



**Kantonsratsbeschluss  
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplanes  
(L 3 Weiler; V 3 Kantonsstrassen)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 5. November 2013

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

I.	In Kürze	Seite 1
II.	Weiler	Seite 2
III.	Kantonsstrassen, Neubau Umfahrung Unterägeri	Seite 5
IV.	Kantonsstrassen, Kantonsstrassennetz	Seite 10
V.	Antrag	Seite 18

**I IN KÜRZE**

**Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat, den Richtplan in den Kapiteln Weiler und Kantonsstrassen punktuell anzupassen. Demnach werden all jene Weiler aus dem Richtplan gestrichen, welche die Bundesvorgaben nicht erfüllen. Weiter wird die Umfahrung Unterägeri zu einem Zwischenergebnis zurückgestuft. Und schliesslich soll der Kantonsrat entscheiden, wann welche Kantonsstrassen an Bund und Gemeinden abzutreten sind.**

**Anpassungen im Kapitel Weiler**

Der Kantonsrat hat im Jahr 2004 diverse Weiler im Richtplan festgesetzt. Der Bundesrat genehmigte diesen Entscheid mit der Auflage, dass für die Kleinstweiler Schwand, Deubühl, Vorder-Stadelmatt, Felderen, Breiten/Breitfeld und Bibersee eine spezielle Bestimmung aufgenommen wird, welche die Entwicklungsmöglichkeit dieser Kleinsiedlungen stark einschränkt. Angesichts dieser Restriktion beantragt der Regierungsrat nun, die bundesrätliche Bestimmung aufzuheben und die Kleinstweiler mit zwei Ausnahmen aus dem Richtplan zu streichen. Festgesetzt bleiben die Weiler Bibersee und Breiten/Breitfeld, weil für sie nachgeordnete Planungen bestehen. Konkret liegen für den Weiler Bibersee ein rechtsgültiger Zonenplan und ein kommunaler Richtplan vor. Für den Weiler Breiten/Breitfeld wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung ein genehmigungsfähiger kommunaler Richtplan erarbeitet.

**Anpassungen im Kapitel Kantonsstrassen: Umfahrung Unterägeri**

Seit 2008 ist die Umfahrung Unterägeri in Form einer Kurzvariante zwischen der Spinnerei Unterägeri und dem Theresienparkplatz im Richtplan festgesetzt. In zahlreichen Einsprachen und einer Motion wurde ein nochmaliger Variantenvergleich gefordert. Der Kanton erarbeitete daraufhin eine neue, lange Variante mit einem westlichen Portal in Neuägeri. In der Folge ergab sich erneut eine veränderte Ausgangslage, als unterirdische Kreisel ins Gespräch kamen. Im Rahmen der Planungen für den Stadttunnel Zug hatte sich nämlich gezeigt, dass solche Bauwerke sicherheits- und bautechnisch machbar sind. Dies führte zur Erkenntnis, dass auch für

den Tunnel in Unterägeri eine solche Option mit einem Zwischenanschluss im Dorfzentrum offen steht. Im neuen Richtplan werden deshalb alle denkbaren Varianten neu als Zwischenergebnis aufgenommen. Bis spätestens ins Jahr 2018 soll mit den Betroffenen die Bestvariante evaluiert und dem Kantonsrat zur Festsetzung vorgelegt werden.

### **Anpassungen im Kapitel Kantonsstrassen: Langfristiges Kantonsstrassennetz**

Die schrittweise Umsetzung der Richtplanvorhaben von 2004 wird die Verkehrsflüsse im Kanton Zug längerfristig neu ordnen. Namentlich mit der Inbetriebnahme der Tangente Zug/Baar, der Umfahrung Cham - Hünenberg und des Stadttunnels Zug wird ein Teil der bestehenden Kantonsstrassen seine Funktion als Hauptverbindung im Ausserortsbereich einbüßen. Die aktuelle Richtplananpassung sieht deshalb vor, diese abgestuften Strassen den Gemeinden abzutreten.

### **Öffentliche Mitwirkung**

Die Anpassung des kantonalen Richtplans lag während 60 Tagen beim Amt für Raumplanung in Zug und bei den Gemeinden öffentlich auf. Es gingen über 40 Stellungnahmen von Gemeinden, Parteien, Organisationen, Nachbarkantonen, Fachstellen, Bund und Privatpersonen ein. Sowohl die Anpassungen zur Streichung der Weiler wie auch zur Umfahrung Unterägeri stießen grossmehrheitlich auf Zustimmung. Die Abtretung der Kantonsstrassen an die Gemeinden war dagegen umstritten. Bei einzelnen Strecken zeigten die Gemeinden kein Interesse an einer Übernahme. Zudem vermissten die Kommunen Aussagen zur Finanzierung und zum Zeitpunkt der Übergabe. Im vorliegenden Antrag wird diesen Interessen Rechnung getragen.

### **Finanzielle Auswirkungen der Richtplananpassungen**

Die Streichung der Weiler hat keine finanziellen Auswirkungen für den Kanton. Bei der Rückstufung der Umfahrung Unterägeri in ein Zwischenergebnis fallen Planungskosten für die Evaluation der Bestvariante an. Diese belaufen sich auf 350 000 Franken. Was die Abtretung einzelner Kantonsstrassen an die Gemeinden betrifft, dürften die langfristigen Unterhaltskosten für den Kanton leicht sinken oder stabil bleiben. Im Rahmen der Abtretungen an die Gemeinden sind die finanziellen Modalitäten noch zu diskutieren.

## **II WEILER**

### **1. Ausgangslage**

Das Raumplanungsrecht ermöglicht, besondere Zonen für die Erhaltung von Kleinsiedlungen ausserhalb der Bauzonen zu bezeichnen, sofern der kantonale Richtplan dies vorsieht. Der Kanton Zug hat im Richtplan 2004 solche Weiler festgesetzt (Kapitel L 3 "Weiler") und damit die Grundlage für den Erlass von Weilerzonen in der kommunalen Nutzungsplanung geschaffen.

Weilerzonen sind im Kanton Zug keine Bauzonen und nicht Bestandteil des Siedlungsgebietes. Mit einer Weilerzone wird eine massvolle Entwicklung dieser Kleinsiedlungen ermöglicht, sofern die Erschliessung sowie die Übernahme der Kosten für die Erschliessung von den Grundeigentümern gewährleistet sind.

In einer Weilerzone geht es um die sinnvolle Weiternutzung von bestehenden Bauten und Anlagen, die die Landwirtschaft nicht mehr benötigt. So können Weilerzonen die Umnutzung eines Stalles zur Wohn- und Gewerbenutzung oder die Erweiterung eines bestehenden Gebäudes auch für nicht-landwirtschaftliche Nutzungen zulassen.

Der Bundesrat genehmigte den kantonalen Richtplan im Jahr 2005 mit der Auflage, dass der Richtplantext L 3.2.1 Weilerzonen mit folgender Bestimmung ergänzt werde:

"An folgenden Standorten müssen sich die durch die Nutzungsplanung zugelassenen Veränderungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in ihrer gesamten Summe und Bedeutung im Rahmen dessen halten, was gemäss den Artikeln 16a, 24 - 24d und 37a Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) gilt: Schwand (Nr. 2), Deubühl (Nr. 9), Bibersee, Vorder-Stadelmatt (Nr. 17), Felderen (Nr. 19) und Breiten."

