



Kantonsratsbeschluss

betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (G Grundzüge und M Mobilität inklusive Mobilitätskonzept und Umfahrungen Unterägeri und Zug)

Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr
vom 20. Januar 2023

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr befasste sich am 11. und 20. Januar 2023 an zwei ganztägigen Sitzungen mit dieser Richtplananpassung. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an der Sitzung Regierungsrat und Baudirektor Florian Weber, Kantonsplaner René Hutter und David Gander, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage	2
1.1. Kapitel M und G	2
1.2. Umfahrungen Unterägeri und Zug	2
2. Eintretensdebatte	3
2.1. Vorstellung der Vorlage durch die Baudirektion	3
2.2. Eintretensdebatte	4
3. Detailberatung und Schlussabstimmung	5
3.1. G Grundzüge der räumlichen Entwicklung	5
3.2. Bisheriges Kapitel V Verkehr im Zuger Richtplan	7
3.3. M Mobilität	7
3.4. Schlussabstimmung	21
4. Parlamentarische Vorstösse	22
4.1. Motion der Fraktion Alternative – die Grünen betreffend Zusatzverkehr auf Bahn und Bus – Massnahmen zur Verbesserung des Zuger Modalsplits (Vorlage Nr. 2491.1 - 14904)	22
4.2. Motion der CVP-Fraktion betreffend Chancen und Risiken der Digitalisierung des Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2627.1 - 15166)	22
4.3. Postulat von Claus Soltermann, Daniel Stadlin, Martin Zimmermann und Nicole Zweifel betreffend Busbeschaffung bei der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) (Vorlage Nr. 2947.1 - 16023)	22
4.4. Motion der CVP-Fraktion betreffend den CO ₂ neutralen Busbetrieb (Vorlage Nr. 3038.1 - 16200)	22
4.5. Motion der CVP-Fraktion betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3138.1 - 16404)	23
4.6. Motion der CVP-Fraktion betreffend Nullemissionszonen (Vorlage Nr. 3192.1 - 16504)	23
4.7. Postulat von Michael Arnold, Philip C. Brunner, Peter Letter, Peter Rust, Adrian Risi und Rainer Suter betreffend ein umfassendes Verkehrsmanagement im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3318.1 - 16753)	24
4.8. Motion der SP-Fraktion betreffend Elektromobilität (Vorlage Nr. 3326.1 - 16767)	24

4.9.	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)	25
4.10.	Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3354.1 - 16831)	25
4.11.	Postulat von Esther Monney und Thomas Werner betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3400.1 - 16922)	25
4.12.	Motion von Thomas Meierhans, Andreas Hausheer, Manuela Käch und Jean Luc Mösch betreffend Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd vor dem Bau des Gebiets «Äussere Lorzenallmend» (Vorlage Nr. 3455.1 - 17027)	26
5.	Anträge	26

1. Ausgangslage

Der kantonale Richtplan wird in zwei Kapiteln angepasst. Dabei soll das bisherige Kapitel V (Verkehr) durch das neue Kapitel M (Mobilität) ersetzt werden. Die Kernsätze betreffend die Mobilität werden im Kapitel G (Grundzüge) eingefügt. Zudem sollen – ebenfalls im Kapitel M – die beiden Umfahrungen Unterägeri und Zug festgesetzt werden.

1.1. Kapitel M und G

Der Kantonsrat beauftragte den Regierungsrat, bis 2021 ein Mobilitätskonzept zu erarbeiten. Das neue Mobilitätskonzept löst das bisherige Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» aus dem Jahr 2001 ab. In einem mehrstufigen Prozess einigte sich der Regierungsrat – unter Einbezug vieler beteiligter Akteure – auf neue Kernsätze mit entsprechend konkreten Handlungen. Diese Kernsätze und Handlungen fliessen in die Anpassung des kantonalen Richtplans ein.

Die zentralen Kernsätze sind:

- Die Mobilität ist zentral für den gesellschaftlichen Zusammenhalt und ermöglicht es allen, am sozialen und wirtschaftlichen Leben teilzunehmen.
- Gesucht ist die flächen- und energieeffiziente Mobilität, welche sich auf erneuerbare Energien stützt.
- Zu bezahlen ist die Mobilität von denen, welche sie brauchen (verursachergerechte Finanzierung der Mobilität).
- Die Infrastrukturen des Verkehrs sind sicher, umwelt- und siedlungsverträglich und ermöglichen eine gute übergeordnete Erschliessung und Erreichbarkeit für Gesellschaft und Wirtschaft.
- Neben der Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Infrastrukturen für den Verkehr stehen auch die Chancen der Digitalisierung im Fokus.

Von diesen Kernsätzen leiten sich konkrete Handlungen im Kapitel M (Mobilität) ab.

1.2. Umfahrungen Unterägeri und Zug

Die beiden Umfahrungen Unterägeri und Zug unterstützen verschiedene Kernsätze und Handlungen des neuen Kapitels Mobilität im Richtplan. Sie führen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeiten, machen die Infrastrukturen sicherer und unterstützen die Versorgung mit Gütern. Dank den beiden Umfahrungen werden die Ortskerne siedlungsverträglich gestaltet.

Die beiden Varianten unterstützen die Ziele des kantonalen Richtplans zu den Kantonsstrassen: den Autoverkehr direkt auf die Autobahnen führen und die verkehrsmässige Anbindung der rechtsgültig eingezonten Bauzonen verbessern.

Für die beiden Umfahrungen liegt neben der Vorlage für die Anpassung des Richtplans eine separate Vorlage für einen Rahmenkredit (inklusive Genehmigung der Generellen Projekte) für die beiden Umfahrungen vor.

Verfahrenstechnisch ist zuerst die Festsetzung im Richtplan und anschliessend der Rahmenkredit zu beschliessen.

Die ausführliche Ausgangslage für die vorliegende Richtplananpassung ist im Bericht des Regierungsrats wiedergegeben (Vorlage Nr. 3487.1 - 17116). Der Bericht der Kommission folgt streng der Synopse. Da die Richtplananpassungen während zwei Sitzungen beraten wurden, über einzelne Themen zum Teil an beiden Sitzungen abgestimmt worden ist und weil einzelne Kommissionsmitglieder nicht immer anwesend waren, haben entsprechend nicht immer gleich viele Kommissionsmitglieder abgestimmt.

2. Eintretensdebatte

2.1. Vorstellung der Vorlage durch die Baudirektion

Zu Beginn der ersten Sitzung stellte die Baudirektion die Vorlage vor. Im Anschluss daran gaben die Kommissionsmitglieder ihre Interessenbindungen bekannt und die Baudirektion gab eine allgemeine Einführung zum rechtlichen Rahmen und zu den Aufgaben des Richtplans.

Anschliessend zeigte die Baudirektion anhand von rund 30 Plakaten den umfangreichen, langen Prozess und die mehrstufige Mitwirkung. Die zu diskutierenden Anpassungen des Richtplans bilden das vom Kantonsrat geforderte Mobilitätskonzept. Nach dem Rundgang durch die Stellwände erläuterte die Baudirektion die Vorlage im Detail.

Seitens der Kommission wurde nachgefragt, wie es sich mit dem Road-Pricing verhält und wie der aktuelle Stand ist. Die Baudirektion erklärte, dass der Kanton Zug der einzige Kanton war, welcher bei der Studie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zum Mobility Pricing mitgemacht hat. Dabei zeigte sich, dass Mobility Pricing national zu diskutieren ist. Mobility Pricing hat einen grossen sozialen Aspekt. Um hier einen Schritt weiter zu kommen, hat man Hand geboten für eine Grundlagenstudie im Kanton Zug. Man ist interessiert an einem weiteren Feldversuch. Für diesen reichte der Kanton Zug gemeinsam mit dem Kanton Aargau dem Bund einen Vorschlag ein.

Im Rahmen der Eintretensdebatte wurde die Frage gestellt, wie die vorliegende Richtplanvorlage mit der Strassenbauvorlage für die beiden Umfahrungen zusammenhängt. Die Baudirektion führte aus, dass diese Richtplanvorlage zuerst in der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr behandelt wird. In der Kommission für Tiefbau und Gewässer werden dann voraussichtlich im März die Generellen Projekte sowie der Rahmenkredit behandelt. Danach geht der Rahmenkredit in die Staatswirtschaftskommission. Im Kantonsrat wird ebenfalls zuerst über die Richtplanvorlage beraten. Danach stimmt der Kantonsrat über die Generellen Projekte sowie den Rahmenkredit ab. Im Richtplan beschliesse der Kantonsrat separat über jedes einzelne Vorhaben. Für die beiden Umfahrungen schlägt der Regierungsrat ein Rahmenkredit vor. Ob

dieser auf die zwei Umfahrungen aufgeteilt werden soll, ist ein Thema, das in der Kommission für Tiefbau und Gewässer beraten werden kann.

Weiter stellte sich die Frage, wie die Baudirektion die Abstimmung zum Stadttunnel einbezogen hat. Die Vertreter der Baudirektion führten aus, dass die Abstimmung zum Stadttunnel vom Juni 2015 von der Baudirektion sehr genau analysiert worden ist. Es fand eine umfassende Befragung der Bevölkerung statt. Hauptgründe für die Ablehnung waren die Kosten, die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern sowie die grossen Auswirkungen während der Bauphase bei den Portalen und dem unterirdischen Kreisel. Neben diesen Argumenten gab es auch viele ablehnende Stimmen, welche sich generell gegen einen neuen Tunnel wehrten und auf Massnahmen der Digitalisierung im Verkehr hofften (autonomes Fahren etc.). Diese Erkenntnisse sind in die Vorschläge bei den neuen Umfahrungen eingeflossen: einfache Tunnels ohne unterirdische Kreisel, Finanzierung ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, Reduktion der Eingriffe ins Stadtgefüge sowohl in Zug wie in Unterägeri.

