



## Kantonsratsbeschluss

### betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans 25/1 (Anträge der Stadt Zug; Umfahrungen Unterägeri und Zug; Kraftwerk Lorzentobel und geeignete Gewässerstrecken)

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 1. Juli 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans. Die Vorlage gliedert sich wie folgt:

## Inhalt

<b>In Kürze</b>	<b>2</b>
<b>1 Richtplankapitel S 2 Siedlungsbegrenzungslinie Stadt Zug (Gebiet Gimenen)</b>	<b>4</b>
<b>2 Richtplankapitel S 5 Kantonales Verdichtungsgebiet Stadt Zug (Guthirt)</b>	<b>6</b>
<b>3 Richtplankapitel M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Unterägeri</b>	<b>9</b>
<b>4 Richtplankapitel M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Zug</b>	<b>14</b>
<b>5 Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: Vorhaben Kraftwerk Lorzentobel</b>	<b>16</b>
<b>6 Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: für die Wasserkraft geeignete Gewässerstrecken</b>	<b>21</b>
<b>7 Parlamentarische Vorstösse</b>	<b>25</b>
<b>8 Zeitplan</b>	<b>27</b>
<b>9 Antrag</b>	<b>27</b>

## In Kürze

Der Kanton Zug passt den kantonalen Richtplan in verschiedenen Kapiteln an. Die Anpassungen lagen vom 17. Januar 2025 bis zum 17. März 2025 öffentlich auf (Richtplananpassung 25/1). Knapp 70 Stellungnahmen gingen ein. Die Baudirektion überarbeitete in der Folge die Vorlage.

Der Bericht und Antrag gliedert sich in zwei Teile: Der erste Teil behandelt Anträge der Stadt Zug, welche diese im Rahmen ihrer laufenden Ortsplanungsrevision stellte. Im zweiten Teil geht es um die Streichung der Umfahrungen Unterägeri und Zug nach dem negativen Volksentscheid vom März 2024 und um ein neues Kraftwerk sowie um eine für die Energiegewinnung geeignete Gewässerstrecke an der Lorze.

### Teil I: Anträge der Stadt Zug:

#### **Richtplankapitel S 2 Siedlungsbegrenzungslinie Stadt Zug (Gimenen)**

Die Stadt Zug prüfte im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision eine neue Einzonung im Gebiet Gimenen. Der Perimeter liegt im kantonalen Richtplan innerhalb einer «Siedlungsbegrenzungslinie mit Handlungsspielraum». Die Stadt Zug bevorzugt eine anderweitige Einzonung und beantragte deshalb, die Linie im Gebiet Meisenberg (Gimenen) anzupassen. Nach der öffentlichen Mitwirkung ist der Regierungsrat der Meinung, dass der Handlungsspielraum der Stadt Zug für spätere Einzonungen nicht beeinträchtigt werden soll und spricht sich für ein Belassen der bisherigen Siedlungsbegrenzungslinie aus. Der Stadt Zug steht es somit frei, ob sie in diesem Gebiet eine Einzonung vornehmen will oder nicht.

#### **Richtplankapitel S 5 Kantonales Gebiet für Verdichtung (Stadt Zug)**

Das Gebiet zwischen Industrie-, Metall-, Halden- und Bleichstrasse im Quartier Guthirt liegt gemäss kantonalem Richtplan im Verdichtungsgebiet II. Der Perimeter liegt zudem auch im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS). Im Rahmen der Ortsplanungsrevision ordnet die Stadt Zug das Gebiet neu der Strukturerhaltungszone «Lauried» zu, was ein indirekter Widerspruch zum kantonalen Verdichtungsgebiet ist. Deshalb beantragte die Stadt Zug, dass das Verdichtungsgebiet II im erwähnten Perimeter aufgehoben wird. Der Regierungsrat sieht keine Änderung am Richtplan vor.

### Teil II: Weitere Anpassungen

#### **Richtplankapitel M 4.1 und M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Unterägeri**

Am 3. März 2024 lehnte das Volk den Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Umfahrung Unterägeri ab. Somit ist die bisherige Festsetzung der Umfahrung Unterägeri im kantonalen Richtplan hinfällig. Mit der Streichung aus der Richtplankarte wird der Volksentscheid nun auch planungsrechtlich umgesetzt. Im Anschluss werden in Unterägeri die vorhandenen Baulinien gestrichen. Dies ermöglicht den Grundeigentümerschaften eine ungehinderte Nutzung ihrer Grundstücke. In der öffentlichen Mitwirkung haben die Parteien und Organisationen kontrovers auf die Streichung reagiert. Der Regierungsrat hält an der Streichung der beiden Umfahrungen aus der Karte fest und respektiert damit den Volkswillen. Ein Auftrag im Richtplantext verpflichtet die Regierung, bis 2032 dem Kantonsrat die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur im Ägerital vorzulegen.

#### **Richtplankapitel M 4.1 und M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Zug**

Am 3. März 2024 lehnte das Volk den Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Umfahrung Zug ab. Somit ist die bisherige Festsetzung der Umfahrung Zug im kantonalen Richtplan hinfällig. Mit der Streichung des Richtplaneintrags aus der Richtplankarte wird

der Volksentscheid nun auch planungsrechtlich umgesetzt. In der öffentlichen Mitwirkung haben die Parteien und Organisationen kontrovers auf die Streichung reagiert. Der Regierungsrat hält an der Streichung der beiden Umfahrungen aus der Karte fest und respektiert damit den Volkswillen. Ein Auftrag im Richtplantext verpflichtet die Regierung, bis 2032 dem Kantonsrat die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Zug vorzulegen.

#### **Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: Vorhaben Kraftwerk Lorzentobel**

Im Lorzentobel betreibt die Wasserwerke Zug Energie AG (WWZ) drei Wasserkraftwerke. Zwei davon müssen saniert werden. Statt einer Sanierung plant die WWZ, die beiden Werke zu einem neuen Kraftwerk zusammenzulegen, dem «KW Lorzentobel». Dies soll die Energieproduktion – dank grösserer Fallhöhe des Wassers – steigern. Zugleich wird das Flussbett der Lorze an verschiedenen Stellen ökologisch aufgewertet und die Fischgängigkeit verbessert. Das Projekt erfordert eine Anpassung des kantonalen Richtplans. Die Rückmeldungen fielen positiv aus. Der Regierungsrat empfiehlt, die Anpassung festzusetzen.

#### **Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: für die Wasserkraft geeignete Gewässerstrecke**

Die nationale Energiestrategie fordert den Ausbau der Stromproduktion aus Wasserkraft. Die Kantone müssen dazu im kantonalen Richtplan die für die Wasserkraft geeigneten Gewässer ausscheiden. Der Kanton Zug erarbeitet diese Grundlage und legt diese zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Richtplananpassung zu den Energiethemen öffentlich auf. Im Zusammenhang mit dem geplanten Kraftwerk Lorzentobel wird die Eignung der Lorze zwischen Ägeri- und Zugersee vorweg beurteilt. Die Lorze spielt seit Jahrhunderten eine wichtige Rolle in der Nutzung der Wasserkraft von Mühlen und Textilfabriken bis zu modernen Kraftwerken. Ober- und unterhalb der betrachteten Strecke wird die Lorze bereits heute energietechnisch genutzt. Die Rückmeldungen fielen auch zu diesem Eintrag positiv aus. Der Regierungsrat empfiehlt, die Anpassung festzusetzen.

## 1 Richtplankapitel S 2 Siedlungsbegrenzungslinie Stadt Zug (Gebiet Gimenen)

### 1.1 Antrag der Stadt Zug mit Begründung

Die Stadt Zug prüfte im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision (OPR) eine neue Einzonung im Gebiet Gimenen/Meisenberg. Im kantonalen Richtplan liegt dieser Perimeter innerhalb einer «Siedlungsbegrenzung mit Handlungsspielraum». In Gesprächen mit dem Kanton zeigte sich im Rahmen der Vorprüfung der OPR, dass mit einer solchen Einzonung ein starker Eingriff in die Landschaft und die Umgebung verbunden wäre. Zudem würde beim angrenzenden baulichen Ensemble die Umgebung beeinträchtigt und die Abgrenzung zur Klinik Meisenberg ginge verloren. Die heutige Meisenbergstrasse bildet die räumliche Begrenzung der Bauzone.

Der kantonale Richtplan weist den Gemeinden ein Kontingent für Neueinzonungen bei den Ortsplanungsrevisionen zu. Aus raumplanerischer Sicht will der Zuger Stadtrat die zur Verfügung stehenden Einzonungsflächen an Standorten einzonen, welche eine stärkere Verdichtung zulassen oder wo es sich um das Schliessen von «Baulücken» handelt. Dies ist hier nicht der Fall, vielmehr wird eine neue Bauzone in die Landschaft hinaus geschaffen.

Aufgrund dieser Diskussion kommt der Stadtrat Zug zum Schluss, dass die Siedlungsbegrenzungslinie auf die heutige Bauzone zurückzunehmen und in eine «Siedlungsbegrenzung ohne Handlungsspielraum» umzuwandeln sei (Abbildung 1).



Abbildung 1: Links: Zonenplan 2009 mit geprüfter Einzonung (rosa Umrandung; Stadt Zug)  
Mitte: Zonenplan mit der Siedlungsbegrenzungslinie (rot) aus dem Richtplan: blau = Vorschlag (zugmap.ch; ARV)  
Rechts: Schrägluftbild der Klinik Meissenberg (andreasbusslinger.ch; ARV)

### 1.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Es gingen 16 Stellungnahmen ein, wovon 11 mit der Anpassung einverstanden waren. Die Argumente der Befürworter waren der Schutz des Kulturlands und des Landschaftsbilds inklusive des Hofs Freudenberg. Die allenfalls neu eingezonte Fläche würde für den Wohnungsbau einen sehr geringen Nutzen bringen. Dies aufgrund der kleinen Fläche sowie der umgebenden Zonen, die eine tiefe Ausnützung aufweisen. Die Gegner argumentierten mit der grossen Wohnungsknappheit, welcher mit Einzonungen entgegengewirkt werden kann, sowie mit der Planungshoheit der Stadt Zug. Die Möglichkeit einer Einzonung – auch langfristig – soll der Stadt Zug erhalten bleiben.

