 3.3 Nr. 5 und V 3.3 Nr. 6 zu unterbreiten. Der Kanton bindet den Bund und die betroffenen Gemeinden in den Prozess ein.</p>	
V 3.6	<p>Der Kanton Zug und die Gemeinden treffen gleichzeitig mit der Realisierung der vorgenannten 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. Damit entspricht der Beschluss wiederum dem heutigen Stand der Technik. Die flankierenden Massnahmen stellen immer einen Abwägungsprozess zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen dar. Im Fokus stehen Gesamtlösungen, welche allen dienen.</p>	

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Nr.	Vorhaben
2	Steinhauserstrasse zwischen Chamerstrasse und Ammannsmatt mit der Realisierung des Neubaus Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug
3	Zentrum von Unterägeri mit der Realisierung der Umfahrung Unterägeri
4	Zentrum Cham mit der Realisierung der Umfahrungen Cham-Hünenberg
7	Rotkreuz / Risch / Buonas mit der Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz
8	Rotkreuz / Risch / Buonas / Holzhäusern / Bösch mit der Realisierung der Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse
V 3.8	
Das langfristige Kantonsstrassennetz wird festgesetzt.	
V 3.9	
Mit dem Abschluss folgender Bauprojekte werden die nachfolgend genannten Strassen an die Gemeinden oder den Bund abgetreten:	
b. Umfahrung Cham Hünenberg: 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	

Nr.	Vorhaben
2	Steinhauserstrasse zwischen Chamerstrasse und Ammannsmatt mit der Realisierung des Neubaus Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug
3	Zentrum von Unterägeri mit der Realisierung der Umfahrung Unterägeri
4	Zentrum Cham mit der Realisierung der Umfahrungen Cham-Hünenberg
7	Rotkreuz / Risch / Buonas mit der Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz
8	Rotkreuz / Risch / Buonas / Holzhäusern / Bösch mit der Realisierung der Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse
V 3.8	
Das langfristige Kantonsstrassennetz wird festgesetzt.	
V 3.9	
Mit dem Abschluss folgender Bauprojekte werden die nachfolgend genannten Strassen an die Gemeinden oder den Bund abgetreten:	
b. Umfahrung Cham Hünenberg: 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	

Nr.	Vorhaben
2	Steinhauserstrasse zwischen Chamerstrasse und Ammannsmatt mit der Realisierung des Neubaus Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug
3	Zentrum von Unterägeri mit der Realisierung der Umfahrung Unterägeri
4	Zentrum Cham mit der Realisierung der Umfahrungen Cham-Hünenberg
7	Rotkreuz / Risch / Buonas mit der Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz
8	Rotkreuz / Risch / Buonas / Holzhäusern / Bösch mit der Realisierung der Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse
V 3.8	
Das langfristige Kantonsstrassennetz wird festgesetzt.	
V 3.9	
Mit dem Abschluss folgender Bauprojekte werden die nachfolgend genannten Strassen an die Gemeinden oder den Bund abgetreten:	
b. Umfahrung Cham Hünenberg: 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	

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

verkehrsberuhigter Zone und KS 382 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflichbach an die Gemeinde Cham.

- c. Umfahrung Unterägeri: KS 381 Zugerstrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse-Anschluss Umfahrung Seestrassen an die Gemeinde Unterägeri.
- d. Verbindung Grindel Bibersee: KS H Knonauerstrasse Unterfeld-Bibersee an die Gemeinde Steinhausen.
- f. Abtreten der Kantonalen Autobahn A4a, KS 4 Sihlbruggstrasse/Zugerstrasse und KS 338 Zugerstrasse von Autobahnanschluss Baar-Walterswil-Kantonsgrenze/Hirzel an den Bund, sofern die Abschnitte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

V 3.10

Der Kanton erarbeitet mit den betroffenen Gemeinden bis Ende 2016 eine Vertragsgrundlage für die Abtretung der Kantonsstrassen.

V 4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

V 4.1

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.

~~verkehrsberuhigter Zone und KS 382 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflichbach an die Gemeinde Cham.~~

- ~~c. Umfahrung Unterägeri: KS 381 Zugerstrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse-Anschluss Umfahrung Seestrassen an die Gemeinde Unterägeri.~~
- ~~d. Verbindung Grindel Bibersee: KS H Knonauerstrasse Unterfeld-Bibersee an die Gemeinde Steinhausen.~~
- ~~f. Abtreten der Kantonalen Autobahn A4a, KS 4 Sihlbruggstrasse/Zugerstrasse und KS 338 Zugerstrasse von Autobahnanschluss Baar-Walterswil-Kantonsgrenze/Hirzel an den Bund, sofern die Abschnitte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.~~

~~V 3.10~~

~~Der Kanton erarbeitet mit den betroffenen Gemeinden bis Ende 2016 eine Vertragsgrundlage für die Abtretung der Kantonsstrassen.~~

~~V 4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler~~

~~V 4.1~~

~~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.~~

verkehrsberuhigter Zone und KS 382 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflichbach an die Gemeinde Cham.

- c. Umfahrung Unterägeri: KS 381 Zugerstrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse-Anschluss Umfahrung Seestrassen an die Gemeinde Unterägeri.
- d. Verbindung Grindel Bibersee: KS H Knonauerstrasse Unterfeld-Bibersee an die Gemeinde Steinhausen.
- f. Abtreten der Kantonalen Autobahn A4a, KS 4 Sihlbruggstrasse/Zugerstrasse und KS 338 Zugerstrasse von Autobahnanschluss Baar-Walterswil-Kantonsgrenze/Hirzel an den Bund, sofern die Abschnitte ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden.

V 3.10

Der Kanton erarbeitet mit den betroffenen Gemeinden bis Ende 2016 eine Vertragsgrundlage für die Abtretung der Kantonsstrassen.

V 4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

V 4.1

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.

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 4.2

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.

V 4.3

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.

V 4.4

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.

V 4.5

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.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 4.2

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.

V 4.3

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.

V 4.4

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.

V 4.5

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.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 4.2

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.

V 4.3

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.

V 4.4

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.

V 4.5

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.

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

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.

V 4.6

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 4.7

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen.

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	K 10
2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil)	F 12-A 15
4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz)	M 5-O 5

**V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022**

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.

V 4.6

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 4.7

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	K 10
2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil)	F 12-A 15
4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz)	M 5-O 5

**V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023**

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.

V 4.6

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 4.7

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons Zug die Trassees mittels Projektierungszonen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	K 10
2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil)	F 12-A 15
4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz)	M 5-O 5

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren	H 11-K 10
V 4.8		
An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:		
Nr.	Vorhaben	Planquadrat
4	Doppelspurinsel Oberwil	N 10-P 9
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren	K 8-K 10
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
Das Vorhaben Nr. 5 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.		

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren	H 11-K 10
V 4.8		
An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:		
Nr.	Vorhaben	Planquadrat
4	Doppelspurinsel Oberwil	N 10-P 9
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren	K 8-K 10
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
Das Vorhaben Nr. 5 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.		

