



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassungen des kantonalen Richtplanes
(in den Kapiteln L 4, V 2/3, V 9, V 10 und V 12)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 1. Februar 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag für eine Anpassung des kantonalen Richtplanes. Die Vorlage gliedern wir wie folgt:

I.	In Kürze	Seite 1
II.	Landschaft (Wald)	Seite 3
III.	Verkehr (Nationalstrassen, Kantonsstrassen, insbesondere Verbindung über den Hirzel, Kanton Zürich)	Seite 8
IV.	Verkehr, Veloverkehr	Seite 17
V.	Verkehr, kantonales Wanderwegnetz	Seite 20
VI.	Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben	Seite 29
VII.	Parlamentarische Vorstösse	Seite 40
VIII.	Anträge	Seite 40

Die Titelüberschriften entsprechen im Wesentlichen jenen im kantonalen Richtplan (Richtplantext) vom 28. Januar 2004.

I. In Kürze

Kantonaler Richtplan soll Verkehrsfragen beantworten

Der Kantonale Richtplan aus dem Jahr 2004 hat verschiedentlich Änderungen erfahren. Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat eine erneute Anpassung dieses grundlegenden Planes. Darin geht es um zeitliche Vorgaben für Verkehrsvorhaben, um den Hirzeltunnel sowie um kantonale Radstrecken und Wanderwege. Hinzu kommen Massgaben für den Wald, der je nach Schutz- oder Erholungsfunktion besonders bewirtschaftet werden soll.

Wälder mit besonderer Schutzfunktion und besonderer Erholungsfunktion

Der geltende kantonale Richtplan äussert sich in einem speziellen Kapitel zum Wald. Für Schutzwälder, die Naturgefahren vorbeugen, hat der Bund neue Kriterien erarbeitet. Aus alledem ergeben sich Anpassungen für den kantonalen Richtplan. Sie sind im kantonalen Richtplan festzusetzen. Für die Wälder mit besonderer Erholungsfunktion werden die Perimeter teilweise geändert und für Wälder mit Schwerpunkt Erholung werden diese definiert. Sie sind im Richtplan festzusetzen.

Trasse als Zufahrt zum künftigen Hirzeltunnel

Die zürcherische Staatsstrasse über den Hirzel verbindet die Autobahnen A3 und A4a. Sie belastet insbesondere die Gemeinde Hirzel mit ca. 18'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Richtpläne der Kantone Zürich und Zug zeigten für eine Verkehrslösung unterschiedliche Ansätze. Inzwischen haben sich die Kantone geeinigt. Ein zweistreifiger Tunnel mit Zufahrten aus dem Raum Horgen/Wädenswil bzw. Sihlbrugg soll das Verkehrsproblem lösen. Die Zufahrt aus dem Kanton Zug wird im Richtplan festgesetzt. Sollte es sehr viel später zu einem vierspurigen Tunnel kommen, wird im Raum Walterswil der Raum freigehalten. Die Änderung des kantonalen Richtplans ermöglicht es, eine Motion der SVP-Fraktion als erledigt abzuschreiben.

Neue kantonale Radstrecken und Wanderwege

Das Netz der kantonalen Radstrecken ist seit 2002 unverändert. In der Gemeinde Baar soll die Verbindung Ägeristrasse - Talacher und in der Gemeinde Steinhausen die Verbindung Bahnhofstrasse - Dorfbachweg via Goldermatten und Kirchmattstrasse das Netz ergänzen. Die neuen Strecken sind im Richtplan festzusetzen, ebenso wie das Wanderwegnetz an neun Orten.

Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben

Die Prioritäten gehen auf den ersten Richtplanbeschluss im Jahr 2004 zurück. Diese Liste der Prioritäten, d.h. der zeitlichen Abfolge der Arbeiten für neue Verkehrswege ist überholt. Eine Motion von Werner Villiger und Rudolf Balsiger forderte ausserdem eine Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel Zug. Der Regierungsrat schlägt vor, wiederum drei Prioritäten mit Baubeginn bis 2018, bis 2024 bzw. nach 2024 zu schaffen. In dieser Liste wird der Stadttunnel Zug von Priorität 3 auf Priorität 2 vorrücken, was die Abschreibung der erwähnten Motion ermöglicht. Gewisse Vorhaben des öffentlichen Verkehrs, wie die Spange Rotkreuz und der Bau des Gleises 1 im Bahnhof Zug rücken nach hinten, weil es die Bundesvorgaben so nahelegen.

Eingespieltes Verfahren für den Kantonsratsbeschluss

Bevor der Kantonsrat die Vorlage berät, geht sie an seine Raumplanungskommission, die sich im Detail mit den Neuerungen auseinander setzen wird. Danach folgt der Beschluss, der wie alle Festlegungen des kantonalen Richtplans für die Behörden, nicht aber für Private verbindlich ist.

II. Landschaft (Wald)

1. Ausgangslage

Die Waldplanung besteht aus dem Kapitel Wald des kantonalen Richtplanes, dem Waldentwicklungsplan (WEP) und den Waldwirtschaftsplänen. Das Richtplankapitel Wald wurde am 28. Februar 2008 vom Kantonsrat angepasst. Die Richtplananpassung beinhaltete folgende Themen:

- Planungsgrundsätze der Waldplanung (Beschluss L 4.1),
- Wälder mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren, als Zwischenergebnis (Beschluss L 4.2),
- Festsetzung der Wälder mit besonderer Naturschutzfunktion (Beschluss L 4.3),
- Festsetzung der Wälder mit besonderer Erholungsfunktion (Beschluss L 4.4) und
- Grundsätze der Walderschliessung (Beschluss L 4.5).

Die Direktion des Innern hat, gestützt auf den kantonalen Richtplan, die Grundlagen für den Waldentwicklungsplan erarbeitet. Daraus ergeben sich erneut verschiedene Anpassungen im Kapitel Wald des kantonalen Richtplanes, die dem Kantonsrat hiermit zum Beschluss unterbreitet werden. Danach wird der Regierungsrat den WEP beschliessen.

2. Planungsgrundsätze bei Überlagerungen von besonderen Waldfunktionen (Richtplankapitel L 4.1)

Die Ausscheidung der besonderen Waldfunktionen erfolgt nach festgelegten Grundsätzen. Dabei können sich Überlagerungen ergeben. Gewisse Überlagerungen können sich ergänzen. Zum Beispiel kann der in der Natur seltene Eiben-Buchenwald besondere Schutzfunktionen optimal erfüllen. Kritische Überlagerungen können zu Interessenkonflikten führen. Dies ist zum Beispiel bei einer Überlagerung von Schutzwald, Waldnaturschutzgebiet und Erholungsgebiet der Fall. Bei Überlagerungen von mehreren besonderen Waldfunktionen gelten folgende Prioritäten:

1. Wälder mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren
2. Wälder mit besonderer Naturschutzfunktion und Naturschutzgebiete mit Wald
3. Wälder mit besonderer Erholungsfunktion.

Bei Überlagerungen von besonderen Waldfunktionen sind unter Berücksichtigung der Prioritäten möglichst alle besonderen Waldfunktionen zu erfüllen. Trotz Prioritätenordnung wird eine objektspezifische Interessenabwägung vorgenommen und umgesetzt.

Eingegangene Stellungnahmen zu den Planungsgrundsätzen in L 4.1

Die Grundsätze der Waldfunktionen wie auch deren Festsetzung im Richtplan werden grundsätzlich begrüsst.

Es wird erwähnt, dass die aufgeführten Prioritäten die Behörden nicht entbinden, bei konkreten Vorhaben eine Interessenabwägung vorzunehmen; dies insbesondere bei Erholungseinrichtungen, die über die Grundausstattung hinausgehen (z.B. Seilpark, Bikepisten, Waldhütten usw.). In jedem Fall soll die Standortgebundenheit und die Verträglichkeit mit anderen schützenswerten Interessen (Fauna und Flora) geprüft werden.

Zur Überlagerung von Schutzfunktion und Naturschutzfunktion wird gesagt, dass bei der Planung von Massnahmen gegen Naturgefahren kleinräumig der Naturschutzfunktion Rechnung zu tragen sei (z.B. bei Bachverbauung, Entwässerung, Aufforstung).

- *Kommentar zu den Stellungnahmen:* Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens wird immer eine umfassende Interessenabwägung erfolgen. Bei Massnahmen in Überlagerungsgebieten von Schutz- und Naturschutzfunktionen ist eine Interessenabwägung ebenfalls immer

notwendig. Kleinräumigen Naturschutzfunktionen ist Rechnung zu tragen. Die Priorisierung (Schutzfunktion vor Naturschutzfunktion) erfolgt nur dann, wenn kein Kompromiss gefunden wird und die Schutzfunktion nicht mehr gewährleistet wäre.

Die neuen Grundsätze sollen in den Richtplan aufgenommen werden.

3. Wälder mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren (Richtplankapitel L 4.2)

Knapp die Hälfte aller Wälder im Kanton Zug weist eine besondere Schutzfunktion auf. Diese Wälder schützen Menschen und Sachwerte vor Naturgefahren. Für den Kanton Zug stehen Schutz vor Rutschungen und Hochwasser im Vordergrund. Die erste Schutzwaldausscheidung erfolgte bereits 1994. In den Jahren 2009 bis 2010 überprüfte der Kanton auf der Basis der vom Bund erarbeiteten einheitlichen Kriterien den Zuger Schutzwald. Für den Bund sind die Naturgefahrenprozesse Rutschung, Gerinne, Steinschlag und Lawine wesentlich. Er hat diese Prozesse im Rahmen seines Schutzwaldausscheidungsprojektes "SilvaProtect-CH" schweizweit berechnen lassen. Trifft ein Gefahrenpotenzial, das über einen Naturgefahrenprozess definiert ist, auf ein anerkanntes Schadenpotenzial (Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und öffentliche Gebäude sowie Strassen, Eisenbahnen und Energie- und Telekommunikationsanlagen), wird der sich dazwischen befindende Wald zu Schutzwald im Sinne der Bundesvorgaben.

Gegenüber der Schutzwaldfläche gemäss Zwischenergebnis der Richtplananpassung 2008 vergrössert sich der vom Bund anerkannte Schutzwald im Kanton Zug unter Anwendung der Bundeskriterien um gut 11%. Die Vergrösserung resultiert hauptsächlich aus der systematischen Berücksichtigung der Gerinneprozesse (Hochwasser und Murgänge durch Bäche). Die Unwetter der Jahre 2003 und 2005 und die dort beobachteten Ereignisse und Schäden bestätigen, dass die Schutzwaldausweitung sinnvoll ist. Die grössten zusätzlichen Schutzwaldflächen befinden sich im Gutschwald, Gemeinde Oberägeri, im Einzugsgebiet des Mülibachs, Gemeinde Menzingen sowie am Teuftännlibach, Gemeinden Unterägeri und Menzingen. Folgende Wälder gelten hingegen nicht mehr als Schutzwälder: Hintersattel, Gemeinde Baar, (die Waldwirkung ist bei den dortigen tiefgründigen Rutschungen sehr gering und wird vom Bund nicht anerkannt); Wälder entlang der Sihl aufgrund des fehlenden Schadenpotenzials (die Wasserleitung der Wasserversorgung Zürich ist nicht gefährdet); diverse Waldflächen aufgrund des fehlenden Gefahrenpotenzials, insbesondere in den Gebieten Oberalpli, Gräbnen und Hürital.

Im Rahmen der Mitwirkungen waren diese Festlegungen unbestritten. Die Wälder mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren werden festgesetzt.

4. Wälder mit besonderer Erholungsfunktion (Richtplankapitel L 4.4)

Als prägendes Landschaftselement und als wertvoller Erholungsraum ist der Wald wichtig. Der Wald leistet einen wesentlichen Beitrag an die Lebensqualität der Bevölkerung, insbesondere als Erholungs- und Freizeitraum. In den letzten Jahren nahmen die Erholungsaktivitäten im Wald stark zu. Grosses Bevölkerungswachstum, mehr Freizeit und das Bedürfnis nach freier Natur bewirken die Zunahme von Waldbesuchen. Das Aufkommen neuer Trendsportarten wie auch vermehrte Grossveranstaltungen im Wald erhöhen die Belastung der Wälder zusätzlich. Als Gegenpol zu den stark genutzten Wohn- und Landwirtschaftszonen stieg der Wunsch nach natürlichen und unberührten Waldlandschaften. Der überwiegende Teil der Zuger Wälder wird stark von Erholungssuchenden genutzt. Der Nutzungsdruck auf den Wald wird weiter zunehmen. Damit wird die Lenkung der Erholungsnutzung immer wichtiger: Die intensive Erholungsnutzung, welche auf grösseren Erholungsinfrastrukturanlagen, welche über die Grundausstattung hinausgehen, basiert, soll sich von Ausnahmen abgesehen in Wäldern mit besonderer Er-

holungsfunktion abspielen. Die bisherige ortsübliche Erholungsnutzung ist weiterhin uneingeschränkt möglich.

Es macht grundsätzlich keinen Sinn, wenn sämtliche in kommunalen Naherholungsgebieten gelegenen Wälder (Teilkarte L 11.2 des kantonalen Richtplanes) der besonderen Erholungsfunktion zugeordnet werden, insbesondere weil in diesen Wäldern der Kanton die Möglichkeit hat, Erholungseinrichtungen, die über die Grundausrüstung hinausgehen, nur unter bestimmten Bedingungen und Auflagen zu bewilligen. Deshalb führte das Kantonsforstamt bei allen betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern von grösseren Waldungen wie auch bei den zuständigen Revierförstern eine Befragung durch. Alle innerhalb der Naherholungsgebiete liegenden Waldungen wurden nach folgenden Kriterien auf die Eignung als Wälder mit besonderer Erholungsfunktion begutachtet:

- Waldausdehnung (Fläche, Form),
- Waldaufbau (Standortverhältnisse, Baumartenmischung etc.),
- topografische Situation (Neigung, Orientierung),
- Begehrbarkeit (Erschliessung, Wegnetz) und
- Entfernung zum überbauten Gebiet (Zufahrtsmöglichkeiten, Parkplätze, öV etc.).

Bei nicht für eine besondere Erholungsfunktion in Frage kommenden Wäldern handelt es sich aus den obgenannten Gründen um nicht oder wenig geeignete Gebiete für grössere Erholungsinfrastrukturen, die über die Grundausrüstung hinaus gehen.

Da Waldränder, Kleinbestockungen, schmale Uferbestockungen etc. nicht in der Lage sind, besondere Erholungsfunktionen, im Sinne einer Konzentration von Erholungsbauten und -anlagen, zu erfüllen, sind sie aus dem Perimeter der Wälder mit besonderer Erholungsfunktion zu entlassen. Die Wälder Chilchberg Risch und Langholz sind für die ruhige Erholung prädestiniert und sollen somit aus dem Perimeter entlassen werden. Das Gebiet St. Verena - Schöneegg ist Wald mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren und eignet sich deshalb nicht für eine konzentrierte Erholungsnutzung. Im Gebiet Baarerwald soll die intensive Erholungsnutzung auf das Gebiet Gstell-Ruggeren konzentriert werden. Das Gebiet Chasternrain ist zu entlassen. Neuausscheidungen entfallen auf Arrondierungen grösserer Waldgebiete angrenzend an den Perimeter der kommunalen Naherholungsgebiete.

Wälder bei Erholungsschwerpunkten wurden ebenfalls gemäss obigen Kriterien betrachtet und bei Eignung für besondere Erholungsfunktionen in der Karte bezeichnet.

Eingegangene Stellungnahmen zu den Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion

Es wurde festgestellt, dass zahlreiche siedlungsnah Waldgebiete gestrichen werden sollen, insbesondere in der Nähe der Stadt Zug, von Baar und im Ennetsee. Aus Sicht der Naherholung sei diese Entwicklung nicht sinnvoll, zumal neue Gebiete zwar ausgeschieden würden, diese aber zumeist weit entfernt von den Siedlungen lägen. Im Ergebnis führe dies dazu, dass die gestrichenen Waldstücke trotzdem weiterhin intensiv als Naherholungsgebiete genutzt würden, zumal die Bevölkerung in diesen Gebieten nochmals wachsen würde.

- *Kommentar:* Bei den gestrichenen Gebieten handelt es sich um Gebiete, die aus den obgenannten Gründen (Waldausdehnung, Waldaufbau, topographische Situation, Begehrbarkeit und Lage zum überbauten Gebiet) nicht oder wenig geeignet sind für grössere Erholungsinfrastrukturen, die über die Grundausrüstung hinaus gehen. Die bisherige Erholungsnutzung wird nicht eingeschränkt. So kann die Bevölkerung diese Wälder weiterhin begehen.

Für den Gemeinderat Baar ist es nicht nachvollziehbar, weshalb der Waldstreifen entlang der Lorze zur Höll nicht mehr als Wald mit besonderer Erholungsfunktion aufgeführt ist, zumal Infrastruktur mit Feuerstellen und Parkplätzen zur Verfügung stehen.

- *Kommentar:* Im Unterschied zu Wäldern ohne besondere Erholungsfunktion ist es in Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion möglich, Erholungsinfrastrukturen zu erstellen, die die Grundausrüstung überschreiten. Solche Anlagen sind im schmalen Waldstreifen entlang der Lorze kaum realisierbar und nicht erwünscht. Die übliche und bisherige Erholungsnutzung (freies Begehen, Infrastrukturen der Grundausrüstung) ist weiterhin gewährleistet.