Was passiert, wenn der Kantonsrat bei der Beratung des Richtplans beispielsweise in Zug eine andere Variante festsetzt als in der Kommission für Tiefbau und Gewässer im März beraten wurde? Die Baudirektion erklärte, dass der Beschluss des Richtplans vorgehe. Dann müsste der Kantonsrat sinnvollerweise die Finanzvorlage an den Regierungsrat zurückweisen und diese überarbeiten lassen.

Es wird seitens Baudirektion darauf hingewiesen, dass bei der Behandlung des Richtplans die Flughöhe zu wahren ist. Im Richtplan wird der «Strich» auf der Karte und der Beschluss dazu im Richtplantext festgesetzt. Die Projektdetails oder flankierende Massnahmen werden dann in der Kommission für Tiefbau und Gewässer beraten. Aber auch hier ist vor Augen zu halten, dass es sich um ein Generelles Projekt handelt und beispielsweise die flankierenden Massnahmen noch nicht ausgearbeitet sind. Es braucht solche, aber der Umfang und die Art wird in den nächsten Planungsschritten festgelegt. Der Entscheid des Kantonsrats über die Strassenbauvorlage (Kredit) kann vom Kantonsrat dem Behördenreferendum unterstellt werden.

2.2. Eintretensdebatte

Ein Teil der Kommission äusserte sich zu den Umfahrungen kritisch. Beim ehemaligen Stadttunnel sei von einem Jahrhundertprojekt gesprochen worden und nun seien zwei Umfahrungen in kürzester Zeit erarbeitet und diese mit einem sehr engen Fahrplan versehen worden. Es bleibt keine Zeit für eine gute Diskussion. Grosse, visionäre Züge fehlten in dieser Anpassung des Richtplans. Es werden zwei neue Tunnels vorgeschlagen. Diese zu verknüpfen sei fachfremd, das seien zwei völlig unterschiedliche Projekte. Bei der Abstimmung zum Stadttunnel habe die Mehrheit der Zuger Bevölkerung den Stadttunnel abgelehnt. Ein Tunnel in Unterägeri hätte bessere Chancen, wenn dieser alleine zur Abstimmung käme. Angesichts der Klimakrise ist der Bau von neuen Strassen falsch, es ist allgemein bekannt, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führe.

Ein grosser Teil der Kommission lobte die nun vorliegende Anpassung des Richtplans und bewertete sie positiv. Das im Prozess erarbeitete «Mobilitätskonzept» sei direkt in den Richtplan eingebettet und entfalte so grosse Wirkung. Der Vorschlag für die beiden Umfahrungen sei richtig: Man könne nicht immer vom «Verkehrsstress» philosophieren und keine neuen Kapazitäten bereitstellen. Die beiden Tunnels sind notwendig und schnell umzusetzen. Zudem startete der Regierungsrat ja nicht bei «Null»: Bei beiden Projekten gibt es Machbarkeitsstudien und Vorprojekte. Weiter brach der Regierungsrat die verschiedenen Grundsätze auf pragmatische Art und Weise herunter und es gelang ihm, die vielen unterschiedlichen Stimmen zur

Mobilität aufzunehmen. Die Dinge sind so einfach wie möglich zu halten. Mit der vorliegenden Anpassung des Richtplans wird ein pragmatischer «Zuger Weg» gelebt.

In der Abstimmung beschloss die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr einstimmig und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage Nr. 3487.2 - 17117 des Regierungsrats.

Anschliessend stellte die Baudirektion die einzelnen Kapitel der Reihe nach vor. Die Kommission diskutierte jedes Kapitel einzeln und fasste darüber Beschluss.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

3.1. G Grundzüge der räumlichen Entwicklung

G 7 Kernsätze zur Mobilität

Kernsatz G 7.1

Die Kommission stimmte dem Kernsatz G 7.1 ohne Kommentar und einstimmig zu.

Kernsatz G 7.2

Die Baudirektion erklärte, dass bei jedem Strassenprojekt geprüft wird, welche Verbesserungen fürs Velo möglich sind. Dazu gehört auch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Dass hier Optimierungspotenzial besteht, ist nicht von der Hand zu weisen. Diese Optimierungen brauchen Raum und Fläche. Das Gleiche gilt auch für den öffentlichen Verkehr (öV): Auch der stösst an seine Kapazitätsgrenzen. Deshalb baut man den Zimmerbergbasistunnel II (ZBT II) oder man braucht Umfahrungen wie in Zug und Unterägeri: So fliesst der öV wieder besser und es gibt mehr Raum für den Fuss- und Veloverkehr. Unter «fördern» sind nicht nur finanzielle Unterstützungen gemeint, sondern auch Massnahmen, die der Kanton und die Gemeinden selbst realisieren.

In der Kommission wurde entsprechend der Antrag gestellt, den Kernsatz mit «realisieren» zu ergänzen.

Die Kommission stimmte dem Antrag der Ergänzung des Kernsatzes mit «realisieren» mit 13 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Im Zusammenhang mit der später behandelten Handlung M 1.1 wurde festgestellt, dass der Modal-Split dort vorkommt, ohne eine Grundlage in den Kernsätzen zu haben. Die Baudirektion wurde beauftragt, für die zweite Sitzung einen Formulierungs-Vorschlag in den Kernsätzen zu erstellen.

Die Baudirektion hat an der zweiten Sitzung auftragsgemäss die folgende Formulierung präsentiert: «Kanton und Gemeinden realisieren und fördern flächen- und energieeffiziente Mobilitätsformen. Damit ist der Modal-Split-Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen. Erneuerbare Energien stehen im Vordergrund.»

Auf eine Frage erklärte die Baudirektion, dass das Strassenverkehrsgesetz vorgibt, wo welche Fahrzeuge fahren dürfen. Elektrovelos mit einer gelben Nummer müssen – gleich wie Mofas – auf der Strasse oder für Mofas freigegebenen Radwegen fahren. Auf Stufe Richtplan zählt ein Velo, das 45 km/h fahren darf, zum Veloverkehr und wird bei Modal-Split-Aussagen diesem zugerechnet.

In der Kommission wurde die Frage gestellt, was es bedeuten würde, den folgenden Zusatz beim zweiten Satz einzufügen: «... auf mindestens 50 % zu erhöhen. ...».

Diesbezüglich führte die Baudirektion aus, dass es unterschiedliche Auswertungsmethoden gibt. Je nach Art und Weise, wie ausgewertet wird, ist das Resultat ein anderes. Rechnet man für den Fuss- und Veloverkehr und den öV mit den zurückgelegten Anzahl Wegen, ist die Forderung von 50 Prozent bereits heute erfüllt. Misst man aber die zurückgelegten Kilometer je Verkehrsmittel, ist man bei 25 bis 30 Prozent für den Fuss- und Veloverkehr inklusive öV. Das Ziel, diese drei Verkehrsarten zusammen auf 50 Prozent zu steigern, ist wohl zu ambitioniert.

Schliesslich wurde der Antrag gestellt, den ersten Satz umzustellen von realisieren und fördern auf «fördern und realisieren».

Die Kommission stimmte der Ergänzung von G 7.2 «fördern und realisieren» mit 14 zu 1 Stimmen und ohne Enthaltung zu. Die Kommission stimmte dem neuen, bereinigten Kernsatz G 7.2. einstimmig zu.

Kernsatz G 7.3

Eine Frage lautete, ob bei der verursachergerechten Finanzierung zuerst beim öV oder beim MIV Regelungen und Massnahmen geprüft werden, um dies zu erreichen. Die Baudirektion antwortete, dass sich der Kanton bei seinen Pilotprojekten mit dem Bund immer für ein Mobility Pricing einsetzte. Also beide, MIV und öV, sollen verursachergerecht in der Spitzenstunde «bepreist» werden.

Mehrere Kommissionsmitglieder sprachen sich dafür aus, dass im Kernsatz entsprechend den dazugehörigen Handlungen «unter Berücksichtigung der gesamtgesellschaftlichen Interessen» eingefügt werden sollen. So soll zum Ausdruck gebracht werden, dass man zwar die Finanzen stets im Hinterkopf haben muss, aber nicht nur. Manchmal möchte man den öV mehr fördern, manchmal weniger.

Die Kommission stimmte dem Antrag der Ergänzung des Kernsatz mit 13 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Kernsatz G 7.4

Es stellte sich die Frage, weshalb der Bund beantragt hat, sich aus diesem Kernsatz zu streichen (konkret das Wort «Bund»). Die Baudirektion erläuterte, dass sich der Bund sehr zurückhaltend via kantonalem Richtplan binden lässt. Mit dem Antrag, das Wort «Bund» hier zu streichen, will er verhindern, dass diese Grundsätze auch für ihn auf den Nationalstrassen gelten. Bei diesen liegt die Zuständigkeit beim Bund und er will selber definieren, welche Grundsätze er anwenden will. Wird das Wort «Bund» belassen, ist sehr gut möglich, dass dies seitens der Bundesbehörden bei der Genehmigung nicht akzeptiert wird.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, das Wort «Bund» im Kernsatz wie in der ursprünglichen Version zu belassen. Dies, weil auch die Nationalstrassen durch den Kanton führen und um den Bund in die Pflicht zu nehmen.

Die Kommission lehnte den Antrag zur Ergänzung des Kernsatzes mit dem Wort «Bund» mit 11 zu 1 Stimmen und einer Enthaltung ab.

In der Kommission wurde weiter vorgebracht, dass der Satz so formuliert werden soll, dass eine Aktion ausgelöst wird. Es soll somit «sind ... zu koordinieren» heissen und nicht «sind ... koordiniert».