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren	H 11-K 10
V 4.8		
An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales oder nationales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden daher als Zwischenergebnis aufgenommen:		
Nr.	Vorhaben	Planquadrat
4	Doppelspurinsel Oberwil	N 10-P 9
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren	K 8-K 10
Der Bund und die SBB konkretisieren zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.		
Das Vorhaben Nr. 5 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.		

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler

V 5.1

Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers im öffentlichen Verkehr. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zu Hauptverkehrszeiten bis 2016 ein Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz realisiert wird.

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.

Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.

V 5.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
17	Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)	K 10, J 10

V 5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler

V 5.1

Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers im öffentlichen Verkehr. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zu Hauptverkehrszeiten bis 2016 ein Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz realisiert wird.

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.

Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.

V 5.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
17	Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)	K 10, J 10

V 5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler

V 5.1

Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers im öffentlichen Verkehr. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass zu Hauptverkehrszeiten bis 2016 ein Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn-Netz realisiert wird.

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.

Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.

V 5.2

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
17	Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar)	K 10, J 10

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 5.3

An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug	K 10
8	Doppelspurausbau Chollerermüli-Kantons-grenze Zürich	J 8-F 7
10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (Zug)	L 10-M 10
11	Verlängerung Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität	K 9
15	Neubau Haltestelle Sennweid (Baar)	G 11

Der Kanton konkretisiert zusammen mit der SBB die Vorhaben Nr. 1, 8, 10 und 11 mit Interessenlinien und schafft bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Die Nachbarkantone werden miteinbezogen. Sofern notwendig, beantragt der Kanton beim Bund die Raumfreihaltung mittels Projektierungszonen.

V 6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee

V 6.1

Der Kanton baut nach Rücksprache mit den Gemeinden das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem aus. Dieses zeichnet sich

~~V 5.3~~

~~An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden als Zwischenergebnis aufgenommen:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug	K 10
8	Doppelspurausbau Chollerermüli-Kantons-grenze Zürich	J 8-F 7
10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (Zug)	L 10-M 10
11	Verlängerung Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität	K 9
15	Neubau Haltestelle Sennweid (Baar)	G 11

~~Der Kanton konkretisiert zusammen mit der SBB die Vorhaben Nr. 1, 8, 10 und 11 mit Interessenlinien und schafft bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Die Nachbarkantone werden miteinbezogen. Sofern notwendig, beantragt der Kanton beim Bund die Raumfreihaltung mittels Projektierungszonen.~~

~~V 6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee~~

~~V 6.1~~

~~Der Kanton baut nach Rücksprache mit den Gemeinden das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem aus. Dieses zeichnet sich~~

~~V 5.3~~

~~An der Weiterbearbeitung der nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich noch nicht abschliessend abgestimmt und werden als Zwischenergebnis aufgenommen:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug	K 10
8	Doppelspurausbau Chollerermüli-Kantons-grenze Zürich	J 8-F 7
10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (Zug)	L 10-M 10
11	Verlängerung Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität	K 9
15	Neubau Haltestelle Sennweid (Baar)	G 11

~~Der Kanton konkretisiert zusammen mit der SBB die Vorhaben Nr. 1, 8, 10 und 11 mit Interessenlinien und schafft bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Die Nachbarkantone werden miteinbezogen. Sofern notwendig, beantragt der Kanton beim Bund die Raumfreihaltung mittels Projektierungszonen.~~

~~V 6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee~~

~~V 6.1~~

~~Der Kanton baut nach Rücksprache mit den Gemeinden das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem aus. Dieses zeichnet sich~~

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

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.

V 6.2

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.

V 6.3

Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.

Der Kanton überprüft zwischen Unterfeld (Baar) und Feldstrasse (Zug), ob eine Linienführung via Feldstrasse technisch machbar und mit den Zielen zum Feinverteiler (V 6.1 und V 6.3) vereinbar ist. Dazu erteilt er dem Kantonsrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Kapazitätssteigerung der Nordstrasse (Vorhaben V 3.2 Nr. 8) umfassend Bericht.

V 6.4

Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

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.

V-6.2

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.

V-6.3

Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.

Der Kanton überprüft zwischen Unterfeld (Baar) und Feldstrasse (Zug), ob eine Linienführung via Feldstrasse technisch machbar und mit den Zielen zum Feinverteiler (V 6.1 und V 6.3) vereinbar ist. Dazu erteilt er dem Kantonsrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Kapazitätssteigerung der Nordstrasse (Vorhaben V 3.2 Nr. 8) umfassend Bericht.

V-6.4

Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

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.

V-6.2

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.

V-6.3

Das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers wird festgesetzt. Es bildet das Rückgrat des öffentlichen Feinverteilers. Dieser zirkuliert auf dem Hauptnetz möglichst ungehindert und mit hoher Priorität und erreicht konkurrenzfähige Reisezeiten. Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.

Der Kanton überprüft zwischen Unterfeld (Baar) und Feldstrasse (Zug), ob eine Linienführung via Feldstrasse technisch machbar und mit den Zielen zum Feinverteiler (V 6.1 und V 6.3) vereinbar ist. Dazu erteilt er dem Kantonsrat im Rahmen der Beschlussfassung zur Kapazitätssteigerung der Nordstrasse (Vorhaben V 3.2 Nr. 8) umfassend Bericht.

V-6.4

Treten verkehrliche Behinderungen auf, trifft der Kanton Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

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.

V 6.5

Der Kanton optimiert gemeinsam mit den Gemeinden das Netz der Haltestellen und Fahrzeuge, welche einen schnellen Fahrgastwechsel erlauben.

V 6.6

Kleinere Anpassungen des Netzes, welche den Netzgedanken nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

V 6.7

An den nachfolgenden Vorhaben für das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Der Kanton sichert die Trassees mittels Baulinien.

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland	H 7

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

~~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.~~

~~**V 6.5**~~

~~Der Kanton optimiert gemeinsam mit den Gemeinden das Netz der Haltestellen und Fahrzeuge, welche einen schnellen Fahrgastwechsel erlauben.~~

~~**V 6.6**~~

~~Kleinere Anpassungen des Netzes, welche den Netzgedanken nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.~~

~~**V 6.7**~~

~~An den nachfolgenden Vorhaben für das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Der Kanton sichert die Trassees mittels Baulinien.~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland	H 7

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

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.

V 6.5

Der Kanton optimiert gemeinsam mit den Gemeinden das Netz der Haltestellen und Fahrzeuge, welche einen schnellen Fahrgastwechsel erlauben.

V 6.6

Kleinere Anpassungen des Netzes, welche den Netzgedanken nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

V 6.7

An den nachfolgenden Vorhaben für das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Der Kanton sichert die Trassees mittels Baulinien.

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland	H 7

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 6.9

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.

V 6.10

Am nachfolgenden Standort für den Hauptstützpunkt des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. 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.