### 1.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

#### 1.3.1 Tangierte Interessen

Siedlungsbegrenzungslinien sind das zentrale Element, um die Weiterentwicklung des Siedlungsgebiets zu steuern, respektive zu begrenzen. Der Kantonsrat verschärfte 2004 die Wirkung der Siedlungsbegrenzungslinien. Er schuf zwei Kategorien, solche «mit Handlungsspielraum» (nicht parzellenscharf) und solche «ohne Handlungsspielraum» (parzellenscharf). Mit

dieser Unterscheidung stoppte der Kantonsrat die weitere Ausdehnung der Siedlung. Entsprechend zeigte sich der Kantonsrat beim Anpassungsbegehren der Siedlungsbegrenzungslinien in der Vergangenheit zurückhaltend.

Die Setzung der Siedlungsbegrenzungslinie Gimenen war unter anderem Folge eines Urteils des Verwaltungsgerichts aus dem Jahr 1998, worin festgehalten ist, dass zu einem späteren Zeitpunkt Einzonungen im Gebiet Gimenen geprüft werden sollen. Man überliess es der Stadt Zug, konkrete Einzonungsbegehren in diesem Gebiet zu prüfen. Der Festsetzung des heutigen Verlaufs der Siedlungsbegrenzungslinien gingen intensive Diskussionen im Kantonsrat voraus. Er legte sie im Jahr 2004 so fest.

Mit der Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie nach Norden beschneidet der Kanton den Handlungsspielraum der gemeindlichen Planungsbehörde und damit die Gemeindeautonomie: Langfristige Einzonungen wären nur dann wieder möglich, wenn eine erneute Änderung des kantonalen Richtplans erfolgt. Diese Verhältnisse haben sich seit 2004 nicht grundlegend geändert.

Der Entscheid, ob tatsächlich eingezont werden soll oder nicht, fällt die Stadt Zug. Dieses Recht würde der Kanton aber mit einer Zurücknahme der Siedlungsbegrenzungslinie beschneiden.

#### 1.3.2 Interessenabwägung

Der Zuger Regierungsrat übt Zurückhaltung bei den Anpassungen der kantonalen Siedlungsbegrenzungslinien. Der Kantonsrat hat seit ihrer Einführung 2004 nur sehr wenigen Anträgen zur Erweiterung des Siedlungsgebiets stattgegeben. Es handelte sich um sehr kleinräumige, auf der Richtplankarte kaum feststellbare Anpassungen. Dies gilt es auch zukünftig so zu handhaben. Der Kantonsrat ist auch bei Rücknahmen von Siedlungsbegrenzungslinien zurückhaltend. Die Begrenzungen haben sich bewährt und bilden das Rückgrat der Zuger Siedlungspolitik seit Jahrzehnten.

Die Begründungen der Stadt Zug, dass sie lieber an einem anderen Ort einzonen möchte und klare Verhältnisse im Gebiet Gimenen/Meisenberg wünscht, sind nachvollziehbar. Der Entscheid, ob im betroffenen Gebiet eingezont werden soll oder nicht, liegt in unserem föderalistischen System bei der Stadt Zug. Sie muss die Einzonung nicht vornehmen, nur weil es diese Siedlungsbegrenzungslinie im kantonalen Richtplan gibt. Der aktuelle Stand der Ortsplanungsrevision (Stand 15. Mai 2025) sieht südlich der Meisenbergstrasse keine Einzonung vor.

Eine Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie an die bestehende Bauzonengrenze liesse der Stadt Zug keine Handlungsfreiheit mehr. Es bestünde dafür Klarheit über die Situation vor Ort – eine Einzonung wäre für lange Zeit kein Thema mehr.

Belässt man die bestehende Regelung, behält die Stadt Zug die Planungsfreiheit, zukünftig einmal eine Einzonung innerhalb der Siedlungsbegrenzungslinie vorzunehmen.

#### 1.3.3 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat empfiehlt, die Siedlungsbegrenzungslinie zu belassen.

→ Synopse Seite 2 «S 2.1 Siedlungsbegrenzungslinie»
---

#### 1.3.4 Kosten

Es entstehen keine Kosten.

## 2 Richtplankapitel S 5 Kantonales Verdichtungsgebiet Stadt Zug (Guthirt)

### 2.1 Ausgangslage

Das Verdichtungsgebiet II im Bereich zwischen Industrie-, Metall-, Halden- und Bleichstrasse soll aufgehoben werden. Das betroffene Gebiet ist in der Abbildung 2 jeweils blau umrandet. Es liegt gemäss kantonalem Richtplan im Verdichtungsgebiet II (Abbildung 2, links). Der Perimeter liegt zudem auch im ISOS-Gebiet 11 «Arbeiterquartier zwischen Verzinkerei Zug und ehemalige Metallwarenfabrik». Das Gebiet wird als zusammenhängende Fläche betrachtet und ist mit dem Erhaltungsziel B («Strukturerhalt») gekennzeichnet. Innerhalb des Gebiets gibt es Baugruppen mit dem Erhaltungsziel A («Substanzerhalt»; z. B. 11.1; Abbildung 2, Mitte).

Die Stadt Zug liess als Grundlage für die Ortsplanungsrevision den Bericht «ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000–2020» erarbeiten. Darin wurde für das ISOS-Gebiet 11 eine Interessenabwägung vorgenommen, welche ergab, dass die zu bewahrende Aspekte überwiegen. Daher ist ein Erhalt der Struktur des ISOS-Ortsbildes sowie der Substanzerhalt für die darin enthaltene Baugruppe 11.1 vorgesehen. Aufgrund dieser Interessenabwägung wird das Gebiet im Rahmen der Ortsplanungsrevision neu der Strukturerhaltungszone «Lauried» zugeordnet (Abbildung 2, rechts). Eine Strukturerhaltungszone umfasst gemäss Planungsbericht der Stadt Zug «(..) Areale und Gebiete von hoher stadträumlicher, baugeschichtlicher und/oder landschaftsarchitektonischer Qualität, deren ortsbildprägende bauliche und aussenräumliche Struktur zu erhalten, bzw. sinngemäss und behutsam angepasst, erneuert und weiterentwickelt werden soll.»



Abbildung 2: v.l.n.r.: Betroffener Perimeter jeweils blau umrandet: Verdichtungsgebiet im Richtplan (schraffierte Fläche); ISOS Karte mit nummerierten Gebieten und Baugruppen; Strukturerhaltungszone (orange umrandet) aus der Ortsplanungsrevision der Stadt Zug mit historisch wertvollen Gebäudegruppen (rot gestrichelt umrandet)

Weil ein Teil dieses Gebiets heute im kantonalen Verdichtungsgebiet liegt, beantragt die Stadt Zug, dass das Verdichtungsgebiet II im Bereich zwischen Industrie-, Metall-, Halden- und Bleichstrasse aufgehoben wird.

### 2.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Zu dieser Anpassung gingen 15 Stellungnahmen ein. Die Mehrheit war mit dem Vorschlag einverstanden. Sie fand, das ISOS solle höher gewichtet werden als die Verdichtungsmöglichkeiten. Zudem forderte sie die Beibehaltung des naturnahen Charakters des Gevierts. Die Gegner, die das Verdichtungsgebiet nicht verändern wollten, plädierten für die Notwendigkeit des verdichteten Bauens, um die Wohnungsnot zu lindern. Sie argumentieren auch mit der Planungshoheit der Stadt Zug, die von den Möglichkeiten des Verdichtungsgebiets keinen Gebrauch machen müsse.

## 2.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

### 2.3.1 Tangierte Interessen

Keine der Stellungnahmen hat neue, noch nicht berücksichtigte Interessen vorgebracht.

Die Verdichtungsgebiete im kantonalen Richtplan bilden die Grundlage für die beabsichtigte zukünftige Siedlungsentwicklung nach innen. Bei deren Festsetzung im Jahr 2013 hat der Kantonsrat beschlossen, dass die Gemeinden in diesem Perimeter stark verdichten können. Ob sie davon Gebrauch machen, ist den Gemeinden freigestellt. Wenn sie Verdichtungsprojekte umsetzen möchten, müssen sie ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durchführen. Ist eine Verdichtung in einem bestimmten Perimeter nicht zielführend, verzichten sie auf die Erhöhung der Ausnützung.

Der Bericht «ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000–2020» hat aufgezeigt, dass das Geviert nach wie vor besondere Beachtung erhalten soll. Die Baugruppe 11.1 soll in der Substanz erhalten bleiben. Dazu führt der Bericht aus: «Die Eignung für eine hohe bauliche Verdichtung ist als Teil und südlicher Abschluss des Wohnquartiers (Gebiet 11) eher gering, will man die städtebauliche Struktur erhalten.»

### 2.3.2 Interessenabwägung

Der Regierungsrat schlägt vor, das Areal im Verdichtungsgebiet zu belassen.

Die Umsetzung des Verdichtungsgebiets liegt im Ermessen der Stadt Zug. Es gibt keine Pflicht, eine höhere Ausnützung umzusetzen. In der laufenden Ortsplanungsrevision sind im vorliegenden Perimeter keine Aufzonungen geplant.

Die historisch wertvollen Gebäudegruppen im östlichen Teil werden aufgrund ihres Erhaltungsziels im ISOS nicht beeinträchtigt.. Zudem plant die Stadt Zug die Strukturerhaltungszone Lauried. In diesen Zonen ist gemäss dem Entwurf der Bauordnung unter anderem folgendes festgelegt: «Bei Bauvorhaben innerhalb dieser Zone hat die Bauherrschaft nachzuweisen, dass die Schutzanliegen gewahrt werden.» (§ 41 Absatz 6).



Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Richtplan mit Verdichtungsgebiet II;

### 2.3.3 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat empfiehlt, den Richtplan nicht anzupassen.

→ Synopse Seite 2 «S 5 Gebiet für die Verdichtung», rechte Spalte
---

### 2.3.4 Kosten

Durch die Anpassung des Richtplans entstehen keine Kosten.



### 3 Richtplankapitel M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Unterägeri

#### 3.1 Ausgangslage

Am 3. März 2024 lehnte die Zuger Stimmbevölkerung den Rahmenkredit für die Umfahrung Unterägeri ab. Drei der elf Gemeinden stimmten der Umfahrung zu, wobei die Stimmberechtigten der Standortgemeinde die Vorlage mit 2358 Ja-Stimmen (59,1 %) am deutlichsten unterstützten.

