

Nr.	Eingabe von	Eingabegruppe	Teil	Zustimmung	Antrag / Begürndung
1	ARE	0_Bund		ja	Die Stadt Zug führt aktuell die Revision der Ortsplanung durch. Die Stadt Zug sieht vor einen Zentrumstunnel zu bauen. Ein Zentrumstunnel ist für die Stadt Zug ein wichtiges Puzzleteil in der städtischen Mobilität. Ein Stadttunnel in Zug wird seit Jahrzehnten diskutiert und es wurden zahlreiche Varianten geprüft. Für den Zentrumstunnel Zug ist im Rahmen der Richtplananpassung eine Raumsicherung auf Basis von Variante 61 vorgesehen. Die gewählte Projektvariante sieht Tunnelportale im Gebiet Casino/Frauensteinmatt sowie beim «Gubelloch» vor. Unter Vorbehalt einer ortsbaulich überzeugenden Umsetzung der Portalbauwerke lässt das Vorhaben aus Sicht des BAK keine wesentliche Beeinträchtigung des ISOS-Objekts Zug erwarten. Das BAK kann der Festsetzung daher grundsätzlich zustimmen. Das BAFU unterstützt die Aufwertung der Freiräume im Stadtraum und die Verkehrsberuhigung. Die ENHK hat sich gemeinsam mit der EKD in einem Gutachten vom 29. Mai 2013 und in der ergänzenden Stellungnahme vom 14. April 2014 zu einem früheren Generellen Projekt des Stadttunnels Zug geäußert. Sie empfiehlt dem Kanton Zug, die Kommissionen im nachgelagerten Verfahren erneut zur Begutachtung einzuladen.
2	Einwohnergemeinde Walchwil	1_Gemeinden		ja	
3	Einwohnergemeinde Zug	1_Gemeinden		ja, aber	Im Sinne der aufgeführten Erwägungen beantragt der Stadtrat die Festsetzung der Variante 61, jedoch mit leicht nach Westen verschobenem Standort des nördlichen Tunnelportals im Bereich der Gubelstrasse zwischen der Dammstrasse und dem Knoten Aabach-/Nordstrasse. Entsprechend ist die Übernahme der Gubelstrasse durch den Kanton nach Eröffnung des Zentrumstunnels nur bis zur Dammstrasse beziehungsweise bis zum Tunnelportal notwendig. Die Aufnahme eines «einfachen Zentrumstunnels» mit nur zwei Portalen im kantonalen Richtplan entspricht dem Antrag des Stadtrates und wird begrüßt. Die Herleitung und Variantenprüfung im Rahmen des raumplanerischen Berichts zur kantonalen Richtplananpassung sind nachvollziehbar und die Eingrenzung der vertieften Überprüfung auf die Varianten Nummern 41, 51 und 61 zweckmässig. Diese drei Varianten unterscheiden sich in erster Linie durch den Standort des nördlichen Tunnelportals bei der Gotthardstrasse (41), beim Hotel City Garden (51) beziehungsweise beim «Gubelloch» (61). Nach der durchgeführten Variantenbeurteilung favorisiert der Kanton die Variante 61, diese soll entsprechend im Richtplan festgesetzt werden. Der Stadtrat kann sich im Grundsatz den Ergebnissen der durchgeführten Überprüfung und Beurteilung anschliessen. Der Standort des nördlichen Tunnelportals westlich der Baarerstrasse wird insbesondere aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung für das Quartier Guthirt (51) respektive im Zentrum (41) als sinnvoll erachtet. Aus Sicht der übergeordneten Verkehrsführung (Kantonsstrassennetz) wäre dennoch zu überprüfen, ob das Tunnelportal nicht noch etwas weiter westlich im Bereich der Gubelstrasse zwischen der Dammstrasse und dem Knoten Aabach-/Nordstrasse zu erfolgen hat. Einerseits könnte damit der Zentrumstunnel direkt ans übergeordnete Strassennetz angeschlossen werden (Knoten Aabach-/Nordstrasse), andererseits würde damit der stadträumlich sensible Bereich zwischen dem Bahnhof und dem «Landis + Gyr-Areal» entlastet. Ein Portal im «Gubelloch» würde diesen Bereich mit dem übergeordneten (Durchgangs-)Verkehr stark belasten, was die anstehende Entwicklung (Verdichtung) und Verknüpfung der beiden Entwicklungsgebiete «Bahnhof West» und «Landis + Gyr-Areal» ausserordentlich erschweren würde. Zudem würde auch die kantonale Hauptveloverbindung im Bereich des Knotens Gubel-/Dammstrasse von einem Portal westlich des Knotens profitieren, beziehungsweise das Portal würde die wichtigen Veloverbindungen von Süden und Westen der Stadt zum «Landis + Gyr-Areal» und weiter Richtung Baar vereinfachen.