Der Standort ist räumlich abgestimmt und wird festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Hauptstützpunkt Feinverteiler an der Aa	K 10

~~V 6.9~~

~~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.~~

~~V 6.10~~

~~Am nachfolgenden Standort für den Hauptstützpunkt des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. 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.~~

~~Der Standort ist räumlich abgestimmt und wird festgesetzt:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Hauptstützpunkt Feinverteiler an der Aa	K 10

~~V 6.9~~

~~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.~~

~~V 6.10~~

~~Am nachfolgenden Standort für den Hauptstützpunkt des öffentlichen Feinverteilers besteht ein kantonales Interesse. 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.~~

~~Der Standort ist räumlich abgestimmt und wird festgesetzt:~~

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Hauptstützpunkt Feinverteiler an der Aa	K 10

Richtplanteil/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 7 Bahn-Güterverkehr

V 7.1

Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofes Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen. Eine verstärkte Nutzung des Güterbahnhofes ist mit Massnahmen zur Lärmreduktion zu verknüpfen.

V 7.2

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.

V 7.4

An den nachfolgenden Standorten für Güterumladestationen besteht ein nationales und kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt.

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

V 7.5

Die bestehende Güterumladestation der Bahn im Bahnhof Steinhausen wird bis zum Baubeginn des ÖV-Feinverteiler-

~~**V 7 Bahn-Güterverkehr**~~

~~**V 7.1**~~

~~Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofes Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen. Eine verstärkte Nutzung des Güterbahnhofes ist mit Massnahmen zur Lärmreduktion zu verknüpfen.~~

~~**V 7.2**~~

~~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.~~

~~**V 7.4**~~

~~An den nachfolgenden Standorten für Güterumladestationen besteht ein nationales und kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt.~~

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

~~**V 7.5**~~

~~Die bestehende Güterumladestation der Bahn im Bahnhof Steinhausen wird bis zum Baubeginn des ÖV-Feinverteiler-~~

~~**V 7 Bahn-Güterverkehr**~~

~~**V 7.1**~~

~~Der Kanton Zug ist vom Bund in die Planung des Güterverkehrs – vor allem auch des Güterbahnhofes Rotkreuz – frühzeitig einzubeziehen. Eine verstärkte Nutzung des Güterbahnhofes ist mit Massnahmen zur Lärmreduktion zu verknüpfen.~~

~~**V 7.2**~~

~~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.~~

~~**V 7.4**~~

~~An den nachfolgenden Standorten für Güterumladestationen besteht ein nationales und kantonales Interesse. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt.~~

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

~~**V 7.5**~~

~~Die bestehende Güterumladestation der Bahn im Bahnhof Steinhausen wird bis zum Baubeginn des ÖV-Feinverteiler-~~

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

trassees und in Koordination mit den Anlagen in Rotkreuz und in Zug aufgehoben.

V 7.6

Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt-Rotkreuz-Gotthard geführt wird.

V 8 Flugverkehr

V 8.1

Der Kanton Zug ist vom Kanton Zürich und vom Bund frühzeitig in die Bearbeitung des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und des neuen Betriebsreglementes des Flughafens Zürich Kloten einzubeziehen. Die Auswirkungen des neuen Betriebsreglementes auf die Militärflugplätze Emmen und Dübendorf sowie die Auswirkungen auf den Kanton Zug sind aufzuzeigen.

V 8.2

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.

V 8.3

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

trassees und in Koordination mit den Anlagen in Rotkreuz und in Zug aufgehoben.

V 7.6

Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt-Rotkreuz-Gotthard geführt wird.

V 8 Flugverkehr

V 8.1

Der Kanton Zug ist vom Kanton Zürich und vom Bund frühzeitig in die Bearbeitung des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und des neuen Betriebsreglementes des Flughafens Zürich Kloten einzubeziehen. Die Auswirkungen des neuen Betriebsreglementes auf die Militärflugplätze Emmen und Dübendorf sowie die Auswirkungen auf den Kanton Zug sind aufzuzeigen.

V 8.2

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.

V 8.3

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

trassees und in Koordination mit den Anlagen in Rotkreuz und in Zug aufgehoben.

V 7.6

Der Kanton Zug setzt sich beim Bund dafür ein, dass der Transitgüterverkehr via Freiamt-Rotkreuz-Gotthard geführt wird.

V 8 Flugverkehr

V 8.1

Der Kanton Zug ist vom Kanton Zürich und vom Bund frühzeitig in die Bearbeitung des Sachplanes Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und des neuen Betriebsreglementes des Flughafens Zürich Kloten einzubeziehen. Die Auswirkungen des neuen Betriebsreglementes auf die Militärflugplätze Emmen und Dübendorf sowie die Auswirkungen auf den Kanton Zug sind aufzuzeigen.

V 8.2

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.

V 8.3

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

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 9	Radverkehr
V 9.1	An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse.
V 9.2	Die neuen Radstrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Radstreckennetz. Kleinräumige Verschiebungen von Radstrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.
V 9.3	Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Radstreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.
V 10	Kantonales Wanderwegnetz
V 10.1	An der langfristigen Sicherung und Erhaltung eines attraktiven Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse.
V 10.2	Das Wanderwegnetz wird festgesetzt. Kleinräumige Verschiebungen von Wegen, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

V 9	Radverkehr
V 9.1	An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse.
V 9.2	Die neuen Radstrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Radstreckennetz. Kleinräumige Verschiebungen von Radstrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.
V 9.3	Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Radstreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.
V 10	Kantonales Wanderwegnetz
V 10.1	An der langfristigen Sicherung und Erhaltung eines attraktiven Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse.
V 10.2	Das Wanderwegnetz wird festgesetzt. Kleinräumige Verschiebungen von Wegen, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

V 9	Radverkehr
V 9.1	An der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs besteht ein kantonales Interesse.
V 9.2	Die neuen Radstrecken sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt. Sie ergänzen das bestehende Radstreckennetz. Kleinräumige Verschiebungen von Radstrecken, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.
V 9.3	Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Radstreckennetz etappenweise und unterstützt Massnahmen zur weiteren Förderung des Velos.
V 10	Kantonales Wanderwegnetz
V 10.1	An der langfristigen Sicherung und Erhaltung eines attraktiven Wanderwegnetzes besteht ein kantonales Interesse.
V 10.2	Das Wanderwegnetz wird festgesetzt. Kleinräumige Verschiebungen von Wegen, welche das Netz nicht tangieren, brauchen keine Anpassung des Richtplanes.

Richtplantext/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplantext/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplantext/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 11 Flankierende Massnahmen im Verkehr

V 11.1

Der Kanton Zug und die Gemeinden realisieren verkehrsleitende und -dosierende Massnahmen zur Entlastung der Zentren der Zuger Gemeinden und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

V 11.2

Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels das bestehende Park&Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.

V 11.3

Der Kanton Zug fördert den Ausbau des Mobilitätsmanagements.

V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben

V 12.1

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Die Prioritätenliste stützt sich auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien.

V 11 Flankierende Massnahmen im Verkehr

V 11.1

Der Kanton Zug und die Gemeinden realisieren verkehrsleitende und -dosierende Massnahmen zur Entlastung der Zentren der Zuger Gemeinden und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

V 11.2

Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels das bestehende Park&Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.

V 11.3

Der Kanton Zug fördert den Ausbau des Mobilitätsmanagements.

V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben

V 12.1

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Die Prioritätenliste stützt sich auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien.

V 11 Flankierende Massnahmen im Verkehr

V 11.1

Der Kanton Zug und die Gemeinden realisieren verkehrsleitende und -dosierende Massnahmen zur Entlastung der Zentren der Zuger Gemeinden und zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs.