Um die Gründe für die Abstimmungsergebnisse zu den beiden Umfahrungsprojekten in Unterägeri und Zug besser zu verstehen, führte eine externe Befragungsfirma im Auftrag der Baudirektion eine Umfrage durch. Die Erkenntnisse (Bericht «Nachanalyse Volksabstimmung Umfahrungen Zug und Unterägeri», gfs.bern, 2024; S. 29):

- Die Entscheidungen für oder gegen die Umfahrungsprojekte waren in erster Linie eine Frage der Parteipräferenz. Die geschlossene Linke lehnte beide Vorlagen deutlich ab, während die bürgerliche Mehrheit der Stimmbevölkerung den Umfahrungsprojekten positiver gegenüberstand. Die Zustimmung fiel jedoch deutlich weniger enthusiastisch aus als die Ablehnung auf der Gegenseite. Zusammen mit der mehrheitlichen Ablehnung der Stimmberechtigten ohne klare Parteibindung führte dies zu einem doppelten Nein an der Urne für beide Vorhaben (Umfahrungen Unterägeri und Zug).
- Der Befürworterseite der Vorlagen gelang es nicht ausreichend, das bürgerliche Lager mit einer Koalition von potenziellen Gewinnern der Umfahrungsprojekte zu erweitern. So konnten ausserhalb der bürgerlichen Parteien zu wenige zusätzliche Ja-Stimmen generiert werden. Das trifft einerseits auf die öV-Fahrenden und Langsamverkehrsteilnehmenden zu, die nicht davon überzeugt waren, dass die Umfahrungsprojekte Vorteile für sie mitbringen würden und andererseits konnten auch die direkt betroffenen Einwohnenden der Stadt Zug nicht von den möglichen Gewinnen für die Lebensqualität in Zug überzeugt werden.
- Der Problemdruck in der Verkehrssituation des Kantons Zug war für den Ausgang der beiden Vorlagen nicht ausschlaggebend. Insgesamt beurteilte die Zuger Stimmbevölkerung die Verkehrssituation in Zug und Unterägeri zwar mehrheitlich als problematisch, die Dringlichkeit war aber insgesamt nicht gross genug, um über gewisse Schwachstellen der Umfahrungsprojekte hinwegzusehen. Vielmehr standen die Nachteile wie die Belastung durch die Baustellen und die hohen Kosten, aber auch Kritik an den Bauvorhaben selbst, wie die fehlende Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation oder die Lage der Tunnels im Vordergrund.
- Das Abstimmungsergebnis darf aber keinesfalls als komplette Absage an die Zuger Mobilitätspolitik verstanden werden. Nur eine Minderheit der Abstimmenden sieht im doppelten Nein ein generelles Zeichen gegen die Mobilitätspolitik des Kantons. Auch dass die Mobilitätspolitik darauf ausgerichtet ist, den Verkehr auf den Hauptachsen zu konzentrieren und die übrigen Gebiete zu entlasten, ist in der Stimmbevölkerung sehr breit abgestützt. Uneinig ist sich die Stimmbevölkerung hingegen darüber, wo der Handlungsbedarf am grössten ist.

#### 3.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Zur vorgeschlagenen Streichung des Vorhabens der Umfahrung Unterägeri (Kapitel M 4.3) gingen 35 Stellungnahmen ein. Darunter waren 16 Eingaben von Privatpersonen, wovon wiederum 14 mit gleichem Inhalt.

Der Bund nimmt die Anpassung zur Kenntnis und äussert sich nicht weiter dazu. Die Nachbarkantone äussern sich nicht zur Vorlage, da sie nicht direkt betroffen sind.

Von den Gemeinden äussern sich nur Unter- und Oberägeri sowie Walchwil, die alle für einen Verbleib der Umfahrung im Richtplan plädieren. Unterägeri als Standortgemeinde betont, dass mit der Anpassung zugewartet werden müsse, bis eine wirksame Alternative erarbeitet und festgesetzt sei. Die einzig heute bekannte funktionierende Lösung dürfe nicht aus dem Richtplan gestrichen werden. Zudem sei die lokale Unterstützung gross: in Unterägeri hätten 59 % der Stimmbevölkerung die Umfahrung gutgeheissen. Oberägeri unterstützt die Argumente, die auch Unterägeri vorbrachte: hohes Verkehrsaufkommen im Ägerital und weitere Verschärfung des Verkehrsproblems durch Wohnraummobilisierung; die Umfahrung sei eine effiziente und wirksame Lösung für die Problematik und die Alternativlösungen seien ungewiss. Walchwil betont, dass anzunehmen sei, dass die gleichzeitige Behandlung der Umfahrung in der Stadt Zug das Ergebnis negativ beeinflusst hätte.

Die Parteien sind geteilter Meinung: die kantonalen Parteien FDP, SVP und GLP sowie die Ortsparteien SVP Unterägeri und FDP Ober- und Unterägeri wollen die Umfahrung im Richtplan beibehalten. Um alle Handlungsoptionen für die Zukunft zu wahren, sollte die Linienführung im Richtplan bleiben. Die SVP führt an, dass das Abstimmungsergebnis knapp gewesen und der Leidensdruck in Unterägeri sehr gross sei. Das Vorgehen des Regierungsrats sei nicht verständlich. Die GLP wünscht sich die Zurückstufung des Vorhabens ins Zwischenergebnis und /oder in die letzte Priorität, damit auf lange Sicht hinaus die Option einer Tunnellösung noch möglich wäre.

Dagegen argumentieren die ALG, die Mitte und die SP, dass der Volkswille umgesetzt werden soll. Die ALG findet, die Ausbaupläne für zusätzliche Strassen stehen quer zur Klimapolitik. Der Kanton solle sich mit alternativen Lösungen befassen und in den öV und Langsamverkehr investieren. Die Mitte möchte nach der Streichung doch Voraussetzungen schaffen, dass eine Umfahrung bzw. eine Entlastung nicht unnötig verzögert würde.

Das Bauforum, der WWF, die VCS Sektion Zug sowie Pro Natura Zug begrüssen die Streichung. Eine Beibehaltung wäre eine Missachtung des Volkswillens und würde grosse negative Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen.

Für einen Verbleib der Umfahrung sprechen sich die Zuger Wirtschaftskammer und der Bau- und Gewermeisterverband aus. Der Gewerbeverband anerkennt, dass der Volkswille respektiert werden sollte, spricht sich aber trotzdem für den Verbleib der Linienführung aus.

Die privaten Stellungnahmen – mit Ausnahme eines Votums für die Streichung – waren alle gegen die Streichung. Das Argument war auch hier, dass vor einer Anpassung des Richtplans die Ergebnisse der weiteren Studien abgewartet werden sollte. Sie befürchten, dass der Platz für eine Lösung sonst verbaut würde. Zudem sei das Resultat vor dem Hintergrund der zeitgleichen Abstimmung über die Umfahrung in Zug zu sehen, die sehr kontrovers diskutiert worden sei. Auch Unterägeri habe eine zweite Chance mit einer weiteren Abstimmung in der Zukunft verdient.

### 3.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

#### 3.3.1 Tangierte Interessen

Keine der Stellungnahmen hat neue, noch nicht berücksichtigte Interessen vorgebracht.

a) BLN und ISOS

Mit der Streichung der beiden Umfahrungen entfällt auch die Diskussion um die baulichen Eingriffe und allfällige Beeinträchtigung der Bundesinventare.

b) Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer

Die auf Grundlage des Richtplans festgelegten Baulinien, welche zur Sicherung der geplanten Umfahrung dienten, haben eine erhebliche Einschränkung für die Grundeigentümerschaften zur Folge. Zudem entsprechen sie nicht in allen Abschnitten dem abgelehnten Bauprojekt. Die vorgesehene Streichung der Umfahrung Unterägeri aus der Richtplankarte und damit einhergehend der Baulinien ermöglicht den Grundeigentümerschaften die freie Verfügung über ihre Grundstücke.

c) Zukunft der Mobilitätspolitik

Weiter stellt sich die Frage, wie das künftige Kantonsstrassennetz ohne die beiden Umfahrungen aussehen soll. Dazu hat sich der Regierungsrat bereits bei der Beantwortung der Interpellation der FDP- und der SVP-Fraktion betreffend «Wie weiter mit der Verkehrspolitik im Kanton Zug?», eingereicht am 26. März 2024 und beantwortet am 24. September 2024, geäußert (KR-Geschäft Vorlage Nr. 3706.1 – 17654). Der Kantonsrat hat die Interpellation am 20. Februar 2025 zur Kenntnis genommen.

Die Baudirektion ist daran, die weitere Entwicklung und Stossrichtung der Zuger Mobilitätspolitik zu planen. Aktuell arbeitet die Baudirektion an folgenden drei grösseren Planungen: Velonetzplanung, «öV-Studie 2040» sowie die Fokusstudien Ägerital und Zug/Baar.

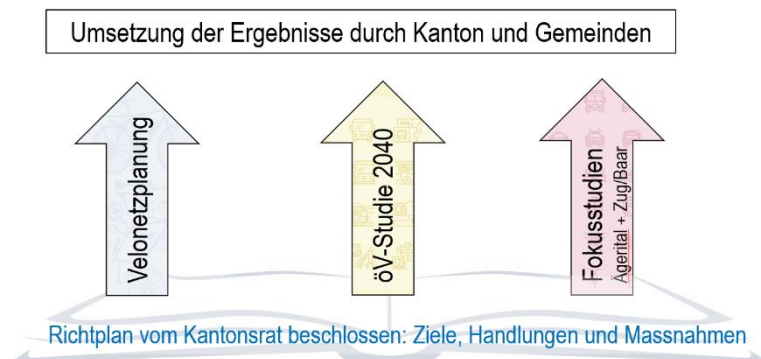


Abbildung 4: 3 Säulen der Zuger Mobilitätspolitik (Stand Sommer 2024)

Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat im Juni 2023, das kantonale Velonetz zu überarbeiten und bis 2024 in den Richtplan einzubauen (RP Beschluss M 4.1.3.4). Die entsprechende Anpassung des öffentlichen Richtplans lag im Herbst 2023 öffentlich auf. Aufgrund der vielen Eingaben führte die Baudirektion mit allen Gemeinden und rund 30 Eigentümerschaften vertiefende Gespräche. Viel zu diskutieren gab das «Bikenetz». Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr RUV beriet die Vorlage im April 2025.