4	Alternative - die Grünen Kanton Zug	2_Parteien		nein	Mit einem teuren Autotunnel, der die Stadt Zug mit einer mehr als zehnjährigen Bauzeit verschandelt, werden die Verkehrsprobleme der Stadt nicht gelöst. Bereits heute liegen Konzepte vor, wie die Stadt mittels Einbahnregime zu den Stosszeiten entlastet werden kann. Gleichzeitig muss der Fokus in der Verkehrspolitik auf sicheren Velorouten, attraktiven Fusswegen und einem gut ausgebauten ÖVNetz liegen. Der Verkehr in der Stadt Zug ist zu einem grossen Teil hausgemacht und können nicht durch einen Zentrumstunnel behoben werden.
5	die Mitte	2_Parteien		ja	Die Mitte begrüsst die Festsetzung der Variante 61 im kantonalen Richtplan und die Bearbeitung im Mobilitätskonzept anfangs 2023 im Kantonsrat.
6	FDP Kanton Zug	2_Parteien		ja	Der Zentrumstunnel Zug soll wie beantragt im Richtplan eingetragen werden. Beide Entlastungsvorhaben sind mit der Priorität 2 festzusetzen.
7	FDP Stadt Zug	2_Parteien		Ja	Wir begrüssen klar die Variante 61, da bei dieser Variante das Guthirt-Quartier nicht mit einer neuen Kantonsstrasse belastet würde. Eine neue Kantonsstrasse vom Hotel City Garden zum Gubelloch würde das Quartier verkehrs- und umwelttechnisch stark belasten.
8	PARAT	2_Parteien		nein	Es sei der Zentrumstunnel in allen Varianten aus dem Richtplan zu streichen. Jeder Ausbau der Strasseninfrastruktur macht den motorisierten Individualverkehr attraktiver und führt damit zu mehr Verkehr. Dieser stösst benötigt mehr Energie, stösst mehr Schadstoffe aus und benötigt mehr Platz, sowohl in Unterägeri als auch im gesamten Kanton. Dies widerspricht den Zielen des Umwelt- und Klimaschutzes und der menschenfreundlichen Raumnutzung. Zudem sind die Kosten für einen Tunnel zu hoch. Um den Verkehr im Zug von Unterägeri zu reduzieren, gibt es besser Massnahmen, insbesondere Temporeduktionen, Road Pricing, Einbahnstrassen und die Reduktion von Parkplätzen.
9	SP Kanton Zug	2_Parteien		nein	Der Abbruch, resp. Denkpause, der/die durch die Abstimmung im Juni 2015 vom Zuger Souve-rän beschlossen wurde, konnte offenbar nicht genügend genutzt werden. Das zukünftige, überarbeitete Mobilitätskonzept des Kantons wird hoffentlich einige neue und kreative Lösungen für eine Verkehrsberuhigung in der Stadt Zug bringen. Die vorliegende Tunnelösung ist nur wenig mehr als eine Neuaufgabe der alten Stadttunnelidee. Mit rund 600 Millionen Franken können auch ansprechende Verkehrslösungen ohne Tunnel umgesetzt werden. Im Gegensatz zur damaligen Finanzlage könnte ein solcher Bau heute wohl einfacher finanziert werden. Die restlichen Rahmenbedingungen haben sich seit 2015 aber kaum verändert. Es darf weiterhin an der Wirksamkeit eines einfachen Zentrumstunnels gezweifelt werden. Die Mobilitätsprobleme der Stadt Zug werden mit dem Bau eines Tunnels nicht beseitigt, sondern lediglich in andere Quartiere verlagert. Die SP vermisst Alternativen zum Zentrumstunnel. Innerstädtisch muss der Trend zu immer mehr motorisiertem Individualverkehr gestoppt werden. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs und attraktive Fuss- und Velowege könnten dazu beitragen. Im Stadtzentrum soll der Durchfahrtwiderstand erhöht und/oder der Verkehr mit der Bildung von verkehrsfreien Zonen zumindest kanalisiert werden. Und zwar, ohne dass die äusseren Stadtquartiere übermässig tangiert werden.
10	SVP Kanton Zug	2_Parteien		ja	Wir unterstützen die Anpassung. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt um noch zu retten, was zu retten ist.