Es handelt sich um sechs Kleinweiler, die der Bundesrat einer strengeren Regulierung unterwerfen will, weil sie die Kriterien für einen Weiler nicht erfüllen. Der Bundesrat ermöglichte in den genannten Weilern eine Entwicklung, die jedoch nicht viel weiter geht, als in der normalen Landwirtschaftszone. Mit diesen Bestimmungen könnten Erweiterungen einzelner Gebäude, welche gemäss Raumplanungsgesetz (RPG) zugelassen wären, auf andere Gebäude innerhalb des Weilers übertragen werden. Mit dieser Ergänzung des Richtplantextes L 3 akzeptierte der Bundesrat die genannten Weiler, aber nur unter der Voraussetzung, dass sie der erwähnten strengen Bestimmung unterworfen werden.

Die Umsetzung der genannten Bestimmung gestaltete sich indes nicht einfach. Wollte man von den Bestimmungen Gebrauch machen und einen Nutzungstransfer vornehmen, bei dem mehrere Grundeigentümer betroffen sind, ist eine Weilerentwicklung fast nicht möglich. Zudem ist das Potential sehr klein. Deshalb einigte sich die Baudirektion mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) darauf, diesen Passus aus dem Richtplan zu streichen.

## **2. Änderung des Richtplans und deren Folgen**

Seit der Genehmigung des Richtplanes haben die Gemeinden in den Weilern "Bibersee" (Cham) und in "Breiten / Breitfeld" (Risch) Weilerzonen respektive kommunale Richtpläne erlassen. Diese sind teilweise rechtskräftig, so dass diese Weiler in der Ausgangslage als Weiler in der Richtplankarte verbleiben.

Hingegen werden mit der Aufhebung des genannten Richtplantextes die restlichen darin zitierten Weiler gestrichen. Es handelt sich um folgende Gebäudegruppen: "Schwand" (Nr. 2), "Deubühl" (Nr. 9), "Vorder-Stadelmatt" (Nr. 17) und "Felderen" (Nr. 19).

Dies bedeutet für die betroffenen Gebäudegruppen, dass sie keiner Weilerzone zugewiesen werden können; sie bleiben also in der Landwirtschaftszone. Für die bauliche Entwicklung gelten die Vorgaben des Bundesrechtes. Sie dürfen nur nach den Bestimmungen des RPG verändert werden. Da die zu streichende Richtplan-Bestimmung ohnehin eine sehr eingeschränkte Entwicklungsmöglichkeit zuliess, sind die Nachteile gering. Die Gebäude können nach wie vor gemäss den Artikeln 16a, 24 - 24d und 37a RPG verändert werden. Was jedoch nicht mehr möglich ist, ist der Nutzungstransfer unter den verschiedenen Gebäuden innerhalb des Weilers.

## **3. Resultate der öffentlichen Mitwirkung**

Die grosse Mehrheit der Stellungnehmenden unterstützt die Anpassungen im Kapitel Weiler. Die Streichung der Kleinstweiler "Schwand", "Deubühl", "Vorder-Stadelmatt" und "Felderen", wird von allen Parteien, Gemeinden, Organisationen und Fachstellen, die Stellung genommen haben, befürwortet. Im Folgenden werden die wichtigsten Stellungnahmen erörtert:

### **Aufnahme von Streusiedlungsgebieten im Zuger Richtplan**

Anstelle der Weiler sollen Streusiedlungen nach Art. 39 der Raumplanungsverordnung (RPV) im kantonalen Richtplan aufgenommen werden, dies insbesondere in der Gemeinde Hünenberg.

#### Erläuterung des Regierungsrates

Der Kanton Zug weist im Gegensatz zu den beiden Appenzell keine typischen Streusiedlungen auf. Insbesondere das Gebiet Hünenberg ist nicht durch Streusiedlungen sondern vielmehr durch einzelne Hofbildungen geprägt. Im Rahmen der Richtplanung 2004 wurde dieses Thema eingehend diskutiert. Auch seitens des Bundes liegt der Kanton Zug nicht in einem klassischen Streusiedlungsgebiet. Der Antrag ist nicht weiter zu verfolgen.

### **Die Entwicklung der beiden Weiler Breiten /Breitfeld und Bibersee sind einzuschränken**

Die Weiler Breiten /Breitfeld und Bibersee sind auch aus der "Ausgangslage" im Richtplan zu streichen. Damit verbunden ist auch die Aufhebung der bereits ausgeschiedenen Weilerzonen resp. kommunalen Richtpläne verbunden. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) fordert, dass aufgezeigt wird, welche Nutzungsoptionen in den beiden Weiler Breiten /Breitfeld und Bibersee vorhanden sind und dass diese nicht vom nun zu streichenden Richtplanbeschluss abweichen. Ansonsten müsste der heutige Beschluss L 3.2.1 für diese beiden Weiler weiter bestehen bleiben.

#### Erläuterung des Regierungsrates

Die zwei Weiler Breiten /Breitfeld und Bibersee sind bereits in der Nutzungsplanung resp. kommunalen Richtplanung umgesetzt. Für Bibersee liegt sie rechtskräftig vor für den Weiler Breiten / Breitfeld erstellte die Gemeinde gemeinsam mit dem Kanton und dem Bundesamt für Raumentwicklung eine RPG-konforme kommunale Richtplanung. Diese wurde vom Gemeinderat in Kraft gesetzt. Die beiden Weiler geniessen Bestandsgarantie. Im Weiler Bibersee gelten mit der rechtskräftigen Zonenplanung/Richtplanung strenge Bestimmungen für die bauliche Weiterentwicklung. Um den Befürchtungen des ARE Rechnung zu tragen, wird ein neuer Beschluss (L 3.2.1) im kantonalen Richtplan aufgenommen, dieser lautet: *"Die baulichen Veränderungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in den Weilern Breiten/Breitfeld (Planquadrat P 5) und Bibersee (Planquadrat G 7) beschränken sich auf die rechtsgültigen kommunalen Richt- und Nutzungspläne. Die baulichen Möglichkeiten dürfen zukünftig nicht ausgedehnt werden."* Damit stellt der Richtplan klar, dass auch zukünftig keine weitergehenden Nutzungen denkbar sind, als im heute rechtsgültigen Zonenplan/Richtplan zugelassen.

### **Neuer Weiler Matten aufnehmen**

Der Weiler "Matten" ist in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.

#### Erläuterung des Regierungsrates

Der Weiler Matten erfüllt die Voraussetzungen für einen Weiler nicht. Die Gebäude bilden keinen eigentlichen Weiler (zerstreut) und es fehlt eine zentralörtliche Funktion. Zudem erscheint es unzweckmässig, nun einen weiteren Weiler, welcher eine kritische Grösse ausweist, in den Richtplan aufzunehmen. Eine Bundesgenehmigung wäre fraglich.

### **Wildtierkorridore aufnehmen /berücksichtigen**

Beim Weiler Breiten / Breitfeld ist ein Wildtierkorridor aufzunehmen respektive der überregionalen Wildtierkorridor (ZG 06) darf nicht beeinträchtigt werden.

#### Erläuterung des Regierungsrates

In der Teilkarte L 6.1 "Wildtierkorridore und Bewegungsachsen" des kantonalen Richtplans ist eine Bewegungsachse von überregionaler Bedeutung festgehalten. Es erübrigt sich ein zusätzlicher Eintrag.

#### 4. Finanzielle Auswirkungen

Die Streichung der Weiler hat keine finanziellen Auswirkungen auf den Kanton.

#### 5. Fazit

Mit der bundesrätlichen Genehmigung des Richtplanes im Jahr 2005 wurden die Kleinstweiler einer speziellen Bestimmung unterworfen. Dieser Richtplantext hat sich nicht bewährt. Deshalb soll sie gestrichen werden. Damit kann für folgende Gebäudegruppen "Schwand", "Deubühl", "Vorder-Stadelmatt" und "Felderer" keine Weilerzone erlassen werden. Für diese Gebäude hat diese Änderung fast keine Konsequenzen, da die zu streichende Bestimmung praktisch nur dies zugelassen hat, was in der Landwirtschaftszone ohnehin möglich ist.