Es wird von zwei Seiten beanstandet, dass das Waldgebiet St. Jost neu mit besonderer Erholungsfunktion deklariert wird. Dieses Waldgebiet sei - trotz den bestehenden Einrichtungen - ein noch immer extensiv genutztes und für das Wild eher ruhiges Einstandsgebiet.

- *Kommentar:* Im Gebiet St. Jost sind neben touristischen Infrastrukturen, wie Skiclubhütte und Kinderspielplatz, auch waldspezifische Infrastrukturen, welche über die Grundausrüstung hinausgehen (Ratenpfad und Sinnespfad) vorhanden. Es macht Sinn, wenn die bereits stattfindende intensive Erholungsnutzung auf dieses Gebiet konzentriert und planerisch ausgewiesen wird.

Es wird gewünscht, dass das Waldgebiet St. Jost-Ahoren aus dem Perimeter entlassen wird. Es wird befürchtet, dass nun der touristische Ausbau des Ratengebietes übermässig vorangetrieben werden soll. Dies entspräche nicht mehr einer massvollen touristischen Entwicklung des Ratengebietes.

- *Kommentar:* Es gelten die gleichen Ausführungen wie für das Gebiet St. Jost. Es macht Sinn, wenn die bereits stattfindende intensive Erholungsnutzung auf dieses Gebiet konzentriert und planerisch ausgewiesen wird.

Die Neuausscheidung im Gebiet Gottschalkenberg wird vom Zuger Kantonalen Patentjägerverein als übertrieben bezeichnet. 2007 wurde vom Amt für Raumplanung eine Nutzungs- und Gestaltungsstudie Bellevue- Gottschalkenberg erarbeitet. Dort wurde der Rundweg vorgeschlagen und das Gebiet westlich des Restaurants Gottschalkenberg als Erholungslandschaft bezeichnet. Diese Fläche sei nun in die Anpassung des Richtplans eingeflossen. Dies obwohl sich der Verein dafür eingesetzt hatte, dass das Erholungsgebiet nur entlang der neuen Rundwege zu definieren sei. Es sei versprochen worden, dies ins Konzept einfließen zu lassen. Leider habe der Verein nie ein bereinigtes Konzept erhalten und die Änderung sei anscheinend nicht eingeflossen.

- *Kommentar:* Es handelt sich nicht um eine Neuausscheidung, da gemäss aktuellem kantonalem Richtplan alle Waldungen bei den Erholungsschwerpunkten besondere Erholungsfunktionen erfüllen. Neu werden nun in den Wäldern bei den Erholungsschwerpunkten jene Waldbereiche, die besondere Erholungsfunktionen erfüllen sollen, bestimmt und mit einem Perimeter definiert.

Der Langholzwald ist für die Bevölkerung von Hünenberg ein beliebtes und viel besuchtes Naherholungsgebiet. Deshalb beantragt der Gemeinderat, dass der Langholzwald weiterhin als Wald mit besonderer Erholungsfunktion klassiert ist.

- *Kommentar:* Die bisherige Erholungsnutzung inklusive Elemente der Grundausrüstung bleiben gewährleistet. Eine grundsätzliche Öffnung für zusätzliche Möblierung mit grösseren Erholungsinfrastrukturen, wie es in einem Wald mit besonderer Erholungsfunktion möglich wäre, ist im Langholz nicht erwünscht. Das Langholz liegt in einem walddarmen Kantonsteil und hat multifunktionale Waldleistungen zu erfüllen. Bei einer Ausscheidung als Wald mit besonderer Erholungsfunktion wäre dies nicht mehr möglich.

Es solle unter dem Richtplantext L 4.4.2 ergänzt werden, dass auf die Lebensräume der wildlebenden Tiere im Winter oder in der Aufzuchtzeit entsprechend Rücksicht zu nehmen sei.

- *Kommentar:* Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens muss eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Auf die Erwähnung eines einzelnen Anliegens soll deshalb verzichtet werden.

Da verschiedene Wälder mit intensiver Erholungsnutzung innerhalb von BLN-Objekten liegen, wird verlangt, dass der Richtplantext L. 4.4.2 dahingehend ergänzt wird, dass Massnahmen und Vorhaben im Rahmen des Bewilligungsverfahrens hinsichtlich der Schutzziele der BLN zu beurteilen seien.

- *Kommentar:* Der Richtplantext wird nicht entsprechend angepasst, es wäre methodisch falsch zu einem einzelnen Teilgebiet im Richtplan die Beachtung der BLN-Schutzziele zu erwähnen. Die BLN-Schutzziele werden bei allen Vorhaben die im Richtplan aufgeführt sind grösstmöglich berücksichtigt und umgesetzt.

4.1 Lineare Erholungsanlagen zwischen Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion

In Ausnahmefällen können lineare Erholungsanlagen, wie z. B. Bike-Strecken, von Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion ausgehen. Für das betroffene Gebiet wird ein von der Standortgemeinde und vom Kanton genehmigtes Erholungskonzept erwartet. Das Einverständnis der Waldeigentümerinnen oder Waldeigentümer sei für das Erstellen dieser Erholungseinrichtungen erforderlich.

Eingegangene Stellungnahmen zu den linearen Erholungsanlagen

Der Richtplantext soll dahingehend ergänzt werden, dass auf die Lebensräume der wildlebenden Tiere im Winter oder der Aufzuchtzeit entsprechend Rücksicht zu nehmen sei.

- *Kommentar:* Im Rahmen des Bewilligungsverfahrens muss eine umfassende Interessenabwägung vorgenommen werden. Auf die Erwähnung eines einzelnen Anliegens wird deshalb verzichtet.

Lineare Erholungsanlagen sollten nicht nur von Wäldern mit besonderer Erholungsfunktion ausgehen, sondern auch von Erholungsschwerpunkten ausserhalb des Waldes festgelegt werden können. So steht gemäss Leitbild des Zuger-/ Walchwilerbergs eine Bikestrecke/Downhillstrecke zur Diskussion. Da der Ausgangsort dieser Anlage nicht in einem Wald mit besonderer Erholungsfunktion liegt, wäre die Strecke wohl nicht realisierbar. Diese soll aber aufgrund eines breit abgestützten Leitbilds erstellt werden können, daher sollen die entsprechenden Grundlagen im Richtplan festgelegt werden.

- *Kommentar:* Das Anliegen wird aufgenommen und der Richtplantext L 4.4.4 wird sinngemäss ergänzt (siehe Synopse).

5. Fazit

Der Regierungsrat ändert an der Festsetzung für Wälder mit besonderer Schutzfunktion gegen Naturgefahren und der Reduktion der Wälder mit besonderer Erholungsfunktion nichts. Die verschiedenen Eingaben wurden umfassend geprüft. Bei den Planungsgrundsätzen (L 4.4.2 und L 4.4.3 und L 4.4.4) im Richtplantext werden kleinere Anpassungen aufgrund der öffentlichen Mitwirkung vorgenommen (siehe Synopse). Ebenfalls wird die Teilkarte L 11.2 mit den kommunalen Erholungsgebieten im Sinne der neuen Wäldern mit Erholungsfunktion angepasst.

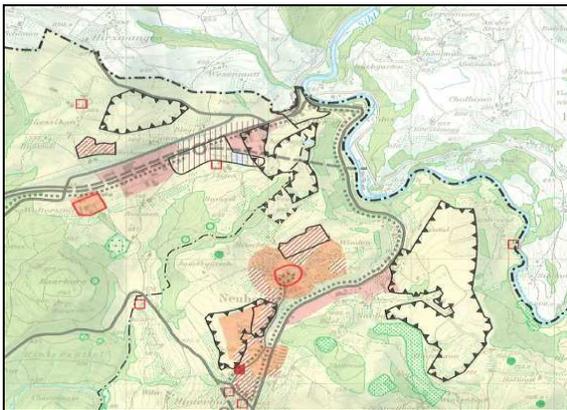
Diese Vorhaben sind raumplanerisch abgestimmt und können im kantonalen Richtplan festgesetzt werden.

III. Verkehr (Nationalstrassen, Kantonsstrassen, insbesondere Verbindung über den Hirzel, Kanton Zürich)

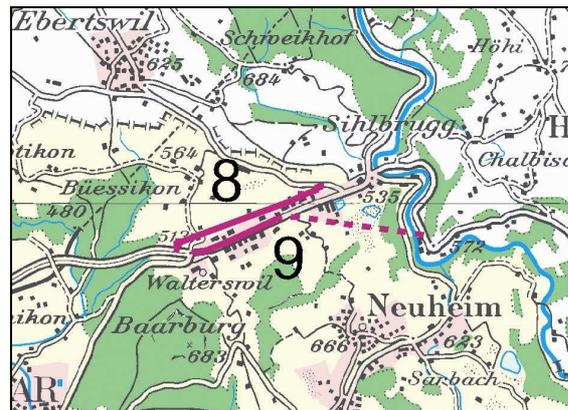
1. Vorgeschichte

Im kantonalen Richtplan 1987 war im Raum Sihlbrugg von Walterswil bis zur Zürcher Kantons-grenze eine Trasseefreihaltung für einen Strassentunnel (Kantonsstrasse) eingetragen, dies in Abstimmung mit dem Zürcher Richtplan.

In der kantonalen Richtplanung entschloss der Kantonsrat im Jahr 2004, dass im Kapitel Kantonsstrassen das bisher festgelegte Trasse gestrichen wurde.



Richtplan 1987: Auszug der Richtplankarte mit Trasse des Hirzeltunnels



Richtplan 2004: Auszug von Teilkarte V 3.5 mit den zu streichenden Vorhaben Nr. 8 und 9

Die Gründe für diese Streichung waren:

- Die verkehrstechnische Verknüpfung des Hirzeltunnels mit der bestehenden Kantonsstrasse inmitten des Siedlungsgebietes Walterswil - Sihlbrugg wurde als unerwünscht und technisch nicht realisierbar betrachtet.
- Auf eine weitere Verkehrszunahme im Siedlungsgebiet von Sihlbrugg / Walterswil wollte man verzichten.
- Es wurde befürchtet, dass mit der Aufnahme eines Hirzeltunnels die Autobahnhalban-schlüsse in Steinhausen Süd und Bibersee (Richtplan Kapitel V 2.3) allenfalls vom Bund nicht genehmigt würden.
- Man wollte die Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der Hirzelachse mit der Eröffnung der A4 im Knonaueramt abwarten.
- Es wurde eine massive Verkehrszunahme auf der A4a befürchtet, mit einer neuen Auto-bahnverbindung zwischen der A3 und der A4 (im Agglomerationsraum von Baar, Steinhau-sen und Cham gelegen), welche zu einem Zusammenbruch der Autobahnverzweigung Ble-gi führen würde. Zudem könnte eine solche Verbindung eine neue Umfahrroute von Zürich darstellen, wenn der Verkehr im Üetlibergtunnel oder im Limmattalerkreuz zusam-menbrechen sollte.

Der Kantonsrat war sich aber bewusst, dass wohl langfristig ein Hirzeltunnel nicht zu umgehen sei, da er eine sinnvolle Netzergänzung des Grundnetzes des Bundes darstelle. Deshalb wurde der Beschluss V 2.5 in den kantonalen Richtplan aufgenommen, wonach "ein allfälliger Hirzel-tunnel via eine grossräumige Umfahrung der Agglomeration Zug mit der A4 zu verbinden ist (Horizont nach 2020)". Weiter beauftragte der Kantonsrat den Regierungsrat, sich für eine sol-che grossräumige Umfahrung beim Bund einzusetzen.

Im Rahmen der Genehmigung des Richtplanes beim Bundesrat intervenierte der Kanton Zürich und hielt fest, dass es nicht angehe, den Hirzeltunnel aus dem Zuger Richtplan zu streichen. Es war aber klar, dass die alte Trassierung im Zuger Richtplan zu viele Mängel aufwies, um als Festsetzung bestehen zu bleiben. Die Linienführung auf Zürcher Seite war ebenfalls nicht problemlos, sie tangierte ein BLN-Gebiet und wies u.a. Grundwasserquerungen auf. Aufgrund dieser Ausgangslage ergänzte der Bundesrat den Zuger Richtplan mit einem klaren Auftrag an den Kanton Zug. Er ergänzte den Richtplantext V 3.5 Nr. 9 mit folgendem Satz: "Der Kanton zeigt auf, wie der geplante Hirzeltunnel ab Kantonsgebiet Zürich abgenommen wird. Er arbeitet dazu mit dem Kanton Zürich zusammen".

Somit besteht ein konkreter Auftrag an beide Kantone für eine Planung der Hirzelverbindung. Zudem hatte sich der Kantonsrat mit seinem Richtplanbeschluss V 2.5 nicht grundsätzlich gegen einen Hirzeltunnel ausgesprochen.

Der Bundesrat beschloss am 26. April 2006 den Sachplan Verkehr, Teil Programm. Verkehrsinfrastrukturen von gesamtschweizerischer Bedeutung, als Grund- und Ergänzungsnetz ausgestaltet, bilden den zentralen Inhalt dieses Sachplanes. Die Hirzelverbindung wurde vom Bundesrat ins Grundnetz aufgenommen. Damit ist aber noch kein Ausbaustandard der betreffenden Strasse festgelegt. Solange die vorhandene Infrastruktur für die Übernahme der entsprechenden Verkehrsfunktion genügt, ist keine Veränderung der Anlage notwendig.

Weiter muss das Parlament im Rahmen des neuen Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (sog. Netzbeschluss) die neuen Elemente des Sachplans definitiv in das Nationalstrassennetz aufnehmen. Der Strassenabschnitt H 338 (Hirzel) Baar - Wädenswil soll mit dieser Anpassung ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Dieser Beschluss liegt noch nicht vor, und die Planungskompetenz liegt somit vorderhand bei beiden Kantonen.

Die SVP-Fraktion hat am 14. März 2007 die Motion betreffend Aufnahme des Hirzelstrassentunnels in den kantonalen Richtplan eingereicht. Damit sollte erreicht werden, dass die heutige Verbindung zwischen den Autobahnen A3 und A4 über den Hirzel mit einem Strassentunnel wirkungsvoll entlastet wird. Mit der Erheblicherklärung der Motion im Kantonsrat am 12. Juni 2008 wurde der Regierungsrat aufgefordert, detaillierte Unterlagen zu erarbeiten, damit die Raumplanungskommission und später der Kantonsrat über eine Aufnahme eines Hirzelstrassentunnels in den Richtplan entscheiden können.

2. Strategieplanung Hirzelverbindung (2005 - 2007)

Im Rahmen der jährlich stattfindenden raumplanerischen Koordinationsgespräche zwischen den Kantonen Zürich und Zug wurden beide Tiefbauämter im Sommer 2005 beauftragt, ein Positionspapier zum Hirzeltunnel zu verfassen. Ziel war, die vom Bundesrat geforderte Koordination zwischen den beiden Kantonen sicherzustellen. Das Positionspapier unter dem Titel "Strategieplanung Hirzelverbindung" wurde von einer Arbeitsgruppe begleitet, in welcher sowohl kantonale als auch gemeindliche Stellen vertreten waren. Anfang Januar 2007 wurde die Arbeit beendet.

Die Strategieplanung vom 3. Januar 2007 zeigt auf, in welchem Korridor die Hirzelverbindung liegt und in welchem Ausbaugrad die Verbindung gebaut wird. Es sollte eine unter vielen Beteiligten konsensfähige Lösung herauschauen.

In der Analyse wurde deutlich, dass ein Problemdruck besteht. Einerseits ist die Gemeinde Hirzel mit ca. 18'000 Fahrzeuge pro Tag (Fz/Tag) stark vom Durchgangsverkehr belastet. Andererseits fehlt für national und regional wichtige Verkehrsbeziehungen zwischen der A3 und der A4a eine leistungsfähige und schnelle Verbindung. Ausserdem war die Durchfahrt Walterswil

mit etwa 34'000 Fz/Tag belastet (vor der Eröffnung der A4 im Knonaueramt im Herbst 2009. Im April 2010 waren es ca. 23'500 Fz/Tag). Es wurde auch deutlich, dass sich aus Gründen des Natur-, Landschafts- und Grundwasserschutzes erhebliche Einschränkungen bei der Wahl der Linienführung ergeben. So standen vor allem weite Gebiete in der Gemeinde Hirzel sowie im Sihltal nicht oder nur unter bestimmten Bedingungen für einen Strassenbau zur Verfügung.

Varianten der Hirzelverbindung

Es wurde jeweils ein Variantenspektrum von einer relativ weit nördlichen und langen Verbindung (A4 Zugerweid - A3 Horgen) bis zu relativ weit südlichen und kürzeren Verbindungen (A4a Sihlbrugg - A3 Wädenswil) untersucht. Für alle Varianten wurden grobe Korridorstudien durchgeführt und die wichtigsten Auswirkungen abgeschätzt. Wichtig war zudem die Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen der Varianten. So konnte festgestellt werden, dass mit allen Variantentypen die Gemeinde Hirzel wirksam entlastet werden kann.