V 11.2

Die Gemeinden ergänzen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und dem Betreiber des öffentlichen Verkehrsmittels das bestehende Park&Ride-Angebot an bestehenden und geplanten Bahnhaltstellen.

V 11.3

Der Kanton Zug fördert den Ausbau des Mobilitätsmanagements.

V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben

V 12.1

Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Die Prioritätenliste stützt sich auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien.

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

V 12.2

Die Liste Stand 2020 sieht folgende Prioritäten vor:

Priorität 1: Baubeginn bis 2027

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.2-3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg (L 4-H 6)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-1	Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug) (K 10)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (1. Teil)

Priorität 2: Baubeginn bis 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-2	Neubau Autobahn-Halbanchluss Rotkreuz Süd (O 5)
Kantonsstrasse	V 3.2-8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar) (K 8-K 9 / H 10-J 10)
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse) (M 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil) (F 12-A 15)

V 12.2

Die Liste Stand 2020 sieht folgende Prioritäten vor:

Priorität 1: Baubeginn bis 2027

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.2-3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg (L 4-H 6)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-1	Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug) (K 10)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (1. Teil)

Priorität 2: Baubeginn bis 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-2	Neubau Autobahn-Halbanchluss Rotkreuz Süd (O 5)
Kantonsstrasse	V 3.2-8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar) (K 8-K 9 / H 10-J 10)
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse) (M 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil) (F 12-A 15)

V 12.2

Die Liste Stand 2020 sieht folgende Prioritäten vor:

Priorität 1: Baubeginn bis 2027

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.2-3	Neubau Umfahrung Cham-Hünenberg (L 4-H 6)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-1	Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug) (K 10)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (1. Teil)

Priorität 2: Baubeginn bis 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-2	Neubau Autobahn-Halbanchluss Rotkreuz Süd (O 5)
Kantonsstrasse	V 3.2-8	Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse (inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar) (K 8-K 9 / H 10-J 10)
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse) (M 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil) (F 12-A 15)

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 1 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 1) (K 10, J 10)
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland (H 7)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (2. Teil)

Priorität 3: Baubeginn nach 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg. (F 12-E15)
Nationalstrasse	V 2.3-1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd (J 8)
Kantonsstrasse	V 3.3-2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug (J 8-J 10/K 9)
Kantonsstrasse	V 3.3-3	Neubau Umfahrung Unterägeri (O 15-O 16)
Kantonsstrasse	V 3.3-5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz (N 4-O 5)

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 1 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 1) (K 10, J 10)
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland (H 7)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (2. Teil)

Priorität 3: Baubeginn nach 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg. (F 12-E15)
Nationalstrasse	V 2.3-1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd (J 8)
Kantonsstrasse	V 3.3-2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug (J 8-J 10/K 9)
Kantonsstrasse	V 3.3-3	Neubau Umfahrung Unterägeri (O 15-O 16)
Kantonsstrasse	V 3.3-5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz (N 4-O 5)

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 1 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 1) (K 10, J 10)
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof-EKZ Zugerland (H 7)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (2. Teil)

Priorität 3: Baubeginn nach 2035

Art	Nr.	Vorhaben
Nationalstrasse	V 2.2-1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg. (F 12-E15)
Nationalstrasse	V 2.3-1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd (J 8)
Kantonsstrasse	V 3.3-2	Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug (J 8-J 10/K 9)
Kantonsstrasse	V 3.3-3	Neubau Umfahrung Unterägeri (O 15-O 16)
Kantonsstrasse	V 3.3-5	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz (N 4-O 5)

Richtplante/-karte Stand 27. Januar 2022

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch) (N 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz) (M 5-O 5)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 2 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-4	Doppelspurinsel Oberwil (N 10-P 9)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (K 8-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-15	Neubau Haltestelle Sennweid (G 11)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 2) (K 10, J 10) (Teil 2)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-8	Doppelspurausbau Chollermüli-Kantonsgrenze Zürich (J 8-F 7)

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch) (N 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz) (M 5-O 5)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 2 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-4	Doppelspurinsel Oberwil (N 10-P 9)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (K 8-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-15	Neubau Haltestelle Sennweid (G 11)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 2) (K 10, J 10) (Teil 2)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-8	Doppelspurausbau Chollermüli-Kantonsgrenze Zürich (J 8-F 7)

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.3-6	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch) (N 4)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz) (M 5-O 5)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, Teil 2 (H 11-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-4	Doppelspurinsel Oberwil (N 10-P 9)
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (K 8-K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-15	Neubau Haltestelle Sennweid (G 11)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-17	Abstellanlage Zug Bahnhof / Unterfeld (Baar) (Teil 2) (K 10, J 10) (Teil 2)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-8	Doppelspurausbau Chollermüli-Kantonsgrenze Zürich (J 8-F 7)

Richtplangentext/-karte Stand 27. Januar 2022

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-10	Doppelspurinsel Raum Casino-Fridbach (L 10-M 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-11	Verlängerung der Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität (K 9)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-2	Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz (Risch) (O 4)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (3. Teil)

V 2 Richtplangentext/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-10	Doppelspurinsel Raum Casino-Fridbach (L 10-M 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-11	Verlängerung der Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität (K 9)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-2	Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz (Risch) (O 4)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (3. Teil)

V 3 Richtplangentext/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Art	Nr.	Vorhaben
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-10	Doppelspurinsel Raum Casino-Fridbach (L 10-M 10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-11	Verlängerung der Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität (K 9)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-2	Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz (Risch) (O 4)
Radverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (3. Teil)

V 2 Richtplantext/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplantext/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

Mobilität | M Mobilität

Da das gesamte Kapitel V Verkehr als Kapitel M Mobilität neu aufgestellt wird, ist eine synoptische Darstellung mit dem rechtsgültigen Text nicht möglich.

normal = Texte gemäss rechtsgültigen Beschlüssen (materielle Teilrevision; keine inhaltliche Änderungen)

Fett = neue Texte gegenüber dem rechtsgültigen Richtplantext

Fett kursiv = Ergänzungen gegenüber der Version für die öffentliche Mitwirkung

durchgestrichen = gelöschte Beschlüsse gegenüber der Version für die öffentliche Mitwirkung

rot fett = neue Texte gegenüber der Version der Regierung

durchgestrichen = gelöschte Beschlüsse gegenüber der Version der Regierung

M 1 Grundsätze zur 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 setzen die Kernsätze und Handlungen zur Mobilität um und sorgen dabei für die grenzüberschreitende Koordination.*
2. *Der Kanton erstattet dem Kantonsrat spätestens 2035 Bericht über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen und die Entwicklung des Modal-Splits im Kanton Zug.*

~~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. 3. Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern fördern.~~

~~3. 4. Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Mobilitätsanbietenden Transportunternehmungen über verschiedene Mobilitätsformen.~~

M 1 Grundsätze zur 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 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.*

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. 3. Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Vereinfachung der heutigen Vorgaben im Verkehr ein, welche Innovation, Effizienzsteigerung und Pilotprojekte verhindern fördern.