Die beiden Weiler "Bibersee" und "Breiten / Breitfeld" bleiben ein Weiler, weil für sie bereits eine Weilerzone resp. ein kommunaler Richtplan erlassen worden sind. Sie werden in der Richtplankarte als Ausgangslage bezeichnet. Die Streichung der Entwicklungseinschränkungen (in Kapitel L 3.2.1) wird durch einen neuen Beschluss im Richtplan garantiert.

Mit dieser Anpassung können weitere langwierige Gerichtsverfahren bei der Auslegung des Zuger Richtplanes bei den Weilern verhindert werden. Dies dient einerseits der Planungssicherheit der Grundeigentümer und andererseits wird der Vollzug der strengen eidgenössischen Bestimmungen für das Bauen ausserhalb der Bauzone einheitlich umgesetzt.

### III KANTONSSTRASSEN: Neubau Umfahrung Unterägeri (V3.2 und V 3.3)

#### 1. Ausgangslage

Der Kantonsrat hat am 3. Juli 2002 die Umfahrung Unterägeri als Zwischenergebnis im kantonalen Teilrichtplan Verkehr festgesetzt. In der Folge hat die Baudirektion eine Planungsstudie in Auftrag gegeben. Dabei wurden unterschiedliche Grundvarianten untersucht, die sich in der Lage des Westportals unterschieden. Das Ostportal befand sich jeweils beim Theresienparkplatz.

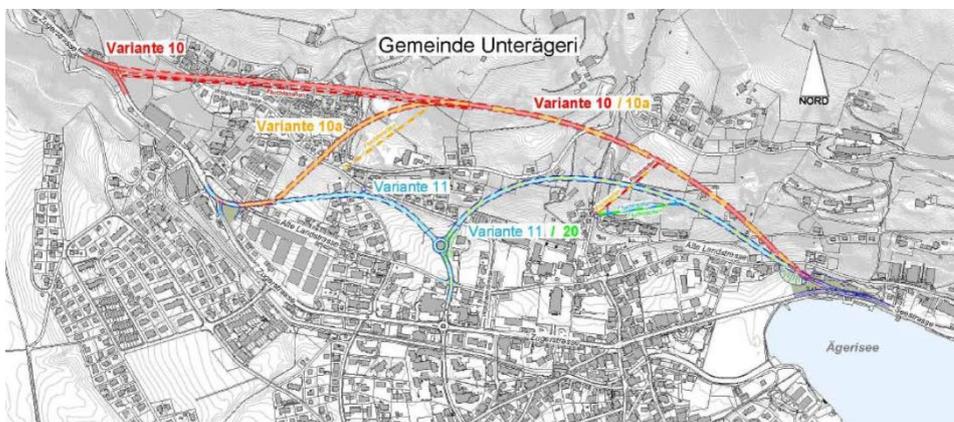


Abb. 1: Grundvarianten der Umfahrung Unterägeri

Die Planungsstudie vom 29. Juni 2006 kam zum Ergebnis, dass drei Varianten deutlich besser abschneiden: Es sind dies ein mittlerer Tunnel mit Zwischenanschluss (Nr. 11), ein mittlerer Tunnel ohne Zwischenanschluss (Nr. 10a) und eine Langvariante (Nr. 10). Zusatzabklärungen

zu den drei favorisierten Varianten ergaben für die lange Variante ohne Zwischenanschluss (Nr. 10) Nachteile, insbesondere bei der Erreichbarkeit und dem Schutz von Landschaft und Ortsbild. Die Kurzvariante mit oberirdischem Kreislauf führt zu einem massiven Eingriff ins Siedlungsgebiet und wurde seitens der Gemeinde abgelehnt.

In der Folge einigten sich der Kanton und die Gemeinde Unterägeri, die mittlere Variante ohne Zwischenanschluss 10a weiter zu verfolgen und das Trasse mittels Baulinien zu sichern. Der Kantonsrat setzte am 8. Mai 2008 die Variante 10a im Richtplan fest.



Abb. 2: Variante 10a im kantonalen Richtplan

Im Gefolge zahlreicher Einsprachen gegen die aufgelegten Baulinien und einer intensiven Diskussion in der Bevölkerung und im Gemeinderat kamen die Langvarianten 10 (Innere Spinnerei) und N (Neuägeri) wieder bzw. neu ins Spiel. Dies veranlasste F. P. Iten, A. Walker, Th. Brändle, Th. Hächler, G. Heinrich und M. Schmid sowie zehn Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner, am 6. April 2009 eine Motion einzureichen und vom Regierungsrat einen nochmaligen Variantenvergleich der mittleren Variante 10a mit zwei Langvarianten zu verlangen (1808.1 - 13058). Wörtlich verlangten die Motionäre Folgendes:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, der im Richtplan vom Kantonsrat am 8. Mai 2008 festgesetzten Linienführung der Umfahrung Unterägeri die Variante 10 und die Variante Neuägeri gegenüber zu stellen, einen Variantenvergleich durchzuführen und dem Kantonsrat entsprechend Bericht zu erstatten.
2. Sollte sich bei diesem Vergleich zeigen, dass entweder die Variante 10 oder die Variante Neuägeri besser als die im Richtplan festgesetzte Linienführung abschneidet, hat der Regierungsrat mit der Berichterstattung dem Kantonsrat eine Anpassung des Richtplans zu unterbreiten.

Der Kantonsrat erklärte diese Motion am 2. Juli 2009 erheblich.

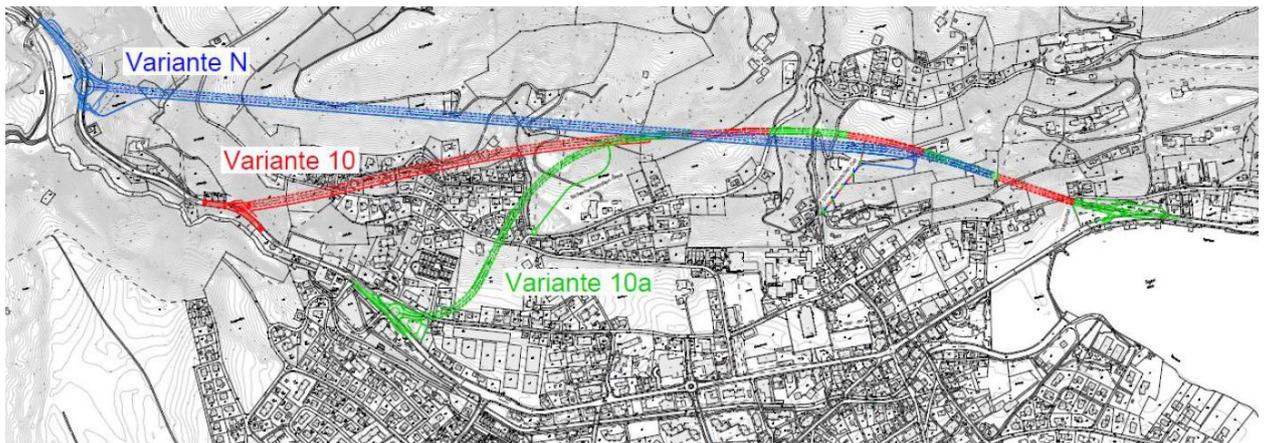


Abb. 3: Übersicht Varianten 10, 10a und N

Der Variantenvergleich vom 5. März 2010 zeigt auf, dass gesamthaft gesehen die Vorteile bei der Variante 10a überwiegen. Die Langvariante N schlägt die anderen Varianten nur bezüglich Erreichbarkeit, da der lange Tunnel mit grösserer Geschwindigkeit befahren werden kann, was sich in einem Zeitgewinn für den Durchgangsverkehr manifestiert.