Die Kommission stimmte dem Kernsatz G 7.4 mit dieser Änderung mit 13 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Kernsatz G 7.5

Auch bei diesem Kernsatz wurde der Antrag gestellt, eine Formulierung zu wählen, die eine Aktion auslöst. Zudem wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die Akteure nicht erwähnt werden.

Die Kommission stimmte dem Kernsatz G 7.5 mit der Ergänzung «sind durch Kanton und Gemeinden aufeinander abzustimmen» mit 13 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Kernsatz G 7.6

Die Kommission stimmte dem Kernsatz G 7.6 einstimmig und ohne Enthaltung zu.

3.2. Bisheriges Kapitel V Verkehr im Zuger Richtplan

Die Baudirektion erklärt, dass nun – nach Rücksprache mit dem Landschreiber – das bisherige Kapitel V Verkehr vollständig gestrichen wird. Anschliessend werden viele Inhalte ohne materielle Änderungen im neuen Kapitel M Mobilität wieder aufgenommen. In der Synopse sind diese in heller Farbe dargestellt. Es wurden nur kleinere darstellerische Änderungen vorgenommen. Zum Beispiel werden die Prioritäten neu direkt bei den einzelnen Vorhaben aufgeführt, zwecks besserer Übersichtlichkeit. Bis anhin waren die Prioritäten in einer separaten Tabelle enthalten.

Die Kommission stimmte der Streichung des Kapitels V einstimmig und ohne Enthaltung zu.

3.3. M Mobilität

M 1 Grundsätze zur Mobilität

M 1.1 Handlungen

M.1.1.1

Die Kommission stimmte der Handlung M 1.1.1 ohne Kommentar und einstimmig zu.

M 1.1.2

Die Berichterstattung gab Anlass zu mehreren Fragen.

Die Baudirektion erklärte, dass man verschiedene andere Aufträge (z. B. Verlängerung General-Guisan-Strasse, Halbanschluss Rotkreuz) im Richtplan bis 2035 zu erledigen habe. Zudem sind zwölf Jahre ein vernünftiger Zeitrahmen. Schliesslich möchte die Baudirektion nicht einfach berichten, damit etwas berichtet ist, sondern der Bericht muss Hand und Fuss haben.

In der Kommission setzte sich schliesslich die Haltung durch, dass die Zeit bis zu einem Bericht im Jahr 2035 für die Steuerung der Mobilität zu lange ist. Aufgrund der hohen Bautätigkeit kann bis 2035 viel passieren. Im Weiteren stellte sich die Frage, in welcher Form ein Bericht erfolgen muss. Die Kommission wollte die Verwaltung und den Kantonsrat nicht mit unnötigem Aufwand belasten. Ein vernünftiger Zwischenbericht wäre eine Lösung. 2035 kann dann ein finaler Bericht erfolgen.

Die Kommission stimmte einem Abklärungsauftrag für die zweite Sitzung mit 11 zu 2 Stimmen und ohne Enthaltung zu. Im Rahmen des Abklärungsauftrags soll ein Formulierungsvorschlag für M 1.1.2 erarbeitet werden.

Die Baudirektion hat an der zweiten Sitzung auftragsgemäss die folgende Formulierung präsentiert: «Der Kanton erstattet dem Kantonsrat in geeigneter Form bis 2027 Bericht über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen. Bis 2035 unterbreitet er dem Kantonsrat Bericht und Antrag für allfällige notwendige Anpassungen des Richtplans des Kapitels Mobilität. Neben der Kontrolle der Kernsätze und Handlungen zeigen die Berichte auf, ob sich der Modal-Split im Kanton Zug verändert hat.»

Die konkrete Formulierung führte zu einer längeren Debatte. In der Diskussion war dabei relevant, dass die Frist bis 2027 es ermöglicht, im Hinblick auf die bis dann abgeschlossene Orts- bzw. Zonenplanrevision zu reagieren. Auch bezüglich einer Auskunft über den Modal-Split ist 2027 ideal. Dies weil die «Mikrozensus»-Erhebung im Jahr 2025 erneut durchgeführt wird und die Auswertung in der Regel ein Jahr später verfügbar ist. Im Jahr 2027 könnte folglich eine neue Aussage zum Modal-Split gemacht werden. Schliesslich wird die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr ohnehin anlässlich der Sitzungen über den Stand der laufenden richtplanrelevanten Entwicklungen und Projekte informiert. Mit dem Passus «in geeigneter Form» wird zum Ausdruck gebracht, dass der Zwischenbericht 2027 der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr und nicht dem Kantonsrat präsentiert werden kann. So wird beim Kantonsrat und der Verwaltung nicht unnötig Aufwand verursacht. Der Bericht und Antrag 2035 ist dann via Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr in den Kantonsrat zu bringen.

Nach längerer Diskussion und mehreren Formulierungsvorschlägen wurde der folgende Antrag gestellt: «Der Kanton erstattet dem Kantonsrat bis 2027 in geeigneter Form Bericht und bis spätestens 2035 Bericht und Antrag über die Umsetzung der Kernsätze und Handlungen und die Entwicklung des Modal-Splits im Kanton Zug.»

Die Kommission stimmte dieser bereinigten Handlung M 1.1.2 mit 14 zu 1 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

M 1.1.3 und M 1.1.4

Die Kommission stimmte den Handlungen M 1.1.3 und M 1.1.4 ohne Kommentar und einstimmig zu.

M 1.1.5

Diese Handlung gab ebenfalls Anlass zur Diskussion. Dabei wurde angeregt, dieses Handlungsziel mit einer Frist zu versehen. Dies soll jedoch kein Misstrauensvotum an die Regierung sein, sondern es geht darum, die Handlung klar zu definieren.

In der Kommission setzte sich schliesslich die Haltung durch, dass der bestehende Abklärungsauftrag für die zweite Sitzung ergänzt werde und die Baudirektion einen Formulierungsvorschlag zu M 1.1.5 erstellen soll.

Die Kommission stimmte einem Abklärungsauftrag für die zweite Sitzung mit 9 zu 4 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Die Baudirektion hat an der zweiten Sitzung auftragsgemäss die folgende Formulierung präsentiert: «Der Kanton erarbeitet für sich als Arbeitgeber bis 2026 ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter und setzt es um. Die Gemeinden prüfen, ob sie dieses für sich als Arbeitgeberinnen übernehmen können.»

Die Kommission stimmte dieser bereinigten Handlung M 1.1.5 mit 14 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

M 2.1 Handlungen

M 2.1.1.1 bis M 2.1.1.3

In der Kommission wurde die Frage gestellt, welcher Strassenraum gemeint ist, denn Umfahrungsachsen verfügen ebenfalls über einen Strassenraum.

Die Baudirektion führte aus, dass Ziffer 1.1 der Grundsatz sei. Dann unterteilt der Richtplan in Ortszentren mit und ohne eine Umfahrung. In Ortszentren mit einer Umfahrung sind die Strassenräume siedlungsverträglich zu gestalten (Ziffer 1.2). In Ortszentren ohne eine Umfahrung sind andere Lösungen anzustreben (Ziffer 1.3).

In der Kommission wurde in der Folge der Antrag gestellt, den Satz umzustellen, um dies zu klären.

Die Kommission stimmte dem Antrag zur Änderung von M 2.1.1.2 «werten mittels Umfahrungsachsen den Strassenraum in Ortszentren siedlungsverträglich auf» einstimmig und ohne Enthaltung zu.

Den Handlungen M 2.1.1.1 und M 2.1.1.3 stimmte die Kommission ohne Kommentar und einstimmig zu.

M 2.1.1.4

Die Baudirektion erklärte auf eine Frage hin, dass es in dieser Handlung darum geht, die Wirtschaft stärker einzubinden. Dies hat die Wirtschaft in der Mitwirkung beantragt. Für eine Baubewilligung hat dieser Satz keine Folgen. Mit «Wirtschaft» sind die grossen Arbeitgeber im Kanton Zug gemeint.

In der Kommission wurde vorgebracht, dass es begrüsst wird, dass die Wirtschaft mitmacht. Es gibt aber noch weitere Partner. So sind z. B. pensionierte Menschen und die grossen Bildungsinstitutionen relevante Akteure. Nicht nur die Wirtschaft, sondern auch die Arbeitnehmenden sind relevante Akteure. Zudem sollen die Massnahmen nicht nur entwickelt, sondern umgesetzt werden.

Die Kommission stimmte dem Antrag zur Änderung von M 2.1.1.4 – «mit der Wirtschaft» streichen und Anpassung auf «und setzen ... um» – mit 12 zu 1 Stimme und ohne Enthaltung zu.

Den Handlungen M 2.1.1.5 stimmte die Kommission ohne Kommentar und einstimmig zu.

M 2.1.2 Bst. a bis c

In der Kommission war unklar, was in Bst. b mit Kundennutzen gemeint ist. Die Baudirektion erklärte dazu, dass es dabei um den Kundennutzen von neuen Mobilitätsformen, wie z. B. Trotinetts geht. Man könnte zur Klärung auch «Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen;» schreiben.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 2.1.2 Bst. b «Nutzen für Mobilitätsteilnehmende erhöhen;» einstimmig zu.

Den Handlungen M 2.1.2 Bst. a und c stimmte die Kommission ohne Kommentar und einstimmig zu.

M 2.1.3

In der Kommission wurde zum einen ein Streichungsantrag gestellt mit der Begründung, dass das Ziel «Netto-Null» ohnehin nicht und nicht innert dieser Frist erreicht werde. Das Ganze koste viel Geld und sei ein Fass ohne Boden. Dem wurde widersprochen. Es gehe hier «nur» um «Netto-Null» in Bezug auf die Mobilität. Zudem fusse diese Bestimmung auf dem Klimaabkommen von Paris. Der Richtplan breche dieses Ziel auf den Kanton Zug herunter. Es brauche im Gegenteil eine aktivere Form des Beschlusses: «Kanton und Gemeinden planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO₂-«Netto-Null-Ziel» erreicht».