3. 4. Der Kanton informiert in Zusammenarbeit mit der Wirtschaft, den Verbänden und den Mobilitätsanbietenden Transportunternehmungen über verschiedene Mobilitätsformen.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

4-5. Der Kanton erarbeitet *für sich als Arbeitgeber* ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter. Die Gemeinden sind eingeladen, dabei mitzuwirken prüfen, ob sie dieses für sich als Arbeitgeberinnen übernehmen können.

M-3 M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

M-3-1 M 2.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient *und situationsgerecht*, sie
 - 1.1. weisen die vorhandenen Verkehrsflächen *möglichst 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 *werten* in Ortszentren mit Umfahrungsachsen *den Strassenraum siedlungsverträglich auf weiter*;
 - 1.3. setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit *situativ eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel* unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung *eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende* um. *Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität*;
 - 1.4. entwickeln *mit der Wirtschaft* Massnahmen zum Brechen der Verkehrsspitzen;
 - 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. Flächeneffizienz steigern;
 - c. b. Kundennutzen erhöhen;
 - d. c. Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 1.1 –

4-5. Der Kanton erarbeitet *für sich als Arbeitgeber bis 2026* ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter *und setzt es um*. Die Gemeinden sind eingeladen, dabei mitzuwirken prüfen, ob sie dieses für sich als Arbeitgeberinnen übernehmen können.

M-3 M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

M-3-1 M 2.1 Handlungen

1. Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient *und situationsgerecht*, sie
 - 1.1. weisen die vorhandenen Verkehrsflächen *möglichst 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 *werten mittels Umfahrungsachsen den Strassenraum* in Ortszentren *mit Umfahrungsachsen den Strassenraum siedlungsverträglich auf weiter*;
 - 1.3. setzen für Ortszentren ohne Umfahrungsmöglichkeit *situativ eine Trennung des Fussverkehrs und eine Mischung der übrigen Verkehrsmittel* unter Berücksichtigung der übergeordneten Erschliessung *eine optimale, siedlungsverträgliche Lösung für sämtliche Verkehrsteilnehmende* um. *Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr hat Priorität*;
 - 1.4. entwickeln *und setzen mit der Wirtschaft* 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. Flächeneffizienz steigern;
 - c. b. Kundennutzen Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen;
 - d. c. Siedlungsziele im Zuger Richtplan unterstützen.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

3. ~~Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität. Bis 2050 erreichen Kanton und Gemeinden in der Mobilität das CO₂ «Netto-Null-Ziel».~~

4. ~~Der öffentliche Verkehr betreibt sein Angebot ab 2035 CO₂-neutral. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Mehrkosten des CO₂-neutralen Busbetriebs nicht auf Kundinnen und Kunden abgewälzt werden.~~

~~M-4 M 3~~ Verursachergerechte Mobilität

~~M-4.1 M 3.1~~ Handlungen

1. ~~Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein:~~

2. 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-5 M 4~~ Infrastruktur und Erreichbarkeiten

~~M-5.1 M 4.1~~ Handlungen

1. ~~Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen für die Mobilität. Sie erneuern sie und gewährleisten deren Sicherheit.~~

2. ~~Die Infrastruktur im Kanton Zug basiert auf folgenden Hauptnetzen des motorisierten und öffentlichen Verkehrs:~~

2.1. ~~Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbanzweigen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten Umfahrungen Unterägeri und Zug.~~

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 2.1 –

3. ~~Kanton und Gemeinden subventionieren keine einzelnen Energieträger und Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität. Bis 2050 erreichen Kanton und Gemeinden in der Mobilität das CO₂ «Netto-Null-Ziel».~~
Kanton und Gemeinden planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO₂ «Netto-Null-Ziel» erreicht.

4. ~~Der öffentliche Verkehr betreibt sein Angebot~~ Die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs betreiben ab 2035 ihren Betrieb CO₂-neutral. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Mehrkosten des CO₂-neutralen Busbetriebs nicht auf Kundinnen und Kunden abgewälzt werden.

~~M-4 M 3~~ Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität

~~M-4.1 M 3.1~~ Handlungen

1. ~~Der Kanton setzt sich für die Vollkostentragung entsprechend dem Verursacherprinzip («pay per use») ein:~~

2. 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-5 M 4~~ Infrastruktur und Erreichbarkeiten

~~M-5.1 M 4.1~~ Handlungen

1. ~~Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen und unterhalten ihre Infrastrukturen für die Mobilität. Sie erneuern sie und gewährleisten deren Sicherheit.~~
Bund, Kanton und Gemeinden planen, bauen, ~~und~~ unterhalten ~~und~~ erneuern ihre Infrastrukturen für die Mobilität. ~~Sie erneuern sie und gewährleisten deren Sicherheit.~~

2. ~~Die Infrastruktur im Kanton Zug basiert auf folgenden Hauptnetzen des motorisierten und öffentlichen Verkehrs:~~

2.1. ~~Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbanzweigen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten Umfahrungen Unterägeri und Zug.~~
Das Nationalstrassennetz als Hauptverteilstrecke mit zusätzlichen Halbanzweigen und das heutige Kantonsstrassennetz ergänzt mit den vom Volk bejahten Ausbauten Umfahrungen Unterägeri und Zug.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

- 2.2. Das Schienennetz mit den im Sachplan Verkehr *festgesetzten 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 2.4. Weitergehende Ausbauten für die Punkte 2.1 und 2.2 mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt benötigen eine umfassende Interessenabwägung. Im Jahr ~~Horizont 2032-2038~~ 2035 findet unter Berücksichtigung der Sachpläne des Bundes eine umfassende Prüfung des ~~aller~~ 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 *vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr* und bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen *und fördern die Velonutzung. Das Netz ist grenzüberschreitend festzulegen.*
- 3.2. ~~Wo sinnvoll, steht~~ Innerorts stehen die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr, ausserorts *kombinierte Fuss- und Velowege* im Vordergrund, ~~ausserorts ist Mischverkehr denkbar.~~
- 3.3. *Kanton und Gemeinden sorgen für genügend Velo-Abstellplätze, insbesondere an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.*
- 3.4. *Der Kanton überarbeitet das kantonale Netz und integriert dieses bis 2024 in den Richtplan.*
4. Fussverkehr
- 4.1. *Kantone 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.*
4. 5. ~~Bund~~, Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für den freien Datenaustausch und standardisierte Schnittstellen auf.
- 5- 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.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.1 –

- 2.2. Das Schienennetz mit den im Sachplan Verkehr *festgesetzten 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 2.4. Weitergehende Ausbauten für die Punkte 2.1 und 2.2 mit grossen Auswirkungen auf Raum und Umwelt benötigen eine umfassende Interessenabwägung. ~~Im Jahr Horizont 2032-2038~~ 2035 ~~findet~~ *Unter Berücksichtigung der Sachpläne des Bundes findet* eine umfassende Prüfung des ~~aller~~ 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 *vollständiges, direktes und sicheres Velonetz, leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr* und bauen hierfür die notwendigen Infrastrukturen *und fördern die Velonutzung. Das ~~Velonetz~~ ist kantonsgrenzüberschreitend zu koordinieren festzulegen.*
- 3.2. ~~Wo sinnvoll, steht~~ Innerorts ~~stehen~~ die konfliktfreie Trennung von Fuss- und Veloverkehr, ~~ausserorts kombinierte Fuss- und Velowege~~ im Vordergrund, ~~ausserorts ist Mischverkehr denkbar.~~
- 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. *Kantone 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.*
4. 5. ~~Bund~~, Kanton und Gemeinden rüsten ihre Infrastrukturen für den freien Datenaustausch und standardisierte Schnittstellen auf.
- 5- 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.