Im Rahmen dieser Abklärungen liess die Baudirektion die Langvarianten N und 10 von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK vorprüfen, weil die westlichen Portale sowohl eine Landschaft als auch ein Ortsbild von nationaler Bedeutung tangieren (BLN-Gebiet, ISOS-Ortsbild). Nach einem ersten, negativen Gutachten liess die Baudirektion die Langvariante N anhand der ENHK-Kritikpunkte überarbeiten. Entstanden ist dabei eine landschaftlich optimierte Variante N+. Diese unterscheidet sich von der Variante N insofern, dass sämtliche Anlageteile soweit möglich unterirdisch und damit landschaftsschonend angeordnet wurden. Die zahlreichen Verbesserungen anerkannte auch die ENHK und sprach in ihrer Wiedererwägung (Frühjahr 2012) von "wesentlichen Vorteilen" gegenüber der ursprünglichen Planung.

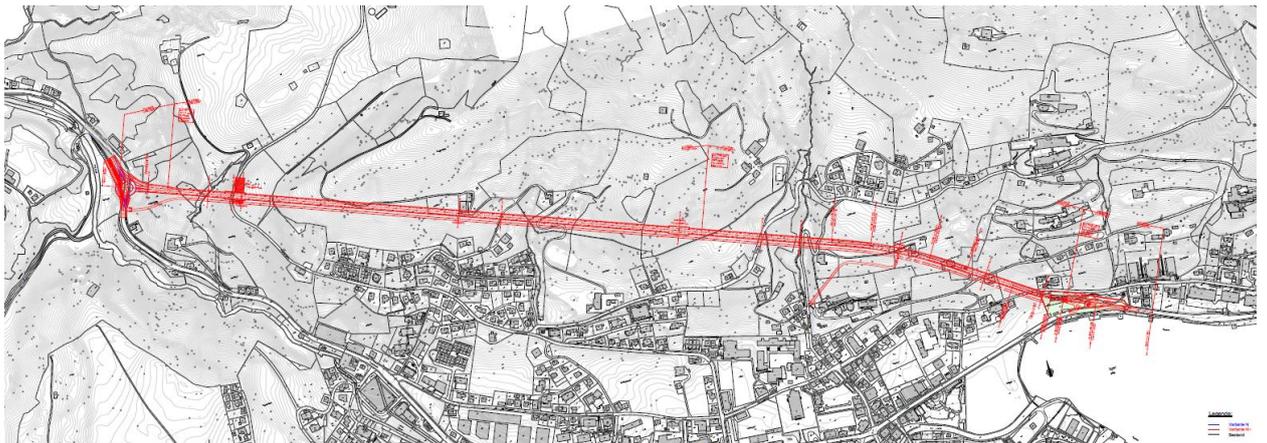


Abb. 4: Variante N+



Abb. 5: Visualisierung Portal West

## 2. Strategische Zwischenphase

Die positive Beurteilung der Langvariante N+ durch die ENHK erlaubt diese weiter zu bearbeiten. Konkret soll die optimierte Langvariante N+ (Neuägeri) mit der Variante 10a (Linienführung gemäss Richtplan) verglichen werden. Zudem hat inzwischen unter Fachleuten ein Umdenken bezüglich der Machbarkeit von unterirdischen Knoten stattgefunden. Unterirdische Knoten können unter bestimmten Voraussetzungen realisiert werden. Diese geänderte Ausgangslage bringt nun auch einen möglichen Zentrumsanschluss wieder ins Spiel und relativiert die bisherigen Variantenbeurteilungen.

Die Variantenevaluation erfolgte bisher mit wenig Öffentlichkeitsarbeit und Mitwirkung. Ebenso bestehen wenig konkrete Vorstellungen, welche Gemeindeteile entlastet werden, wie ein entlastetes Zentrum gestaltet und welche flankierenden Massnahmen den Verkehr auf die Umfahrung lenken sollen. Je nach Zielvorstellung über ein umzugestaltendes Zentrum kann dies Auswirkungen auf eine optimale Tunnelvariante haben. Unter diesen Umständen soll deshalb in einer sogenannten strategischen Zwischenphase unter Einbezug der Bevölkerung und weiterer betroffenen Anspruchsgruppen ein optimales Projekt erörtert werden.

## 3. Mögliche Anschlusspunkte und weiteres Vorgehen

Die Varianten unterscheiden sich in Lage und Anzahl der Tunnelanschlüsse. Folgende Anschlüsse werden als Zwischenergebnis im Richtplan aufgenommen:

- Anschluss Sagenmattli
- Anschluss Alte Landstrasse/Tenniscenter
- Anschluss Schützenmattstrasse
- Anschluss Theresienparkplatz.

Damit kann über eine beliebige Kombination der Anschlüsse ein zweckmässiger Variantenfelder evaluiert werden. Damit eine vertiefte Prüfung der Langvariante beziehungsweise ein Variantenvergleich erfolgen kann, ist die vorliegende Richtplananpassung notwendig. Damit sehen die nächsten Schritte wie folgt aus:

- Aufnahme der Langvariante sowie einer unterirdischen Verknüpfung bei Beibehaltung der Kurz-/Mittelvarianten im Richtplan als Zwischenergebnis.
- Auftragserteilung im Richtplan an die Baudirektion, die Varianten vertieft zu prüfen.
- Nach vertiefter Prüfung Festlegung der Bestvariante bis spätestens ins Jahr 2018 (Richtplanfestsetzung).
- Umsetzung des Richtplanauftrags wie Raumsicherung, Projektierung etc.

#### **4. Resultate der öffentlichen Mitwirkung**

Es gab wenige Einwendungen zur Richtplananpassung Umfahrung Unterägeri. Eine Mehrheit der Stellungnehmenden befürwortet den Antrag des Regierungsrates. Im Folgenden werden die wichtigsten Stellungnahmen erörtert:

##### **Keinen Zwischenanschluss in den Richtplan aufnehmen**

Die Gemeinde Unterägeri möchte nur die Variante N+ ohne Zwischenanschluss im Dorf. Der Zwischenanschluss sei unnötig und gäbe nur Mehrverkehr. Die Alternativen die Grünen Zug wie auch Umweltverbände fordern die Streichung der Umfahrung, da sie unnötig sei und keine genügend grosse Entlastung des Dorfkerns bringe. Die FDP hinterfragt grundsätzlich, ob mit weiteren Abklärungen eine bessere Lösung entstehe, als die heute festgesetzte Linienführung im Richtplan.

##### **Erläuterung des Regierungsrates**

Mit der Rückstufung der Umfahrung in ein Zwischenergebnis sollen alle denkbaren Varianten nochmals umfassend evaluiert werden. Aufgrund der neuen Situation, dass unterirdische Kreisel technisch machbar sind, ist diese Option nicht von vornherein auszuschliessen. Mit einer solchen Variante ergeben sich allenfalls neue Möglichkeiten für die Aufwertung des Dorfkernes Unterägeri. Gerade die flankierenden Massnahmen sind für jedes Umfahrungsprojekt ein Muss. Sofern mit der Langvariante nur ungenügende Entlastungen im Zentrum erreicht werden, ist die Umweltverträglichkeit der Umfahrung offen. All diese Fragen sind nun sauber zu klären und gemeinsam mit der Gemeinde und der Bevölkerung ausdiskutieren. Eine Streichung der Umfahrung Unterägeri ist keine Option. Der Kantonsrat hat sich schon mehrfach für die Umfahrung Unterägeri ausgesprochen.

##### **Kostenfrage im Auge behalten**

Die CVP und FDP möchten, dass der Kostenfrage generell und dauernd die notwendige Beachtung geschenkt werden soll. Das Hauptziel des Kosten-/Nutzenverhältnisses sowie die Realisierbarkeit sollen im Vordergrund stehen.