Die Kommission stimmte der Änderung von M 2.1.3 «Kanton und Gemeinden planen und setzen Massnahmen um, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO₂-«Netto-Null-Ziel» erreicht.» mit 9 zu 3 Stimmen und einer Enthaltung zu. Der Streichungsantrag wurde mit 10 zu 3 Stimmen abgelehnt.

M 2.1.4

Die Kommission monierte, dass der öV kein Akteur ist. Es seien die Transportunternehmen gemeint.

Die Baudirektion stimmte zu: Mit «öffentlicher Verkehr» meint der Richtplan alle Transportunternehmen, welche im Auftrag des Kantons fahren. Es sind dies die ZVB AG, die Postauto AG und die Auto AG Schwyz. Auf die SBB hat man keinen Einfluss. Die SBB sagt über sich selbst, dass sie bereits heute CO₂-neutral unterwegs sei. Für den Kanton Zug ist die «Roadmap» zur Elektrifizierung der ZVB entscheidend. Die ZVB ist bereits auf dem Pfad zu einem CO₂-neutralen Linienbetrieb. Der Umstieg auf den CO₂-neutralen Betrieb geht über die Beschaffung von neuen Bussen hinaus. Es beinhaltet die Stromzulieferung, den Betrieb in der Werkstatt usw.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 2.1.4 «Die Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs betreiben ab 2035 ihren Betrieb CO₂-neutral.» mit 11 zu 0 und 2 Enthaltungen zu.

Hinsichtlich des zweiten Satzes wurde in der Kommission ausgeführt, dass der Spielraum begrenzt ist, denn im Gesetz über den öffentlichen Verkehr ist der Selbstfinanzierungsgrad festgelegt. Die Formulierung mit «einsetzen» ist somit richtig gewählt. Die Kommission ist mit dem zweiten Satz einverstanden.

M 3 Verursachergerechte Mobilität

M 3.1 Handlungen

In der Kommission wurde gefragt, was der Bund tatsächlich macht und welche Bedeutung dem beizumessen sei. Dass die Baudirektion hier eine aktive Rolle sucht und an Pilotprojekten mitmacht, wird von der Kommission sehr geschätzt.

Die Baudirektion führte aus, dass der Regierungsrat der Überzeugung ist, dass der Kanton hier eine aktive Rolle einnehmen soll. Gemeinsam mit dem Kanton Aargau und dem Bund prüft der Kanton Zug, an einem weiteren Piloten teilzunehmen; die Finanzierung ist noch nicht im Detail geregelt. Keinesfalls sollen die Kantone Zug und Aargau die Kosten alleine tragen, damit anschliessend die ganze Schweiz von diesen Erkenntnissen profitieren kann. Deshalb hat man diese Formulierung auch ganz bewusst so gewählt.

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, dass der Titel präzisiert und angepasst wird: «Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität»

Die Kommission stimmte der Änderung des Titels von M 3 «Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität» ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeiten

M 4.1 Handlungen

M 4.1.1

Seitens eines Kommissionsmitglieds wurde der Antrag gestellt, die Bestimmung zu vereinfachen: «Kanton und Gemeinden planen, bauen, unterhalten und erneuern ihre Infrastruktur für die Mobilität.» Die Sicherheit sei in Normen geregelt und diese sind immer einzuhalten. Somit ist der zweite Satz zu streichen.

Die Baudirektion führte dazu aus, dass der Kanton und die Gemeinden so oder so verpflichtet sind, alle Sicherheitsnormen einzuhalten.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 4.1.1 «Kanton und Gemeinden planen, bauen, unterhalten und erneuern ihre Infrastrukturen für die Mobilität.» mit 12 zu 1 Stimme und ohne Enthaltung zu.

M 4.1.2.1 bis M 4.1.2.4

Die Baudirektion führte auf einen Hinweis hin aus, dass es hier weniger um Handlungen, sondern darum geht, Klarheit zu schaffen, wie die verschiedenen Netze aussehen. Beim Nationalstrassennetz ist zu beachten, dass der Bund das Strassenstück zwischen Baar und Sihlbrugg übernommen hat und dieses bis zum Kreisel in Sihlbrugg eine Nationalstrasse ist. Bei der Stadtbahn ist zu bemerken, dass diese sehr stark ausgebaut ist. Hier stellt sich höchstens die Frage, ob für die heutige Stadtbahn noch Verstärkungskurse eingebaut werden.

Der Auftrag für einen Bericht bis 2035 ist bereits weiter vorne definiert. Es stellte sich in der Kommissionsdebatte die Frage, ob die Frist im Auftrag zu M 4.1.2.4 zu streichen ist. Die Baudirektion bestätigte dies.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 4.1.2.4 (Streichung der Jahreszahlen) einstimmig zu.

M 4.1.3 Veloverkehr

M 4.1.3.1

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob mit grenzüberschreitend kantonsgränzüberschreitend gemeint sei, was die Baudirektion bestätigte.

In der Kommission wurde weiter bemerkt, dass es richtigerweise Velonetz heissen müsste und wohl «zu koordinieren», weil die Nachbarkantone zu nichts gezwungen werden können.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 4.1.3.1 «Das Velonetz ist kantonsgränzüberschreitend zu koordinieren» einstimmig zu.

M 4.1.3.2

Die Kommission diskutierte die Trennung von Velo- und Fussverkehr ausführlich. Gerade ausserorts komme es oft zu gefährlichen Situationen. Besonders dann, wenn das Velo zum schnellen Pendeln eingesetzt werde. Bei der Überprüfung des Velowegnetzes ist der Sicherheitsaspekt hoch zu gewichten.

Die Baudirektion erläuterte, dass es ausserorts oftmals wenig Fussgängerinnen und Fussgänger gebe. Dies rechtfertige einen separaten Fuss- und Radweg nicht. Letztendlich ist das eine Frage der Landbeanspruchung und des Verbrauchs von Fruchtfolgeflächen. Sie ergänzte beispielhaft, dass es zwischen Zug und Walchwil kaum Platz gebe für getrennte Fuss- und Radwege. Auf der einen Seite befinde sich eine zum Teil geschützte Stützmauer und auf der anderen der See. Wenn die Baudirektion Strassen erneuert, werde die Velo- und Fusswegesituation angeschaut und – soweit möglich – optimiert. Dies sei – wie geschildert – nicht überall möglich.

In der Kommission wurde nach längerer Diskussion der Antrag gestellt, dass innerorts an der gewählten Formulierung festgehalten werde und ausserorts dazu gar keine Aussage erfolge. Dies erlaube eine situative Betrachtungsweise ausserorts. Innerorts wird klar der Wille zum Ausdruck gebracht, dass man die Trennung will.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 4.1.3.2 «Innerorts steht die Trennung von Fuss- und Veloverkehr im Vordergrund.» mit 12 zu 0 Stimmen und einer Enthaltung zu.

M 4.1.3.3

Auch diese Bestimmung gab Anlass zu einer eingehenden Debatte. Ein Kommissionsmitglied beantragte, dass die Bestimmung so ergänzt wird, dass genügend überdachte und mit Lademöglichkeiten ausgerüstete Velo-Abstellplätze geschaffen werden. Gleich wie bei Elektroautos sollten bei Elektrofahrrädern genügend Lademöglichkeiten vorhanden sein.

Unbestritten war in der Kommission, dass möglichst genügend Velo-Abstellplätze geschaffen und diese nach Möglichkeit überdacht werden sollen.

Hinsichtlich der Lademöglichkeiten kam die Frage auf, wie dies technisch konkret möglich sei. Anders als bei Elektroautos gibt es keinen Ladestecker-Standard und jeder Elektrovelobesitzende müsste sein eigenes Ladekabel mitbringen. Das Ladekabel wäre nicht gegen Diebstahl gesichert. Erfahrungsgemäss fahre man mit dem Elektrovelo an ein Ziel und wieder zurück und lade dann zu Hause wieder auf. Insofern dürfte auch das Bedürfnis sehr klein sein. In Bezug auf die Ladeinfrastruktur für Elektroautos regelt dies heute der Markt. Das Gleiche soll für die Ladestationen für Velos gelten.

Die Kommission stimmte der Ergänzung von M 4.1.3.3 «vorzugsweise überdachte» einstimmig zu. Die Ergänzung «und mit Ladestationen» wurde mit 10 zu 2 Stimmen und ohne Enthaltung abgelehnt.

M 4.1.3.4

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, weshalb das Fusswegnetz nicht überarbeitet werde.

Die Baudirektion erklärte, dass es auf kantonaler Ebene kein eigentliches Fusswegnetz gibt, ein kantonales Wanderwegnetz hingegen schon. Dieses wurde vor einigen Jahren überarbeitet. Es sei nicht geplant, dieses erneut zu überprüfen.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, die Bestimmung zu ergänzen, so dass auch schnelle Veloautobahnen ohne Unterführungen geprüft werden.

Die Baudirektion zeigte auf, dass die Überprüfung des «Alltagsnetzes» für die Velos bereits vorliegt. Die Gemeinden wurden einbezogen. In diesem Netz gibt es sogenannte «Velobahnen» – ohne das Wort «Auto». Diese entsprechen den vorgeschlagenen Veloautobahnen. Das Netz umfasst drei Netztypen mit unterschiedlichen Standards. Die Anpassung des Richtplans zum Velonetz wird im Herbst 2023 öffentlich aufgelegt. Der Kantonsrat kann voraussichtlich im 2024 die Beschlüsse dazu festlegen.

Die Kommission lehnte die Ergänzung von M 4.1.3.4 (Veloautobahnen) mit 11 zu 1 Stimmen und ohne Enthaltung ab.