Die Baudirektion erarbeitet in einem breiten Mitwirkungsprozess die «öV-Studie 2040». Dies läuft parallel zum geplanten Bau des Zimmerberg-Basistunnels und den weiteren Ausbauten zwischen Ebikon und Zürich. In einem ersten Schritt geht es um die Frage: Welches ist das «richtige» zukünftige öffentliche Verkehrssystem für den Kanton Zug? Der Fächer ist bewusst breit. In den beiden Workshops im Oktober 2024 und Juni 2025 diskutierten die verschiedenen Interessengruppen denkbare Systeme (U-Bahn, Seilbahn, Ausweitung Eisenbahn, Tram, Bus+, Alternativen). Ein nächster Workshop ist vorgesehen.

In einem schrittweisen Prozess erstellt die Baudirektion in Absprache mit dem Gesamtregierungsrat schlussendlich ein Betriebskonzept des neuen Systems, welches mit dem Fernverkehr nach Eröffnung des Zimmerberg-Basistunnels 2 abgestimmt ist. Weiter dürfte sich aus der «öV-Studie 2040» auch eine Anpassung der Kapitel M 4.4 bis M 4.7 im Richtplan zum öffentlichen Verkehr aufdrängen.

In den beiden Räumen Zug–Baar–Sihlbrugg und Ägerital erarbeitet die Baudirektion sogenannte Fokusstudien. Diese sind in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Standortgemeinden zu erstellen. Ziel der Studien ist, die Handlungsoptionen nach den beiden Ablehnungen der Umfahrungen auszuloten. Welche verkehrlichen Massnahmen (partieller Ausbau der Infrastrukturen, leistungsfähiges Verkehrsmanagement, Entflechtung von Fuss- und Radverkehr, Aufwertungen der Verkehrsräume) lassen sich wie und wo umsetzen, um den Zielen des Richtplans gerecht zu werden? Wie kann die gute Erreichbarkeit auch langfristig sichergestellt werden? Auch für die Fokusstudien sind je zwei Workshops mit Interessenvertretungen im Raum Zug/Baar resp. Ägerital geplant.



Abbildung 5: Perimeter der Fokusstudien Zug–Baar und Ägerital

Die Resultate der «öV-Studie 2040» und der beiden Fokusstudien werden laufend aufeinander abgestimmt.

Neben diesen Planungen realisiert die Baudirektion verschiedene Grossprojekte (Umfahrung Cham–Hünenberg) sowie Sanierungen von Kantonsstrassen und sie prüft Kapazitätssteigerungen auf bestehenden Achsen (Chamer- und Nordstrasse, inklusive Knoten Autobahnanschluss Baar). Dies im Auftrag des Kantonsrats (Richtplan Beschluss M 4.3.2 Nr. 3).

Weiter begleitet die Baudirektion die Bundesbehörden bei der Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur im Zusammenhang mit dem Zimmerberg-Basistunnel oder beim Halbanschluss Rotkreuz Süd. Diese Infrastrukturmassnahmen bedingen Zeit für die Planung, Baubewilligung und Realisierung und werden daher erst mittel- bis langfristig umgesetzt. Beide Massnahmen sind aber für die Erreichbarkeit des Kantons Zug entscheidend.

### 3.3.2 Interessenabwägung

Das Stimmvolk hat das Vorhaben abgelehnt. Die Streichung der Linienführung aus der Richtplankarte entspricht dem planerischen Vollzug des Wählerwillens.

Die Mehrheit der Bevölkerung hat sich gegen eine Tunnellösung ausgesprochen – diese Entscheidung gilt es zu akzeptieren. Der Regierungsrat ist sich jedoch der Verkehrsproblematik in Unterägeri bewusst. In Anerkennung der Herausforderungen soll im Richtplantext deshalb ein

neuer Auftrag dafür sorgen, dass der Kantonsrat nach Abschluss der verschiedenen Studien über die weiteren Schritte befinden kann. Ob dannzumal wieder ein konkretes Vorhaben in die Richtplankarte aufgenommen wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen. Das Beispiel der Stadt Zug – in welcher der Umfahrungstunnel nach der ersten ablehnenden Volksabstimmung ebenfalls aus dem Richtplan entfernt wurde – zeigt, dass einer Wiederaufnahme in den kantonalen Richtplan zu einem späteren Zeitpunkt denkbar ist.

Ein Zwischenergebnis bedeutet allgemein, dass die Linienführung noch nicht vollständig abgestimmt ist. Bei einem Zwischenergebnis ist entsprechend fraglich, ob das notwendige öffentliche Interesse für die Festsetzung von Baulinien gegeben ist. Zudem setzen Baulinien zumindest eine konkrete Vorstellungen über die künftige Anlage wenigstens im Sinne eines generellen Projektes voraus. Beides ist nun nach der negativen Abstimmung über den Umfahrungstunnel nicht mehr gegeben. Auch mit der Beibehaltung eines Zwischenergebnisses für die Umfahrung würde es dem Kanton aufgrund des Abstimmungsergebnisses zumindest heute an der Legitimation für das Festlegen oder das Beibehalten von Baulinien für den Umfahrungstunnel fehlen.

### 3.3.3 Antrag des Regierungsrats

Die Linienführung wird in der Karte nicht mehr aufgeführt. Im Richtplantext soll ein Auftrag das weitere Vorgehen festlegen. Der Regierungsrat empfiehlt die Anpassung zur Annahme.

→ Synopse Seite 3 f «M 4.1 Handlungen» und «M 4.3 Kantonsstrassen», rechte Spalte
---

### 3.3.4 Kosten

Durch die Streichung der Umfahrung Unterägeri aus dem Richtplan entstehen dem Kanton keine Kosten. Hingegen könnte die Beibehaltung oder Neuausscheidung der Baulinien zu einer materiellen Enteignung führen. Würden die Baulinien beibehalten, könnten verschiedene Grundeigentümerschaften Entschädigungsansprüche an den Kanton richten. Die Höhe der zu leistenden Entschädigungen ist sehr schwer abzuschätzen.

## **4 Richtplankapitel M 4.3 Kantonsstrassen: Umfahrung Zug**

### **4.1 Ausgangslage**

Am 3. März 2024 lehnte die Zuger Stimmbevölkerung den Rahmenkredit für die Umfahrung Zug ab. Nur die Gemeinden Unterägeri und Walchwil stimmten der Vorlage zu. Die Stadt Zug als Standortgemeinde lehnte das Projekt mit 63 % Nein-Stimmen ab.

Um die Gründe für die Abstimmungsergebnisse zu den beiden Umfahrungsprojekten in Unterägeri und Zug besser zu verstehen, führte eine externe Befragungsfirma im Auftrag der Baudirektion eine Umfrage durch. Die Erkenntnisse sind unter 3.1 auf Seite 9 zusammengefasst.

### **4.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung**

Zur vorgeschlagenen Streichung des Vorhabens der Umfahrung Zug (Kapitel M 4.3) gingen 16 Stellungnahmen ein.

Der Bund nimmt die Anpassung zur Kenntnis und äussert sich nicht weiter dazu. Die Nachbarkantone äussern sich nicht zur Vorlage, da sie nicht direkt betroffen sind.

Von den Gemeinden äussern sich nur Walchwil und Zug, die beide für einen Verbleib der Umfahrung im Richtplan plädieren. Die Stadt Zug als Standortgemeinde betont, dass mit der Anpassung zugewartet werden müsse, bis die Ergebnisse der verschiedenen Studien sowie der Zentrumsplanung vorlägen. Aufgrund der Topografie, der Verkehrsführung der vorhandenen Kantonsstrassen und der fehlenden Landreserven sei eine oberirdische Verkehrslösung nicht möglich. Mindestens die Portalbereiche seien im Richtplan zu belassen.

Die Parteien sind geteilter Meinung: die kantonalen Parteien FDP, SVP und GLP wollen die Umfahrung im Richtplan behalten. Die SVP führt an, dass das Abstimmungsergebnis knapp gewesen sei und besonders im Bereich Nordportal bessere Lösungen nötig seien. Die GLP wünscht sich die Zurückstufung des Vorhabens ins Zwischenergebnis und /oder in die letzte Priorität, damit auf lange Sicht hinaus die Option einer Tunnellösung noch möglich wäre. Die Freigabe der Portale würde zukünftige Lösungen blockieren. Diese Raumsicherungen sollten deshalb im Richtplan verbleiben – bis alternative Verkehrs- und Streckenführungen geprüft und getestet sind. Die FDP gibt zu bedenken, dass Entlastungen des Stadtzentrums wohl nur mit einer Tunnellösung möglich seien. Das Südportal und die Linienführung bis zum nördlichen Tunnelende sei deshalb beizubehalten. Ab Nordportal wären andere Linienführungen als bisher angedacht möglich. Besonders die herausfordernde Situation am Gubelloch könnte umgangen werden.

Dagegen argumentieren die ALG, die Mitte und die SP, dass der Volkswille umgesetzt werden soll. Die ALG findet, die Ausbaupläne für zusätzliche Strassen stehen quer zur Klimapolitik. Der Kanton solle sich mit alternativen Lösungen befassen und in den öV und Langsamverkehr investieren. Die SP verweist darauf, dass das Stimmvolk einen Umfahrungstunnel schon mehrmals an der Urne verworfen habe.

Das Bauforum, der Gewerbeverband, die VCS Sektion Zug, der WWF sowie Pro Natura Zug begrüssen die Streichung. Eine Beibehaltung wäre eine Missachtung des Volkswillens und würde grosse negative Auswirkungen auf die Umwelt nach sich ziehen. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sei nun zu forcieren und konsequent weiterzuführen.

Für einen Verbleib der Umfahrung sprechen sich die Zuger Wirtschaftskammer und der Bau- und Verkehrsverband aus. Auch eine öV Studie oder Fokusstudie werde die Probleme nicht zu lösen

vermögen. Der Gewerbeverband anerkennt, dass der Volkswillen respektiert werden sollte, spricht sich aber trotzdem für den Verbleib der Linienführung aus. Beide weisen auf den Kritikpunkt Nordportal hin. Hier seien bessere Lösungen in einem Umfahrungsvorhaben nötig, um vor der Bevölkerung zu bestehen.

Von privater Seite ging nur eine Stellungnahme ein, die mit der Streichung einverstanden ist.

#### 4.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

##### 4.3.1 Tangierte Interessen

Keine der Stellungnahmen hat neue, noch nicht berücksichtigte Interessen vorgebracht.

##### a) BLN und ISOS

Mit der Streichung der beiden Umfahrungen entfällt auch die Diskussion um die baulichen Eingriffe und allfällige Beeinträchtigung der Bundesinventare.