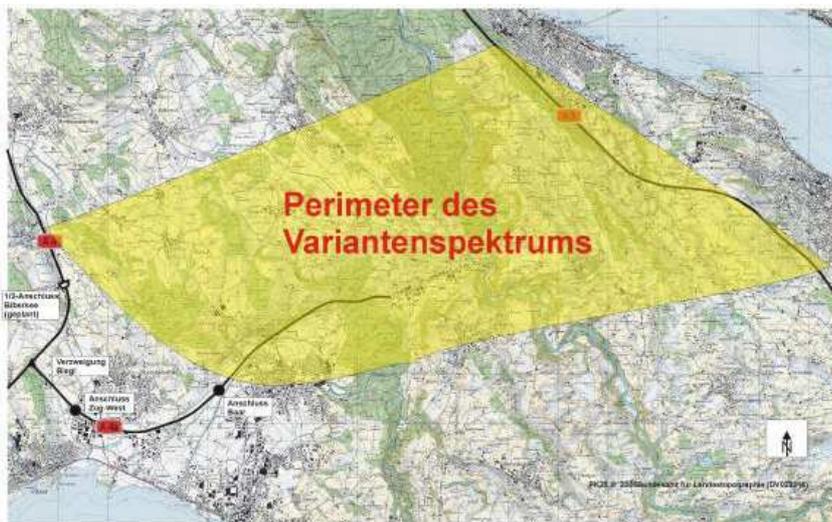


Abbildung 1: Perimeter des Variantenspektrums, Strategieplanung 2007

Bei der Entwicklung von Varianten wurde zunächst unterschieden nach dem Ausbaugrad:

- Varianten der Gruppe A umfassten Hochleistungsstrassen mit 2x2 Fahrstreifen bzw. 2 Tunnelröhren.
- Varianten der Gruppe B umfassten Hochleistungsstrassen mit insgesamt 2 Fahrstreifen bzw. 1 Tunnelröhre.
- Varianten der Gruppe C umfassten Hauptverkehrsstrassen mit 2 Fahrstreifen bzw. 1 Tunnelröhre, mit kürzerer Verbindung als die Varianten A und B und niveaugleichen Anschlüssen.

Wichtige Erkenntnisse des Variantenspektrums waren:

- dass sich die Investitionskosten in einem Spektrum von über 1'000 Mio. CHF für Varianten der Gruppe A bis 275 Mio. CHF für Varianten der Gruppe C befanden,
- dass Verbindungen vom Typ Hauptverkehrsstrasse (HVS) mit insgesamt zwei neuen Fahrstreifen auf längere Frist für die prognostizierten Belastungen genügen würden,
- dass der Kreisel Sihlbrugg durch die A4 durchs Knonaueramt so weit entlastet wird, dass eine neue Hirzelverbindung, als erste Etappe, östlich dieses Kreisels beginnen kann.

Das Resultat des Variantenspektrums auf der Seite des Kantons Zürich war, dass ein neuer zweistreifiger und aus einer Tunnelröhre bestehender Hirzeltunnel im Korridor zwischen der Zugerstrasse östlich des Kreisels Sihlbrugg und der Staatsstrasse beim Anschluss Horgen an

die A3 die Ziele und Anforderungen am besten erfüllt. Es wurde daher empfohlen, einen Tunnel im Korridor der aufgezeichneten Varianten C3/C4 (siehe Abbildung 2) auszuführen.

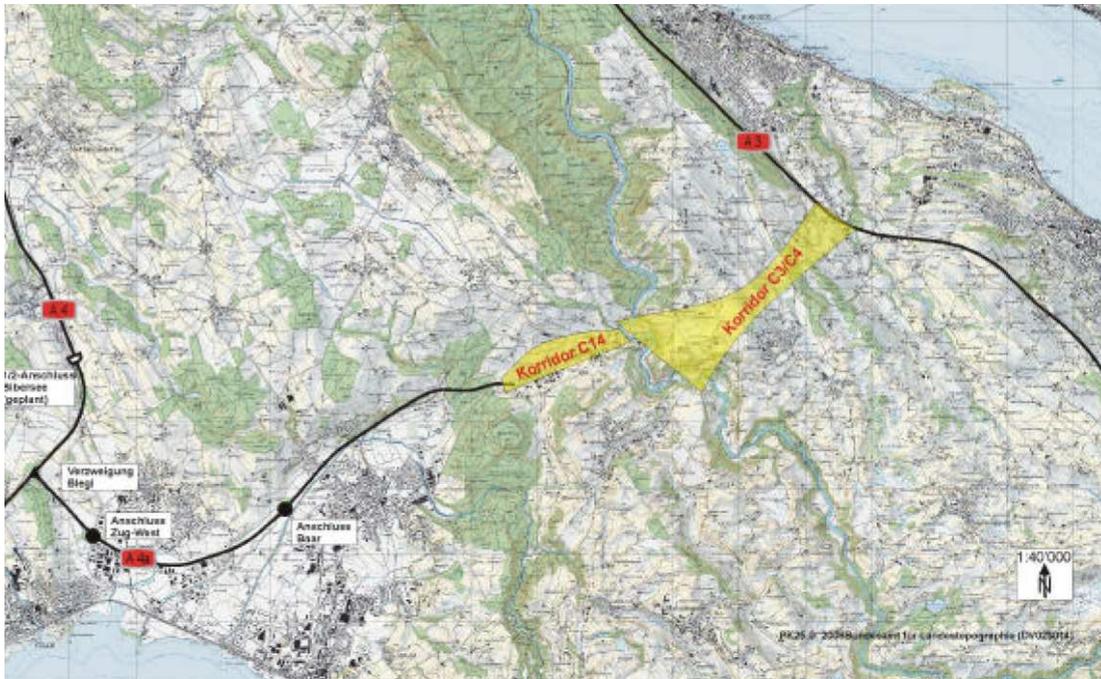


Abbildung 2: Strategieplanung Hirzelverbindung 2007

Die Vorteile dieses Tunnels sind:

- eine leistungsfähige Verbindung A3 - A4a von nationaler und regionaler Bedeutung,
- entlastet die Gemeinde Hirzel langfristig,
- Rücksichtnahme auf die wichtigsten Natur- und Siedlungsräume,
- die Investitionskosten von knapp 275 Mio. CHF liegen in einem vernünftigen Rahmen und
- eine rasche Realisierung erscheint wegen der Verhältnismässigkeit der Massnahme möglich zu sein.

Aus diesen Gründen wurde empfohlen, die detaillierte Linienführung für einen Hirzeltunnel im Korridor der Varianten C3/C4 zu suchen.

Auf Seite des Kantons Zug wurde empfohlen, bei einer langfristig zu erwartenden erneuten Verkehrszunahme sowie aus Gründen der übergeordneten Netzverbindung A3-A4a eine nördliche Umfahrung von Walterswil als zweistreifige Hauptverkehrsstrasse mit Anbindung an den Kreisell Sihlbrugg und damit an den Hirzeltunnel in die weitere Planung aufzunehmen. Die Linienführung sei bevorzugt im Korridor C14 (siehe oben Abbildung 2) zu suchen.

Die Arbeitsgruppe schlug eine zweistreifige Tunnellösung als Hauptverkehrsstrasse im Korridor Horgen/Wädenswil - Sihlbrugg ("Hirzeltunnel") sowie eine nördliche Umfahrung von Walterswil in einem Korridor Sihlbrugg - Walterswil West vor. Mit diesem Vorschlag sollten Walterswil und das Dorf Hirzel langfristig vom Durchgangsverkehr befreit werden. Bewusst sollte aber keine 4-streifige Autobahn realisiert werden, um nicht zusätzlichen Verkehr auf diese Ost-West-Verbindung zu ziehen. Eine neue Verbindung mit wenigen, leistungsfähigen Knoten und ohne Passstrasse könnte aber auch längerfristig den Anforderungen an eine nationale Verbindung genügen. Die Umfahrung auf Zuger Boden würde eine weitere Entlastung (neben der Entlastung durch die A4 im Knonaueramt) des Siedlungsgebietes von Sihlbrugg/Walterswil bringen.

Mit diesem Vorschlag führten die beiden Ämter eine Mitwirkung bei den betroffenen Stellen von Bund, Kantonen und Gemeinden durch. Das Resultat dieser Mitwirkung lautet zusammenfassend wie folgt:

- Die kantonalen Fachstellen äusserten sich grundsätzlich positiv zum Vorschlag.
- Eine neue Autobahn zwischen der A3 und der A4 wurde abgelehnt.
- Die Gemeinden unterstützen den Vorschlag ebenfalls mehrheitlich.
- Konflikte und offene Fragen gab es im Bereich Naturschutz und Landschaftsverträglichkeit.
- Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) bat die Kantone, die Anpassungen in den kantonalen Richtplänen entsprechend den Ergebnissen zu gegebener Zeit vorzunehmen.
- Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wies darauf hin, dass aus Sicht des Bundes die Hirzelverbindung in Konkurrenz mit vielen anderen Nationalstrassenprojekten stehe, weshalb der Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung völlig offen sei und der Bund eher eine Hochleistungsstrasse mit 2x2 bzw. 2 Tunnelröhren bevorzuge.

3. Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung (2007 - 2009)

Im Anschluss an die Strategieplanung haben die Kantone Zürich und Zug beschlossen, die Resultate im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung zu vertiefen und eine Linienführung innerhalb der ausgeschiedenen Korridore zu finden. Die konkrete Linienführung inkl. der Anschlusspunkte sollte danach im kantonalen Richtplan Zug eingetragen und der bestehende Eintrag im kantonalen Richtplan Zürich aktualisiert werden. In dieser Phase wurden auch die Eingaben der im Jahre 2006 durchgeführten Mitwirkung berücksichtigt. Vor allem den Anliegen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) wurde ein besonderes Gewicht beigemessen: Das ASTRA - dem seit Anfang 2008 das Nationalstrassennetz vollständig untersteht und welches auch für die Netzerweiterung zuständig ist - wünschte, dass bei einer Hauptverkehrsstrassen-Lösung aus Gründen der Netzredundanz die Machbarkeit eines optionalen Ausbaus zu einer Hochleistungsstrasse nachgewiesen werde.

Für die Variantenentwicklung war - unter Berücksichtigung einer eher längerfristigen optionalen HLS-Verbindung - mit (zeitlichen) Etappen zu arbeiten. Die entwickelten Varianten wurden daher verschiedenen Etappen zugeordnet und sind mit der Option zu einer Hochleistungsstrasse kompatibel.

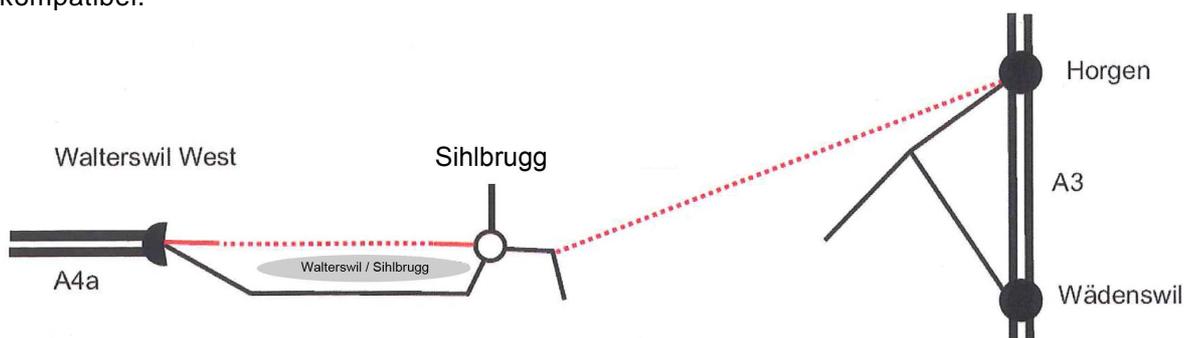


Abbildung 3: Empfohlene Variante Hauptverkehrsstrasse (HVS)

Die Variante *Hauptverkehrsstrasse* besteht aus:

- einem Tunnel Walterswil und einem Tunnel Hirzel,
- Anschlüssen in Walterswil West, Sihlbrugg und Horgen,
- Kosten von ca. 615 Mio. CHF für den Abschnitt Hirzel und ca. 140 Mio. CHF für den Abschnitt Walterswil.

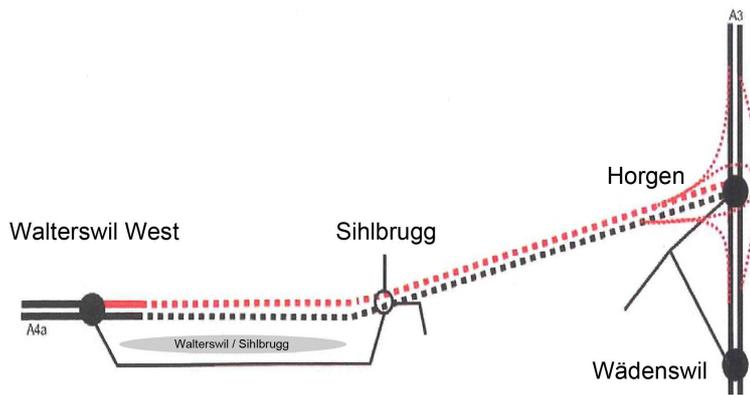


Abbildung 4: Mögliche Variante Vollausbau auf 4-Fahrschienen (Hochleistungsstrasse)

Die Variante *Vollausbau auf 4-Fahrschienen* besteht aus:

- zwei richtungsgetretenen Tunnelröhren mit je zwei Fahrschienen,
- Anschlüssen in Walterswil West und Horgen,
- Kosten von ca. 1'845 Mio. CHF und
- Möglichkeit des Ausbaus der Variante Hauptverkehr- zu einer Hochleistungsstrasse durch Ergänzung mit einer zweiten Tunnelröhre und Aufhebung Anschluss Sihlbrugg.

4. Tangierte Interessen

Bevölkerung und Arbeitsplätze

Gemäss den kantonalen Bevölkerungsprognosen (2000 - 2016) verzeichnet im Kanton Zürich das Knonaueramt mit ca. + 24 % das höchste, die Region Zimmerberg mit ca. + 5% das niedrigste Wachstum. Im Kanton Zug liegt das Wachstum im Zeitraum 2000 bis 2016 bei ca. + 22%. Bei den Beschäftigten liegen die Prognosen in ähnlichen Grössenordnungen: ca. + 10% im Knonaueramt, ca. + 6% am Zimmerberg, und ca. + 21 % im Kanton Zug. Generell ist im gesamten Betrachtungsraum von einer weiteren Zunahme der Mobilität bzw. Verkehrsnachfrage und somit der Strassenverkehrsbelastungen auszugehen.

Siedlung

In der Gemeinde Hirzel ist die Zugerstrasse, die durch das östliche Gemeindegebiet führt, so stark vom Durchgangsverkehr belastet, dass eine der dörflichen Situation angemessene Nutzung des Strassenraumes nicht mehr gegeben ist. Zwar liegt die Zugerstrasse am Rande des gesamten Gemeindegebietes, sie ist jedoch aus topografischen Gründen als das eigentliche Gemeindezentrum anzusehen. Auf der Zugerstrasse wird heute der Alarmwert der Lärmbelastung überschritten. Gemäss Lärmschutzverordnung ist somit eine Sanierung, vordringlich durch aktive Massnahmen, durchzuführen. In Walterswil/Sihlbrugg ist die Durchgangsstrasse durch das Industrie- und Gewerbegebiet mit einer Tagesbelastung von ca. 23'500 Fahrzeugen (April 2010) stark ausgelastet, vor der Eröffnung der A4 im Knonaueramt waren es ca. 34'000 Fahrzeuge.

Umwelt

Aus umweltrelevanter Sicht sind folgende Punkte für mögliche Linienführungen zu berücksichtigen:

- Im Raum Hirzel/Sihlbrugg liegen mehrere Bereiche in Grundwasserschutzzonen. Im Fassungsgebiet S1 sind jegliche Bauten und Anlagen verboten, sofern sie nicht der Wasserversorgung dienen.
- Grosse Gebiete südlich von Sihlbrugg liegen zudem im Gewässerschutzbereich A. In diesen Bereichen gelten erhöhte Anforderungen für Baubewilligungen.

- Im Planungsgebiet liegt eine Vielzahl von Naturschutzgebieten, mehrere Landschaftsschutzgebiete sowie Flächen von übergeordneten Festlegungen (BLN-Gebiete). Der Stand der Planungen von Schutzmassnahmen ist unterschiedlich.
- Im Raum der Gemeinde Hirzel besteht neben einer nationalen Moorlandschaft auch eine Vielzahl an Naturschutzgebieten von überkommunaler Bedeutung. Eine Schutzverordnung hierfür ist vorhanden.
- Die Wildtierkorridore sind bei der Planung zu berücksichtigen bzw. mit geeigneten Massnahmen zu erhalten.