##### **Erläuterung des Regierungsrates**

Im Rahmen der Evaluation wird die Kostenfrage ein zentrales Thema sein. Für die verschiedenen Varianten sind die Kosten zu ermitteln und mit den Nutzen zu vergleichen. Dem Kantonsrat wird die Bestvariante mit den entstehenden Kosten vorgelegt.

#### **5. Finanzielle Auswirkungen**

Die vorliegende Richtplananpassung löst noch keine grossen Investitionen aus. Dazu wird es erst mit der Festsetzung einer Bestvariante im Richtplan kommen. Für diese Anpassung des Richtplanes werden grobe Kostenschätzungen vorliegen. Für die Evaluation ist mit Planungskosten von 350 000 Franken zu rechnen.

<b>A</b>	<b>Investitionsrechnung</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben		50'000	200'000	100'000
	bereits geplante Einnahmen		0	0	0
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben		50'000	200'000	100'000
	effektive Einnahmen		0	0	0
<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen		50'000	200'000	100'000
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen		50'000	200'000	100'000
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

## 6. Fazit

Aufgrund des positiven Gutachtens der ENHK zu einer Langvariante und der Möglichkeit unterirdische Kreisel mit Zwischenanschlüssen zu realisieren, haben sich die Verhältnisse für die Umfahrung Unterägeri wesentlich geändert. Es ist raumplanerisch zweckmässig, die heute im Richtplan festgesetzte Umfahrung Unterägeri zu überprüfen. Dazu ist ein Fächer von Varianten als Zwischenergebnis in den Richtplan aufzunehmen und dem Kanton ein Auftrag für die Findung der Bestvariante zu erteilen. Aufgrund dieses Vorgehens kann festgehalten werden, dass den Anliegen der Motionäre damit gefolgt wird. Die Begehren der Motionäre sind deshalb erfüllt, weshalb die Motion abgeschrieben werden kann.

Im Rahmen des nun folgenden Prozesses ist neben den betroffenen Gemeinden auch die Bevölkerung einzubeziehen. Die betroffenen Interessen sind aufzuzeigen und gegeneinander abzuwägen. Die Untersuchung führt zu einer Bestvariante, welche spätestens im Jahr 2018 vom Kantonsrat festzusetzen ist.

## IV KANTONSSTRASSEN: Kantonsstrassennetz (V 3.8)

### 1. Ausgangslage

Gestützt auf den kantonalen Richtplan plant und baut der Kanton Zug neue Strassen. Diese erschliessen das Siedlungsgebiet optimal, entlasten die Zentren und führen den Verkehr möglichst direkt auf die Autobahnen.

Der Kantonsrat setzte 2004 die Teilkarte V 3.8 Kantonsstrassennetz fest. Darin bezeichnet er das langfristige Kantonsstrassennetz. Aufgrund diverser Grossprojekte (Stadttunnel, Tangente Zug/Baar, Nordstrasse, Umfahrung Cham – Hünenberg, Grindel – Bibersee) wird sich dieses Netz verändern und gewisse Strassen werden zu Gemeindestrassen. Das zukünftige langfristige Kantonsstrassennetz bildet somit das zukünftige Netz ab, wenn alle geplanten neuen Strassen gebaut sind. Das heutige Netz spricht von Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen, Verbindungsstrassen und Sammelstrassen.

### Teilkarte V 3.8: Kantonsstrassennetz

Masstab 1:150'000

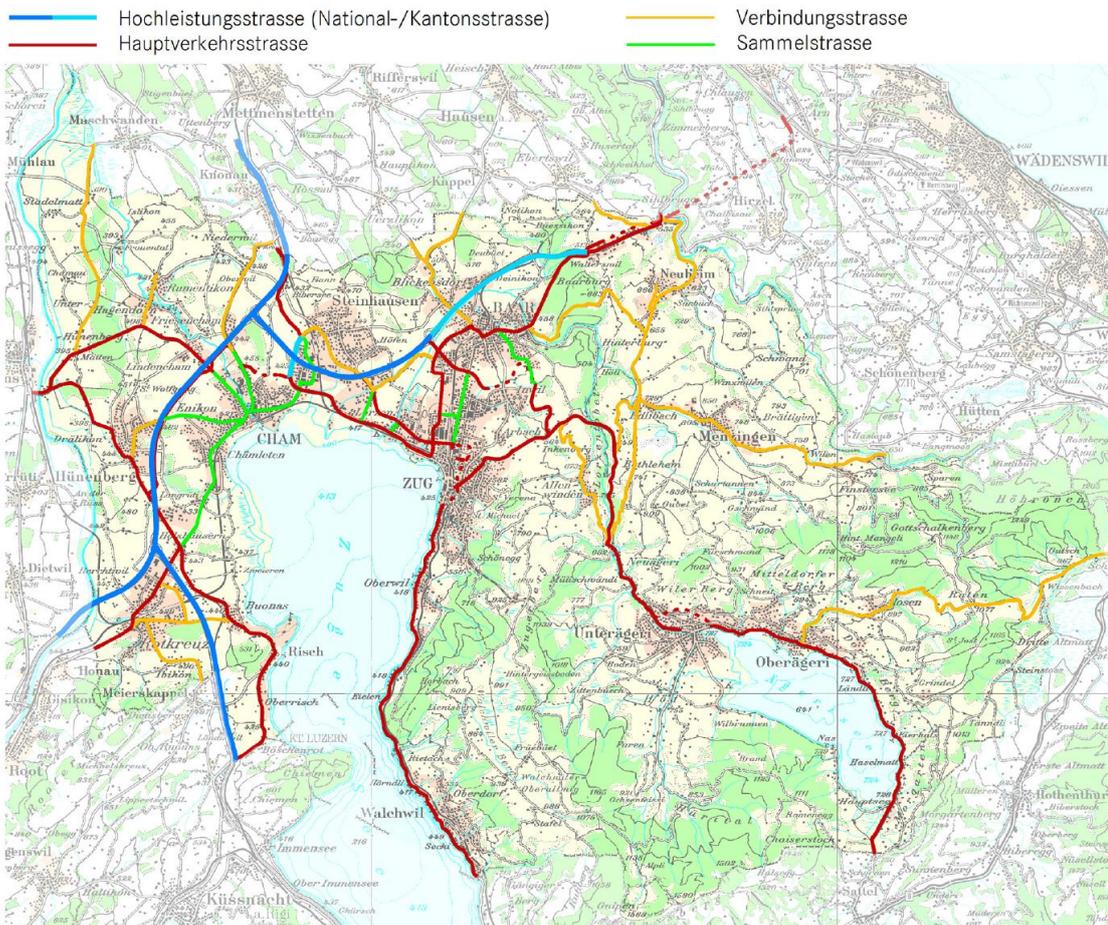


Abb. 6: Langfristiges Kantonsstrassennetz im aktuellen Richtplan

Es stellt sich nun die Frage, welches das zukünftige Kantonsstrassennetz ist. Dieser Entscheidung ist wichtig, da es unterschiedliche Zuständigkeiten für Kantons- respektive Gemeindestrassen gibt. Die Baudirektion analysierte in einem ersten Schritt alle Kantonsstrassen. Die Kriterien leiten sich aus der Systematik für die Ausscheidung der Nationalstrassen des Bundes ab. Diese Kriterien wurden für den Kanton Zug angepasst. Es ergeben sich folgende Kriterien, welche eine Kantonsstrasse erfüllen muss:

- Anbindung des Kantons (Zug) an die Nachbarregionen,
- Anbinden an Verkehrsanlagen von kantonaler Bedeutung,
- Verbinden der Ortszentren von benachbarten Gemeinden.