V 2 Richtplante/-karte neu

Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

~~6.~~ 7. Der Kanton Zug plant in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen fördert an guten Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen auch ausserkantonale Mobilitäts-hubs mit schnellen Verbindungen in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar. Er sucht dazu aktiv die frühzeitige Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

~~7.~~ 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.

~~8.~~ 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-5-2~~ M 4.2 Nationalstrassen

~~M-5-2-1~~ 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-5-2-2~~ M 4.2.2 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.

V 3 Richtplante/-karte neu

Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.1 –

~~6.~~ 7. Der Kanton Zug plant in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen fördert an guten Umsteigebahnhöfen oder an Autobahnanschlüssen auch ausserkantonale Mobilitäts-hubs mit schnellen Verbindungen in den Wirtschaftsraum Rotkreuz-Zug-Baar. Er sucht dazu aktiv die frühzeitige Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

~~7.~~ 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.

~~8.~~ 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-5-2~~ M 4.2 Nationalstrassen

~~M-5-2-1~~ 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-5-2-2~~ M 4.2.2 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.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

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
2.1	Der Kanton Zug setzt sich für die Sanierung und die Funktionstüchtigkeit des Autobahnanschlusses Küssnacht ein. Die Eröffnung des neuen Autobahn-Halbanchlusses 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-Halbanchluss Steinhausen Süd	Zwischenergebnis	3	J 8
4	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	Option		
5	Überdeckung der A4a östlich von Hünenberg	Option		
6	Neuer Autobahn-Halbanchluss Arth	Ausserkantonal		
6.1	<i>Der Kanton setzt sich beim Bund und dem Kanton Schwyz für die Realisierung des Autobahn-Halbanchlusses Arth ein.</i>			

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.2.2 –

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
2.1	Der Kanton Zug setzt sich für die Sanierung und die Funktionstüchtigkeit des Autobahnanschlusses Küssnacht ein. Die Eröffnung des neuen Autobahn-Halbanchlusses 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-Halbanchluss Steinhausen Süd	Zwischenergebnis	3	J 8
4	Überdeckung der A4a südlich von Blickensdorf	Option		
5	Überdeckung der A4a östlich von Hünenberg	Option		
6	Neuer Autobahn-Halbanchluss Arth	Ausserkantonal		
6.1	<i>Der Kanton setzt sich beim Bund und dem Kanton Schwyz für die Realisierung des Autobahn-Halbanchlusses Arth ein.</i>			

V 2 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

~~M 5.3~~ M 4.3 Kantonsstrassen

~~M 5.3.1~~ 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 eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
 - c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

~~M 5.3.2~~ M 4.3.2 Vorhaben

An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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"> - 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 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflibach an die Gemeinde Cham. 			
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
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.			

V 3 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

~~M 5.3~~ M 4.3 Kantonsstrassen

~~M 5.3.1~~ 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 eingezoner und zukünftiger Siedlungsgebiete verbessern;
 - c. den motorisierten Individualverkehr direkter auf die Nationalstrassen führen.

~~M 5.3.2~~ M 4.3.2 Vorhaben

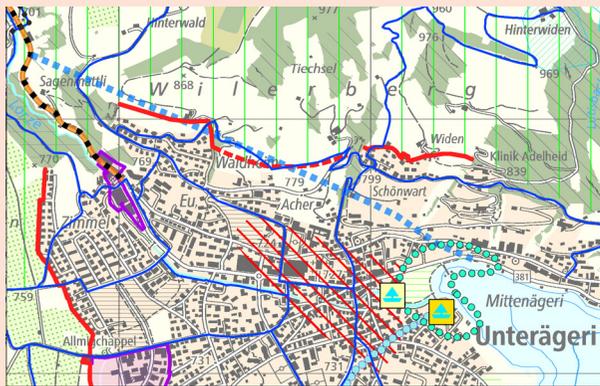
An den nachfolgenden Vorhaben besteht ein kantonales Interesse.

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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"> - 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 Knonauerstrasse von Cham Zentrum-Knoten Teuflibach an die Gemeinde Cham. 			
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
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 Der Kanton sichert mittels kantonalen Baulinien den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

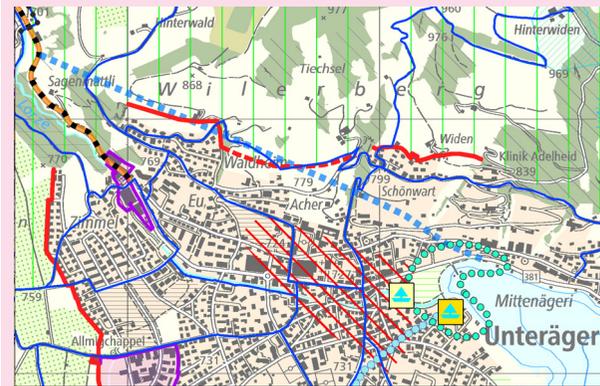
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
5	Neubau Umfahrung Unterägeri	Zwischenergebnis Festsetzung	3 2	N 14- O 16
5.1	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2035 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat: Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung werden mit Baulinien gesichert:			
5.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen an die Gemeinden abgetreten: - KS 381 Zuger- und Seestrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse Alte Landstrasse Neuägeri - Anschluss Umfahrung Seestrasse Theresiaplatz an die Gemeinde Unterägeri.			



V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.3.2 –

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
5	Neubau Umfahrung Unterägeri	Zwischenergebnis Festsetzung	3 2	N 14- O 16
5.1	Der Kanton untersucht die verschiedenen Varianten einer Umfahrung Unterägeri. Bis spätestens 2035 unterbreitet er die Bestvariante dem Kantonsrat: Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung werden mit Baulinien gesichert:			
5.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen an die Gemeinden abgetreten: - KS 381 Zuger- und Seestrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse Alte Landstrasse Neuägeri - Anschluss Umfahrung Seestrasse Theresiaplatz an die Gemeinde Unterägeri.			