Verkehrsbelastungen

Um Aussagen über die Verkehrsbelastungen (durchschnittlicher Werktagsverkehr, DWV) machen zu können, wurden einerseits aus vorhandenen Zählungen und Erhebungen Belastungen zusammengestellt. Weiterhin wurden für die im Verlauf der Arbeiten definierten grundsätzlichen Korridore einer möglichen Hirzelverbindung mit Hilfe eines eigens aus den kantonalen Verkehrsmodellen der Kantone Zürich, Schwyz und Zug zusammengesetzten Verkehrsmodells Umlegungen vorgenommen. Die Gesamtbelastung im Jahr 2003 zwischen Region Zimmerberg und Innerschweiz insgesamt betrug ca. 18'000 Fz/Tag. Der Schwerverkehrsanteil über den Hirzel beträgt rund 8 %. Die Zusammenstellung der für den Ist-Zustand geltenden Belastungen (hier: Bezugsjahr 2003) auf den wichtigsten Strassen des Untersuchungsraumes ergibt sich folgendes Bild:

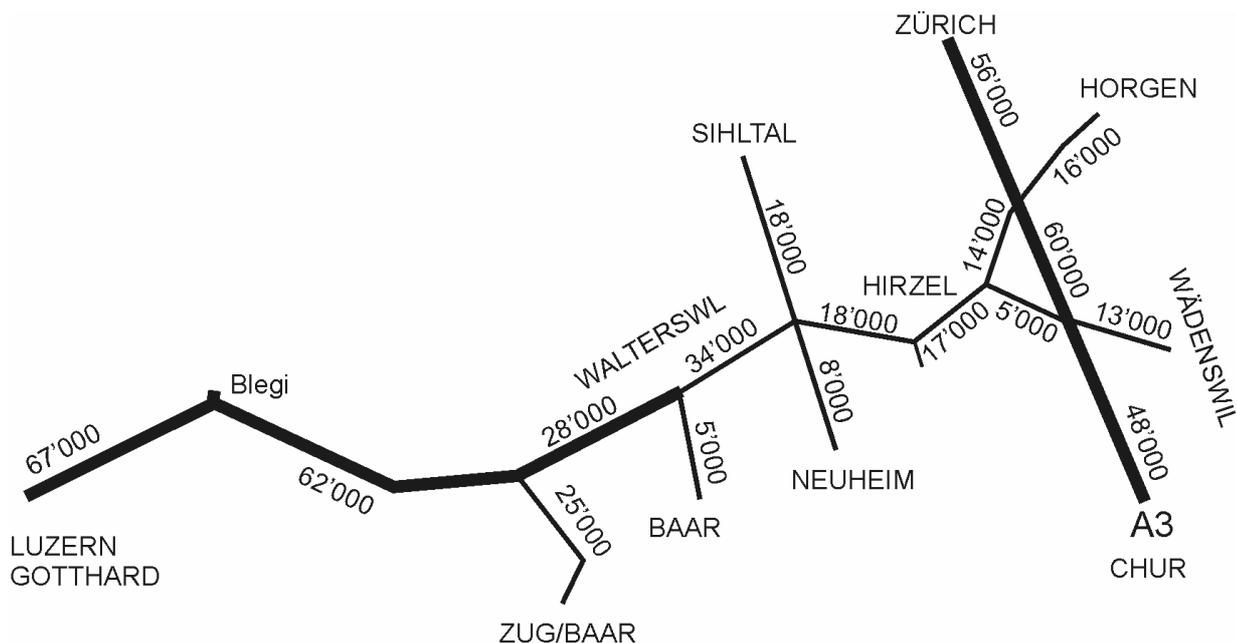


Abbildung 5: Durchschnittliche Werktagsbelastungen (DWV) im Jahr 2003 in Fz/Tag

Deutlich werden die Belastungssprünge im System, insbesondere von der Hirzelverbindung zur A3 im Osten und zur A4a in der Agglomeration Zug.

5. Interessenabwägung

Für den Kanton Zug sprechen viele Gründe für eine optimale Verbindung zwischen der A4a in Walterswil und der A3 in Horgen / Wädenswil. Zudem muss festgehalten werden, dass auch der Kantonsrat einen Hirzeltunnel mit dem Beschluss, das Trassee aus dem Richtplan zu streichen, nicht grundsätzlich abgelehnt hat. Vielmehr waren die alte Linienführung und strategisch-politische Überlegungen massgebend für die Streichung gewesen.

Positive Auswirkungen

Folgende Gründe sprechen dafür, dass sich der Zuger Regierungsrat für einen Ausbau der Hirzelverbindung engagiert, sofern damit nicht eine massive Verkehrszunahme einhergeht:

- Die beiden Halbanschlüsse Bibersee und Steinhausen Süd auf den zugerischen Nationalstrassenabschnitten hat der Bundesrat mit dem Richtplan 2005 genehmigt. Somit sind diese für den Kanton Zug wichtigen Knoten raumplanerisch gesichert, auch wenn eine neue Hirzelverbindung aufgenommen wird.
- Eine staufreie Hirzelverbindung hilft auch, die Umgehungsroute via A3 Pfäffikon- Schindellegi - Menzingen - Baar - A4a zu entlasten. Dies kommt direkt der Bevölkerung von Menzingen, Baar und Zug zu Gute.
- Mit der vorgeschlagenen 2-streifigen Verkehrsführung wird nur unwesentlich Mehrverkehr angezogen, da die grossräumige Ost-West Verbindung in der Regel via Üetlibergtunnel - Limmattalerkreuz - Lenzburg - Bern schneller ist. Die Mehrbelastung dürfte auch vom sanierten Knoten Blegi gemeistert werden. Weitere Ausbauten sind nicht notwendig. Zudem wird mit der Sanierung des Limmattalerkreuzes und des Gubristtunnels die Staugefahr im Grossraum Zürich reduziert. Dies macht die Umfahrung via Hirzeltunnel weniger attraktiv.
- Mit einer schnelleren Verbindung zwischen der A4 und der A3 sind auch volkswirtschaftliche Vorteile für den Wirtschaftsstandort Zug verbunden (bessere Erreichbarkeit).
- Die Ausbauten werden zu 100 % vom Bund finanziert.
- Das Siedlungsgebiet von Walterswil / Sihlbrugg wird langfristig umfahren, womit die Erreichbarkeit dieser wichtigen Industrie- und Gewerbezone verbessert wird und auch der Strassenraum aufgewertet werden kann. Weiter entstehen auch für den öffentlichen Verkehr Vorteile (keine Staugefahr).
- Der Kanton Zug zieht auch gleich mit dem Kanton Zürich, welcher dem Hirzeltunnel eine grosse Bedeutung beimisst.
- Der Hirzeltunnel bringt eine starke Aufwertung der Landschaft von nationaler Bedeutung auf Zürcher Boden, wenn gleich auch in Sihlbrugg selbst eher negative landschaftliche Auswirkungen auftreten (Tunnelportal vor dem Kreisel Sihlbrugg).

Negative Auswirkungen

Eine neue Hirzelverbindung hat auch negative Auswirkungen:

- Eine Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs auf den Routen Zug Richtung Osten (St. Gallen, Graubünden) ist nicht von der Hand zu weisen.
- Mit dem Mehrverkehr verbunden ist eine gewisse Mehrbelastung der Agglomeration Zug mit Lärm und Abgasen.
- Der Siedlungsdruck durch die bessere Anbindung an den Raum Zürich nimmt zu.

Die Vorteile überwiegen.

6. Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplanes Zürich

Der Kanton Zürich hat im Rahmen der Gesamtüberprüfung seines Richtplanes die Hirzelverbindung gemäss der Strategieplanung aufgenommen. Der Richtplan des Kantons Zürich war in einem ersten Schritt in der behördlichen Vernehmlassung vom 29. September 2009 bis am 15. Januar 2010. In der Richtplanvorlage ist der Hirzeltunnel als Hochleistungsstrasse und 2-streifiger Tunnel aufgenommen. Als Begleitmassnahmen werden die Zugerstrasse abklassiert und die Sihltalstrasse rückgebaut. Die öffentliche Mitwirkung wird 2011 stattfinden.

7. Eingegangene Stellungnahmen zur Hirzelverbindung im Kanton Zug

Ein Mehrheit unterstützt die Festsetzung einer Hirzelverbindung mit 2-streifigem Tunnel. Eine gewichtige Minderheit beantragt die Streichung der Möglichkeit eines späteren Vollausbaus auf 4-Fahstreifen. In weiteren Stellungnahmen wird die Hirzelverbindung als Ganzes abgelehnt.

Die Gründe der Befürworter der Festsetzung einer Hirzelverbindung mit 2-streifigem Tunnel sind:

- Eine Entlastung der Berggemeinden Hirzel und Menzingen vom Durchgangsverkehr.
- Das Industrie und Gewerbegebiet Walterswil wird nördlich umfahren und die Sihlbruggstrasse, auf der eine Linie des öffentlichen Verkehrs geführt wird, kann verkehrlich merkbar entlastet werden.
- Die gute Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr ist zentral für die Prosperität des Wirtschaftsstandortes Zug.
- Die bestehende Hirzelverbindung ist im Sachplan Verkehr, Teil Programm als Grundnetz verzeichnet und schliesst Walterswil ans Nationalstrassennetz an. (Der Netzbeschluss ist allerdings noch ausstehend, die Aufnahme der Hirzelverbindung ins Nationalstrassennetz ist somit noch nicht beschlossen).

Die Gründe der Ablehnung eines späteren Vollausbaus auf 4-Fahrstreifen sind:

- Das Vorhaben weist sehr hohe Kosten aus.
- Es müssten gewaltige Anschlussbauwerke gebaut werden.
- Es wird eine weitere Verkehrszunahme befürchtet, da die Ost-West Autobahnachse nicht mehr über die A3-A1 sondern über die A4-A2 führen würde.

Bei den Stellungnahmen die generell eine Hirzelverbindung ablehnen, wurden folgende Gründe genannt:

- Es wird befürchtet, dass eine bessere Erreichbarkeit der Agglomerationsräume Zürich und Zug eine beträchtliche Zunahme des Verkehrs generiert.
- Es wird eine Alternative zur Westumfahrung Zürich / Üetlibergtunnel geschaffen, was Mehrverkehr erzeugt.
- Beide Varianten weisen kein angemessenes Kosten-Nutzungsverhältnis auf.
- Die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes werden nicht hoch genug gewichtet.
- Es erscheint unmöglich den Wunsch nach einer massvollen Verkehrszunahme umzusetzen: Jede neue Strassen generiert auch massiv mehr Verkehr.
- Es wird keine Dringlichkeit für den Hirzeltunnel gesehen und der Handlungsbedarf diesbezüglich wird grundsätzlich in Frage gestellt.
- Ein massiver Strassenausbau konkurriert die Bahnverbindung zwischen dem Raum Zug und dem linken Zürichseeufer.

8. Interessenabwägung und Fazit

Um die wichtigsten Probleme der Immissionen in den Räumen Hirzel und Walterswil und der ungenügenden Kapazitäten für den Durchgangsverkehr zu lösen und die Initial-Investitionen möglichst gering halten zu können, wird vorgeschlagen, die Variante "Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel)" im Richtplan festzusetzen (siehe Synopse). Um den vielen kritischen Stimmen eines späteren Vollausbaus Rechnung zu tragen, wird dieses Vorhaben als Zwischenergebnis gestrichen (V 2.3 Vorhaben Nr. 3 wird nicht in den Richtplantext aufgenommen).

Ebenso hat sich die Metropolitankonferenz Zürich (acht Kantone und rund 110 Städte und Gemeinden) in ihrer verkehrspolitischen Stossrichtung mit grosser Mehrheit für das Ausbauprojekt "Hirzeltunnel" ausgesprochen.

Die Option eines eventuellen späteren Ausbaues auf 4-Fahrstreifen wird im Richtplan unter Kapitel V 2.5 als Raumsicherung aufgenommen. Für eine Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt müsste das Vorhaben in einer Richtplan- oder Sachplananpassung behandelt werden.

IV. Verkehr, Veloverkehr

1. Ausgangslage

Das Netz der kantonalen Radstrecken ist seit 2002 unverändert. Es umfasst eine Streckenlänge von ca. 250 km. Seit 2002 konnten verschiedene Netzlücken geschlossen und ein Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit und der Attraktivität zugunsten des Veloverkehrs geleistet werden. Laufende Projekte werden kurz- und mittelfristig weitere Verbesserungen auf dem kantonalen Radstreckennetz bringen.

Neue Projekte und Erfahrungen mit dem bisherigen Radstreckennetz erfordern Anpassungen.

2. Ergänzungen kantonales Radstreckennetz (siehe Synopse)

Das kantonale Radstreckennetz soll mit den folgenden zwei Teilstücken punktuell ergänzt bzw. vervollständigt und den aktuellen Anforderungen entsprechend ergänzt werden. Es sind dies:

2.1 Gemeinde Baar: Verbindung Ägeristrasse - Talacher

Ausgangslage: Die Radstreckenverbindung zwischen Baar und Allenwinden (als Ortsteil von Baar) konnte bis anhin nicht auf kantonalen Radstrecken geführt werden. Entweder mussten die Radfahrenden im Mischverkehr auf der mit knapp unter 8'000 Fahrzeugen pro Tag belasteten Ägeristrasse von Baar bis zum Talacher fahren oder einen Umweg via Zug/Loreto oder via Lorzentobel bis zum Schmittli und zurück nach Allenwinden in Kauf nehmen. Mit dem Bau der Tangente Zug/Baar werden die Belastungen zwischen der Einmündung der Tangente und Talacher um rund 40% auf rund 13'700 Fahrzeuge pro Tag zunehmen (Prognose 2020 gemäss Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 2. Dezember 2008).

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Radstrecken soll durch eine Verbindung auf der Ägeristrasse zwischen dem Knoten Ägeristrasse/Leihgasse sowie dem Kreis Talacher ergänzt werden. Damit werden die beiden bestehenden kantonalen Radstrecken Nr. 36 (Baar Asylstrasse - Sihlbrugg) und Nr. 38 (Zug Kolinplatz - Kantonsgrenze Sattel) durch eine "Nord-Süd-Bergstrecke" miteinander verbunden bzw. die kantonale Radstrecke Nr. 51 (Moosrank - Allenwinden - Schmittli) bis nach Baar verlängert. Dieses neue Teilstück des kantonalen Radstreckennetzes ermöglicht, dass der Kanton zwischen der Einmündung der Tangente Zug/Baar im Gebiet Margel und dem Kreis Talacher geeignete Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs planen und umsetzen kann. Die Länge des neuen Radstreckenabschnittes beträgt 2,8 km.

Die neue kantonale Radstreckenverbindung ist im gemeindlichen Richtplan Verkehr bereits als kommunale Radstrecke (Richtplaninhalt) eingezeichnet; sie ist raumplanerisch abgestimmt und kann im Richtplan festgesetzt werden.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Ägeristrasse - Talacher

Der Gemeinderat von Baar befürwortet die Ergänzung. Mit der Umgestaltung der Strasse und der Abklassierung aufgrund der Tangente Neufeld sei die vorgesehene Verbindung mittelfristig gut umsetzbar. Der Kanton wird gebeten zu prüfen, ob in der Zwischenzeit bergwärts ein Radstreifen, zumindest bis zur Siedlungsgrenze, erstellt werden könnte.

Der Gemeinderat von Unterägeri beanstandet, dass im kantonalen Richtplan unter V 9.1 festgehalten sei, dass an der Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Veloverkehrs ein kantonales Interesse bestehe. Trotzdem sei in der Region Berg resp. im Ägerital - im Gegensatz zu den Gebieten im Talboden - bis heute keine Radstrecke gebaut worden. Schon im Richtplan 2004 sei kein Veloweg ab Kreisel Talacher ins Ägerital vorgesehen. Die Kantonsstrasse im Abschnitt Talacher bis Unterägeri sei teilweise eng und sehr unübersichtlich für den heutigen Mischverkehr. Ein Veloweg ins Ägerital sei aus Sicherheitsgründen dringend notwendig. Zur Anpassung werde gesagt, dass das Netz der kantonalen Radstrecken durch eine Verbindung auf der Ägeristrasse zwischen dem Knoten Ägeristrasse/Leihgasse sowie dem Kreisel Talacher ergänzt werden solle. Damit fehle aber immer noch eine kantonale Radverbindung auf dem Abschnitt ab Talacher via Schmittli bis zur Kantonsgrenze Schwyz. Somit müssten die Radfahrer auf dieser Strecke auch künftig auf der Kantonsstrasse - mit einem Mischverkehr von bis zu 15'000 Fahrzeugen pro Tag - fahren. Der Gemeinderat beantragt, so rasch als möglich eine sichere und für Radfahrer freundliche Strecke zu planen und zu verwirklichen.

Die CVP würde eine Linienführung via Obere Allmend bevorzugen.

- *Kommentar:* Allfällige Sofortmassnahmen auf der Ägeristrasse, wie sie der Gemeinderat Baar vorschlägt, sind nach Festsetzung dieser neuen kantonalen Radstreckenverbindung bezüglich Machbarkeit und allfälligen Sicherheitsgewinnen zu prüfen.

Das Tiefbauamt des Kantons Zug ist daran, Bauprojekte für den Radwegausbau zwischen der Lorzentobelbrücke und dem südlichen Ende des Ägerisees auszuarbeiten. Dem Antrag des Gemeinderates Unterägeri wird also bereits entsprochen.