Wenn die oben genannten Kriterien erfüllt sind, handelt es sich grundsätzlich um eine Kantonsstrasse. Mit den Resultaten dieser ersten Überprüfungen fanden verschiedene Diskussionen mit den Gemeinden statt. Es zeigte sich, dass der Widerstand gegen eine umfassende "Bereinigung" des Zuger Kantonsstrassennetzes zu gross ist. Konkret schlug der Kanton beispielsweise die Strassen vom Talacher via Allenwinden zum Schmittli oder von Edlibach zum Schmittli als neue Gemeindestrassen vor. Auch die Verbindung von der Kantonsstrasse Cham - Sins nach Rumentikon sollte eine Gemeindestrasse werden. Bei diesen Strassen besteht keine Verknüpfung mit einer neu zu bauenden Kantonsstrasse. In Absprache mit der Gemeindepräsidentenkonferenz wurde entschieden, Abklassierungen von Kantonsstrassen bis auf weiteres nur in Zusammenhang mit neu zu erstellenden Strassen weiter zu verfolgen. Konkret bedeutet dies, wenn der Kanton die Umfahrung Cham – Hünenberg eröffnen wird, werden gleichzeitig gewisse innerstädtische Strassen von Kantons- zu Gemeindestrassen abklassiert. In der vorliegen-

den Anpassung des Richtplanes geht es nur um solche Strassen. Der Kanton verzichtet auf eine generelle Reduktion des Kantonsstrassennetzes.

Mit dem Netzbeschluss Nationalstrasse kann eine zusätzliche Kantonsstrasse an den Bund abgetreten werden.

## 2. Vorschlag für die öffentliche Mitwirkung für die Umklassierung von Kantons- zu Gemeindestrassen

Aufgrund der neuen Verbindungen Umfahrung Cham – Hünenberg, Nordzufahrt Zug, Verbindung Grindel – Bibersee, Tangente Zug/Baar, Stadttunnel Zug, Verlängerung General-Guisan-Strasse, Ostumfahrung Rotkreuz und Umfahrung Unterägeri sollen nachfolgende 17 Strassen zu Gemeindestrassen werden (siehe Abb. 7). Diese werden daher nicht mehr im Kantonsstrassennetz aufgeführt. Nach der Umklassierung und dem Bau der neuen Kantonsstrassen gehen diese in die Zuständigkeit der Gemeinden über. Die Details dieser Abtretung werden im Rahmen der Neubauten geregelt.

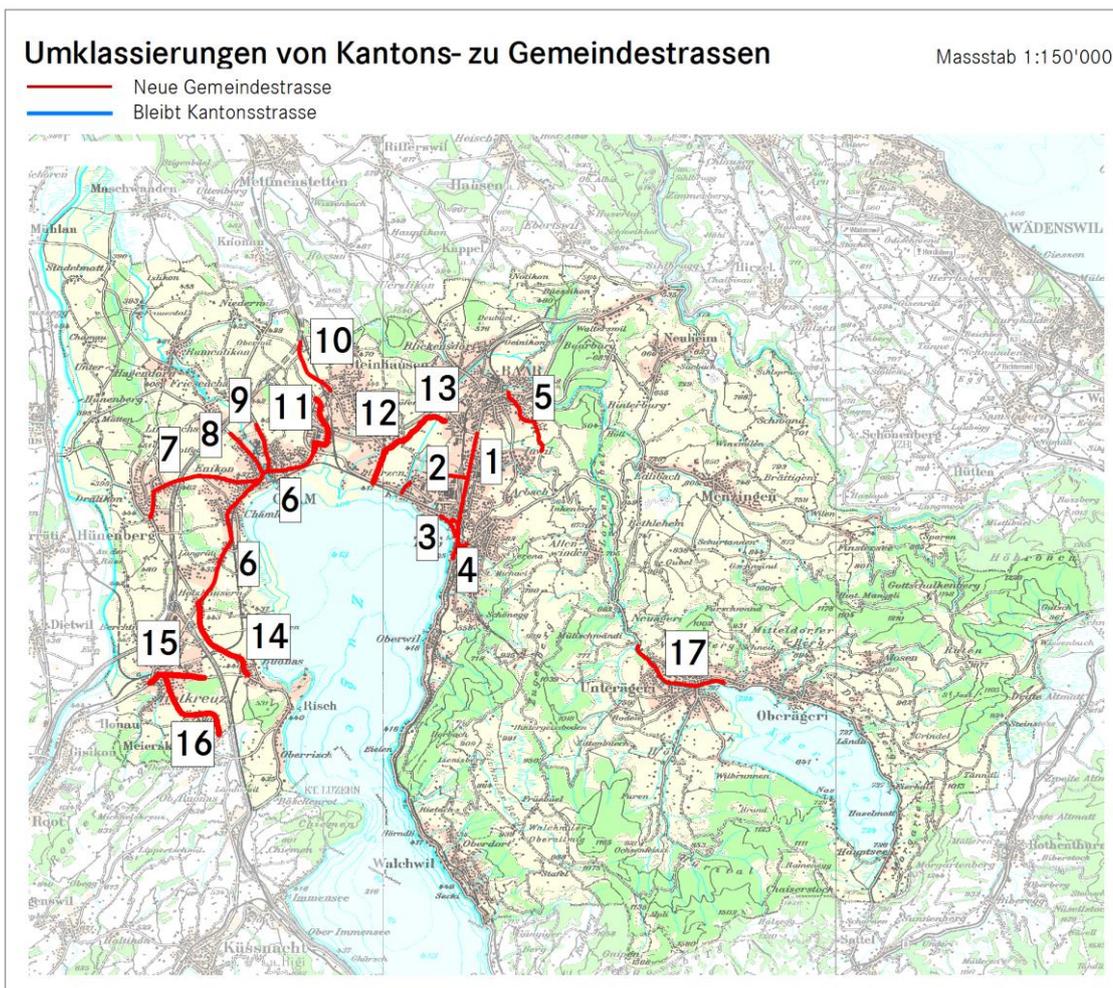


Abb.7: Umklassierung von Kantons- zu Gemeindestrassen

1. KS 4b Zuger-/Baarerstrasse von Südstrasse - Bundesplatz
2. KS U Feldstrasse
3. KS 25 Chamerstrasse von Aabachstrasse bis Vorstadt und Alpenstrasse/ Bundesplatz/Bahnhofstrasse/Vorstadt/Neugasse/Grabenstrasse und Artherstrasse von Casino bis Tunnelportal Artherstrasse
4. KS 381 Ägeristrasse von Kolinplatz - Tunnelportal Ägeristrasse

5. KS L Ägeristrasse von Langgasse bis Geissbüel/Margel
6. KS 4 Zuger-/Luzerner-/Chamerstrasse vom Alpenblick - Zythus - Holzhäusern
7. KS C Cham - Hünenberg
8. KS 25 Sinslerstrasse von Cham Zentrum - Knoten Lindencham
9. KS 382 Knonauerstrasse von Cham Zentrum - Knoten Teuflibach
10. KS H Knonauerstrasse Unterfeld - Bibersee
11. KS F Hinterberg-/Alte Steinhauserstrasse von Hinterberg - Alpenblick
12. KS H Steinhauserstrasse von Rank - Schochenmühlestrasse
13. KS J Schochenmühlestrasse von Nordstrasse - Schochenmühle - Steinhauserstrasse
14. KS 368 Holzhäusernstrasse von Buonas - Holzhäusern
15. KS B Luzerner-/Buonaserstrasse von Lindenplatz - Anschluss an die neue Ostumfahrung
16. KS A Meierskappelerstrasse von Rotkreuz - Grenze ZG/LU
17. KS 381 Zuger-/Seestrasse vom Anschluss Umfahrung Zugerstrasse - Anschluss Umfahrung Seestrasse

### 3. Vorschlag für die öffentliche Mitwirkung für die Umklassierung einer Kantons- zur Nationalstrasse

Mit dem neuen Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) sollen die kantonale Autobahn A4a, Abschnitte der Kantonsstrasse 4 (Sihlbruggstrasse in Walterswil und Zugerstrasse Neuheim) und die Kantonsstrasse 338 (Zugerstrasse) als Teil der national bedeutenden Hirzelverbindung in die Zuständigkeit des Bundes übergehen. Diese Abschnitte werden somit zu Nationalstrassen.