In der Kommission wurde weiter bemerkt, dass es auch hier richtigerweise Velonetz heissen müsste.

Die Kommission stimmte der Änderung von M 4.1.3.4 «Das Velonetz» einstimmig zu.

Vorbereitung der zweiten Kommissionssitzung

Am Ende der Sitzung bat die Kommission die Baudirektion, dass Vertreter der Stadt Zug und der Gemeinde Unterägeri zu Beginn der zweiten Sitzung ihre Haltung zu den geplanten Umfahrungen präsentieren.

Ein Kommissionsmitglied stellte zudem den Antrag für einen Abklärungsauftrag für eine Formulierung zu Nullemissionszonen.

Die Kommission stimmte dem Abklärungsauftrag, für die zweite Sitzung eine Formulierung für Nullemissionszonen auszuarbeiten, mit 8 zu 5 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

Zweite Kommissionssitzung: Vorstellung der Haltung der Gemeinde Unterägeri und der Stadt Zug zu den geplanten Umfahrungen

Zu Beginn der Sitzung präsentierten Gemeindepräsident Fridolin Bossard und Marc Lutzmann, Leiter der Abteilung Bau, (Gemeinde Unterägeri) sowie Stadträtin und Bauchefin Eliane Birchmeier und Stadtplaner Harald Klein (Stadt Zug) ihre Haltungen zur jeweiligen Umfahrung.

Beide Gemeindevertreter bedankten sich beim Kanton, dass dieser den Ball so schnell aufgenommen und die Umfahrungen vorangetrieben hat. Beide Gemeindevertreter sprachen sich für die Umfahrungen in der jetzt geplanten Version aus und unterstrichen die Wichtigkeit und Bedeutung der Umfahrungen für ihre jeweilige Gemeinde.

Die Vorteile für die Ortszentren seien zusammengefasst:

- Entlastung der stark vom Verkehr belasteten und dafür räumlich zu engen Verhältnisse;
- Steigerung und Aufwertung der heute mangelnden Aufenthalts- und Begegnungsqualität;
- Steigerung der heute mangelnden Wohnqualität;
- Verminderung der Lärmemissionen;

- ermöglicht eine qualitätsvolle Innenverdichtung;
- Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr;
- Schaffung von Raum für Radwege und die Begrünung;
- Ermöglichung einer Privilegierung von öV und Velo;
- Sicherstellung der öV-Fahrpläne;
- die Umfahrungen sind zentral für die räumliche Entwicklung der Gemeinden.

Fragen der Kommission an die Gemeindevertreter

In der Kommission wurde die Frage gestellt, was in den 20 bis 30 Jahren bis zur Realisierung der Umfahrungen geschieht, welche Lösungen zur Verkehrsentslastung bestehen.

Die Gemeindevertreter erklärten, dass gerade im Rahmen der Ortsplanungsrevision geprüft werde, welche verkehrsberuhigenden Massnahmen und Aufwertungsmassnahmen möglich seien. Grundsätzlich reduziere dies aber den Verkehr durchs Zentrum nicht. Dies sei einzig eine «Pflästerlipolitik». Es brauche eine Verkehrsberuhigung in den Zentren und so auch weniger MIV.

Weiter wurde gefragt, wie das Verkehrsberuhigungsregime dereinst aussehen würde und ob eine vertiefte Analyse gemacht worden sei, welche anderen Massnahmen möglich wären anstelle eines Tunnels.

Die Vertreter der Stadt Zug führten aus, dass noch in diesem Jahr eine Zentrumsplanung mittels einer Mitwirkung mit der Bevölkerung geplant ist. Es geht um kurzfristig denkbare Massnahmen. Da werde Hand in Hand mit dem Kanton zusammengearbeitet. Gewisse Optimierungen sind dabei für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr möglich. Ganz wichtig: Mit dem prognostizierten Wachstum (in der Stadt Zug +10 000 Einwohner/innen bis 2040) ist die Umfahrung ein Garant, dass die kurzfristigen Massnahmen nicht unter Druck kommen, weil das Mobilitätswachstum zu gross ist. Der Stadttunnel ist eine langfristige Absicherung für die kleinen Schritte der nächsten Jahre.

In der Kommission wurden zur Umfahrung Zug verschiedenste Detailfragen gestellt. Von Alternativen zum Tunnel über die geplante Nutzung des Tunnels bis zu Fragen der Standorte der Portale.

Die Vertreter der Stadt Zug erklärten, dass es eine Alternative wäre, das Autofahren stark einzuschränken. Solche Beispiele sind aus anderen Städten bekannt. Das entspricht nicht einer «Zuger» Lösung, die der Stadtrat anstrebt. Dies ist sicherlich nicht im Sinne der Bevölkerung.

Beim Portal Gubelloch ist der Raum mehrheitlich gesichert. Beim Portal an der Artherstrasse steht dieser Schritt noch an. Dies hat zeitnah zu erfolgen. Die tangierten Grundstücke sind weder in städtischem noch in kantonalem Besitz. Bebauungsabsichten auf verschiedenen Grundstücken sind vorhanden. In Übereinkunft mit der Bauherrschaft wurden diese Projekte sistiert. Je weiter ein Portal im Süden liegt, umso weniger Binnenverkehr fährt durch den Tunnel.

Der Tunnel ist für den MIV reserviert.

Die Stadt Zug ist attraktiv und zieht als Wirtschaftsstandort die Leute an. Vor zehn Jahren wollte man mit einem komplett anderen Tunnelsystem jede Eventualität an Verkehrswegen abdecken. Das war die Ideallösung, die ein anderes Preisschild hatte. Jetzt spricht man von einer klassischen Umfahrung des Zentrums. Je länger ein Tunnel ist, umso härter müssen die Massnahmen im Zentrum sein, damit die Autofahrenden den Tunnel benutzen. In der Stadt Zug gibt es 40 000 Parkplätze, die Leute wollen an ihren Arbeits- und somit zu ihrem Parkplatz.

Aus Sicht der Stadt Zug sind die Portale Gubelloch und Artherstrasse am richtigen Ort. Einerseits wird der Süd-Nord-Verkehr aufgenommen, andererseits wird der Verkehr aus den Wohngebieten am Zugerberg aufgefangen. Am Nordportal schliesst der Tunnel nahtlos ans Kantonsstrassennetz an. Ein zusätzliches Portal an der Ägeristrasse lehnt die Stadt Zug ab.

In Unterägeri ist das Risiko von Einsparungen bei der gewählten Variante relativ gering. Das Portal Sagenmattli (West) liegt abseits, das Portal beim Theresienheim liegt zwar in einem sensiblen Gebiet. Mit einer guten Eingliederung der Technikzentrale und dem Ausdehnen des angrenzenden Parks entsteht eine neue attraktive Situation. Deshalb schätzt die Gemeinde das Einsparungsrisiko als gering ein. Mit einer anderen Variante wäre das politische Risiko weit grösser.

In Zug sieht der Stadtrat das Hauptproblem darin, dass es lange dauern wird, bis diese Umfahrung gebaut ist.

Die Kommission richtete an die Vertreter aus Unterägeri die folgende abschliessende Frage: In der jetzigen Vorlage (Strassenbauprojekt) wurden die beiden Projekte miteinander verknüpft. In der Abstimmung stellt sich die Frage: beide Tunnel oder keinen. Welche Haltung vertritt der Gemeinderat Unterägeri zur Verknüpfung der beiden Projekte?

Es liegt nicht am Gemeinderat Unterägeri, dazu eine Haltung zu haben. Der Kantonsrat muss sich mit diesen Fragen auseinandersetzen.

M 4.1.4 Fussverkehr

Die Kommission stimmte M 4.1.4.1 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.1.5

Die Kommission stimmte M 4.1.5 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.1.6

Auf eine entsprechende Frage hin erklärte die Baudirektion, dass unter «rasche Verbindung» aus raumplanerischer Sicht eine gute und schnelle Verbindungen in die grossen Städte und an den Flughafen gemeint ist.

Die Kommission stimmte M 4.1.6 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.1.7, M 4.1.8 und M 4.1.9

Die Kommission stimmte M 4.1.7, M 4.1.8 und M 4.1.9 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.2 Nationalstrassen

M 4.2.1 Abstimmungen

Die Kommission stimmte M 4.2.1 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.2.2 Vorhaben

In der Kommission wurde gefragt, weshalb der ausserkantonale Autobahnanschluss Arth im Richtplantext vorkommt.

Die Baudirektion erklärte, dass es einen Vorstoss gab, dass der Kanton Zug sich für einen Halbanschluss einsetzen solle. Heute besteht dort nur eine Abfahrt, und damit nur ein Viertelanschluss. Der Kanton Schwyz ist gewillt, dieses Projekt (Auffahrt in Richtung Küssnacht a. R.) voranzutreiben, natürlich in Zusammenarbeit mit dem Bund. Der Kanton Schwyz ist diesbezüglich froh um einen zugerischen Support, ohne jeglichen monetären Hintergedanken. Natürlich würde ein solcher Halbanschluss in Arth zu einer Entlastung der Seeachse durch Walchwil und Oberwil führen. Letztlich ist dies mit ein Grund für den Eintrag im Richtplantext. In der Richtplankarte besteht dazu kein Eintrag.

Die Kommission stimmte M 4.2.2 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.3 Kantonsstrassen

Die Kommission stimmte M 4.3.1.1, M 4.3.1.2 sowie M 4.3.2, Vorhaben 2 bis 4, nach kurzer Diskussion einstimmig zu.

M 4.3.2, Vorhaben Nr. 5 Neubau Umfahrung Unterägeri

Einleitend wies der Präsident darauf hin, dass stets vor Augen sein sollte, über was hier entschieden wird bzw. wofür die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr zuständig ist. Diese Kommission hat lediglich den Auftrag, über die Festsetzung im Richtplan zu befinden. Der Präsident bat alle Kommissionsmitglieder, sich nicht in Projektdetails zu verlieren, denn das wird Sache der Kommission für Tiefbau und Gewässer sein. Ebenso gehört die Diskussion über die Kosten nicht in die Richtplandiskussion.