Der Vorschlag der CVP, eine Linienführung zwischen Baar und Talacher via Obere Allmend anzustreben, ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

- das Gebiet der Oberen Allmend ist ein beliebtes Naherholungsgebiet und wird durch Spaziergängerinnen und Spaziergänger und Wandernde stark frequentiert; ausserdem verläuft auf dem nördlichen Teil dieser Verbindungsstrasse, der recht steil ist und sehr hohe Tempi der Velofahrenden zulassen würde, ein kantonaler Wanderweg; Konflikte und Gefahrensituationen zwischen zu Fuss Gehenden und Velofahrenden wären vorprogrammiert;
- vor Umsetzung der nationalen Veloroute Nr. 9 (See-Route Bodensee-Genfersee) wurde die Linienführung via Obere Allmend bereits als mögliche Variante in Betracht gezogen. Aufgrund oben beschriebener zu erwartender Konfliktsituationen sowie einer massiven Gegenwehr der Grundeigentümerschaft wurde schon damals auf diese Variante verzichtet.
- Im gemeindlichen Richtplan ist diese Verbindung nicht nur als kommunale Fussgängerverbindung, sondern auch als Aussichtslage/Panoramaweg bezeichnet. Daraus ist ersichtlich, dass eine zusätzliche Frequentierung dieses Abschnittes durch Velofahrende auch aus gemeindlicher Sicht keinen Sinn macht.

2.2 Gemeinde Steinhausen: Verbindung Bahnhofstrasse - Dorfbachweg via Goldermatten- und Kirchmattstrasse

Ausgangslage: Im kantonalen Radstreckennetz fehlt eine Nord-Süd-Verbindung durch Steinhausen. Eine durchgehende Beschilderung des kantonalen Radstreckennetzes würde rund um den südlichen Teil des Siedlungsgebietes von Steinhausen führen (im Westen entlang der Hinterbergstrasse und im Osten im Gebiet Höfen). Ortsunkundige Velofahrende von Zug in Richtung Knonau bzw. Oberwil/Niederwil und umgekehrt können heute nicht der Velowegweisung folgen und benutzen damit die Zuger- oder sogar die Knonauerstrasse.

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Radstrecken soll durch eine Verbindung Dorfbachweg - Goldermattenstrasse - Kirchmattstrasse in Steinhausen ergänzt werden. Damit werden die beiden bestehenden kantonalen Radstrecken Nr. 26 (Cham Hinterbergstrasse - Unter Zimbel) und Nr. 25 (Zug Ochsenbach - Steinhauser Höfe) durch eine Nord-Süd-Verbindung durch Steinhausen verbunden. Dieses neue Teilstück ergänzt das kantonale Radstreckennetz optimal und ermöglicht eine durchgehende, direkte und sichere Verbindung von Zug in Richtung Knonau bzw. Oberwil/Niederwil. Die Länge des neuen Radstreckenabschnittes beträgt 0,8 km.

Die neue kantonale Radstreckenverbindung ist raumplanerisch abgestimmt und kann im Richtplan festgesetzt werden.

Eingegangene Stellungnahme zur Verbindung Bahnhofstrasse - Dorfbachweg via Goldermatten- und Kirchmattstrasse

Der Gemeinderat von Steinhausen ist der Ansicht, dass die Führung des neuen Radweges über die Goldermattenstrasse als kurzfristiges Ziel akzeptabel ist. Als mittel- oder langfristiges Ziel schlägt er vor, entlang der Kantonsstrasse H (Knonauerstrasse) einen abgetrennten Fuss- und Radweg zu erstellen.

- *Kommentar:* Der Vorschlag der Gemeinde Steinhausen, mittel- bis langfristig entlang der Kantonsstrasse H einen abgetrennten Fuss- und Radweg zu erstellen, soll weiterverfolgt werden. Es braucht aber zuerst umfassende Abklärungen, bevor über die Aufnahme dieses Netzteiles in den kantonalen Richtplan diskutiert werden kann.

3. Fazit

Die beiden Ergänzungen im Radstreckennetz sind räumlich abgestimmt und werden im kantonalen Richtplan festgesetzt.

V Verkehr, kantonales Wanderwegnetz

1. Ausgangslage

Die neuere Geschichte des zugerischen Wanderwegnetzes geht auf das Jahr 1990 zurück. Damals wurde das bestehende Wanderwegnetz auf der Grundlage der Wanderkarte Zugerland 1986 mit dem Ziel überprüft, einen kantonalen Teilrichtplan Wanderwege auszuarbeiten. 1995/1996 wurde die Wanderkarte Zugerland im Massstab 1:25'000 überarbeitet und mit einem Verzeichnis von 100 Wanderrouten von Zugerland Tourismus herausgegeben. 1996 wurde diese Wanderkarte als provisorischer Teilrichtplan Wanderwege durch den Kantonsrat festgelegt. Dieses Netz wurde 1998 als das dichteste Netz in der Schweiz, doppelt so dicht wie im Landesdurchschnitt, beschrieben.

Die darauf folgende Überarbeitung hatte zum Ziel, das Wanderwegnetz zu straffen und zu optimieren. Es sollten ausschliesslich Wanderwege von kantonaler Bedeutung verzeichnet werden, die in einem nächsten Schritt von den Gemeinden bei Bedarf durch kommunale Wege ergänzt werden sollten. Die Festlegung des Netzes von kantonaler Bedeutung richtete sich nebst diesen Vorgaben nach den folgenden Kriterien:

- Nationale und überregionale Routen werden übernommen.
- Die Anschlüsse an die Wanderwege der Nachbarkantone werden sichergestellt.
- Die Kernsiedlungen aller Gemeinden sollen in alle Richtungen erschlossen sein.
- Alle wichtigen Orte des Kantons sind miteinander verbunden.
- Das Netz ist auf gute Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr ausgerichtet.
- Zusätzlich zu den Hauptrouten von kantonaler Bedeutung wird das Netz mit Verbindungsstücken ergänzt.

Der Regierungsrat hat im August 1999 den Entwurf des neuen Richtplans Wanderwege zur Kenntnis genommen und die Baudirektion mit der Durchführung des Mitwirkungs- und Vernehmlassungsverfahrens beauftragt. Insgesamt gingen 42 Stellungnahmen mit über 200 einzelnen Anträgen sowie viele weiteren Fragen und Anregungen ein. Mit Kantonsratsbeschluss vom 3. Juli 2002 wurde der Teilrichtplan Verkehr mit dem neuen Wanderwegnetz in Kraft gesetzt und 2004 in den kantonalen Richtplan integriert.

Seit 2002 wurde das Wanderwegnetz im Kanton Zug nicht mehr verändert. Fortgeschrittene Planungen, neue Projekte, weitergehende Erkenntnisse und Erfahrungen mit dem Wanderwegnetz führen zu einem Anpassungsbedarf. Ausserdem soll ausserhalb des Siedlungsgebietes der Anteil der Wanderwege auf Naturstrassen erhöht bzw. der Anteil der Wanderwege auf ungeeigneten Deckbelägen gemäss Art. 6 der Verordnung über Fuss- und Wanderwege (FWV vom 26. November 1986 (SR 704.1) verringert werden (im Sinne dieser Verordnung sind alle bitumen-, teer- und zementgebundenen Deckbeläge für Wanderwege ungeeignet). Ausserdem sind nach Art. 3 Abs. 2 des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege (FWG) vom 4. Oktober 1985 (SR 704) historische Wegstrecken nach Möglichkeit in das Netz der Wanderwege einzubeziehen.

Gemäss Art. 4 Abs. 1 FWG sorgen die Kantone dafür, dass bestehende und vorgesehene Fuss- und Wanderwegnetze in Plänen festgehalten werden und dass diese Pläne periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Diesem Auftrag soll mit den folgenden Richtplananpassungen nachgekommen werden.

2. Ergänzungen Wanderwegnetz

Das Wanderwegnetz sollte mit den folgenden 11 Teilstücken punktuell ergänzt, vervollständigt, bereinigt und den aktuellen Anforderungen entsprechend ergänzt werden. Aufgrund der öffentlichen Mitwirkung werden neu noch 9 Teilstücke (siehe Synopse) aufgenommen, die beiden Verbindungen Choller in der Stadt Zug und Büelstrasse - Falkenweg in der Gemeinde Baar werden gestrichen.

2.1 Stadt Zug: Verbindung Stadt Zug - Oberwil

- Ausgangslage:** Kriterien für die Festsetzung des kantonalen Wanderwegnetzes sind u.a. "Die Kernsiedlungen aller Gemeinden sollen in alle Richtungen erschlossen sein" und "Alle wichtigen Orte des Kantons sind miteinander verbunden". Die einzige Wanderwegverbindung zwischen Zug und Oberwil führt heute von der Zuger Altstadt via St. Michael - Rägeten - Guggital - Schöneegg nach Oberwil. Zwischen dem tiefsten und dem höchsten Punkt dieser Verbindung liegen ca. 170 Höhenmeter; sie weist damit beträchtliche Höhenunterschiede auf und kann zudem aufgrund der Linienführung nicht als eigentliche Verbindung zwischen Zug und Oberwil bezeichnet werden.
- Netzergänzung:** Das Netz der kantonalen Wanderwege soll mit einer Verbindung auf bestehenden Strassen und Wegen von der Altstadt Zug via Hofstrasse - Fridbach - Bröchli nach Oberwil ergänzt werden. Diese neue direkte Verbindung zwischen Zug und Oberwil weist nur geringe Höhenunterschiede auf und ist damit eine ideale Ergänzung des bestehenden Wanderwegnetzes. Die neue Wanderwegverbindung ist im rechtskräftigen Richtplan Verkehr (öV-Langsamverkehr) der Stadt Zug als "kommunale Fussgänger Verbindung" eingetragen. Das neue Netzelement weist eine Länge von 2,0 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Hierzu sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.2 Stadt Zug: Verbindung Altstadt Zug - Loreto

- Ausgangslage:** Art. 3 Abs. 2 FWG sagt aus, dass historische Wegstrecken nach Möglichkeit in die Wanderwegnetze zu integrieren sind. Zwischen der Altstadt in Zug und dem Loretoquartier verläuft die "Alte Säumerstrasse" zwischen Zug und Horgen. Sie ist im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Wegstrecke von nationaler Bedeutung eingestuft. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Kolinplatz und dem Loretoquartier weist jedoch nur noch die Loretokapelle einen historischen Bezug auf; der eigentliche Streckenabschnitt auf der Ägeri- und Löberenstrasse ist nur noch als historischer Verlauf (ohne historische Substanz) ausgewiesen. Ab 2011 wird die neue nationale Schweiz-Mobil-Wanderroute Nr. 7 "Gotthardweg" zwischen Chiasso und Basel bzw. zwischen Chiasso und Schaffhausen signalisiert. Der Seitenast in Richtung Schaffhausen mit der Nr. 77 wird auch durch den Kanton Zug verlaufen, und zwar auf der Strecke Immensee - Cham - Zug - Baar - Sihlbrugg. Der Abschnitt zwischen Zug und Baar soll dabei dem heute schon ausgeschilderten Saumweg, der im IVS als historischer Weg von nationaler Bedeutung eingestuft ist, zwischen der Altstadt Zug und Horgen folgen. SchweizMobil-Wanderrouen verlaufen im Grundsatz nur auf behördenverbindlich festgesetzten und damit gelb beschilderten Wanderwegen.

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Wanderwege soll mit einer Verbindung auf bestehenden Strassen bzw. Trottoirs entlang der historischen Verbindung zwischen der Altstadt Zug und dem Loretoquartier ergänzt werden. Die neue kantonale Wanderwegverbindung verläuft ab dem bestehenden Wanderweg in der unteren Altstadt unter dem Zytturm durch und weiter entlang der Ägeri- und der Löberenstrasse bis zur Loretokapelle, wo sie an das bestehende Wanderwegnetz anschliesst. Das neue Netzelement weist eine Länge von 1,0 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Hierzu sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.3 Stadt Zug: Verbindungsweg Lüssirain

Ausgangslage: Die einzige heute bestehende Wanderwegverbindung im Gebiet Lüssirain führt vom Loretoquartier via Gutschweg und St. Verenaweg zur Kapelle St. Verena. Die Wanderwegverbindung vom Bahnhof Zug nach Allenwinden führt damit über einen unerwünschten Umweg. Im rechtsgültigen Richtplan Verkehr (öV - Langsamverkehr) der Stadt Zug ist im Gebiet Lüssirain eine "kommunale Fussgängerverbindung/Spazierweg" enthalten, die die Lücke im kantonalen Wanderwegnetz schliesst.

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Wanderwege soll auf einer bestehenden Wegverbindung zwischen der Weidstrasse und dem Sterenweg (östlicher Fussweg als Fortsetzung der als Sterenweg benannten Strasse) ergänzt werden. Das neue Netzelement weist eine Länge von 0,5 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Lüssirain

Der Stadtrat Zug beantragt zusätzlich einen Wanderweg entlang des Arbachs - Göblistrasse. Mit diesem Wanderweg könnte der Arbach für Wandernde erschlossen werden. Mit der Planung Lüssi - Göbli soll der Arbach in diesem Bereich offen gelegt und renaturiert werden. Zudem ist so eine Querverbindung Richtung Baar und über die Baarerstrasse/Gleise hinaus nach Zug West möglich. Die vorgesehene Wanderwegverbindung zerschneidet die neu eingezonte Parzelle.

- *Kommentar:* Diese Verbindung macht aus heutiger kantonalen Sicht keinen Sinn, weil ostwärts entsprechende Fortsetzungen fehlen und westwärts keine alternativen Wanderwegverbindungen möglich sind. Im Rahmen einer Gesamtüberprüfung des kantonalen Wanderwegnetzes kann diese Verbindung in die Überlegungen einbezogen werden.

Im gemeindlichen Richtplan öV-Langsamverkehr der Stadt Zug ist die Verbindung Lüssirain ohne „Knick“ vorgesehen und schränkt damit die Bebaubarkeit der Parzelle nicht unnötig ein.

- *Kommentar:* Der Wanderweg wird angepasst analog der Fusswegverbindung des Richtplanes öV-Langsamverkehr der Stadt Zug.

2.4 Stadt Zug: Choller

Ausgangslage: Im Gebiet Choller verlässt der kantonale Wanderweg das Seeufer und führt entlang der Eisenbahnlinie am Schiessstand vorbei. Damit werden die Wandernden, die den gelb signalisierten Wanderwegen folgen, am Naturschutzgebiet Choller und damit an der landschaftlich attraktivsten Stelle auf dem Weg zwischen Zug und Cham vorbeigeführt. Die neue Wanderwegverbindung ist im rechtsgültigen Richtplan Verkehr (öV-Langsamverkehr) der Stadt Zug als "kommunale Fussgänger Verbindung/Spazierweg" enthalten.

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Wanderwege soll mit einer Verbindung entlang des Seeufers und mit der Nord-Süd-Verbindung entlang der alten Lorze ergänzt werden. Die bestehende Verbindung zwischen Sumpfweg und dem südlichen Ende der Sagistrasse kann aufgehoben werden. Die neuen Wanderwegstrecken weisen eine Länge von 1,5 km auf; die aufzuhebende Verbindung ist 0,4 km lang.

Vorschlag für die Anpassungen des kantonalen Wanderwegnetzes im Gebiet Choller:

heute



wird nicht in den Richtplan aufgenommen



Eingegangene Stellungnahmen zur Anpassung im Choller

Mehrere Stellungnahmen beantragen die Streichung der Verbindung im Gebiet Choller.

Die NLK erachtet eine Verlegung des offiziellen Wanderwegs als unerwünscht und mit den Zielen des Natur- und Landschaftsschutzes nicht kongruent. Die heutige Wegführung schone das Naturschutzgebiet in den Mündungsbereichen Alte Lorze und Sumpfbach. Mit der ökologischen Aufwertung durch die Kiesinsel sowie den geplanten Schüttungen solle der Naturcharakter und das Lebensraumpotenzial weiter akzentuiert werden. Die Führung des offiziellen Wanderweges unmittelbar durch das Gebiet widerspreche den Zielen der Habitataufwertung und Störungsberuhigung.

Das Amt für Fischerei und Jagd schreibt ebenfalls, dass die geplante Umlegung ans Seeufer im naturschützerisch wertvollen und mit kantonalen (Brutinselschüttung) und privaten (Vogelreservat Alpenblick) ökologischen Aufwertungsmassnahmen berücksichtigten Gebiets falsch und wider die Interessen des Natur- und Artenschutzes sei.

Auch die Abteilung Natur und Landschaft beantragt den kantonalen Wanderweg auf der bestehenden Route entlang der Bahnlinie zu belassen. Mit der Begründung, dass der vorhandene Weg als "kommunale Fussgänger Verbindung/Spazierweg" im Richtplan Verkehr der Stadt Zug enthalten sei. Der Fussweg stelle am Seeufer in seiner heutigen Form eine Ergänzung des Hauptwegnetzes dar. Er sei deutlich schmaler als der kantonale Wanderweg entlang der Bahnlinie, entspreche somit dem Charakter eines kommunalen Spazierwegs und vertrage beim momentanen Ausbaustand auch keine erheblich höhere Belastung.

Es wird die Meinung vertreten, dass aufgrund des geplanten Gesamtkonzeptes Lorzenebene, welches mit Sicherheit Aussagen zur Erholungsnutzung und -lenkung im Bereich Choller-Seeallmend enthalten werde, Anpassungen von Wegen und allfällige Neumarkierungen angegangen werden sollten. Ansonsten wird befürchtet, dass über kurz oder lang Sanierungswünsche für den neuen kantonalen Wanderwegabschnitt folgen würden. Eine erhebliche Zunahme von Erholungssuchenden, sei bei den heute doch beengten Platzverhältnissen aus Naturschutzsicht nicht erwünscht.

Die Einwohnergemeinde Cham unterstützt die neue Linienführung im Choller. Sie beantragt, die bestehende Verbindung zwischen Sumpfweg und dem südlichen Ende der Sagistrasse nicht aufzuheben.