keine Änderung in der Karte gegenüber dem Antrag der Regierung

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

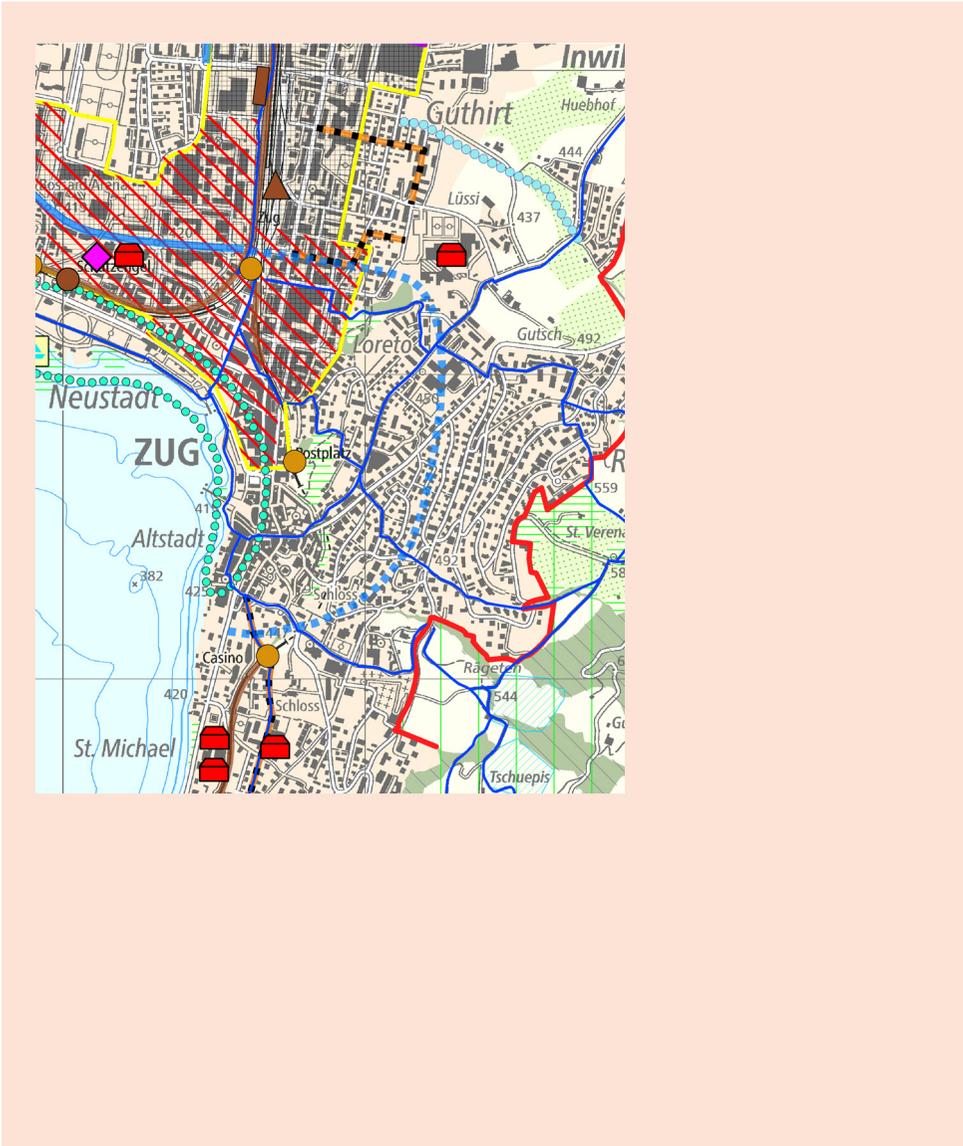
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
6	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	Zwischenergebnis	3	N 4-O 5
7	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	Zwischenergebnis	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.			
8	Neubau Zentrumstunnel Umfahrung Zug	Festsetzung	2	K 10-L 11
8.1	<i>Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung werden mit Baulinien gesichert.</i>			
8.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten oder durch den Kanton übernommen:			
	<ul style="list-style-type: none"> - KS 25 Chamerstrasse von Aabachstrasse bis Vorstadt und Alpenstrasse / Bundesplatz / Bahnhofstrasse / Vorstadt / Neugasse / Grabenstrasse und Artherstrasse von Casino bis Tunnelportal an die Gemeinde Zug; - KS 381 Ägeristrasse von Kolinplatz bis Kreisel Talacher an die Gemeinden Zug und Baar. - Der Kanton übernimmt die Gubelstrasse von Baarerstrasse bis Aabachstrasse. 			

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.3.2 –

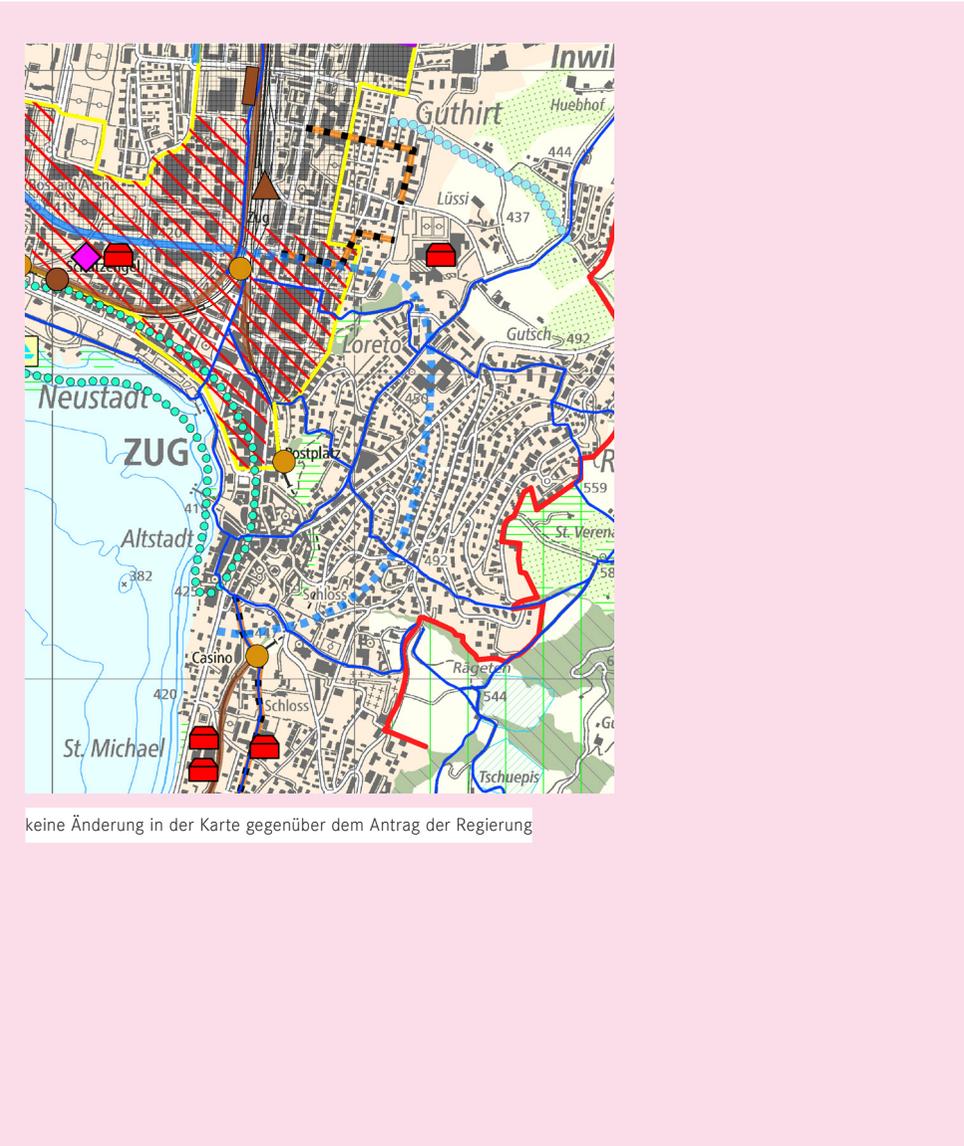
Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
6	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz	Zwischenergebnis	3	N 4-O 5
7	Verbindung Autobahnanschluss Rotkreuz an die Holzhäuserstrasse/Bösch mit Bügel zur Industriestrasse (1. Teil Bügel zur Industriestrasse und 2. Teil Verbindung Holzhäuserstrasse/Bösch)	Zwischenergebnis	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.			
8	Neubau Zentrumstunnel Umfahrung Zug	Festsetzung	2	K 10-L 11
8.1	<i>Der Kanton sichert die Räume für die Umfahrung werden mit Baulinien gesichert.</i>			
8.2	Mit dem Abschluss des Bauprojekts werden die folgenden Strassen abgetreten oder durch den Kanton übernommen:			
	<ul style="list-style-type: none"> - KS 25 Chamerstrasse von Aabachstrasse bis Vorstadt und Alpenstrasse / Bundesplatz / Bahnhofstrasse / Vorstadt / Neugasse / Grabenstrasse und Artherstrasse von Casino bis Tunnelportal an die Gemeinde Zug; - KS 381 Ägeristrasse von Kolinplatz bis Kreisel Talacher an die Gemeinden Zug und Baar. - Der Kanton übernimmt die Gubelstrasse von Baarerstrasse bis Aabachstrasse. 			