In der Kommission wurde die Frage gestellt, ob Abklassierungen von Kantonsstrassen zwingend mit den Umfahrungen verbunden seien. Und ob es zutrifft, dass in Unterägeri ein Drittel eigener Verkehr aus Unterägeri und zwei Drittel Durchgangsverkehr sind.

Die Baudirektion bejahte beides. Das Kantonsstrassennetz hat den Zweck, die Erschliessung der Gemeinden sicherzustellen und den Verkehr auf bzw. weg von der Autobahn zu bringen. Eine Umfahrung übernimmt diese Aufgabe zum Teil und entsprechend kann die bisherige Kantonsstrasse abklassiert werden. Das war schon bei den bisherigen Umfahrungsprojekten, welche der Kanton realisiert hat, so.

In der Kommission wurde weiter nach der Finanzierung der Umfahrungen gefragt.

Diese beiden Projekte finanziert der Kanton ausserhalb der Spezialfinanzierung. Sie werden über das ordentliche Budget finanziert und belasten die Strassenbau-Spezialfinanzierung nicht. Die Gemeinde bekommt durch eine Abklassierung die Möglichkeit, den Strassenraum nach ihrem Gutdünken zu bespielen und zu entwickeln. Der Kanton zahlt der Gemeinde einen Beitrag an die Abklassierung, entweder für Aufwertungen oder für flankierende Massnahmen. Danach gehört die Strasse zum gemeindlichen Netz und liegt somit auch in der Verantwortung der Gemeinde.

Zudem wurde gefragt, ob die Umfahrungen in einem Agglomerationsprogramm des Bundes enthalten sind.

Die Baudirektion verneinte dies. Einreichen kann man ein Projekt erst ab Stufe Vorprojekt, dann spricht man bereits vom Agglomerationsprogramm der 6. Generation. Dieses startet in vier Jahren.

Ein Kommissionsmitglied führte aus, dass eine Gesamtverkehrsüberlegung für das gesamte Ägerital fehle. Die Oberägerer äusserten an ihrer Gemeindeversammlung den Wunsch nach einer Umfahrung. Verständlich, denn der Tunnel in Unterägeri zieht zusätzlichen Verkehr aus dem Kanton Schwyz an. Alle diese Überlegungen seien nicht zu Ende gedacht. Aus diesem Grund wird der Antrag gestellt, das Vorhaben nicht festzusetzen und es im Zwischenergebnis zu belassen. Verbunden mit dem klaren Auftrag, zuerst ein Gesamtverkehrskonzept für das ganze Ägerital zu erstellen.

Ein Teil der Kommission antwortete darauf, dass die Gemeinde Oberägeri in dieser Hinsicht bis dato untätig gewesen sei. Deshalb könne sie jetzt nicht einen Tunnel von Unterägeri bis Morgarten oder eine zweite Tunnelvariante fordern. Denn dies hätte zur Folge, dass die Umfahrung Unterägeri erneut um ein bis zwei Jahrzehnte hinausgezögert würde. Das sei weder das Interesse der Bevölkerung aus Unterägeri noch dasjenige aus Oberägeri. In die Lösung für Oberägeri muss noch viel Arbeit gesteckt werden. Diese Arbeiten wurden in Unterägeri mit der Motion auf Gemeindeebene angestossen. Diese beiden Projekte müssen sequenziell betrachtet werden, eine Verknüpfung ist nicht realistisch. Die Akzeptanz in Oberägeri gegenüber der Umfahrung Unterägeri ist gross, aber natürlich gibt es auch Befürchtungen, dass es dadurch zu Mehrverkehr durch Oberägeri kommen könnte. Im Endeffekt profitieren Verkehrsteilnehmende aus Oberägeri ebenfalls stark von der Umfahrung Unterägeri, denn die Verbindung ins Tal wird mit der Umfahrung wesentlich schneller. Möchte man in beiden Dorfkernen gute Wirkungen erzielen, so braucht es wohl eher zwei Tunnel. Einer davon liegt beratungsreif auf dem Tisch, deshalb sollte dieses Projekt vorangetrieben werden. Und sollte das Oberägerer Projekt eines Tages auch ausgereift sein, werde man über dieses diskutieren können.

Der Antrag, die Umfahrung Unterägeri in M 4.3.2 (Vorhaben Nr. 5) nicht festzusetzen, wurde von der Kommission mit 12 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltung abgelehnt. Damit stimmte die Kommission der Festsetzung zu.

M 4.3.2, Vorhaben Nr. 5.1

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, Nr. 5.1. zu streichen.

Der Antrag, M 4.3.2 Vorhaben Nr. 5.1 zu streichen, wurde von der Kommission mit 12 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltung abgelehnt.

M 4.3.2, Vorhaben Nr. 5.2

In der Kommission tauchte die Frage auf, in welchem Zeitrahmen die Abklassierungen der Kantonsstrassen erfolgen. Und wie der Kanton dafür sorgt, dass die Strassen nach der Abklassierung für den öV durchgängig bleiben.

Die Baudirektion führte dazu aus, dass es wichtig ist, dass man betreffend die Abklassierung vor der Eröffnung der neuen Strasse alles regelt. Betreffend dem kantonalen Einfluss auf Gemeindestrassen ist zu beachten, dass die verschiedenen Strassen unterschiedliche Aufgaben haben (National-, Kantons- und Gemeindestrassen). Die Ortsdurchfahrt in Unterägeri liegt nach Eröffnung des neuen Tunnels in der Hoheit der Gemeinde. Es ist gleichzeitig die Gemeinde, welche den öV bestellt und ein grosses Interesse an einem «fahrenden» nicht «stehenden» öV hat. Es liegt aber schlussendlich in der Freiheit der Gemeinden, wie sie ihre Strassen siedlungsverträglich gestalten.

Einzelne Kommissionsmitglieder betonten, dass die Abtretung der Strasse und die damit verbundene Möglichkeit der Gemeinden, den Strassenraum zu entwickeln, als zentral und wichtig angesehen werden.

Die Kommission stimmte M 4.3.2, Vorhaben Nr. 5.2, nach dieser Diskussion einstimmig zu.

M 4.3.2, Vorhaben Nrn. 6, 7, 7.1 und 7.2

Die Kommission stimmte M 4.3.2, Vorhaben Nrn. 6, 7, 7.1 und 7.2, ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.3.2, Vorhaben Nr. 8 Neubau Umfahrung Zug

Auf eine entsprechende Frage hin bestätigte die Baudirektion, dass im Gegensatz zum Stadttunnel sich die Stadt Zug bei der Umfahrung Zug nicht an den Kosten beteiligt.

Ein Kommissionsmitglied führte aus, dass bei jedem Projekt die «Siedlungsverträglichkeit» eine wichtige Rolle spielt und fragte, was beim Portal am Gubelloch noch siedlungsverträglich sei.

Die Baudirektion erläuterte, dass stets das gesamte Projekt zu betrachten sei. Der massive Rückgang an Verkehr wirke sich in vielen Stadtteilen von Zug positiv aus. Beim Gubelloch ist mit grossem Mehrverkehr zu rechnen. Dies weist der Bericht und Antrag des Regierungsrats so aus. Es ist jedoch ein Stadtteil mit sehr breiten Strassen, vielen weiteren Infrastrukturen (SBB-Geleise, Bahnhofvorfahrt) und wenigen Wohnungen. Der Tunnel bietet der Stadt Zug auch die Chancen, einzelne, stark bewohnte Achsen komplett vom Verkehr zu beruhigen. Im Endeffekt wird die Verkehrsfläche für den MIV nicht grösser sein als heute.

Betreffend das Nordportal wurde seitens der Kommission darauf hingewiesen, dass dieses sehr viel Verkehr aufnehmen und abgeben werde und es wurde gefragt, ob dieser Verkehr via General-Guisan-Strasse oder via Nordstrasse aus der Stadt geführt wird.

Die Baudirektion antwortete dazu, dass dies davon abhängen würde, wohin man wolle. Der schnellste Weg zur Autobahn führe via Nordstrasse.

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, dieses Vorhaben nicht festzusetzen, mit der Begründung, dass es in der Stadt Zug 40 000 Parkplätze gebe und die Leute weiterhin mit dem Auto zu diesen Parkplätzen fahren wollten. Nicht neue Infrastrukturen seien die Lösung, sondern eine strikte Lenkung des Verkehrs. Bedauerlicherweise ist der politische Wille dazu heute noch nicht vorhanden. Weiter entlaste der Tunnel die falschen Orte. Auch im Norden wohnen viele Menschen. Zug Nord, Herti und das Unterfeld sind grosse Wachstumsgebiete der Stadt. Es ist falsch, den Verkehr dorthin zu lenken. Mit dieser Umfahrung wird mit viel Geld eine «Riesenkiste» gebaut, dabei gebe es Massnahmen zur Steuerung und Lenkung des Verkehrs, die eine viel grössere Wirkung erzielen. Aus diesen Gründen überzeuge der Tunnel nicht.