- *Kommentar:* Den verschiedenen Anträgen zur Streichung der Anpassung im Gebiet Choller wird stattgegeben. Die Verbindung wird *nicht* in die Richtplankarte aufgenommen. Allerdings ist eine Überprüfung der Wanderwegführung sowie der anderen bestehenden Nutzungen (Badestrand, Feuerstellen, Helsana-Walking-Trail etc.) im geplanten Gesamtkonzept Lorzenebene zwingend nötig.

2.5 Gemeinde Oberägeri: Verbindung Raten - Wisstannen - St. Jostrain - Pkt. 998

- Ausgangslage:** Die bestehende Wanderwegverbindung zwischen dem Raten und dem Pkt. 998 im Gebiet St. Jostrain/Waldschlag führt über St. Jost. Vom Raten ausgehend sind auf dieser Wanderroute zuerst 80 Höhenmeter ansteigend und anschliessend ab St. Jost rund 160 Höhenmeter absteigend zu bewältigen. Die neue Wanderwegverbindung führt vom Raten aus praktisch ohne Steigungen in Richtung Pkt. 998. Diese Verbindung ist im gemeindlichen Richtplan als "kommunale Fussgänger Verbindung" festgesetzt. Auf der neuen Wanderwegverbindung verläuft ausserdem der Ratenpfad, der die Besucherinnen und Besucher an fünf Stationen über Natur und Kultur informiert und der mit einem Rastplatz ausgerüstet ist. Diese Attraktion soll den Benutzerinnen und Benutzern der kantonalen Wanderwege nicht vorenthalten werden.
- Netzergänzung:** Das kantonale Wanderwegnetz soll durch die auf dem Ratenpfad verlaufende Strecke zwischen dem Raten und dem Pkt. 998 via Wisstannen - St. Jostrain ergänzt werden. Das neue Netzelement weist eine Länge von 2,1 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Hierzu sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.6 Gemeinde Menzingen: Verbindung Charenboden - Bellevue (Gottschalkenberg)

Ausgangslage: Die einzige Wanderwegverbindung von Süden zum oberhalb des Gottschalkenbergs liegenden beliebten Aussichtspunkt Bellevue führt über den Gottschalkenberg selber. Sämtliche Wanderwegverbindungen aus dem Raum Raten/Alosen/ Mangelhöhe führen zum Punkt 1162 (Charenboden); von dort führt der Wanderweg auf der mit Hartbelag versehenen Strasse zum Gottschalkenberg und weiter auf dem Spazierweg zum Bellevue. Die künftige Wanderwegverbindung zwischen Charenboden und Bellevue ist Bestandteil des in der Nutzungs- und Gestaltungsstudie Bellevue/Gottschalkenberg enthaltenen Rundweges mit Seherlebnis Wald.

Netzergänzung: Das Netz der kantonalen Wanderwege soll durch eine Verbindung zwischen dem Punkt 1162 Charenboden und dem Bellevue ergänzt werden. Diese Verbindung verläuft auf bestehenden Wegen mit Naturbelag und ist damit eine ideale Ergänzung des bestehenden Wanderwegnetzes im Raum Gottschalkenberg/Bellevue. Das neue Netzelement weist eine Länge von 0,75 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Charenboden - Bellevue (Gottschalkenberg)

Die Einwohnergemeinde Menzingen ist mit der vorgeschlagenen Ergänzung einverstanden. Sie verweist darauf, dass keine bauliche Massnahmen notwendig seien.

2.7 Gemeinde Menzingen: Verbindung Wulfligen - Schönbrunn - Bethlehem

Ausgangslage: Die Wanderwegverbindung von Baar in Richtung Gubel führt heute über die Obere Allmend zur alten Lorzentobelbrücke. Von der alten Lorzentobelbrücke kann man entweder ins Lorzentobel absteigen, um dann via Nidfurren und Bethlehem zum Gubel zu gelangen, oder man steigt via Wulfligen und Edlibach in Richtung Gubel auf. Beide Wegführungen weisen entweder etliche Höhenmeter (Abstieg ins Lorzentobel und Aufstieg auf der Gegenseite) oder Umwege auf. Die direkteste Verbindung führt von Wulfligen über Schönbrunn nach Bethlehem. Dort findet dieser neue Wegabschnitt seine Fortsetzung in Richtung Bolzli und weiter Richtung Gubel.

Netzergänzung: Das kantonale Wanderwegnetz soll durch eine Verbindung Wulfligen - Schönbrunn - Bethlehem ergänzt werden. Damit kann auf dem Weg von Baar in Richtung Gubel eine direkte Verbindung ohne unnötige Höhendifferenzen zwischen der Lorzentobelbrücke und Bethlehem angeboten werden. Das neue Netzelement weist eine Länge von 0,85 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Wulfligen - Schönbrunn - Bethlehem

Die Einwohnergemeinde Menzingen ist mit der vorgeschlagenen Ergänzung einverstanden. Sie verweist jedoch darauf, dass keine bauliche Massnahmen notwendig seien.

2.8 Gemeinde Baar: Verbindung Höll - Langmoos - Spinnerei

Ausgangslage: Die heutige Wanderwegverbindung von Baar zur Höll führt entweder auf der nördlichen und östlichen Seite entlang des Lorzenlaufs ohne grosse Höhendifferenzen oder via Obere Allmend mit einem steilen Abstieg ins Lorzentobel. Die äusserst beliebte Strecke entlang der Lorze musste in den vergangenen Jahre aus verschiedenen Gründen immer wieder einige Zeit gesperrt werden. Damit war die Höll von Baar aus auf einem Wanderweg ohne grosse Höhendifferenzen nicht mehr zu erreichen. Die künftige Wanderwegverbindung ist im gemeindlichen Richtplan Verkehr als "kommunale Fussgängerverbindung" festgesetzt.

Netzergänzung: Das kantonale Wanderwegnetz wird durch eine Verbindung auf bestehenden Wegen von der reformierten Kirche in Baar via Langmoos zur Höll ergänzt. Diese bei zu Fuss Gehenden heute schon äusserst beliebte Strecke weist im Vergleich zur Verbindung über die Obere Allmend nur unwesentliche Höhendifferenzen auf. Es wird damit eine Ausweichroute zur Route entlang der Lorze geschaffen und auch die Möglichkeit geboten, die Höll von Baar aus auf verschiedenen Wegen bzw. auf einer Art Rundweg erreichen zu können. Das neue Netzelement weist eine Länge von 2,4 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Höll - Langmoos - Spinnerei

Der Gemeinderat von Baar hat gegen diese Ergänzung nichts einzuwenden. Begründung: Das Wanderwegnetz soll auf dem Gemeindegebiet Baar von der reformierten Kirche in Baar via Langmoos zur Höll auf bestehenden Wegen ergänzt werden. Es soll damit eine Ausweichroute zur Route entlang der Lorze geschaffen werden.

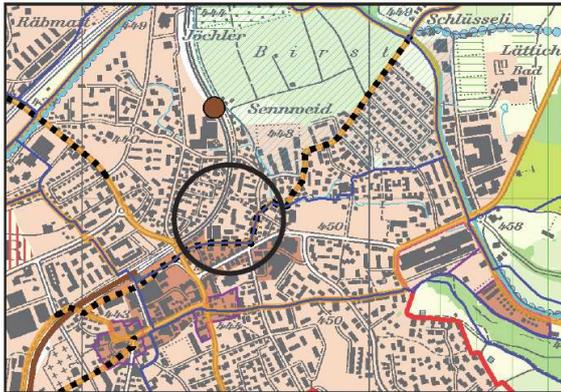
2.9 Gemeinde Baar: Verbindung Büelstrasse - Falkenweg

Ausgangslage: Die bestehende Wanderwegverbindung vom Bahnhof Baar in Richtung Deikon führt via Falkenweg zum Knoten Büelplatz und dann weiter entlang der Büelstrasse (mit einseitigem schmalen Trottoir) zum Hinterbüelweg. Zwischen dem Falkenweg und dem Knoten Büelstrasse/Heidengasse besteht jedoch eine Fusswegverbindung abseits von Durchgangsstrassen, die teilweise entlang des Bahndamms führt. Diese Fusswegverbindung ist im gemeindlichen Richtplan Verkehr als "kommunale Fussgängerverbindung" festgesetzt.

Netzergänzung: Zwischen dem Falkenweg und dem Knoten Büelstrasse/Heidengasse ist das Netz auf der bestehenden Fusswegverbindung entlang des Bahndamms und weiter ostwärts zur Büelstrasse zu ergänzen. Der Wanderwegabschnitt zwischen diesen beiden Punkten auf dem Falkenweg und der Büelstrasse kann aus dem kantonalen Wanderwegnetz gestrichen werden. Die neue Wanderwegverbindung weist eine Länge von 0,3 km auf; die aufzuhebende Verbindung ist 0,25 km lang.

Vorschlag für die Ergänzung des kantonalen Wanderwegnetzes Bülstrasse - Falkenweg:

heute



wird nicht in den Richtplan aufgenommen



Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Bülstrasse - Falkenweg

Verschiedene Stellungnahmen beurteilen die neue Verbindung Bülstrasse - Falkenweg kritisch bis ablehnend.

Der Gemeinderat Baar führt in seiner Stellungnahme aus, dass durch die neue Wanderwegführung eine Mehrlänge von 50 m resultiere. Die Verlegung der bestehenden Wanderwegverbindung entlang des Bahndamms erstaune, da der Falkenweg mit der neuen Einbahnverkehrsregelung und dem Bebauungsplan Marktgasse / Falkenweg aufgewertet werde. Auch der Strassenraum entlang der Bülstrasse werde durch künftige Bauvorhaben für Fussgänger aufgewertet. Die Wanderwegführung entlang des Bahndamms sei hingegen unübersichtlich und nicht attraktiv.

Die SBB möchte ebenfalls, dass der Wanderwegabschnitt auf dem Falkenweg und der Bülstrasse belassen werde und auf den Abschnitt des Bahndamms zu verzichten sei. Begründung: In Zukunft könne eine Anpassung der Bahnanlagen auf dem Bahndamm nicht ausgeschlossen werden.

- *Kommentar:* Aufgrund der kritischen Stellungnahmen soll auf die neue Verbindung verzichtet und die bestehende Wanderwegverbindung beibehalten werden.

2.10 Gemeinde Steinhausen: Bann - Freudenbergstrasse - Ruchlistrasse - Bannstrasse

Ausgangslage: Die heutige Wanderwegverbindung von Knonau und vom Steinhauser Waldweiher in Richtung Steinhausen führt entweder westlich über das Erli oder östlich via die Weid. In der Verlängerung des Wanderweges von Knonau nach Steinhausen verläuft gemäss gemeindlichem Richtplan ein "kommunaler Fussweg". Dieser verbindet das Bann auf direktem Weg mit dem Dorfzentrum Steinhausen.

Netzergänzung: Das kantonale Wanderwegnetz wird durch eine Verbindung auf bestehenden Wegen vom Bann bis zum südlichen Abschnitt der Bannstrasse ergänzt. Die Route von Knonau zum Dorfzentrum von Steinhausen kann damit auf direktem Weg geführt werden. Das neue Netzelement weist eine Länge von 0,7 km auf; es werden keine bestehenden Wanderwege aufgehoben.

Hierzu sind keine Stellungnahmen eingegangen.

2.11 Gemeinde Walchwil: Verbindung Stadtbahnhaltestelle Hörndli - Höhenweg Oberwil-Walchwil

Ausgangslage: In Hanglage verläuft über dem See, über der Strasse und über der Bahnlinie der kantonale Wanderweg, der Oberwil mit Walchwil verbindet. Dieser hangparallele Weg führt zum Bahnhof Walchwil und ist mit einer Stichverbindung mit der Schiffstation und der Bushaltestelle Lothenbach verbunden. Mit der Realisierung der neuen Stadtbahnhaltestelle Walchwil Hörndli (Inbetriebnahme Dezember 2010) soll, auch auf Wunsch der Gemeinde Walchwil, diese Haltestelle ebenfalls mit einer Stichverbindung an den hangparallelen Wanderweg angeschlossen werden.

Netzergänzung: Das kantonale Wanderwegnetz wird durch eine Verbindung von der Stadtbahnhaltestelle Walchwil Hörndli zum hangparallelen Wanderweg zwischen Oberwil und Walchwil ergänzt. Die Stadtbahnhaltestelle Walchwil Hörndli kann damit an das Netz der kantonalen Wanderwege angeschlossen werden.

Die detaillierte Lage der neuen Wanderwegverbindung ist noch nicht bekannt und wird in Absprache mit der Gemeinde Walchwil definitiv festgelegt.

Eingegangene Stellungnahmen zur Verbindung Stadtbahnhaltestelle Hörndli - Höhenweg Oberwil - Walchwil

Der Gemeinderat von Walchwil erachtet die Anbindung der Stadtbahnhaltestelle Hörndli an das kantonale Wanderwegnetz als sehr sinnvoll. Der Gemeinderat wünscht allerdings, dass die Lage der Wegverbindung bereits jetzt schon präziser dargestellt wird, insbesondere weil ob der Neuhausstrasse zur Rägeten der öffentliche Weg bereits bestehe. Im unteren Teil könne das neu geplante Trottoir entlang der Nordzufahrt die Verbindungsfunktion zur Haltestelle übernehmen.

Die vorgeschlagene Ergänzung wird auch vom Amt für öffentlichen Verkehr unterstützt. Sie diene sowohl der Verknüpfung vom Wanderweg mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs (Freizeitverkehr) wie auch der besseren Erschliessung und Anbindung der Siedlungsgebiete oberhalb der Bahnlinie an die Stadtbahnhaltestelle Hörndli.

3. Tangierte Interessen

Die vorgeschlagenen Ergänzungen schliessen bestehende Lücken im kantonalen Wanderwegnetz. Sämtliche neun Netzergänzungen (allfällig mit Ausnahme der neuen Wanderwegverbindung in Walchwil als Verbindung zur neuen Stadtbahnhaltestelle Walchwil Hörndli) verlaufen auf bestehenden Strassen und Wegen. Bis auf eine Ausnahme sind diese richtplanerisch schon auf Gemeindeebene festgesetzt oder Bestandteil von Nutzungs- und Gestaltungsstudien bzw. Erholungsplanungen, oder sie verlaufen auf historischen Wegstrecken.

4. Fazit

Die vorgeschlagenen Ergänzungen basieren auf Erfahrungen und Rückmeldungen mit dem seit 2002 festgesetzten kantonalen Wanderwegnetz. Die vorgeschlagenen Linienführungen verfeinern das kantonale Wanderwegnetz punktuell und nur in geringem Ausmass und benötigen keine baulichen Anpassungen, denn sie können auf bestehenden Strassen und Wegen realisiert werden. Die genaue Linienführung der neuen Wanderwegverbindung zwischen der Stadtbahnhaltestelle Hörndli und dem hangparallelen Wanderweg zwischen Oberwil und Walchwil ist noch zu definieren.

Die Länge des kantonalen Wanderwegnetzes nimmt um rund 2% von bisher 540,7 km auf 551,0 km zu.

VI Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben

1. Allgemeines

Die im kantonalen Richtplan vom Januar 2004 festgelegten Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben sollen überprüft und angepasst werden. Gemäss Richtplanbeschluss V 12.1 unterbreitet der Regierungsrat dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Die Prioritätenliste stützt sich dabei auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien.

Im Bericht vom 19. August 2008 über den Stand der Raumplanung (Vorlage Nr. 1718.1 - 12830) ortete der Regierungsrat u.a. einen konkreten Handlungsbedarf zur vollständigen Überarbeitung des Kapitels V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben. Der Kantonsrat hat an seiner Sitzung vom 29. Januar 2009 von diesem Bericht Kenntnis genommen. Ebenso hat der Kantonsrat an der gleichen Sitzung die Motion von Werner Villiger und Rudolf Balsiger betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel) (Vorlage 1564.1 - 12445) erheblich erklärt.

Wie sich seit dem Beschluss des Richtplanes im Januar 2004 gezeigt hat, waren die zeitlichen Abgrenzungen der drei Prioritäten teilweise zu optimistisch gesetzt. Aufgrund der in der Zwischenzeit gemachten Erfahrungen mit Planungs- und Projektierungsabläufen von grösseren Verkehrsprojekten und der zahlreich in Angriff genommenen Bauvorhaben ist man nun in der Lage, realistischere Zeitspannen für den Baubeginn der einzelnen Vorhaben anzugeben.

Im Bericht über den Stand der Raumplanung (Vorlage Nr. 1718.1 - 12830) hat der Regierungsrat angekündigt, künftig im Grundsatz auf die Festlegung von Zeiträumen für den Baubeginn von Verkehrsvorhaben zu verzichten und die Projekte in eine erste (kurzfristige) und eine zweite (mittel- bis langfristige) Priorität einzuteilen. Innerhalb der zweiten Priorität sollte die Auflistung der Projekte eine interne Priorisierung für die Inangriffnahme der Projekte darstellen. Schon in der Diskussion im Kantonsrat (Januar 2009) wurde darauf hingewiesen, dass damit die neue Prioritätenliste weniger verbindlich sei als die bisherige und das sicher noch zu Diskussionen führen werde. Der Baudirektor damals schon angetönt, dass der gemachte Vorschlag bezüglich der Prioritätenordnung nicht optimal sei und man bereit sei, Anpassungen im Beschluss vorzunehmen.