##### b) Zukunft der Mobilitätspolitik

Wir verweisen auf die Ausführungen in Kapitel 3.3.1 auf Seite 10.

##### 4.3.2 Interessenabwägung

Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons und der Standortgemeinde haben sich bereits zwei Mal gegen einen Umfahrungstunnel ausgesprochen. Die Standortgemeinde Zug hat es mit 63 % am deutlichsten verworfen. Die Streichung der Linienführung aus der Richtplankarte ist der planungsrechtliche Vollzug des Wählerwillens.

Verbleibt die Umfahrung wie bis anhin im Richtplan, würde dies wohl die Möglichkeit einer erneuten Projektierung offenhalten. Die Mehrheit hat sich allerdings gegen das Vorhaben ausgesprochen – diese Entscheidung gilt es zu akzeptieren. Zudem ist es höchst unwahrscheinlich, dass die abgelehnte Linienführung praktisch identisch noch einmal zur Diskussion kommen wird. Besonders die Lage der Portale – im speziellen des Nordportals beim Gubelloch – ist weiterhin umstritten und würde wohl nicht mehr in ein künftiges Vorhaben einfließen. Damit ist es auch nicht zweckmässig, die Portale zu sichern. Auch mit der Beibehaltung eines Zwischenergebnisses für die Umfahrung oder die Portale würde es dem Kanton aufgrund des Abstimmungsergebnisses an der Legitimation für das Festlegen oder Beibehalten von Baulinien fehlen.

Aufgrund der Anerkennung der Herausforderungen im Verkehr soll jedoch ein Auftrag im Richtplantext dafür sorgen, dass der Kantonsrat nach Abschluss verschiedener Studien über die weiteren Schritte befinden kann. Ob dann auch wieder ein Eintrag in die Richtplankarte mit einem konkreten Vorhaben erfolgt, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzuschätzen.

##### 4.3.3 Antrag des Regierungsrats

Die Linienführung ist in der Karte nicht mehr aufgeführt. Im Richtplantext soll ein Auftrag das weitere Vorgehen festlegen. Der Regierungsrat empfiehlt die Anpassung zur Annahme.

→ Synopse Seite 3 und 5 «M 4.1 Handlungen» und «M 4.3 Kantonsstrassen», rechte Spalte

##### 4.3.4 Kosten

Durch die Anpassung des Richtplans entstehen keine Kosten.



## 5 Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: Vorhaben Kraftwerk Lorzentobel

### 5.1 Ausgangslage

Im Gebiet Lorzentobel im Kanton Zug betreibt die Wasserwerke Zug Energie AG (WWZ) insgesamt drei Laufwasserkraftwerke. In Fliessrichtung betrachtet, wird das Wasser der oberen Lorze zuerst in der Kraftwerkszentrale 2 (KWZ 2), danach in der Zentrale 1 (KWZ 1) und schlussendlich in der Zentrale 3 (KWZ 3) turbiniert (Abbildung 6). Die WWZ stellte im Rahmen einer Zustandsanalyse an diversen Anlageteilen der beiden oberen Kraftwerke (KWZ 1 und KWZ 2) Sanierungsbedarf fest. Dies bewog die WWZ, verschiedene Optionen zur Sanierung der Anlagen zu prüfen. Als Bestvariante wurde der Zusammenschluss der Zentralen KWZ 1 und KWZ 2 zum «KW Lorzentobel» weiterverfolgt.

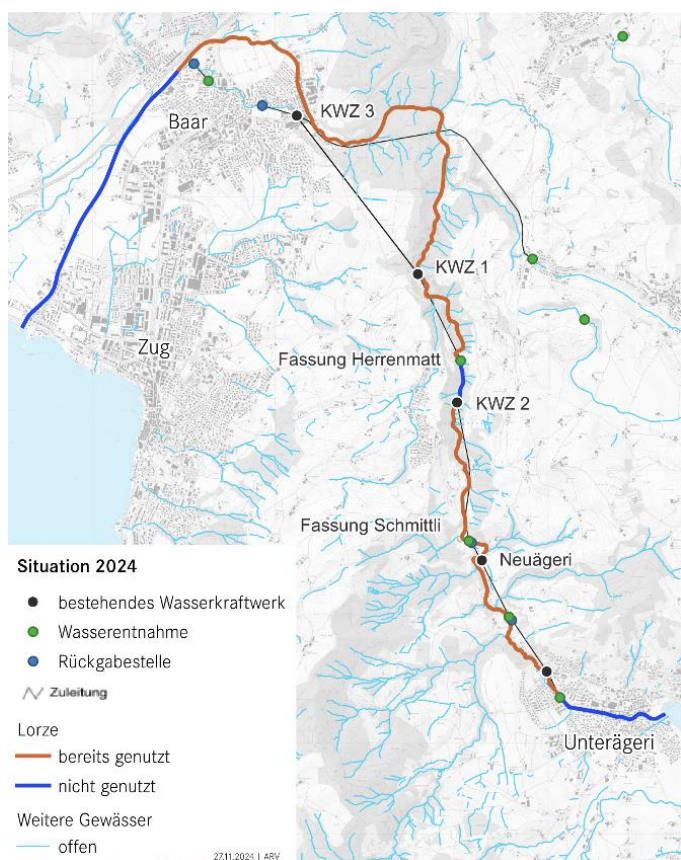


Abbildung 6: Die Kraftwerke inklusive Wasserentnahme und -rückgabestellen entlang der oberen Lorze

Mit der Erstellung einer neuen Kraftwerkszentrale ist die zusätzliche Nutzung der bisher ungenutzten Gefällstufe im Lorzentobel zwischen der KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt verbunden (Länge von rund 600 m). Dazu ist eine neue Druckleitung in dieser Länge notwendig, welche die bestehenden Druckleitungen verbindet. Sie wird in der am rechten Flussufer verlaufenden Waldstrasse verlegt werden. Das neue Zentralengebäude befindet sich angrenzend zum bestehenden Werk- und Lagergebäude ganz am Nordrand des Areals Lorzentobel. Diese Randalage wurde in Zusammenarbeit mit kantonalen Fachstellen entwickelt.

### 5.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Der Bund stellt fest, dass sich der Kanton intensiv und stufengerecht mit dem Vorhaben, dessen Auswirkungen auf Raum und Umwelt sowie den tangierten Interessen auseinandergesetzt hat. Das Bundesamt für Umwelt BAFU hält im Speziellen fest, dass es die Beurteilung in Bezug auf das BLN und die diesbezüglichen differenzierten Erwägungen der kantonalen Behörden teilt. Das Bundesamt für Kultur BAK würdigt, dass das denkmalpflegerische bedeutende



Ensemble aus historischen Kraftwerksgebäuden und der Lorzebrücken bereits in einer frühen Planungsphase grosse Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Der Bund weist einzig darauf hin, dass die nachgeordnete Planung die abschliessende Abstimmung mit den waldrechtlichen Aspekten (Nachweis Rodungsvoraussetzungen) vornehmen muss.

Die Gemeinden äussern sich nicht konkret zum Kraftwerkvorhaben.

Die Zuger Parteien stehen grossmehrheitlich hinter dem Projekt. Die natürliche Energiequelle Wasserkraft sei bestmöglich zu nutzen. Besonderes Augenmerk sei auf die Gewässeraufwertung inklusive Verbesserung der Fischgängigkeit und auf die Anforderungen an die Restwassermenge zu legen. Die SP fordert, dass eine Intensivierung der Wassernutzung an der oberen Lorze mit einer extensiveren Nutzung an anderer Stelle einhergehen sollte und dass die Langsamverkehrsrouten jederzeit sicher und attraktiv zu führen seien. Die ALG beanstandet die Interessenabwägung. Es fehlten ihrer Ansicht nach Informationen und Abwägungen, um diesem Antrag zustimmen zu können. Weiter seien die erwähnten ökologischen Aufwertungsabsichten eine Aufgabe, die der Kanton sowieso (aufgrund des Gewässerschutzgesetzes) durchführen müsse.

Vereine und Organisationen sind ebenfalls einverstanden mit dem Vorhaben. Ein grosses Anliegen ist den Stellungnehmenden die Einhaltung der Restwassermenge und damit zusammenhängend der Schutz von Lebensraum für Fisch- und Krebspopulationen. Die Idee des WWF, dass ein Ausbau der Wasserkraftnutzung im Lorzentobel nur möglich sei, wenn im Gegenzug die untere Lorze revitalisiert wird, nimmt der Kanton zur Kenntnis.

### 5.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

#### 5.3.1 Tangierte Interessen

Keine der Stellungnahmen hat neue, noch nicht berücksichtigte Interessen vorgebracht.

##### a) Wasserkraftnutzung/Energieproduktion

Der Zuger Kantonsrat hat sich im kantonalen Richtplan für den Erhalt und die Steigerung der Leistung der Wasserkraftwerke ausgesprochen (Kapitel E 15.3.1). Auch in der nationalen Energiestrategie ist der Ausbau der Produktion von Elektrizität aus Wasserkraft ein zentraler Punkt. Die Strategie sieht als Richtwerte für den Ausbau eine inländische Jahresproduktion von 37 400 GWh im Jahr 2035 und von 38 600 GWh im Jahr 2050 vor. Um diese Richtwerte zu erreichen sind bestehende Anlagen zu optimieren und auszubauen. Ebenso sind bisher ungenutzte Potenziale durch die Errichtung neuer Wasserkraftwerke zu erschliessen.

##### b) Landschaft (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler BLN, BLN-Gebiet 1307)

Zum Bau der neuen Zentrale gehören verschiedene weitere Teilprojekte wie die ökologische Sanierung von Schwellen, der Abbruch der Fassung KWZ 1 und die neue Druckleitung. Die betroffenen Anlagen liegen alle innerhalb des BLN-Objekts Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze–Sihl mit Höhronenkette und Schwantenau» (Abbildung 7). Landschaftlich relevant ist vor allem das BLN-Schutzziel Nr. 3.2 zur Dynamik der Flusslandschaft.

Das BLN-Objektblatt beschreibt die Landschaft folgendermassen: «Die weitgehend bewaldeten, naturnahen Flusstäler der Sihl und der Lorze sind auf weiten Strecken geprägt durch teils senkrechte Nagelfluhwände, Runsen und Hanganrisse. Die im Flussbett liegenden Felsblöcke und die Schluchten verleihen den Flusstälern einen wilden und dynamischen Charakter. (...) Das Lorzentobel entwickelte sich seit dem späteiszeitlichen Abschmelzen des Reuss-Gletschers als gewaltige Erosionskerbe mit steilen Wänden und bis heute anhaltender Dynamik.