Ein grösserer Teil der Kommission sprach sich für die Umfahrung Zug aus mit der Begründung, dass die Neugasse heute mit der enormen Verkehrsbelastung faktisch unbewohnbar und sehr laut sei, auch für Spazierende. So etwas dürfe es heute nicht mehr geben. Die «Wohnlichkeit» und die Aufenthaltsqualität der Stadt wird für viele Zugerinnen und Zuger deutlich verbessert. Auch sieht es auf den ersten Blick so aus, dass die nördlichen Quartiere mit Verkehr geflutet würden. Diese Infrastrukturen (Gubelstrasse/Nordstrasse) können einen gewissen Mehrverkehr aufnehmen, dies im Gegensatz zum historisch gewachsenen Stadtkern. Das Nordportal ist am richtigen Ort. Die Entwicklungsgebiete im Norden und Westen der Stadt Zug sind sehr grossräumig, so dass die Qualität innerhalb der Quartiere bestehen bleibt. Schlussendlich verwiesen die Befürworter auf die eingereichten Postulate und wünschen eine schnelle Realisierung der Umfahrung Zug.

Der Antrag, die Umfahrung Zug in M 4.3.2 (Vorhaben Nr. 8) nicht festzusetzen, wurde von der Kommission mit 12 zu 2 Stimmen und einer Enthaltung abgelehnt. Damit stimmte die Kommission der Festsetzung zu.

M 4.3.2, Vorhaben Nr. 8.1

Die Kommission stimmte M 4.3.2, Vorhaben Nr. 8.1, ohne Kommentar einstimmig zu.

M 4.3.2 Vorhaben Nr. 8.2

Die Kommission stimmte M 4.3.2, Vorhaben Nr. 8.2, nach kurzer Diskussion einstimmig zu.

M 4.4 bis M 4.10

Die Baudirektion führte zu diesen Kapiteln aus, dass hier einzig die Nummerierung angepasst worden sei.

Ein Kommissionsmitglied stellte dennoch den Antrag zu M 4.6.1, Punkt 3, den Eintrag zu löschen: «Das Hauptnetz soll zu einem Pneutram- oder Tramsystem weiterentwickelt werden können.» Dies mit der Begründung, dass dieser alte Zopf nicht mehr in den Richtplan gehöre. Das gesamte Mobilitätskonzept ist ansonsten systemneutral formuliert. Ansonsten komme plötzlich jemand auf die Idee, eine Studie zu einem Tramsystem in Auftrag zu geben.

Die Kommission stimmte der Streichung in M 4.6.1, Punkt 3, mit 9 zu 1 Stimmen und fünf Enthaltungen zu. Im Übrigen stimmte die Kommission den Kapiteln M 4.4 bis M 4.10 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 5 Mobilität und Siedlung

M 5.1 Handlungen

M 5.1.1

Die Kommission stimmte M 5.1.1 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 5.1.2

Ein Kommissionsmitglied stellte – mit der Begründung, dass es hier um den Gütertransport der letzten Meile gehe – den Antrag, die Bestimmung wie folgt zu ergänzen: «Güter- und Personentransport letzte Meile, ...».

Die Kommission stimmte M 5.1.2 samt dieser Anpassung mit 14 zu 0 Stimmen und einer Enthaltung zu.

M 5.1.3 und M 5.1.4

Die Kommission stimmte M 5.1.3 und M 5.1.4 ohne Kommentar einstimmig zu.

M 6 Digitalisierung und Verkehrslenkung

M 6.1 Handlungen

M 6.1.2

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, M 6.1.2 zu ergänzen: «... konsequent zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsmanagement weiter.» Dies mit der Begründung, dass viele heutige und zukünftige Möglichkeiten stärker zu nutzen sind, auch im Kanton Zug. Der Platz für die Verkehrsinfrastrukturen ist beschränkt. Mithilfe eines klugen Verkehrsmanagements kann sie effizienter genutzt werden.

Die Kommission stimmte der Ergänzung von M 6.1.2 «zu einem modernen und leistungsfähigen Verkehrsmanagement» mit 14 zu 1 Stimme und ohne Enthaltung zu.

M 6.1.1, M 6.1.3 und M 6.1.4

Die Kommission stimmte M 6.1.1, M 6.1.3 und M 6.1.4 nach kurzer Diskussion einstimmig zu.

3.4. Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung nahm die Kommission die Vorlage Nr. 3487.2 - 17117 mit den von der Kommission beschlossenen Änderungen mit 13 zu 2 Stimmen ohne Enthaltungen an.

4. Parlamentarische Vorstösse

4.1. Motion der Fraktion Alternative – die Grünen betreffend Zusatzverkehr auf Bahn und Bus – Massnahmen zur Verbesserung des Zuger Modalsplits (Vorlage Nr. 2491.1 - 14904)

Der Regierungsrat beantragt, diese teilerheblich erklärte Motion als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission wies darauf hin, dass es schwierig ist herauszufinden, welche Teile der Motion teilerheblich sind. Die Baudirektion ergänzte, dass nach Durchsicht der entsprechenden Kommissions- und Kantonsratsprotokolle dieser Nebel nicht gelichtet werden könne. Der Regierungsrat habe ursprünglich die Erheblicherklärung beantragt und die Kommission für Raumplanung und Umwelt die Teilerheblicherklärung. Die Baudirektion ergänzte, dass wenigstens in den letzten Jahren in Bezug auf Teilerheblicherklärungen vermehrt Präzisierungen gemacht werden.

Anschliessend wurde der Antrag gestellt, diese Motion nicht abzuschreiben. Es fehlten im Richtplan konkrete Massnahmen zur Verbesserung des Zuger Modal-Splits.

Die Kommission lehnte den Antrag auf «Nichtabschreibung» mit 10 zu 3 Stimmen und 2 Enthaltungen ab und folgte damit dem Antrag des Regierungsrats.

4.2. Motion der CVP-Fraktion betreffend Chancen und Risiken der Digitalisierung des Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2627.1 - 15166)

Der Regierungsrat beantragt, diese erheblich erklärte Motion als erledigt abzuschreiben.

In der Kommission wurde seitens der CVP- bzw. Mitte-Fraktion für die Umsetzung der Motion gedankt.

Die Kommission stimmte dem Antrag, die Motion als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.3. Postulat von Claus Soltermann, Daniel Stadlin, Martin Zimmermann und Nicole Zweifel betreffend Busbeschaffung bei der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) (Vorlage Nr. 2947.1 - 16023)

Der Regierungsrat beantragt, dieses erheblich erklärte Postulat als erledigt abzuschreiben.

In der Kommission wurde für die Umsetzung des Postulats mit dem Hinweis, dass die ZVB auf einem guten Weg sei, gedankt.

Die Kommission stimmte dem Antrag, das Postulat als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.4. Motion der CVP-Fraktion betreffend den CO₂ neutralen Busbetrieb (Vorlage Nr. 3038.1 - 16200)

Der Regierungsrat beantragt, diese teilerheblich erklärte Motion als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission stimmte dem Antrag, die Motion als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.5. Motion der CVP-Fraktion betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3138.1 - 16404)

Der Regierungsrat beantragt, diese teilerheblich erklärte Motion als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission stimmte dem Antrag, die Motion als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.6. Motion der CVP-Fraktion betreffend Nullemissionszonen (Vorlage Nr. 3192.1 - 16504)

Der Regierungsrat beantragt, diese Motion nicht erheblich zu erklären.

Am Ende der ersten Sitzung hat die Kommission die Baudirektion beauftragt, einen Formulierungsvorschlag für Nullemissionszonen auszuarbeiten und eine geeignete Stelle dafür zu bezeichnen.

Die Baudirektion hat an der zweiten Sitzung auftragsgemäss die folgende Formulierung für eine Ergänzung von M 2.1.1.1 präsentiert (die Ergänzung ist unterstrichen):

1. «Kanton und Gemeinden nutzen die Infrastrukturen effizient und situationsgerecht, sie
- 1.1 weisen die vorhandenen Verkehrsflächen möglichst situationsgerecht den flächeneffizienten Mobilitätsformen zu und schaffen für die Gemeinden gesetzlich die Möglichkeit, Nullemissionszonen zu schaffen;»

Ein Teil der Kommission sprach sich dafür aus, dass die Motion nicht mit einem Richtplaneintrag, sondern mit der Schaffung einer gesetzlichen Grundlage zu erledigen sei. Ein Richtplaneintrag bilde keine genügende gesetzliche Grundlage für die Gemeinden. Der Regierungsrat müsse abklären und ausführen, welche Gesetze anzupassen sind. Falls er dies ablehnt, ist dies umfassend zu begründen. Mit der nun laufenden Anpassung des Richtplans habe diese Motion wenig zu tun. Dass solche Zonen fürs Klima keinen grossen Nutzen hätten, dessen sei man sich bewusst. Wichtig seien diese Zonen für die Siedlungsverträglichkeit des MIV. Der Regierungsrat erläutere, dass der Aufwand für die Einführung einer solchen Zone zu gross sei. Dieses Argument verfange nicht. Wenn man in der Mobilität etwas verändern möchte, sei das immer mit einem grossen Aufwand verbunden. Neustes Beispiel seien die beiden Umfahrungstunnels. Der Kanton müsse die Grundlagen schaffen, damit die Gemeinden in Zusammenarbeit mit ihrer Bevölkerung solche Zonen ausscheiden können. Wo bleibt der Zuger Spirit?

Mit dieser Begründung wurde der Antrag gestellt, die Motion erheblich zu erklären.

Ein anderer Teil der Kommission sprach sich für die Nichterheblicherklärung aus. Der Kanton Zug sei sehr kleinräumig und Zug verfüge nicht über ein Stadtzentrum wie London, wo man mit einer solchen Zone etwas gegen die Luftverschmutzung ausrichtet. Im Kanton Zug geht es um einen oder zwei Strassenzüge. Dafür eine separate Zone einzurichten, sei illusorisch und teuer. Aus pragmatischen Gründen sollte die Verwaltung nicht weiter mit dieser Idee beschäftigt werden. Was passiert beispielsweise mit einem Lastwagen einer grossen Gartenbauunternehmung, der weder mit Wasserstoff noch mit Strom betrieben werden könne? Wie gelange dieser Lastwagen dann in die emissionsfreie Zone? Oder das Auto der Spitex? Dies sei viel zu kompliziert. Wenn in 15 Jahren sowieso mehrheitlich emissionsfrei gefahren werde, dann sei diese Zone nicht notwendig.