Mit der neuen Prioritätenliste wird den Befürchtungen entgegengewirkt und die Verkehrsvorhaben werden wie bisher in drei Prioritäten eingeteilt. Für die zeitlichen Abgrenzungen der einzelnen Prioritäten soll Folgendes gelten:

<i>Priorität</i>	<i>Zeitspanne für Baubeginn alt</i>	<i>Zeitspanne für Baubeginn neu</i>
Priorität 1	zwischen 2002 und 2008	bis 2018
Priorität 2	zwischen 2008 und 2014	bis 2024
Priorität 3	nach 2014	nach 2024

2. Stand der einzelnen Projekte

Im Folgenden werden die einzelnen Verkehrsvorhaben und der aktuelle Stand der Arbeiten (Stand 2010) aufgelistet. Für die Projekte des öffentlichen Verkehrs ist nicht allein der Kanton zuständig. Planungs- und Projektfortschritte von Eisenbahninfrastrukturen sind abhängig von der SBB bzw. vom Bundesamt für Verkehr sowie von deren nationalen Strategien wie ZEB (zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) bzw. Bahn 2030 (Beschluss steht noch aus).

Nationalstrassenprojekte:

Nationalstrassenprojekte sind zwar im kantonalen Richtplan enthalten, deren Planung, Projektierung und Umsetzung liegt jedoch nicht mehr in der Kompetenz des Kantons. Am 1. Januar 2008 ist die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in Kraft getreten. Damit wurde der Bund allein für Bau, Betrieb und Unterhalt des Nationalstrassennetzes zuständig und finanziert dieses auch vollumfänglich mit Bundesmitteln (ausgenommen die Fertigstellung des heutigen Netzes).

Folgende drei Nationalstrassenprojekte sind im kantonalen Richtplan enthalten:

- V 2.2-1 Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg (laufende Richtplananpassung, siehe Kapitel II dieses Berichtes).
- V 2.3-1 Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd gleichzeitig mit der verlängerten General-Guisan-Strasse:
Vorhaben im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten; keine laufenden Planungen. Bundeskompetenz.
- V 2.3-2 Neubau Autobahn-Halbanschluss Bibersee:
Vorhaben im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten; keine laufenden Planungen. Bundeskompetenz.

Kantonsstrassenprojekte:

- V 3.2-2 Neubau Tangente Zug - Baar:
Bau- und Auflageprojekt im Gang; Planaufgabe geplant für Ende 2012; voraussichtlicher Baubeginn ca. 2016.
- V 3.2-3 Neubau Umfahrung Cham - Hünenberg:
Überarbeitung Auflageprojekt, Planaufgabe 2012; voraussichtlicher Baubeginn ca. 2015.
- V 3.2-6 Ausbau Verbindung Knoten Grindel - Bibersee:
Detailprojekt im Gang; voraussichtlicher Baubeginn Ende 2011.
- V 3.2-7 Neubau Ostumfahrung Rotkreuz:
Raumsicherung mittels Baulinien vor Abschluss; Baubeginn nach 2024.
- V 3.2-9 Neubau Umfahrung Unterägeri:
Linienführung Ost festgelegt; Variantenstudium zur Linienführung West abgeschlossen; Bestimmen weiteres Vorgehen; Baubeginn bis 2024.
- V 3.2-10 Neubau Stadttunnel zwischen Casino und Gubelstrasse mit Anschlüssen an der Ägeristrasse, Gotthard- und Industriestrasse:
Strategische Zwischenphase zur Zweckmässigkeitsbeurteilung mit intensivem Begleitprozess im Gange; anschliessend Projektierungsphasen; Baubeginn bis 2024.
- V 3.3-2 Neubau Verlängerung General-Guisan-Strasse:
Vorhaben im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis enthalten; keine laufenden Planungen; Baubeginn nach 2024.

Projekte des öffentlichen Verkehrs:

- V 4.7-1 Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug:
Gleisprojekt vorhanden und Interessenlinie für die Trasseefreihaltung festgelegt; Kapazitätserweiterung Bahnhof Zug für das Angebot Bahn 2030 (Beschluss steht noch aus); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.
- V 4.7-2 Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil):
Fertiges Auflageprojekt von 1999 muss überarbeitet werden; neue Ausgangslage hinsichtlich Tunnelvortrieb (Angriffsstelle), Logistik (Materialtransport und -bewirtschaftung), Änderung von Gesetzen, Vorschriften Betrieb und Sicherheit; Zimmerberg-Basistunnel II im Konzept Bahn 2030 enthalten (Beschluss steht noch aus); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.
- V 4.7-3 Ausbau SBB-Trasse zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur:
Vorprojekt 1990 und Bauprojekt (Sistierung im 1995 vor Einleitung des Auflageprojekts) exkl. Anpassungen Bahnhof Rotkreuz vorhanden; fahrplanbedingte Erweiterung im Rahmen der Bundesplanungen für die Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte (ZEB); beseitigt den bestehenden Engpass im Schienennetz und erhöht die Fahrplanstabilität; voraussichtlicher Baubeginn bis 2018.
- V 4.7-4 Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz):
Kein Projekt vorhanden; Planungen Bund enden mit der Festsetzung einer eingleisigen Verbindung Cham-Risch (Spange Rotkreuz) im Sachplan AlpTransit; Planungssperimeter ist definiert; voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 4.7-5 Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren:
Gleisprojekt vorhanden und Interessenlinien für die Trasseefreihaltung festgelegt; wird mit den Projekten Zimmerberg II und der langfristigen Linienführung der NEAT abgestimmt; Kapazitätserweiterung für das Angebot Bahn 2030 (Beschluss steht noch aus) und Stadtbahn- und S-Bahnausbauten; voraussichtlicher Baubeginn für Teil 1 vor 2018 und für Teil 2 bis 2024.
- V 4.8-3 Doppelspurinsel Walchwil:
Machbarkeitsstudie (2007) liegt vor; Kapazitätserweiterung für das Bahnangebot ab Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels; Bestandteil der Bundesplanungen ZEB; voraussichtlicher Baubeginn bis 2018.
- V 4.8-4 Doppelspurinsel Oberwil:
Machbarkeitsstudie (2007) vorliegend; allfällige Kapazitätserweiterung für das Bahnangebot 2030 (Beschluss steht noch aus); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.
- V 4.8-5 Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren:
Gleisprojekt vorliegend und Interessenlinie für die Trasseefreihaltung festgelegt. Kapazitätserweiterung für das Angebot Bahn 2030 (Beschluss steht noch aus); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.
- V 5.2-15 Neubau Haltestelle Sennweid:
Standortevaluation abgeschlossen; Vorprojekt aus dem Jahr 2006; Realisierung abhängig

von der Kapazitätserweiterung und Angebotsentwicklung auf der Linie Richtung Thalwil und Zürich; voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.

- V 5.2-16 Neubau Haltestelle Sumpf/Rigiblick:
Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete Chamerried und Steinhausen Sumpf/Rigiblick- und Turmstrasse; Auflage- und Bauprojekt in Bearbeitung; voraussichtlicher Baubeginn gegen Ende 2011; Inbetriebnahme Dezember 2012.
- V 5.2-17 Abstellanlage Zug Bahnhof (Zug) / Unterfeld (Baar):
Standortevaluation abgeschlossen; Gleisprojekt vorhanden und Interessenlinien für die Trasseefreihaltung festgelegt; zusätzliche Abstellflächen für Rollmaterial im Zusammenhang mit Angebotsausbauten (S-Bahn, Stadtbahn, Bahn 2030); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.
- V 5.3-1 Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug:
Kapazitätserweiterung für das Kreuzen oder für die allfällige Durchbindung von Zügen auf der Bahnhof-Ostseite; Planungsidee; voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 5.3-8 Doppelspurausbau Chollermüli - Kantonsgrenze Zürich:
Gleisprojekt abschnittsweise vorhanden; erforderlich für allfälligen Ausbau zum Viertelstundentakt der S-Bahn Zürich; voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 5.3-9 Neubau Haltestelle Rotkreuz Ost:
Marktanalyse und technische Grobklärung aus dem Jahr 2004 vorhanden; Abstimmen auf Realisierung des Ausbaues des SBB-Trassees zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur; Kritische Haltung der SBB zu Machbarkeit und Bedarf, voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 5.3-10 Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach:
Technische Grobklärung; Kapazitätserweiterung für das Angebot Bahn 2030 (Beschluss steht noch aus) und Angebotsausbau Stadtbahn Zug; voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 5.3-11 Verlängerung der Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität:
Haltemöglichkeit von Zügen bei Grossanlässen und allenfalls für die S-Bahn Zürich; Planungsidee; voraussichtlicher Baubeginn nach 2024.
- V 6.7-1 ÖV-Feinverteilertrasse Chamerried - Steinhausen Sumpf:
Bauprojekt abgeschlossen; voraussichtliche Inbetriebnahme Dezember 2013.
- V 6.7-2 ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof - EKZ Zugerland:
Teilvorprojekt aus dem Jahr 2007 vorhanden; Baubeginn bis 2018.
- V 6.8-1 ÖV-Feinverteilertrasse Rotkreuz Forren - Hünenberg Bösch:
Variantenstudium zur Linienführung im Rahmen des Konzepts Verkehrsentwicklung Rotkreuz im Gang; Baubeginn bis 2024.
- V 7.4-1 Güterumladestation Bahnhof Zug:
Güterumladestation vorhanden; Marktanalyse im Jahr 2008 im Zuge der Festsetzung im Richtplan; betrieblicher Bedarf kurz- bis mittelfristig nachgewiesen; Platzreserven für Instal-

lations- und Abstellplätze sind vorhanden (u.a. Ausbau Zimmerbergtunnel Teil 2, Ausbauten ZEB); voraussichtlicher Baubeginn bis 2024.

- V 7.4-2 Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz:
Güterumladestation vorhanden; Marktanalyse im Jahr 2008 im Zuge der Festsetzung im Richtplan; betrieblicher Bedarf kurz- bis langfristig nachgewiesen; Standort für die Entwicklung des Güterumlads zwischen Strasse und Bahn; Verlegung der Anlage wird geprüft; voraussichtlicher Baubeginn bis 2018.

Projekte des Veloverkehrs (Richtplankapitel V 9):

Folgende Projekte des Veloverkehrs sind zurzeit in Bearbeitung:

Kantonale Radstrecke Nr./ Abschnitt	Bezeichnung Radstrecke	Bezeichnung Abschnitt	Projekt	Stand
1.11	Kantonsgrenze Schwyz Oberrisch - Kantonsgrenze St. Adrian	Casino - Altes Kantonsspital	Strassensanierung und Busspur	Einspracheverhandlungen.
3.2	Rotkreuz Luzernerstrasse - Buonas Seestrasse	Bahnhof Rotkreuz - Holzhäusernstrasse	SBB-Brücke Oberrüti	Ausgeführt.
11.2 / 11.3	Sins Zollhaus - Cham Bärenplatz	Hammergut - Obermühlestrasse	Strassensanierung	Detailprojekt; Realisierung 2011/2012.
22.3	Cham Rabenplatz - Steinhausen Hinterbergstrasse	Alpenblick - Riedstrasse	Ausbau Hinterbergstrasse	Auflageprojekt; Öffentliche Auflage 2011.
24.1	Cham Alpenblick - Zug Lorzenallmend	Alpenblick - Kollermühle	Radwegbrücke Alpenblick	Start Variantenstudium 2011.
26.7	Cham Hinterbergstrasse - Unter Zimbel	Höfenstrasse - Unter Zimbel	Ausbau Radwegverbindung	Vorprojekt abgeschlossen.
27.5	Kollermühle - Baar Kath. Kirche	Oberau - Altgasse	Verbindung Knoten Schochenmühlestrasse - Radweg entlang Lorze	Variantenstudium in Bearbeitung.
29.1	Zug Brüggli - Schmittli	Unterführung Brüggli	Ausbau Radwegunterführung	Vorprojekt ausgearbeitet.
34.7	Baar - Neufeld - Inwil	Baarer Fussweg - Industriestrasse	Verbindung Baarerstrasse - Industriestrasse	Verhandlungen im Gang.
36.5	Baar Asylstrasse - Sihlbrugg	Neuheimerstrasse - Walterswil	Sanierung Sihlbruggstrasse	Variantenstudium in Bearbeitung.
37.1	Sihlbrugg - Kantonsgrenze Ebertswil	Sihlbrugg - Ebertswilerstrasse	Strassensanierung; Ausbau Radwegverbindung	Realisierung bis Ende 2011.
38.3	Zug Kolinplatz - Kantonsgrenze Schwyz Sattel	Lorzentobelbrücke - Schmittli	Strassensanierung; Ausbau Radwegverbindung	Bauprojekt in Bearbeitung.

38.6	Zug Kolinplatz - Kantonsgrenze Schwyz Sattel	Lohmatt - Mittel- dorfstrasse (Gärbi)	Ausbau Radweg- verbindung	Kantonsratsvorlage Frühling 2011
38.8	Zug Kolinplatz - Kantonsgrenze Schwyz Sattel	Mitteldorfstrasse - Morgarten	Ausbau Radweg- verbindung	Bauprojekt in Bear- beitung.
41.1	Sihlbrugg - Edlibach	Sihlbrugg - Sarbach	Strassensanierung; Ausbau Radweg- verbindung	Auflageprojekt in Bearbeitung; öffent- liche Auflage 2011
41.2	Sihlbrugg - Edlibach	Sarbach - Edlibach	Strassensanierung; Ausbau Radweg- verbindung	Bauprojekt in Bear- beitung.
48.1	Bibersee - Kantons- grenze Zürich (Ha- sental)	Bibersee - Kantons- grenze Zürich (Ha- sental)	Ausbau Radweg- verbindung	Bauprojekt in Bear- beitung.

Ausserdem sind in direktem Zusammenhang mit weiteren Strassenbau- und/oder -sanierungsprojekten (Umfahrung Cham - Hünenberg; Tangente Zug/Baar; Grindel - Bibersee) verschiedene Ergänzungen bzw. Verbesserungen des Radwegnetzes in Projektierung.

Demnach wird die Liste der Prioritäten im kantonalen Richtplan wie folgt angepasst:

Priorität 1: Baubeginn bis 2018

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.2-2	Neubau Tangente Zug - Baar (J 11 - J 12)
Kantonsstrasse	V 3.2-3	Neubau Umfahrung Cham - Hünenberg (H 6 - L 4)
Kantonsstrasse	V 3.2-6	Ausbau Verbindung Knoten Grindel - Bibersee (H 7 - G 7)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-3	Ausbau SBB-Trasse zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur (K 6 - O 5)
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 4.8-3	Doppelspurinsel Walchwil (R 9 - T 11)
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-16	Neubau Haltestelle Sumpf/Rigiblick (J 7)
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-1	ÖV-Feinverteilertrasse Chamerried - Steinhausen Sumpf (J 7 - J 8)
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof - EKZ Zugerland (H 7)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-2	Güterumladestation Bahnhofareal Rotkreuz (Risch) (O 4)
Veloverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (1. Teil)

Priorität 2: Baubeginn bis 2024

Art	Nr.	Vorhaben
Kantonsstrasse	V 3.2-9	Neubau Umfahrung Unterägeri (O 15 - O 16)
Kantonsstrasse	V 3.2-10	Neubau Stadttunnel zwischen Casino und Gubelstrasse mit Anschlüssen an der Ägeristrasse und Industriestrasse (L 10 - K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-1	Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug (K 10)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-2	Neubau Zimmerberg-Basistunnel zwischen Littli (Baar) und dem unterirdischen Anschluss Nidelbad (Thalwil) (F 12 - A 15)
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 (Zug) / Unterfeld (Baar) (K 10 , J 10)
Öffentlicher Verkehr	V 6.8-1	ÖV-Feinverteilertrasse Rotkreuz Forren - Hünenberg Bösch (N 4 - M 5)
Öffentlicher Verkehr	V 7.4-1	Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug) (K 10)
Veloverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (2. Teil)

Priorität 3: Baubeginn nach 2024

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 - E 15)
Nationalstrasse	V 2.3-1	Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd gleichzeitig mit der verlängerten General-Guisan-Strasse (J 8)
Nationalstrasse	V 2.3-2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Bibersee (F 7)
Kantonsstrasse	V 3.2-7	Neubau Ostumfahrung Rotkreuz (N 4 - O 5)
Kantonsstrasse	V 3.3-2	Neubau Verlängerung General-Guisan-Strasse (K 9 - J 8)
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz) (M 5 - O 5)
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)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-9	Neubau Haltestelle Rotkreuz Ost (O 5)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (Zug) (L 10 - M10)
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-11	Verlängerung der Haltestelle Schutzengel für Züge mit grosser Kapazität (K 9)
Veloverkehr	V 9.2	Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes (3. Teil)

Verschiebungen von Prioritäten

Folgende Verkehrsvorhaben werden mit dieser Anpassung einer neuen Priorität zugeordnet:

Art	Nr.	Vorhaben	Priorität alt	Priorität neu	Begründung
Nationalstrasse	V 2.3-2	Neubau Autobahn-Halbanschluss Bibersee (F 7)	2	3	Keine laufenden Planungen.
Kantonsstrasse	V 3.2-10	Neubau Stadttunnel zwischen Casino und Gubelstrasse mit Anschlüssen an der Ägeristrasse und Industriestrasse (L 10 - K 10)	3	2	Intensive Projektbearbeitung mit Ziel, in 2. Priorität zu realisieren. Umsetzung der Motion Villiger/ Balsiger betreffend Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel Zug
Öffentlicher Verkehr	V 4.7-4	Neubau einer landschaftsverträglichen, direkten Verbindung zwischen Cham und Immensee (Spange Rotkreuz) (M 5 - O 5)	2	3	Kein Projekt vorhanden. Planungen Bund enden mit der Festsetzung einer eingleisigen Verbindung Cham - Risch (Spange Rotkreuz) im Sachplan AlpTransit.
Öffentlicher Verkehr	V 4.8-5	Ausbau SBB-Trasse zwischen Zug und Cholermüli auf drei Spuren (erst seit 26. Nov. 2009 im Richtplan)	keine	2	Kapazitätserweiterung für Ausbau der Regional- und Fernverkehrsangebote.
Öffentlicher Verkehr	V 5.2-16	Neubau Haltestelle Sumpf/Rigiblick (J 7)	2	1	Inbetriebnahme Dezember 2012.
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-1	Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug (K10)	1	3	Planungsidee. Kein Projekt vorhanden.
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-8	Doppelspurausbau Cholermüli - Kantonsgrenze Zürich (J 8 - F 7)	2	3	Erst notwendig bei allfälligem Ausbau zum Viertelstundentakt der S-Bahn Zürich.
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-9	Neubau Haltestelle Rotkreuz Ost (O 5)	2	3	Machbarkeit und Bedarf seitens SBB hinterfragt
Öffentlicher Verkehr	V 5.3-10	Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach (L 10 - M 10)	1	3	Kapazitätserweiterung erst für Bahn 2030 notwendig.
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-1	ÖV-Feinverteilertrasse Chamerried - Steinhausen Sumpf (J 7 - J 8)	2	1	Bauprojekt abgeschlossen; voraussichtliche Inbetriebnahme Dezember 2012.
Öffentlicher Verkehr	V 6.7-2	ÖV-Feinverteilertrasse Steinhausen Bahnhof - EKZ Zugerland (H 7)	2	1	Teilvorprojekt vorhanden; Baubeginn bis 2018 realistisch.
Öffentlicher Verkehr	V 6.8-1	ÖV-Feinverteilertrasse Rotkreuz Forren - Hünenberg Bösch (N 4 - M 5)	3	2	Variantenstudium im Rahmen des Konzepts Verkehrsentwicklung Rotkreuz / Hünenberg Bösch in Bearbeitung.