11	BD TBA	3_kantonale Fachstelle		Empfehlung	Mit dem Bau des Zentrumstunnels Zug soll die Aegeristrasse abklassiert werden. Bereits mit dem Bau der Tangente Zug/Baar haben wir dem UVEK die Abklassierung bzw. die Entlassung der Aegeristrasse Zug aus dem Hauptstrassenverzeichnis angefragt. Dieses Ansinnen ist vom UVEK abgelehnt worden. Betrachtet man das Kantonsstrassennetz, so kann die Aegeristrasse durchaus im Kantonsstrassennetz belassen werden, da deren Netzbedeutung auch mit einem Zentrumstunnel kaum abnehmen wird. Aufgrund der schon heute hoch belasteten Einfallsachsen von Norden nach Zug erachten wir eine alleinige Erschliessung des Aegeritals über die Tangente Zug/Baar nach Zug als wenig zweckmässig. Wenn, dann hätte die Aegeristrasse bereits mit dem Bau der Tangente Zug/Baar abklassiert werden müssen. Empfehlung: Die Abklassierung der Aegeristrasse Zug ist zu hinterfragen.

12	BD TBA	3_kantonale Fachstelle		Auflage	Es wird erwähnt, dass der Stadtrat eine Aufwertung des Stadtraums (Strassen, Plätze, Freiräume) und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität anstrebt. Weiter beabsichtigt er, den Durchgangsverkehr konsequent auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu lenken. Die geforderte Aufwertung und Entwicklung im Zentrum von Zug ist nur möglich, wenn der Individualverkehr - insbesondere der Durchgangsverkehr und der das Zentrum querende Ziel- und Quellverkehr - im Rahmen einer Umfahrung (einfacher Zentrumstunnel) aus dem Stadtzentrum geführt wird. Auflage: Ein verkehrsaarmes Zentrum bedingt die Umleitung des Verkehrs auf alternative Routen. Die Grösse der anzustrebenden Entlastung ist frühzeitig zu definieren, um die zusätzliche Belastung der umliegenden Kantonsstrassen zu bestimmen bzw. notwendige Massnahmen zu erarbeiten. Die Kapazitäten der Kantonsstrassen sind zu berücksichtigen. Im Rahmen der Zentrumsplanung sind die Möglichkeiten zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt aufzuzeigen.
13	BD TBA	3_kantonale Fachstelle		Auflage	Es wird erwähnt, dass das Mobilitätskonzept eine flächen- und energieeffiziente Mobilität anhand von Mischflächen vorsieht. Auf diesen Mischflächen ist situativ die Höchstgeschwindigkeit anzupassen. Auflage: Bauliche Anpassungen bzw. Ausbauten der Kantonsstrassen erfolgen gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege durch das kantonale Tiefbauamt. Gehen die gewünschten Anpassungen der Stadt über den Standard des Kantons hinaus, sind die Kosten vollumfänglich durch die Stadt Zug zu tragen. Auflage: Allfällige Anpassungen der Fahrgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen sind frühzeitig mit dem Kanton abzusprechen. Die Hoheit für Geschwindigkeitsanpassungen obliegt dem Kanton, wobei die gesetzlichen Vorgaben und der Verkehrsfluss berücksichtigt werden müssen.
14	BD TBA	3_kantonale Fachstelle		Auflage	Es wird erwähnt, dass die Strassenräume gestalterisch aufgewertet und der Langsamverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert werden soll. Auflage: Bauliche Anpassungen bzw. Ausbauten der Kantonsstrassen erfolgen gemäss dem Gesetz über Strassen und Wege durch das kantonale Tiefbauamt. Gehen die gewünschten Anpassungen der Stadt über den Standard des Kantons hinaus, sind die Kosten vollumfänglich durch die Stadt Zug zu tragen. Hinweis: Der Wunsch, breitere und begrünte Langsamverkehrsflächen zu schaffen, ist nachvollziehbar und verständlich. Es wird jedoch nirgends aufgezeigt, wie der hierfür notwendige Landbedarf erbracht werden kann. Die bestehenden Kantonsstrassenflächen stehen hierfür nicht zur Verfügung.
15	BD TBA	3_kantonale Fachstelle			Die Vorgabe, mit dem Bau der Umfahrung Unterägeri und dem Zentrumstunnel Zug vor 2035 zu beginnen ist nicht realistisch. Bauvorhaben dieser Grösse unterliegen naturgemäss erhöhten Einspracherisiken, welche den Bau erheblich verzögern können. Auch aufgrund des vorherrschenden Fachkräftemangels scheint der vorgeschlagene Fahrplan unrealistisch. Empfehlung: Die Baudertermine der beiden Projekte sind aufgrund realistischerer Terminprogramme zu Projektierung und Bau festzusetzen.