Abb. 8: Umklassierung von Kantons- zur Nationalstrasse

#### **4. Resultate der öffentlichen Mitwirkung**

Diese Vorlage war bei den Stellungnehmenden teilweise umstritten. Eine Mehrheit bejahte die Stossrichtung. Es gingen mehrere Änderungswünsche und -vorschläge ein. Im Folgenden werden die wichtigsten Stellungnahmen erörtert.

##### **Keine Umklassierungen vornehmen, da diese nicht nachvollziehbar sind**

Verschiedene Stellungnehmende (CVP, SP, Alternative) kritisierten die Umklassierungen generell. Gründe hierfür waren die daraus entstehenden hohen Kosten für die Gemeinden oder die fehlende Nachvollziehbarkeit der Umklassierungen.

Erläuterung des Regierungsrates

Aus Sicht des Regierungsrates ist auf die Anpassung des Richtplanes nicht zu verzichten. Es kann nicht sein, dass der Kanton neue, teure Umfahrungen baut und gleichzeitig alle Strassen im innerstädtischen Raum "Kantonsstrassen" bleiben. Dies widerspricht dem Netzgedanken eines Kantonsstrassennetzes und ist auch mit hohen finanziellen Aufwendungen für den Kanton verbunden. Zudem haben diese Strassen aufgrund des Baues einer neuen Kantonsstrasse eine andere Funktion resp. Bedeutung im Strassennetz.

Grundsätzlich könnte der Regierungsrat gemäss § 9 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) die Zuständigkeit für eine Strasse, welche eine andere Funktion oder Bedeutung erhält, regeln. Dazu kann er die Eigentumsverhältnisse anpassen, den finanziellen Ausgleich regeln und den entsprechenden Anhang des GSW anpassen. Mit dem Entscheid im Jahr 2004, das langfristige Kantonsstrassennetz in der Teilkarte im Richtplan aufzunehmen, soll nun der Kantonsrat auch die Möglichkeit erhalten, die Umklassierungen vorzunehmen. Entsprechend wird diese Grundlagenkarte angepasst und wirkt behördenverbindlich, auch für die Gemeinden. Der Grundsatzentscheid ist damit politisch gefällt.

Diese "Zuweisung" der Kompetenz an den Kantonsrat ist zweckmässig, da diese Frage der Netzzuteilung einen räumlichen Bezug hat und der Kantonsrat beispielsweise im Richtplan auch das Hauptnetz des öffentlichen Feinverteilers (Teilkarte V 6.3) festlegt.

Mit der Reduktion der Umklassierung von Strassen, welche im direkten Zusammenhang mit neuen Kantonsstrassen stehen, ist auch die Methodik plausibel.

##### **Konkrete Anträge für den Verzicht auf die Klassierung als Gemeindestrassen**

Verschiedene einzelne Umklassierungen wurden in Frage gestellt und der Wunsch geäußert, diese Strassen in der Hoheit der Kantone zu belassen. Einzelne Gemeinden lehnten die Umklassierungen generell ab oder brachten Vorbehalte bezüglich der Abtretungsmodalitäten vor.

Erläuterung des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat die verschiedenen Umklassierungen nochmals eingehend geprüft. Bei folgenden Strassen schliesst er sich den Begründungen der Einwendungen an:

Umfahrung Rotkreuz Ost

Die Ostumfahrung Rotkreuz ist im kantonalen Richtplan in die 3. Priorität eingeteilt. Wann und in welcher Form diese Umfahrung gebaut wird, ist zurzeit noch offen. Deshalb macht es Sinn, die damit verknüpften Strassen vorerst noch im Kantonsstrassennetz zu belassen. Im Rahmen der weiteren Planung der Ostumfahrung Rotkreuz ist die Teilkarte V 3.8 zu einem späteren Zeitpunkt nochmals anzupassen. Es betrifft folgende Kantonsstrassen:

14. KS 368 Holzhäuserstrasse von Buonas - Holzhäusern
15. KS B Luzerner-/Buonaserstrasse von Lindenplatz - Anschluss an die neue Ostumfahrung
16. KS A Meierskappelerstrasse von Rotkreuz - Grenze ZG/LU.

#### Verlängerung General-Guisan-Strasse

Die Verlängerung General-Guisan-Strasse ist im kantonalen Richtplan ebenfalls in der 3. Priorität zu finden. Auch hier ist noch offen, wann und in welcher Form diese Strasse gebaut werden soll. Ausserdem wurde diese Strasse in Zusammenhang mit der Freihaltung der Lorzenebene grundsätzlich in Frage gestellt. Deshalb macht es Sinn, folgende Strasse zurzeit noch im Kantonsstrassennetz zu belassen:

12. KS H Steinhauserstrasse von Rank - Schochenmühlestrasse
13. KS J Schochenmühlestrasse von Nordstrasse - Schochenmühle - Steinhauserstrasse.

#### Hinterbergstrasse

Bei der Hinterbergstrasse handelt es sich um die einzige Verbindung zwischen Steinhausen und Cham, welche für alle Verkehrsteilnehmer befahrbar ist (der Autobahnzubringer zum Autobahnanschluss Cham/Zug West ist für den Langsamverkehr gesperrt). Zudem liegt der Autobahnzubringer in der Kompetenz des Bundes und stellt somit keine eigentliche Kantonsstrasse dar. Damit soll folgender Abschnitt im Kantonsstrassennetz bleiben:

11. KS F Hinterberg-/Alte Steinhauserstrasse von Grindel Hinterberg - Alpenblick.

Auf alle anderen Anträge will der Regierungsrat nicht eintreten. Diese Umklassierungen sind die Folge der neu zu bauenden Kantonsstrassen. Hier soll über den ganzen Kanton der gleiche Massstab angewendet werden. Betreffend den Modalitäten sei auf den nächsten Punkt verwiesen.