Diese Erosionskerbe zerschneidet einen bereits vor der letzten Eiszeit entstandenen, stark verfestigten Moränen- und Schotterkomplex. Die steilen Wände, aber auch Blockstürze, Sackungen, Quelltuffbildungen und Bachumlenkungen lassen die Dynamik der Tobelentwicklung erkennen. Grundwasser tritt in zahlreichen ergiebigen Quellen hervor.»

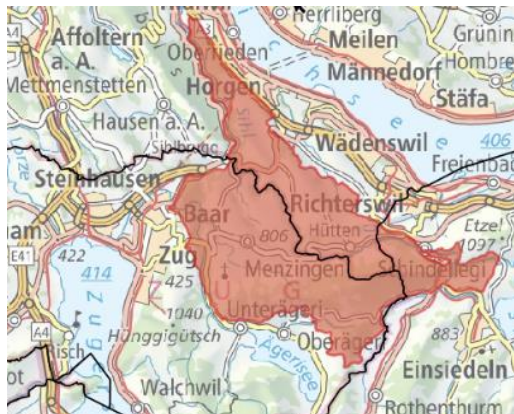


Abbildung 7: Das BLN-Objekt Nr. 1307 erstreckt sich über die Kantone Zug, Zürich und Schwyz.

Die Geschichte der Lorze ist aber auch geprägt von der intensiven Nutzung der Wasserkraft. Bereits im 16. Jahrhundert haben sich die Menschen das Wasser der Lorze zu Nutzen gemacht und verschiedene Mühlen, Sägewerke und seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dann Textilfabriken betrieben. Das Wasser wird bis heute mehrfach genutzt und auch die KWZ 1 ist Teil einer Kaskade aneinandergereihter Wasserkraftwerke. Zwischen der Spinnerei am Ortseingang von Unterägeri und der Spinnerei Baar ist das Wasser der Lorze durchgehend genutzt – mit der erwähnten Ausnahme zwischen KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt.

#### c) Denkmalpflege

Seitens BLN ist insbesondere das Schutzziel Nr. 3.7 zu den kulturhistorisch bedeutenden Elementen relevant. Es fordert, «die Kulturlandschaft mit ihrer charakteristischen Siedlungsstruktur, den landschaftsprägenden und kulturhistorisch bedeutenden Elementen, namentlich auch den landschaftsprägenden historischen Brücken im Lorzentobel, in ihrer Substanz zu erhalten». Wird ein Schutzziel aufgrund einer Interessenabwägung beeinträchtigt, ist für die grösstmögliche Schonung, die Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen. Bei mehreren zusammenhängenden Eingriffen wird die Gesamtwirkung auf das Objekt beurteilt. Bestehende Beeinträchtigungen sind nach Möglichkeit zu vermindern oder zu beheben.

Die Zentrale KWZ 1 stellt aus kulturhistorischer und landschaftlicher Sicht den wesentlichsten Bereich des vorliegenden Projekts dar. Hier bilden die historischen Kraftwerksgebäude und der «Dreiklang» der Lorzebrücken ein einmaliges Ensemble. Diese sind in den Schutzzielen des BLN-Objekts explizit erwähnt. Entsprechend anspruchsvoll ist die Platzierung des neuen Baukörpers für das KW Lorzentobel.



Abbildung 8: Schützenswerte Schalt- und Trafostation mit angebauter Halle (ganz rechts) und den Lorzbrücken im Hintergrund

Die Kraftwerke im Lorzentobel markieren den Beginn der grossflächigen Elektrifizierung in Baar und Zug. Die baulichen Anlagen aus dem späten 19. und frühen 20. Jahrhundert sind noch authentisch erhalten und bedeutende Zeugen der Industrialisierung. Aufgrund ihres hohen bau- und technikgeschichtlichen Werts sind KWZ 1, KWZ 2 sowie die Stauwehranlage im Inventar der schützenswerten Denkmäler enthalten.

In der Ortsbildaufnahme des ISOS zum «Spezialfall Neuägeri/Innere Spinnerei» ist für die «Umgebungszone I» (Talsohle, Flusslandschaft mit altem Lorzelauf, Kanalanlagen und Wiesland) das «Erhaltungsziel a» definiert. Dies bedeutet «das Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche und das Bewahren der für das Ortsbild wesentlichen Vegetation und Altbauten». Die Umgebungszone I erstreckt sich von Neuägeri flussabwärts bis zum Schmittli. Für den Neubau des KW Lorzentobel ist das ISOS nicht relevant, da der Standort nicht innerhalb der Umgebungszone liegt.

d) Wald

Das vorliegende Projekt bedingt die temporäre und dauerhafte Rodung von Wald. Als dauerhafte Rodung ist der Flächenbedarf der neuen Schalt- und Trafostation von KWZ 1 einzuordnen, soweit diese im Wald zu liegen kommen soll. Mit ca. 3 m Gebäudeabstand müssten ca. 45 m<sup>2</sup> Wald gerodet werden. Für die Abbruch- und Bauarbeiten und die temporäre Erschliessungsstrasse müssen zusätzliche Flächen temporär gerodet werden. Nach Bauende werden diese wiederhergestellt.

e) Fischgängigkeit

Mit dem Zusammenschluss der geplanten an die bestehende Druckleitung kann das Gewässergerinne neu ausgestaltet und damit die Fischgängigkeit wiederhergestellt werden (separates Projekt). Mit dem Bau der Massnahmen zur Sanierung der Fischgängigkeit muss bis spätestens Ende 2030 begonnen werden.

f) Restwasser

Gleichzeitig mit der Baubewilligung und der Konzessionserteilung sind auch die Restwassermengen durch den Regierungsrat festzulegen. Dafür ist ein Restwasserbericht erforderlich. Der entsprechende Prozess läuft bereits.

g) Konzession

Für die Kraftwerke KWZ 1 und KWZ 2 bestehen rechtskräftige Konzessionen, die noch bis 2036 laufen. Das KWZ 2 verfügt zudem zu 50 % über ein ehehaftes Wasserrecht. Für das neue KW Lorzentobel (welches die zwei bisherigen Kraftwerke ersetzt) müssen die bisherigen

Konzessionen durch eine neue Konzession ersetzt werden. Das ehehafte Wasserrecht ist ebenfalls durch die neue Konzession entschädigungslos zu ersetzen.

#### h) Langsamverkehr

Entlang des gesamten Lorzentobels führen heute ein kantonaler Wanderweg, eine kantonale Velostrecke sowie die nationale Velolandroute Nr. 9 und die regionale Mountainbikelandroute Nr. 22 von SchweizMobil. Das Lorzentobel stellt eine beliebte Verbindung für den Velo-Freizeitverkehr aber auch für den Velo-Alltagsverkehr dar.

#### 5.3.2 Interessenabwägung

Die Mitwirkung hat keine neuen, zu berücksichtigenden Interessen hervorgebracht. Die Teilnehmenden der Mitwirkung stehen dem Vorhaben positiv gegenüber. Dass die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Restwassermenge, Fischgängigkeit etc. eingehalten werden, ist Aufgabe der nachfolgenden Planungen.

#### 5.3.3 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat empfiehlt die Anpassung zur Annahme.

→ Synopse Seite 7 f «E 15.3 Wasserkraft», rechte Spalte
---

#### 5.3.4 Kosten

Durch die Anpassung des Richtplans entstehen keine Kosten.

## **6 Richtplankapitel E 15.3 Wasserkraft: für die Wasserkraft geeignete Gewässerstrecken**

### **6.1 Ausgangslage**

Gemäss eidgenössischem Raumplanungs- und Energiegesetz sind die Kantone verpflichtet, Gewässerstrecken, die für die Nutzung erneuerbarer Energien geeignet sind, im Richtplan zu bezeichnen. Optional können auch Gewässerstrecken, die grundsätzlich freizuhalten sind (Schutzinteressen höher gewichtet als Nutzungsinteressen) im Richtplan als sogenannte Ausgangslage aufgenommen werden. Die Baudirektion erarbeitet gegenwärtig diese Grundlagen. Deshalb erfolgt in der vorliegenden Richtplananpassung vorerst nur der Eintrag im Bereich des neuen Kraftwerks Lorzentobel (siehe Kapitel 4). Im Rahmen der gesamthaften Überarbeitung des Richtplankapitels Energie im Sommer 2026 erfolgt dann die Festsetzung der geeigneten Gewässerstrecken im ganzen Kanton.

Gemäss der Energieverordnung EnV ist die Festlegung der geeigneten Gewässerstrecken im Richtplan für die Erteilung von Konzessionen oder Bewilligungen für Wasserkraftanlagen nicht erforderlich. Dies im Hinblick auf die Ausbauziele für die Wasserkraft. Die Festsetzung der Kraftwerkserneuerung (Projekt der WWZ, siehe Kapitel 5) erfordert also keine Beurteilung der Gewässerstrecke.

Trotzdem ist es sinnvoll, die vom Kraftwerks-Projekt betroffene Strecke bereits vorgezogen zu betrachten und diese Ergebnisse im Richtplan festzusetzen. Es erfolgt also eine vorgezogene Betrachtung der Lorze zwischen dem Ägeri- und dem Zugersee. Ziel ist es abzuklären, ob die ca. 600 Meter lange Restwasserstrecke zwischen KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt für die Wasserkraft geeignet ist.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK erarbeitete eine Vollzugshilfe zur Unterstützung der Kantone bei der Ausscheidung der für Wasserkraft geeigneten Gewässerstrecken. Im Februar 2025 publizierte das UVEK den definitiven Bericht dazu. Er ermöglicht eine schweizweit einheitliche Vollzugspraxis. Der Kanton Zug hält sich an diese Empfehlung des Bundes und geht davon aus, dass er das Bundesrecht rechtskonform vollzieht.

Das Wasser der Lorze wird bis heute mehrfach genutzt und auch die KWZ 1 ist Teil einer Kaskade aneinandergereihter Wasserkraftwerke. Zwischen der Spinnerei am Ortseingang von Unterägeri und der Spinnerei Baar ist das Wasser der Lorze durchgehend genutzt – mit der erwähnten Ausnahme zwischen KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt (grün markierter Abschnitt in Abbildung 9).