Die Kommission lehnte den Antrag, die Motion erheblich zu erklären, mit 9 zu 6 Stimmen und ohne Enthaltung ab und folgte damit dem Antrag des Regierungsrats.

Die Kommission dankte der Baudirektion für die Abklärung, verzichtete jedoch aufgrund der Abstimmung zur Erheblicherklärung, über den neuen Text abzustimmen.

4.7. *Postulat von Michael Arnold, Philip C. Brunner, Peter Letter, Peter Rust, Adrian Risi und Rainer Suter betreffend ein umfassendes Verkehrsmanagement im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3318.1 - 16753)*

Der Regierungsrat beantragt, dieses erheblich erklärte Postulat als erledigt abzuschreiben.

In der Kommission wurde vermerkt, dass die Antwort des Regierungsrats verdeutlicht, dass man das Ganze etwas progressiver angehen könnte. Hier sei noch Potenzial vorhanden. Mit der Abschreibung sei man jedoch einverstanden.

Die Baudirektion vermerkte dazu, dass die Präzisierung in M 6.1.2 bereits eine Verschärfung bringe. Zudem sei die Baudirektion an der Sache dran und gerade letzte Woche fand dazu eine längere Sitzung statt. Auch die Baudirektion hat die Absicht, das Zuger Verkehrsmanagement voranzutreiben.

Die Kommission stimmte dem Antrag, das Postulat als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu und folgte damit dem Antrag des Regierungsrats.

4.8. *Motion der SP-Fraktion betreffend Elektromobilität (Vorlage Nr. 3326.1 - 16767)*

Der Regierungsrat beantragt, diese Motion nicht erheblich zu erklären.

In der Kommission wurde ausgeführt, dass diese Motion nichts mit der Richtplanvorlage zu tun hat. Nur weil im Titel von Elektromobilität die Rede ist, reiche dies nicht für eine Behandlung im vorliegenden Geschäft. Verfahrensökonomie in Ehren, aber der Auftrag der Motion besteht darin, das Planungs- und Baugesetz oder dessen Verordnung anzupassen. Das Thema ist aus der Richtplanvorlage herauszulösen.

In der Kommission wurde mit dieser Begründung der Antrag gestellt, diese Motion aus der Richtplanvorlage zu nehmen.

Die Baudirektion zeigte auf, dass ein Vorschlag betreffend Ladeinfrastrukturen in Tiefgaragen nach der öffentlichen Mitwirkung aus dem Richtplan gestrichen wurde. Das war der Grund, weshalb diese Motion «mitgenommen» wurde. Die Baudirektion ergänzte, dass der Regierungsrat grundsätzlich die Haltung vertritt, dass der Kanton keine Energieformen spezifisch fördert, auch in Anbetracht der technischen Entwicklung.

Die Kommission stimmte dem Antrag, die Motion aus der Vorlage zu nehmen, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.9. 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)

Der Regierungsrat beantragt, dieses Postulat erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission vertrat die Haltung, dass man die Behandlung der Strassenbauvorhaben (Kredit) in der Kommission für Tiefbau und Gewässer abwarten müsse, bevor man dieses Postulat allenfalls als erledigt abschreiben könne.

Mit dieser Begründung wurde der Antrag gestellt, das Postulat erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission stimmte dem Antrag, das Postulat erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben, mit 12 zu 2 Stimmen und einer Enthaltung zu.

4.10. Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3354.1 - 16831)

Der Regierungsrat beantragt, dieses Postulat erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Auch hier vertrat die Kommission die Haltung, dass man die Behandlung der Strassenbauvorhaben (Kredit) in der Kommission für Tiefbau und Gewässer abwarten müsse, bevor man dieses Postulat allenfalls als erledigt abschreiben könne.

Mit dieser Begründung wurde der Antrag gestellt, das Postulat erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben.

Die Kommission stimmte dem Antrag, das Postulat erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben, mit 12 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

4.11. Postulat von Esther Monney und Thomas Werner betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3400.1 - 16922)

Der Regierungsrat beantragt, dieses Postulat erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Da dieses Postulat auf einen Richtplaneintrag abzielt, wurde in der Kommission kein Antrag gestellt.

Die Kommission stimmte dem Antrag, das Postulat erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben, mit 15 zu 0 Stimmen und ohne Enthaltung zu und folgte damit dem Antrag des Regierungsrats.

4.12. Motion von Thomas Meierhans, Andreas Hausheer, Manuela Käch und Jean Luc Mösch betreffend Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd vor dem Bau des Gebiets «Äussere Lorzenallmend» (Vorlage Nr. 3455.1 - 17027)

Der Regierungsrat beantragt, diese Motion nicht erheblich zu erklären.

Ein Teil der Kommission argumentierte, dass zum heutigen Zeitpunkt eine Festsetzung des Halbanschlusses wohl am Veto des Bundes scheitert. Es bestehe sogar das Risiko, dass der Halbanschluss vollständig gestrichen würde. Lieber möchte man abwarten und den zukünftigen Verkehrsfluss aus der Stadt Zug beobachten und in einer nächsten Phase die Festsetzung mit dem Bund diskutieren. Was aber in jedem Fall sinnvoll und wichtig ist: Der Raum ist mittels den notwendigen Baulinien zu sichern.

Die Baudirektion bestätigte die Haltung des Bundes. Es wäre möglich, dies z. B. im Kapitel M 4.3.2 als neue Ziffer 4.2 wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton sichert mittels kantonalen Baulinien den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd.»

In der Kommission wurde in der Folge genau dieser Antrag für eine neue Ziffer 4.2 gestellt. Gleichzeitig werde so die Motion als erledigt abgeschrieben.

Ein anderer Teil der Kommission lehnte dieses Vorgehen ab. Es fehle zu dieser Ergänzung die notwendige breite Mitwirkung. Es sei formell falsch, ohne Vernehmlassung eine materielle Bestimmung in den Richtplan aufzunehmen. Die Kommissionsmitglieder konnten sich nicht damit befassen. Hier schafft die Kommission gerade ein demokratiepolitisches, äusserst fragwürdiges Präjudiz.

Die Kommission stimmte dem Antrag, Kapitel M 4.3.2 mit einer neuen Ziffer 4.2 wie folgt zu ergänzen: «Der Kanton sichert mittels kantonalen Baulinien den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd.», mit 10 zu 3 Stimmen und 2 Enthaltungen zu.

Die Kommission stimmte in der Folge dem Antrag, die Motion betreffend die Baulinien teilerheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben, mit 12 zu 3 Stimmen und ohne Enthaltung zu.

5. Anträge

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt dem Kantonsrat:

1. Auf die Vorlage Nr. 3487.2 - 17117 sei einzutreten und dieser mit den von der Kommission beantragten Änderungen in der Synopse gemäss Vorlage Nr. 3487.3 - 17220 zuzustimmen.
2. Die teilerheblich erklärte Motion der Fraktion Alternative – die Grünen betreffend Zusatzverkehr auf Bahn und Bus – Massnahmen zur Verbesserung des Zuger Modalsplits (Vorlage Nr. 2491.1 - 14904) sei als erledigt abzuschreiben.
3. Die erheblich erklärte Motion der CVP-Fraktion betreffend Chancen und Risiken der Digitalisierung des Verkehrs im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2627.1 - 15166) sei als erledigt abzuschreiben.

4. Das erheblich erklärte Postulat von Claus Soltermann, Daniel Stadlin, Martin Zimmermann und Nicole Zweifel betreffend Busbeschaffung bei der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) (Vorlage Nr. 2947.1 - 16023) sei als erledigt abzuschreiben.
5. Die teilerheblich erklärte Motion der CVP-Fraktion betreffend den CO₂ neutralen Busbetrieb (Vorlage Nr. 3038.1 - 16200) sei als erledigt abzuschreiben.
6. Die teilerheblich erklärte Motion der CVP-Fraktion betreffend klimaneutraler öffentlicher Verkehr im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3138.1 - 16404) sei als erledigt abzuschreiben.
7. Die Motion der CVP-Fraktion betreffend Nullemissionszonen (Vorlage Nr. 3192.1 - 16504) sei nicht erheblich zu erklären.
8. Das erheblich erklärte Postulat von Michael Arnold, Philip C. Brunner, Peter Letter, Peter Rust, Adrian Risi und Rainer Suter betreffend ein umfassendes Verkehrsmanagement im Kanton Zug (Vorlage Nr. 3318.1 - 16753) sei als erledigt abzuschreiben.
9. Die Motion der SP-Fraktion betreffend Elektromobilität (Vorlage Nr. 3326.1 - 16767) sei von der Richtplanvorlage zu trennen.
10. Das 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) sei erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben.
11. Das Postulat von Markus Spörri und Peter Letter betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3354.1 - 16831) als erheblich zu erklären, aber noch nicht als erledigt abzuschreiben.
12. Das Postulat von Esther Monney und Thomas Werner betreffend Umfahrungstunnel Unterägeri (Vorlage Nr. 3400.1 - 16922) sei erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.
13. Die Motion von Thomas Meierhans, Andreas Hausheer, Manuela Käch und Jean Luc Mösch betreffend Realisierung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd vor dem Bau des Gebiets «Äussere Lorzenallmend» (Vorlage Nr. 3455.1 - 17027) sei teilerheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Walchwil, 20. Januar 2023

Mit vorzüglicher Hochachtung

Im Namen der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr

Der Präsident: Peter Rust

Beilagen:

- Abklärungen der Baudirektion für die RUV-Sitzung vom 20. Januar 2023
- Synopse RUV, Stand 20. Januar 2023

75/mb