3. Tangierte Interessen

Eine Gesamtbetrachtung der neuen Prioritätenliste zeigt, dass in der 1. Priorität nebst den drei weit fortgeschrittenen Kantonsstrassenprojekten (Tangente Zug/Baar, Umfahrung Cham - Hünenberg, Grindel - Bibersee) nur Projekte des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs aufgeführt sind. Auch in der zweiten Priorität sind nebst zwei Kantonsstrassenvorhaben (Stadttunnel und Umfahrung Unterägeri) verschiedenste Projekte des öffentlichen Verkehrs und der zweite Teil der Projekte des Langsamverkehrs zu finden. Damit sollen im Kanton wie bisher die

verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen mit ihren Stärken gefördert werden. Die räumliche Abstimmung der einzelnen Vorhaben ist nicht Gegenstand der Prioritätensetzung.

Einige Infrastrukturprojekte der dritten Priorität liegen in der Kompetenz des Bundes (Nationalstrassenprojekte sowie einzelne Bahnprojekte). Bei den Projekten in der Kompetenz des Kantons ist die Raumsicherung entweder in Bearbeitung oder nicht notwendig.

4. Eingegangene Stellungnahmen zur Neueinteilung der Prioritäten

Vorhaben V 4.7-5: Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren, 1. Priorität:

Die Gemeinde Baar hinterfragt die 1. Priorität für dieses Vorhaben generell, da seitens der SBB im Rahmen der Bahn 2030 der Bedarf für einen Ausbau auf diesem Streckenabschnitt geprüft werde. Die SBB gehe davon aus, dass ein Ausbau erst viel später zum Thema werden könnte.

- *Kommentar:* Der Ausbau des SBB-Trassees zwischen Baar und Zug erfolgt aus heutiger Sicht zeitlich gestaffelt. So sind zum Beispiel für den Weiterausbau der Stadtbahnlinie S2 bis nach Baar Infrastrukturmassnahmen notwendig, welche der Kanton, gemeinsam mit dem Bund (Agglomerationsprogramm), vorgezogen realisieren kann. Entsprechend ist das Vorhaben in einen 1. Teil mit Priorität 1 (Baubeginn bis 2018) und einen 2. Teil mit Priorität 2 (Baubeginn bis 2024) unterteilt.

Vorhaben V 5.3-9, Neubau Haltestelle Rotkreuz Ost, 1. Priorität:

Die SBB und das ARE bemerken, dass die Lage der geplanten Haltestelle in der östlichen Ausfahrt von Rotkreuz bedeutet eine enorm grosse Herausforderung für Bau, Sicherheit und Betrieb, käme sie doch in einen bestehenden Engpass zu liegen, an dem mehrere Gleisachsen ineinander laufen. Eine betriebliche und bauliche Machbarkeit ist nicht nachgewiesen. Die Auswirkungen einer Reduzierung der bestehenden Gleisachsen wurde bisher nicht geprüft. Die betriebliche Machbarkeit ist also nicht nachgewiesen und demnach unsicher.

- *Kommentar:* Aufgrund der erwähnten betrieblichen Unsicherheiten wird das Projekt V 5.3-9 in die 3. Priorität verschoben. Der Kanton wird gemeinsam mit den SBB die notwendigen Abklärungen in die Hand nehmen.

Vorhaben 3.2-10 Neubau Stadttunnel, 2. Priorität:

Die FDP. Die Liberalen Zug äussern ihre Genugtuung, dass mit der Verschiebung der Priorität 3 zu 2 beim Neubau des Stadttunnels zwischen Casino und Gubelstrasse (V 3.2-10) die FDP-Motion (Balsiger) umgesetzt wurde.

Der Stadtrat Zug begrüsst die Verschiebung des Stadttunnels von der dritten in die zweite Priorität.

Die Zuger Wirtschaftskammer begrüsst es, dass der Stadttunnel neu in der 2. Priorität und nicht erst in der 3. Priorität realisiert werden soll.

Die Grüne Alternativen Zug: Die Verschiebung des Stadttunnels in die Priorität 2 wird ausdrücklich begrüsst. Sie hätten den Stadttunnel sogar in der 1. Priorität gesehen, verzichten aber auf einen entsprechenden Antrag, weil verfahrenstechnisch auch bei einer erfolgreichen Volksabstimmung 2012 oder 2013 ein Baubeginn bis 2018 angesichts der Komplexität des Vorhabens wahrscheinlich zu ambitiös sei.

Vorhaben V 6.8-1, öV-Feinverteilertrasse Rotkreuz Forren - Hünenberg Bösch, 2. Priorität:

Der Gemeinderat von Risch bemerkt, dass bei beiden Industriegebieten schon jetzt eine erhebliche Bautätigkeit bestehe und eine Minderung nicht absehbar sei, dieses Vorhaben soll auf Priorität 1 eingestuft werden.

- *Kommentar:* Im Rahmen einer laufenden Machbarkeitsstudie werden verschiedene Varianten der öV-Erschliessung der beiden Industriegebiete untersucht. Zusätzlich wird in der gleichen Studie der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan (V 3.3) abgehandelt: "Der Kanton untersucht die Fortsetzung der Kantonsstrasse ab dem Gebiet Bösch zum Autobahnanschluss Rotkreuz". Da sich das Projekt erst im Stadium "Machbarkeitsstudie" befindet, ist ein Baubeginn bis 2018 kaum realistisch. Es gilt zu vermeiden, unrealistische Zeithorizonte in die Prioritätenliste aufzunehmen.

Weitere eingegangene Stellungnahmen

Die Einwohnergemeinde Cham bemerkt, dass seit der Verabschiedung des Richtplanes im Jahre 2004 solch umfassende Terminanpassungen vorgenommen werden müssen. Es wird beantragt, dass einerseits die Planungsgenauigkeit deutlich erhöht werden sollte und andererseits die Prioritäten über die ersten drei Perioden im 4 Jahresabschnitten (bis 2014, bis 2018, bis 2022, nach 2022) festgelegt werden. Die Überprüfung/Aktualisierung dieser Prioritäten sei jährlich vorzunehmen und zu kommunizieren. Dadurch gewinne diese Priorisierung an Glaubwürdigkeit.

- *Kommentar:* Eine Unterteilung der Prioritäten in vier Einheiten innerhalb von 12 Jahren ist zu detailliert, um nicht ständig Anpassungen vornehmen zu müssen. Jährliche Anpassungen der Prioritäten stärkt die Glaubwürdigkeit der Prioritätenliste aber nicht. Die Einteilung in drei Prioritäten hat sich im Grundsatz bewährt, auch wenn die Zuordnung der Projekte zu den einzelnen Zeithorizonten teilweise zu optimistisch erfolgt ist.

Der VCS Sektion Zug und die Grüne Alternativen Zug betrachten einen Zimmerberg-Basistunnel als falsches Projekt, da zu überdimensioniert und folglich auch zu teuer.

- *Kommentar:* Der Zimmerberg Basistunnel ist vom Bund im Sachplan Verkehr, Teil Programm festgesetzt.

Dem Stadtrat Zug erscheint es heute unsicher, ob die Güterumladestation Bahnhof Zug Zukunft hat. Es scheint fraglich, ob der Güterumladestation Bahnhof Zug in der jetzigen Situation eine Priorität eingeräumt werden soll. Die Priorisierung sollte erst vorgenommen werden, wenn Klarheit über die weitere Entwicklung des Areals besteht.

- *Kommentar:* Eine Güterumladestation ist von der Nachfrage her, wie auch von der bahnseitigen Erschliessung her im Bahnhof Zug gegeben. Andere Standorte innerhalb und ausserhalb des Kantons wurden bereits im Rahmen der Richtplananpassungen zum öffentlichen Verkehr von der SBB evaluiert und verworfen.

Der Kanton Schwyz äussert sich zu den beiden Vorhaben V 4.8-3 und V 4.8-4 Doppelspurinseln Walchwil und Oberwil wie folgt: Im Hinblick auf die Testplanung Zugersee West/Ost und die Gesamtanierung des Bahnabschnitts am Ostufer des Zugersees ist die Priorisierung zum Teil nicht nachvollziehbar. Nach aktuellem Zeitplan ist eine Gesamtanierung des SBB Trasses Zug - Goldau zwischen 2016 und 2019 geplant. Gemäss vorliegender Richtplananpassung ist die Doppelspurinsel Walchwil in erster Priorität und damit innerhalb dieses Zeitabschnitts vorgesehen. Die Doppelspurinsel Oberwil hingegen ist in zweiter Priorität, und damit unmittelbar anschliessend ab 2019 terminiert, Es wird beantragt, die Doppelspurinsel Oberwil vorzuziehen und in gleicher Priorität wie die Doppelspurinsel Walchwil zu behandeln und gleichzeitig mit der Gesamtanierung der Strecke entlang des Ostufers zu realisieren. Ferner wird empfohlen die Verkehrsvorhaben Durchgehender Bau des Gleises 1 beim Bahnhof Zug und Doppelspurinsel Raum Casino - Fridbach früher zu terminieren und einen Baubeginn so bald wie möglich vorzusehen.

- *Kommentar:* In den Jahren 2016 bis 2019 realisiert der Bund Erweiterungsinvestitionen im Raum Walchwil, welche über das beschlossene Projekt ZEB finanziert sind. Die Doppel-

spurinsel in Oberwil ist darin nicht enthalten. Eine allfällige Realisierung, falls überhaupt notwendig, wäre damit erst in einem späteren Programm des Bundes denkbar. Eine Doppelspurinsel im Raum Casino - Fridbach wäre für die Einführung des 15-Minutentakts der S2 notwendig. Dass die Nachfrageentwicklung diesen Angebotsbedarf auf der S2 erreicht, wird nicht vor 2025 erwartet. Auch ist die Bahninfrastruktur südlich von Walchwil noch viele Jahre nicht in der Lage, um weitere Angebotsausbauten zwischen Zug und Arth-Goldau zu ermöglichen.

Der Gemeinderat Walchwil äussert sich zum Vorhaben V 4.8-3 Doppelspurinsel Walchwil: Gemäss Informationen solle die Doppelspurinsel Walchwil mit der Inbetriebnahme der NEAT fertig gestellt sein. Derzeit sei jedoch der Variantenentscheid noch immer nicht gefällt. Insofern scheine der Baubeginn mit bis zum Jahr 2018 zu spät angesetzt zu sein. Diesbezüglich wird der Kanton Zug gebeten, bei der SBB Einfluss zu nehmen, bedeute eine offen geführte Lösung für die Landschaft und das Siedlungsgebiet massivste Eingriffe mit derzeit kaum abzuschätzenden baulichen Massnahmen mittels Kunstbauten.

- *Kommentar:* Die Projektierung der Doppelspurinsel beginnt im Jahr 2011. Die Doppelspurinsel soll in der Zeit zwischen der Eröffnung des Gotthardbasistunnels (ca. 2017) und der Eröffnung des Ceneri Basistunnels (ca. 2019) erstellt werden. Der Kanton Zug bleibt in Bezug auf die Projektvarianten und deren Umsetzung in engem Kontakt mit der SBB.

Der Gemeinderat Unterägeri äussert sich zum Vorhaben V 3.2-9 Neubau Umfahrung Unterägeri: Er begrüsst es, dass die Dorfkernumfahrung Unterägeri nach wie vor in zweiter Priorität verwirklicht werden solle. Die Verschiebung bis 2024 kann er aber unter Berücksichtigung des immer grösser werdenden Verkehrsaufkommens nicht akzeptieren. Eine frühere Verwirklichung und damit eine Entlastung des Dorfkerns seien dringend notwendig.

- *Kommentar:* Aufgrund der neu entfachten Diskussion um die Bestvariante der Linienführung (Motion von Franz Peter Iten und anderen Kantonsräten vom 6. April 2009, Vorlage Nr. 1808.1 - 13058, erheblich erklärt am 2. Juli 2009) ist ein Baubeginn unabhängig von der Einteilung in die Priorität 1 oder 2 vor 2018 nicht realistisch. Es gilt zu vermeiden, unrealistische Zeithorizonte in die Prioritätenliste aufzunehmen.

5. Fazit

Im Bericht über den Stand der Raumplanung (Vorlage Nr. 1718.1 - 12830) hat der Regierungsrat zwar angekündigt, künftig im Grundsatz auf die Festlegung von Zeiträumen für den Baubeginn von Verkehrsvorhaben zu verzichten und die Projekte in eine erste (kurzfristige) und eine zweite (mittel- bis langfristige) Priorität einteilen zu wollen. Mit der vorliegenden Richtplananpassung weicht man von dieser Absicht ab, da die neue Prioritätenliste die gleiche Verbindlichkeit erhalten soll, wie sie die alte Prioritätenliste gehabt hat. Die neue Prioritätenliste stützt sich auch weiterhin auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien und berücksichtigt die aktuellen Planungs- und Projektierungsstände der einzelnen Vorhaben.

Die Fristen werden zeitlich teilweise hinausgeschoben. Dies aufgrund einer realistischen Planung, die nicht die politischen Wünschbarkeiten abbildet, sondern den neusten Erkenntnissen über den Verfahrensablauf komplexer Projekte entspricht.

VII Parlamentarische Vorstösse

1. Motion SVP vom 14. März 2007, Aufnahme Hirzelstrassentunnel in den Richtplan

Die SVP Motion betreffend Aufnahme des Hirzeltunnels in den kantonalen Richtplan (Vorlage Nr. 1521.1 - 12333), die am 12. Juni 2008 vom Kantonsrat erheblich erklärt wurde (Vorlage Nr. 1521.2 - 12671), ist mit der Festsetzung der Hirzelverbindung im Richtplan erledigt und kann abgeschrieben werden.

2. Motion Werner Villiger und Rudolf Balsiger vom 19. Juli 2007, Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel Zug

Die Motion von Werner Villiger und Rudolf Balsiger (Vorlage Nr. 1564.1 - 12445) betreffend Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel Zug, die am 29. Januar 2009 vom Kantonsrat erheblich erklärt wurde (Vorlage Nr. 1718.1/1564.2 - 12830), ist mit der vorliegenden Richtplananpassung erledigt und kann abgeschrieben werden.

VIII Anträge

Wir beantragen Ihnen,

1. auf die Vorlage Nr. 2014.2 - 13677 einzutreten und ihr zuzustimmen;
2. folgende Motionen als erledigt abzuschreiben:
 - a) Motion der SVP-Fraktion betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Hirzelstrassentunnel) vom 14. März 2007 (Vorlage Nr. 1521.1 - 12333);
 - b) Motion von Werner Villiger und Rudolf Balsiger betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes (Änderung der Prioritätenliste in Bezug auf den Stadttunnel in Zug) vom 19. Juli 2007 (Vorlage Nr. 1564.1 - 12445).

Zug, 1. Februar 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage:

- Synopse Januar 2011