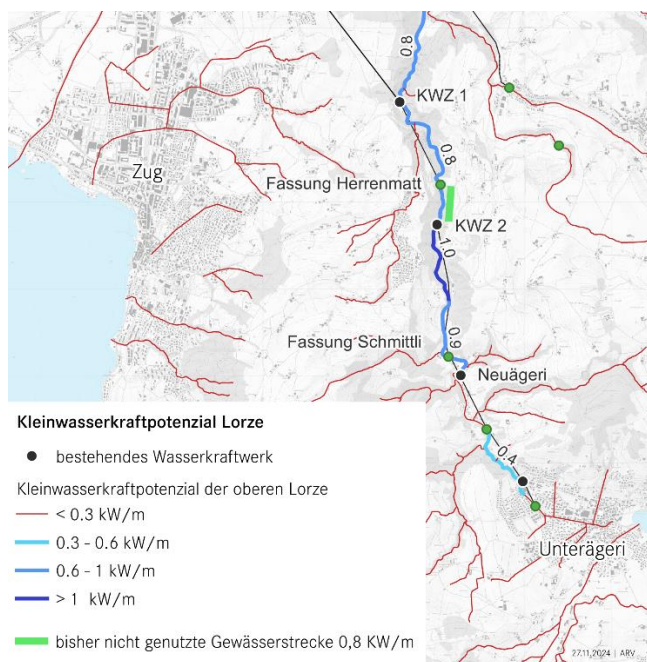


Abbildung 9: Kleinwasserkraftpotenzial der Lorze sowie Darstellung der bisher nicht genutzten Gewässerstrecke (map.admin.ch, BFE)

### 6.1.1 Vorgehen

Durch das Abwägen der Nutzungsinteressen durch Wasserkraft gegenüber den Schutzinteressen werden geeignete Gewässerstrecken bestimmt. Die kantonalen Fachstellen beurteilen dies mittels der Empfehlung des UVEK. Das Schutzinteresse ergibt sich aus verschiedenen Schutzkriterien, während das Nutzungsinteresse hauptsächlich mit dem sogenannten Linienpotenzial definiert wird. Das Linienpotenzial beschreibt die Leistung, welche pro Strecke theoretisch generiert werden kann. Zur Bewertung des Nutzungsinteresses werden zudem der Beitrag zur Winterstromproduktion sowie das Vorliegen bestehender Projektierungen von Kraftwerksanlagen berücksichtigt. Die Ausscheidung der geeigneten Gewässerstrecken im ganzen Kanton Zug erfolgt zurzeit mittels einer GIS-Analyse. Für die Beurteilung des vorliegenden Projekts hat die Baudirektion die obere Lorze vorgezogen analysiert.

Der Streckenabschnitt an der oberen Lorze erreicht in der Beurteilung sowohl ein grosses Schutz- als auch ein grosses Nutzungsinteresse. In der 3x3 Matrix gemäss Empfehlung landet man damit im Feld 4: das heisst, dass eine Nutzung mit Begründung – also einer detaillierten Interessenabwägung – möglich ist.

### 6.2 Mitwirkungsverfahren / Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Der Bund begrüsst, dass die Methodik der Gewässerstreckenanalyse sowie das Vorgehen betreffend die Interessenabwägung den Empfehlungen des UVEK entspricht. Die vom Kanton dafür zur Verfügung gestellten Erläuterungen sind aus Sicht des Bundes stufengerecht und schlüssig. Ebenfalls gut nachvollziehbar sei das Ergebnis bzw. die Festsetzung des Vorhabens «Lorze (KW 2 – Fassung Herrenmatt)» im Zuger Richtplan als für die Wasserkraft geeignete Gewässerstrecke.

Die Gemeinden äussern sich nicht konkret zur Eignung der Gewässerstrecke.

Die Zuger Parteien stehen mit einer Ausnahme hinter dem Projekt. Besonderes Augenmerk sei auf die Gewässeraufwertung inklusive Verbesserung der Fischgängigkeit und auf die Anforderungen an die Restwassermenge zu legen. Die ALG beanstandet die Interessenabwägung. Es

fehlten ihrer Ansicht nach Informationen und Abwägungen, um diesem Antrag zustimmen zu können. Weiter seien die erwähnten ökologischen Aufwertungsabsichten eine Aufgabe, die der Kanton sowieso (aufgrund des Gewässerschutzgesetzes) durchführen müsse.

Vereine und Organisationen sind ebenfalls einverstanden mit dem Vorhaben. Ein grosses Anliegen ist den Stellungnehmenden die Einhaltung der Restwassermenge und damit zusammenhängend der Schutz von Lebensraum für Fisch- und Krebspopulationen. Pro Natura weist explizit daraufhin, dass die bestehenden Defizite bei der Fischwanderung, beim Restwasser und beim Lebensraum für Gewässerlebewesen zu beheben seien. Dies allerspätestens zusammen mit dem vorliegenden Projekt. Die Idee des WWF, dass ein Ausbau der Wasserkraftnutzung im Lorzentobel nur möglich sei, wenn im Gegenzug die untere Lorze revitalisiert wird, nimmt der Kanton zur Kenntnis. Ob die Wirtschaftlichkeit für das Kraftwerk bei einer höheren Restwassermenge noch gegeben ist, wird die Betreiberin (WWZ AG) entscheiden müssen und ist nicht Gegenstand dieser Anpassung.

### 6.3 Interessenabwägung und Antrag für die Richtplananpassung

#### 6.3.1 Tangierte Interessen

Keine der Stellungnahmen hat neue, noch nicht berücksichtigte Interessen vorgebracht.

##### a) Wasserkraftnutzung/Energieproduktion

Aufgrund des Linienpotenzials von 0,8 kW/m und der Tatsache, dass das Einzugsgebiet der Lorze von ganzjährigem Niederschlag in Form von Regen profitiert, wird bei dieser Gewässerstrecke gemäss Vollzugshilfe von einem grossen Nutzen ausgegangen. Damit rechtfertigt sich die Aufnahme der Strecke in den Datensatz der für Wasserkraftnutzung geeigneten Strecken im Grundsatz.

##### b) Landschaft (BLN-Gebiet 1307)

Die betroffene Gewässerstrecke liegt innerhalb des BLN-Objekts Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze–Sihl mit Höhrnenkette und Schwantenau». Das BLN-Objektblatt beschreibt die Landschaft folgendermassen: «Die weitgehend bewaldeten, naturnahen Flusstäler der Sihl und der Lorze sind auf weiten Strecken geprägt durch teils senkrechte Nagelfluhwände, Runsen und Hanganrisse. Die im Flussbett liegenden Felsblöcke und die Schluchten verleihen den Flusstälern einen wilden und dynamischen Charakter. (...) Das Lorzentobel entwickelte sich seit dem späteiszeitlichen Abschmelzen des Reuss-Gletschers als gewaltige Erosionskerbe mit steilen Wänden und einer bis heute anhaltenden Dynamik. Diese Erosionskerbe zerschneidet einen bereits vor der letzten Eiszeit entstandenen, stark verfestigten Moränen- und Schotterkomplex. Die steilen Wände, aber auch Blockstürze, Sackungen, Quelltuffbildungen und Bachumlenkungen lassen die Dynamik der Tobelentwicklung erkennen. Grundwasser tritt in zahlreichen ergiebigen Quellen hervor.»

Landschaftlich relevant ist vor allem das BLN-Schutzziel Nr. 3.2 zur Dynamik der Flusslandschaft. Dieses lautet: «Die natürliche Dynamik der Flusslandschaften von Lorze und Sihl sowie die Urtümlichkeit, der nicht erschlossenen Flussabschnitte erhalten.»

Die Nutzung eines bisher recht naturnahen, wenig verbauten Lorzeabschnitts, der damit neu zu einer Restwasserstecke wird, läuft den Schutzzielen des BLN grundsätzlich zuwider. Die Geschichte der Lorze ist aber auch geprägt von der intensiven Nutzung der Wasserkraft. Bereits im 16. Jahrhundert haben sich die Menschen das Wasser der Lorze zu Nutzen gemacht und verschiedene Mühlen, Sägewerke und seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dann Textilfabriken betrieben. Das Wasser wird bis heute mehrfach genutzt und auch die KWZ 1 ist Teil einer Kaskade aneinandergereihter Wasserkraftwerke. Zwischen der Spinnerei am Ortseingang

von Unterägeri und der Spinnerei Baar ist das Wasser der Lorze – mit der erwähnten Ausnahme zwischen KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt – durchgehend genutzt und folglich bereits eine Restwasserstrecke.

c) Renaturierungsprojekt Lorzentobel

Im Juli 2024 hat der Kantonsrat im Rahmen der Richtplananpassung 23/1 das Renaturierungsvorhaben «Lorzentobel» im Kapitel L 8.1.3 festgesetzt. In den nächsten 5 bis 30 Jahren plant das Tiefbauamt die Holz- und Betonschwellen zu ersetzen und Flussauen zu schaffen. Im Rahmen der Voruntersuchungen hat man festgestellt, dass zwischen den Restwasserstrecken und dem Abschnitt zwischen dem KWZ 2 und der Fassung Herrenmatt keine Unterschiede bezüglich der Gewässerökologie vorhanden sind. Eine Nutzung des erwähnten Abschnitts zur Energiegewinnung hat keine Auswirkungen auf das Revitalisierungsprojekt.

6.3.2 Interessenabwägung

Beinahe alle Stellungnahmen sprechen sich für die Aufnahme des Abschnitts KWZ2–Fassung Herrenmatt in den Richtplan als «für die Wassernutzung geeignete Gewässerstrecke» aus. Der Bund bestätigt, dass die angewandte Methodik korrekt ist.

6.3.3 Antrag des Regierungsrats

Der Regierungsrat empfiehlt die Anpassung zur Annahme.

→ Synopse Seite 7 f «E 15.3 Wasserkraft», rechte Spalte
---

6.3.4 Kosten

Durch die Anpassung des Richtplans entstehen keine Kosten.



## 7 Parlamentarische Vorstösse

Im Rahmen dieses Berichts des Regierungsrats werden zwei Motionen und zwei Postulate zu den Umfahrungen Unterägeri und Zug behandelt. Der Regierungsrat beantwortet diese wie folgt.