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022



V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.3.2 –



keine Änderung in der Karte gegenüber dem Antrag der Regierung

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

~~M 5.4~~ M 4.4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

~~M 5.4.1~~ 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 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

~~M 5.4~~ M 4.4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grobverteiler

~~M 5.4.1~~ 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 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

M 5.4.2 M 4.4.2 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 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
6.1	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.			

M 5.4.2 M 4.4.2 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 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
6.1	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.			

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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 M 4.5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler				
M 5.5.1 M 4.5.1 Angebot				
1.	Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers 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 M 4.5.2 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). Die Nachbarkantone werden miteinbezogen.				
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

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.4.2 –

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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 M 4.5 Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler				
M 5.5.1 M 4.5.1 Angebot				
1.	Die Stadtbahn sowie die S-Bahn Zürich übernehmen die Funktion des Mittelverteilers 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 M 4.5.2 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). Die Nachbarkantone werden miteinbezogen.				
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

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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~~ M 4.6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee

~~M 5-6-1~~ M 4.6.1 Angebot

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.5.2 –

Nr.	Vorhaben	Stand	Priorität	Planquadrat
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~~ M 4.6 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee

~~M 5-6-1~~ M 4.6.1 Angebot

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

V 2 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

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 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.

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.			

V 3 Richtplanteil/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.6.1 –

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 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.

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.			

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

~~M 5.7~~ M 4.7 Güterverkehr

~~M 5.7.1~~ M 4.7.1 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-Gothard 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.

~~M 5.7.2~~ 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 5.8~~ M 4.8 Flugverkehr

~~M 5.8.1~~ 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

~~M 5.7~~ M 4.7 Güterverkehr

~~M 5.7.1~~ M 4.7.1 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-Gothard 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.

~~M 5.7.2~~ 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 5.8~~ M 4.8 Flugverkehr

~~M 5.8.1~~ 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

V 2 Richtplante/-karte neu

Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

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 5.9~~ M 4.9 Veloverkehr

~~M 5.9.1~~ 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.
2. Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Velonetz etappenweise.

~~M 5.10~~ M 4.10 Kantonales Wanderwegnetz

~~M 5.10.1~~ 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.

V 3 Richtplante/-karte neu

Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

– Fortsetzung von M 4.8.1 –

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 5.9~~ M 4.9 Veloverkehr

~~M 5.9.1~~ 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.
2. Der Kanton Zug realisiert in Zusammenarbeit mit den Gemeinden das festgesetzte Velonetz etappenweise.

~~M 5.10~~ M 4.10 Kantonales Wanderwegnetz

~~M 5.10.1~~ 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.

V 2 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag des RR an KR 25.10.2022

M-6	M 5	Mobilität und Siedlung
M-6-1	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 (Gütertransport 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.		<i>Die Gemeinden steuern im Rahmen der Ortsplanungen den «ruhenden Verkehr» mit einem Management des Parkraums.</i>
M-7	M 6	Digitalisierung und Verkehrslenkung
M-7-1	M 6.1	Handlungen
1.		Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.
2.		<i>Der Kanton entwickelt die heutige Verkehrslenkung und -steuerung mittels Digitalisierung konsequent weiter.</i>
2-3.		Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen. Der Kanton unterstützt eine nationale Plattform für den öffentlichen Zugang der Mobilitätsdaten. Er unterstützt bei vom Kanton subventionierten Transportunternehmungen die Abgabe der notwendigen Daten.
3-4.		Der Kanton arbeitet in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiteren Organisationen zur Stärkung von digitalen Lösungen in der Zuger Mobilität mit.

V 3 Richtplante/-karte neu
Bericht und Antrag RUV an KR 20.01.2023

M-6	M 5	Mobilität und Siedlung
M-6-1	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 Personen transport 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.		<i>Die Gemeinden steuern im Rahmen der Ortsplanungen den «ruhenden Verkehr» mit einem Management des Parkraums.</i>
M-7	M 6	Digitalisierung und Verkehrslenkung
M-7-1	M 6.1	Handlungen
1.		Kanton und Gemeinden leben den Grundsatz: Software vor Hardware in der Abwicklung der Mobilität.
2.		<i>Der Kanton entwickelt die heutige Verkehrslenkung und -steuerung mittels Digitalisierung konsequent zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsmanagement weiter.</i>
2-3.		Die subventionierten und konzessionierten Mobilitätsanbieter sind verpflichtet, ihre Daten zur Mobilität der öffentlichen Hand zur Verfügung zu stellen. Der Kanton unterstützt eine nationale Plattform für den öffentlichen Zugang der Mobilitätsdaten. Er unterstützt bei vom Kanton subventionierten Transportunternehmungen die Abgabe der notwendigen Daten.
3-4.		Der Kanton arbeitet in Pilotprojekten der Wirtschaft und weiteren Organisationen zur Stärkung von digitalen Lösungen in der Zuger Mobilität mit.

Legende zur Richtplankarte

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt	Kapitel	
		S 1	Siedlungsgebiet (Wohn- und Arbeitszone / Kernzone)
		S 1	Vorranggebiet Arbeitsnutzung
		S 2	Siedlungsbegrenzung (ohne / mit Handlungsspielraum)
		S 4	Verkehrsentensive Einrichtungen
		S 5	Gebiet für Verdichtung I / Gebiet für Verdichtung II
		S 5	Zentrumsgebiet
		S 6	Zone mit speziellen Vorschriften
		S 9	Öffentliche Baute
			S
		L 1	Landwirtschaftsgebiet / Übriges Nichtbaugebiet
		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

Ausgangs- lage	Richtplan- inhalt	Kapitel	
		V 2	Nationalstrassenanschluss/ -halbanschluss
		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
			V
		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)
			E