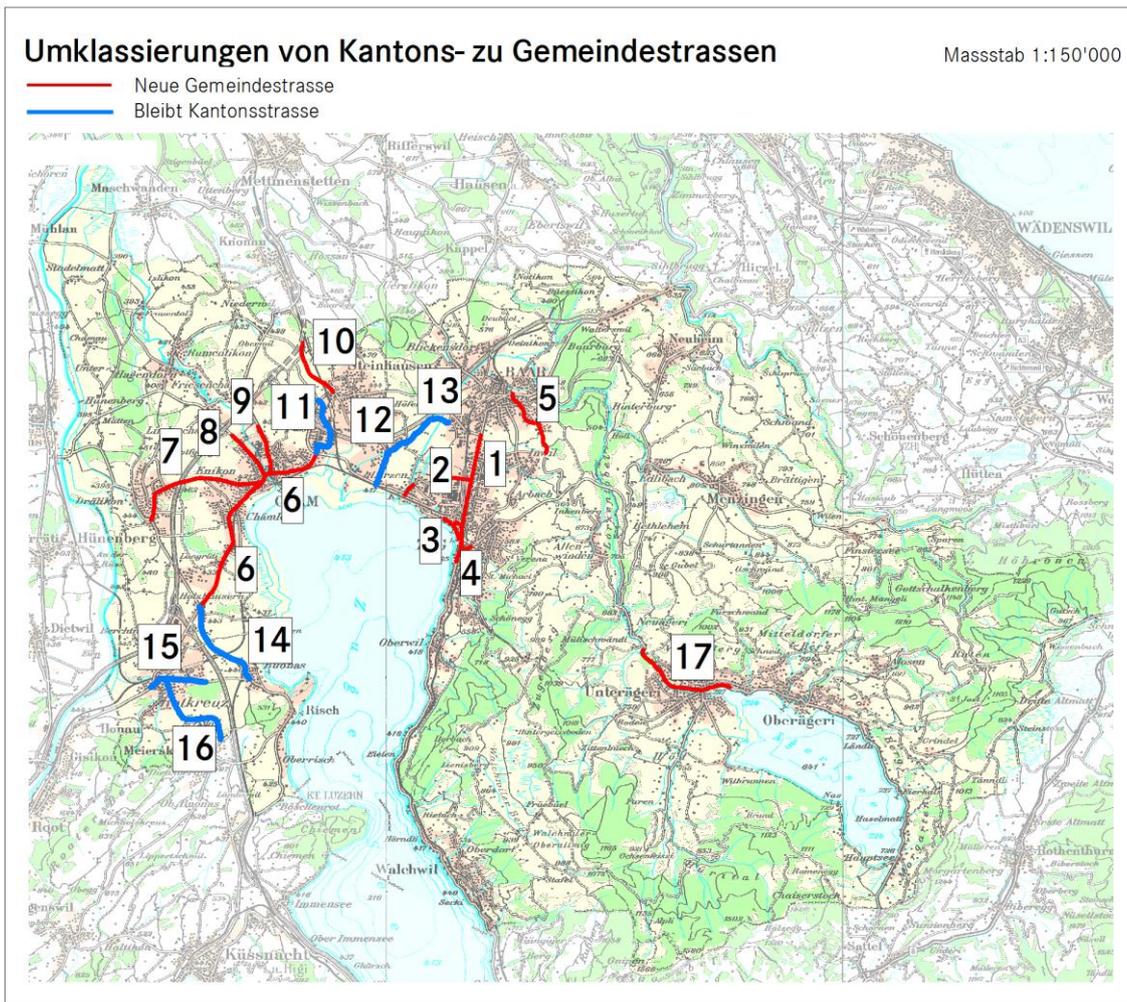


Abb. 9: Umklassierung von Kantons- zu Gemeindestrassen

### Achsen mit dem öffentlichen Verkehr sollen Kantonsstrassen bleiben

Es wird ausgeführt, dass es einfacher sei, die Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr auf Kantonsstrassen zu realisieren.

### Erläuterung des Regierungsrates

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr regelt den Bau und Unterhalt der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr abschliessend. Dies erfolgt unabhängig von der Klassierung einer Strasse in Kantons- oder Gemeindestrassen. Sofern diesem Argument entsprochen würde, wären praktisch alle Umklassierungen ausgeschlossen. Die meisten der abzutretenden Kantonsstrassen sind mit einem Busnetz überlagert.

### Kostenfolgen und Modalitäten der Umklassierung fehlen

Es fehlt eine Abschätzung der Kosten und die finanziellen Folgen für die Gemeinden. Zudem äussert sich der Richtplan nicht über den Zeitpunkt der Umklassierungen.

### Erläuterung des Regierungsrates

Erste Überlegungen zu den Kosten und finanziellen Folgen wurden im Rahmen der Studien zur Überprüfung des Kantonsstrassennetzes erhoben. Diese müssen mit den Gemeinden vertieft werden. Dazu wird ein neuer Beschluss in den Richtplan aufgenommen. Bis Ende 2016 ist gemeinsam mit den Gemeinden die Vertragsgrundlage für die Abtretung der Kantonsstrassen zu erarbeiten. Basis sind die bereits vorliegenden Studien. Weiter wird ein neuer Beschluss zum Zeitpunkt in den Richtplan integriert und die verschiedenen abzuklassierenden Strassen mit

den neu zu bauenden Kantonsstrassen verknüpft. Damit gehen die Strassen im Rahmen der Eröffnung der neuen Kantonsstrasse ins Eigentum der Gemeinde über. Mit diesen beiden zentralen Ergänzungen wird auf die berechtigten Anliegen der Gemeinden reagiert.

Es kann festgehalten werden, dass eine gewisse Mehrbelastung auf die Gemeinden zukommt. Dies entspricht dem heutigen System der Zuteilung der Strassen je nach Funktion und Bedeutung im Gesetz über die Strassen und Wege. Wenn der Kanton neue Kantonsstrassen baut und selbst finanziert, werden gewisse bestehende Strassen abklassiert und zu Gemeindestrassen. Die Kosten für den zukünftigen Unterhalt und die Bereitstellung der Infrastrukturen für den öffentlichen Verkehr gehen dann zu Lasten der Gemeinden.

## **5. Finanzielle Auswirkungen**

Das heutige Kantonsstrassennetz beträgt rund 138,3 km. Die nun abzutretenden Kantonsstrassen an die Gemeinden sind rund 19,7 km lang. Diejenigen an den Bund rund 5,6 km. Zusätzlich baut der Kanton neue Strassen mit einer Länge von 14,1 km (ohne Verlängerung General-Guisan-Strasse und Ostumfahrung Rotkreuz gerechnet) und übernimmt Strassen von 1,9 km von den Gemeinden. Somit erstreckt sich das Kantonsstrassennetz auf 129,0 km. Dies bedeutet, dass sich das Kantonsstrassennetz nur unwesentlich verkleinert. Da die neuen Strassen generell mehr Kunstbauten (Brücken, Tunnels) enthalten, als die abzutretenden Strassenabschnitte dürfte sich der Aufwand für den Unterhalt für den Kanton nicht verringern. Ohne diese Abtretung stiege der Unterhalt an, da das Kantonsstrassennetz ausgebaut wird.

Mit den Gemeinden wurde vereinbart, dass im Rahmen der Übergabe der Kantonsstrassen je nach Strassentyp und -zustand ein einmaliger Entschädigungsbeitrag bezahlt wird. Damit soll den unterschiedlichen Strassenzuständen Rechnung getragen und alle betroffenen Gemeinden gleich behandelt werden. Dieser Betrag lässt sich heute noch nicht abschätzen. In einem ersten Schritt werden nun die Vertragsgrundlagen mit den Gemeinden erarbeitet (neuer Richtplan Beschluss V 3.10). Zudem gilt es zu berücksichtigen, dass sich der Zustand der Strassen bis zur definitiven Übergabe noch stark verändern kann (teilweise findet die Übergabe erst in 10 Jahren statt).

## **6. Fazit**

Die Anpassung des Richtplanes zeigt, welche Strassen den Gemeinden respektive dem Bund abgetreten werden. Mit diesem Netz wird, analog zum Netz des öffentlichen Feinverteilers, das Zuger Kantonsstrassennetz festgelegt. Damit schafft der Kantonsrat Planungssicherheit und beschliesst behördenverbindlich, wo der Kanton zukünftig die Hoheit über die Strassen behält.

**V Antrag**

1. Auf die Vorlage Nr. 2313.2 - 14496 sei einzutreten und ihr zuzustimmen.
2. Die Motion von Franz Peter Iten, Arthur Walker, Thomas Brändle, Thiemo Hächler, Guido Heinrich und Moritz Schmid sowie Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner betreffend Variantenvergleich für die Umfahrung Unterägeri (Vorlage Nr. 1808.1 - 13058) sei als erledigt abzuschreiben.

Zug, 5. November 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage: Synopse, November 2013