- 7.1 Postulat von Adrian Moos, Stefan Moos, Adrian Risi, Philip C. Brunner, Michael Felber, Benny Elsener und Peter Rust betreffend einfachen Zentrumstunnel Stadt Zug, an die Arbeit, Vorlage Nr. 3345.1 - 16809, eingereicht am 9. Dezember 2021; das Postulat wurde am 27. Januar 2022 an den Regierungsrat überwiesen und am 29. Juni 2023 erheblich erklärt.

Die Postulanten fordern den Regierungsrat auf, die notwendigen Schritte zur Anpassung des Richtplans, zur Projektplanung und zur Finanzierung eines einfachen Zentrumstunnels in der Stadt Zug einzuleiten. In planerischer Hinsicht sei der einfache Zentrumstunnel umgehend in die Diskussion des Mobilitätskonzepts aufzunehmen und weiterzubearbeiten, in den kantonalen Richtplan aufzunehmen und danach zu integrieren.

Der Kantonsrat behandelte das Postulat in der Beratung zur Richtplananpassung zum Mobilitätskonzept (Vorlage 3487.1 - 17116). Er erklärte es für erheblich, wollte aber mit der Abschreibung zuwarten, bis die Behandlung der Strassenbauvorhaben (Kredit) in der Kommission für Tiefbau und Gewässer erfolgt war. In der gleichen Beratung hat der Kantonsrat die Umfahrung Zug als Teil des Mobilitätskonzepts und als Vorhaben in den Richtplan integriert. Mit dem negativen Volksentscheid und der vorliegenden Anpassung des Richtplans wird die Forderung des Postulats obsolet. Der Regierungsrat beantragt, das Postulat (Vorlage Nr. 3345.1 - 16809) als erledigt abzuschreiben.

- 7.2 Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri, Vorlage Nr. 3354.1 - 16831, eingereicht am 20. Dezember 2021; das Postulat wurde am 27. Januar 2022 an den Regierungsrat überwiesen und am 29. Juni 2023 erheblich erklärt.

Die Postulanten fordern den Regierungsrat auf, die notwendigen Schritte zur Anpassung des Richtplans, zur Projektplanung und zur Finanzierung eines Umfahrungstunnels für Unterägeri einzuleiten. Der Kanton sollte den Umfahrungstunnel umgehend in die Diskussion des Mobilitätskonzepts aufnehmen und in den kantonalen Richtplan integrieren.

Der Kantonsrat behandelte das Postulat in der Beratung zur Richtplananpassung zum Mobilitätskonzept (Vorlage 3487.1 - 17116). Er erklärte es für erheblich, wollte aber mit der Abschreibung zuwarten, bis die Behandlung der Strassenbauvorhaben (Kredit) in der Kommission für Tiefbau und Gewässer erfolgt war. In der gleichen Beratung hat der Kantonsrat die Umfahrung Zug als Teil des Mobilitätskonzepts und als Vorhaben in den Richtplan integriert. Mit dem negativen Volksentscheid und der vorliegenden Anpassung des Richtplans wird die Forderung des Postulats obsolet. Der Regierungsrat beantragt, das Postulat (Vorlage Nr. 3354.1 - 16831) als erledigt abzuschreiben.

- 7.3 Motion der ALG- und SP-Fraktion betreffend Richtplan: Streichung der Umfahrungen Zug und Unterägeri, Vorlage Nr. 3700.1 - 17640, eingereicht am 14. März 2024; die Motion wurde am 11. April 2024 an den Regierungsrat überwiesen.

Die beiden Fraktionen beauftragen den Regierungsrat, die beiden Umfahrungen aus dem Richtplan zu streichen.

Mit der vorliegenden Richtplananpassung wird dem Wunsch der Motionäre weitgehend entsprochen. Die Linienführungen sind in der Richtplankarte nicht mehr enthalten und auch im

Kapitel M 4.1 sind die Umfahrungen nicht mehr aufgeführt. Die Vorhaben sind dementsprechend ohne Planquadrat, Priorität und Koordinationsstand unter M 4.3 aufgeführt. Sie enthalten lediglich je einen Auftrag zum weiteren Vorgehen. Dem Willen der Zuger Stimmbevölkerung wird somit weitgehend entsprochen. Trotzdem möchte der Regierungsrat die Türe zu einer neuen Verkehrslösung nicht verschliessen und hat sich deshalb entschieden, einen Auftrag im Richtplan zu belassen. Der Auftrag ist bewusst offen formuliert und kann eine grosse Bandbreite an Verkehrslösungen beinhalten.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion (Vorlage Nr. 3700.1 - 17740) sei erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.

- 7.4 Motion von Esther Monney und Thomas Werner sowie sieben Mitunterzeichnenden betreffend Freihaltung der Korridore für eine Verkehrslösung für das Ägerital, Vorlage Nr. 3861.1 - 17996, eingereicht am 22. Januar 2025; die Motion wurde am 20. Februar 2025 an den Regierungsrat überwiesen.

Die Motionärin und Motionäre beauftragen den Regierungsrat, die benötigten Korridore für eine Verkehrslösung für das Ägerital freizuhalten. Die vorliegende Richtplananpassung sei zu sistieren, da die Chancen für unterirdische Infrastrukturen ohne die Raumfreihaltung gleich null seien. Sie befürchten, dass eine Verkehrslösung für das Ägerital verunmöglicht werde.

Der Volksentscheid zur Umfahrung Unterägeri ist eindeutig und bindend. Die demokratische Legitimation für das Umfahrungsprojekt ist nicht mehr gegeben, weshalb eine Streichung aus dem Richtplan grundsätzlich folgerichtig ist. Gleichzeitig ist die Verkehrsproblematik im Ägerital ungelöst und belastet die betroffenen Gemeinden weiterhin erheblich. Die Forderung, eine Streichung erst nach Vorliegen einer Alternative vorzunehmen, ist nachvollziehbar, steht aber im Widerspruch zum klaren Volkswillen. Einer Festsetzung der Umfahrung Unterägeri oder einer faktischen Sistierung der Anpassung über Jahre fehlt es an demokratischer Legitimation.

Wie die Nachbefragung gezeigt hat, ist das Abstimmungsergebnis nicht als komplette Absage an die Zuger Mobilitätspolitik zu verstehen. Das Ziel, den Verkehr auf den Hauptachsen zu konzentrieren und die übrigen Gebiete – das Ortszentrum – zu entlasten, ist sehr breit abgestützt. Eine grosse Mehrheit ist überzeugt, dass sich der Kanton die Umfahrungen leisten könnte (obwohl ein Drittel die Projekte als zu teuer betrachtet), dass die Zentren an Lebensqualität gewinnen würden und Platz geschaffen würde für den öV und den Langsamverkehr. Die Aussage, dass eine Entlastung nur mit den geplanten Projekten möglich sei, findet insgesamt keine Mehrheit. Sie war aber ein starkes Argument, um Ja zu stimmen. Ein grosses Nein-Argument waren hingegen die starken Verkehrsbehinderungen und Lärmbelastungen während Jahren sowie die Befürchtung, dass es zu einer Verschiebung des Verkehrsproblems in andere Ortsquartiere gäbe.

Der Problemdruck ist also vorhanden – augenscheinlich war das vorgeschlagene Projekt aber nicht der richtige Weg, ihn zu entschärfen. Mit dem vorliegenden Vorschlag, die Linienführung aus dem Richtplan zu nehmen, wird dem Volkswillen entsprochen. Das Vorhaben aber, versehen mit einem Auftrag, wird im Kapitel M 4.3.2 belassen. Er soll einen Weg zur künftigen Weiterentwicklung ermöglichen und verpflichtet den Kanton, neue Lösungen zu finden. Die bereits angelaufenen Projekte «öV-Studie 2040» und die beiden Fokusstudien Ägerital resp. Zug/Baar stellen die Weichen für erweiterte oder neue Verkehrslösungen – mit oder ohne neue ergänzende Infrastrukturen. Gemäss dem neuen Auftrag hat der Regierungsrat nun knapp 7 Jahre Zeit, aufzuzeigen, wie es verkehrspolitisch weitergehen soll. Mit der Streichung wird der Regierungsrat also nicht einfach aus der Verantwortung entlassen, Lösungen für die vorhandenen

Verkehrsbelastungen zu finden. Im Gegenteil: Er muss aufzeigen, wie er die Verkehrsinfrastrukturen weiterentwickeln kann. Diese Prozesse sind ergebnisoffen. Sollte sich aus allen geprüften Herangehensweisen wieder ein Tunnel für den motorisierten Individualverkehr als beste Lösung herausstellen, könnte der Richtplan später wieder eine Linienführung beinhalten – so wie das auch in der Stadt Zug nach der ersten ablehnenden Abstimmung der Fall war.

Dass die Regierung auch die Baulinien in Unterägeri streichen möchte, hat auf die Raumfreihaltung keinen Einfluss. Die bestehenden Baulinien sind auf eine frühere Richtplanvariante abgestimmt und stimmen nicht mehr mit dem heutigen Eintrag überein.

Der Regierungsrat beantragt, die Motion (Vorlage Nr. 3861.1 - 17996) sei nicht erheblich zu erklären.

## **8 Zeitplan**

28. August 2025	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
8. September 2025	Kommissionssitzung
November 2025	Kommissionsbericht
Januar 2026	Kantonsrat, 1. Lesung

## **9 Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 3949.2 - 18243 sei einzutreten und es sei ihr zuzustimmen.
2. Das erheblich erklärte Postulat von Adrian Moos, Stefan Moos, Adrian Risi, Philip C. Brunner, Michael Felber, Benny Elsener und Peter Rust betreffend einfachen Zentrums-tunnel Stadt Zug, an die Arbeit (Vorlage Nr. 3345.1 - 16809) sei als erledigt abzuschreiben.
3. Das erheblich erklärte Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri sei (Vorlage Nr. 3354.1 - 16831) als erledigt abzuschreiben.
4. Die Motion der ALG- und SP-Fraktion betreffend Richtplan: Streichung der Umfahrungen Zug und Unterägeri (Vorlage Nr. 3700.1 - 17740) sei erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben.
5. Die Motion von Esther Monney und Thomas Werner sowie sieben Mitunterzeichnenden betreffend Freihaltung der Korridore für eine Verkehrslösung für das Ägerital (Vorlage Nr. 3861.1 - 17996) sei nicht erheblich zu erklären.

Zug, 1. Juli 2025

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Andreas Hostettler

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage:

- Beilage 1: Synopse, Stand 1. Juli 2025