16	FD	3_kantonale Fachstelle	ja		Für die Finanzdirektion ist ein verkehrsaarmes Zentrum in der Stadt Zug nach wie vor erstrebenswert. Seit der Ablehnung des Stadttunnels durch das Stimmvolk im Jahr 2015 hat der Verkehr weiter zugenommen. Der abgelehnte Stadttunnel mit dem unterirdischen Kreisel ist jedoch keine Option mehr. Im Vordergrund steht ein einfacher Tunnel mit zwei Portalen. Trotz Verbesserungen durch die Nordstrasse und die Tangente Zug/Baar fehlt für das eigentliche Zuger Stadtzentrum eine Lösung, welche eine Steigerung der Aufenthaltsqualität im Zentrum ermöglicht und dem Durchgangsverkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr gute Bedingungen sichert. Von den 24 einst im Rahmen eines öffentlichen Mitwirkungsprozesses zur Diskussion stehenden Varianten des Stadttunnels sind letztlich drei Varianten verblieben. Von diesen drei Varianten schliesst die Variante 61 mit dem nördlichen Portal beim «Gubelloch» bezüglich der Kriterien ISOS/Denkmalpflege, Städtebau/Eingliederung Siedlung, Umwelt (Lärm/Luft), Umsetzungsrisiko und Kosten/Wirtschaftlichkeit am besten ab. Bei der Variante 61 tangiert das Nordportal keine geschützten oder schützenswerten Objekte. Das Nordportal an der westlichen Gubelstrasse liegt ausserhalb von Wohnquartieren, wodurch sich auch das Risiko von Einsprachen reduziert. Die Variante 61 erfordert keine Eingriffe in die bestehende Siedlungsstruktur und der notwendige Strassenraum ist schon vorhanden. Aufgrund des flüssigeren Verkehrs wird die Umweltbelastung als geringer eingestuft. Allerdings dürfte die Variante 61 aufgrund der Tunnellänge (ca. 2.1 km) mit geschätzt 600 Millionen Franken die höchsten Kosten verursachen. Die Finanzdirektion ist mit der Festsetzung der Variante 61 im kantonalen Richtplan einverstanden. Aufgrund der Erfahrungen bei der Volksabstimmung 2015 begrüsst die Finanzdirektion die breite Diskussion über einen neuen «kurzen und einfachen» Stadttunnel. Mit dem Vorgehen, parallel zur Richtplananpassung Mobilitätskonzept einen Rahmenkredit für die Umfahrung Unterägeri und den Zentrumstunnel zu erarbeiten, ist die Finanzdirektion ebenfalls einverstanden.
17	VD	3_kantonale Fachstelle	ja		Wir empfehlen den Antrag der Stadt Zug zur Annahme. Wie im «Raumplanerischen Bericht, Anpassung kantonalen Richtplan 22/1», S. 45 ff
18	Kt. Zürich, Amt für Raumentwicklung	4_Nachbarkantone	nein		Das damals verfolgte Vorhaben Stadttunnel Zug wurde 2015 in einer Volksabstimmung abgelehnt. Das neue kantonale Mobilitätskonzept, welches 2021 in der öffentlichen Mitwirkung war, sieht daher keinen Stadttunnel vor. Vielmehr sollen Kanton und Gemeinden die flächen- und energieeffiziente Mobilität fördern. Das Mobilitätskonzept wurde in einem breit abgestützten Prozess erarbeitet, wobei — neben den Gemeinden und verschiedenen kantonalen Organisationen — auch Vertreter der Nachbarkantone und des Bundes einbezogen waren. Es wurde vom Regierungsrat in einer zweitägigen Klausur diskutiert und verabschiedet. Das Mobilitätskonzept war in der Anpassung 21/1 des Zuger Richtplans enthalten, wurde nun aber zurückgestellt, was wir bedauern. Mit der jetzt vorliegenden Anpassung 22/1 wird jedoch die Neuaufnahme eines Zentrumstunnels Zug vorgeschlagen, und zwar als Festsetzung. Im Gegensatz zum abgelehnten Stadttunnel mit unterirdischem Kreisel handelt es sich beim Zentrumstunnel um einen einfachen Tunnel mit zwei Portalen. Unsers Erachtens kann die Neuaufnahme eines derart grossen Strassenbauvorhabens in den kantonalen Richtplan nur auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts beurteilt werden. Wir beantragen daher die Zurückstellung dieses Vorhabens und eine Überprüfung gemäss den Vorgaben des Mobilitätskonzepts.

19	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	5_Organisationen	1 von 2	ja, aber	<p>Allgemein Die ZVB ist der Überzeugung, dass eine Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse nur in einem Mix der verschiedenen Verkehrsformen erfolgreich sein kann; ein Neben- und Miteinander ist gefragt. Der öffentliche Verkehr ist ein Teil der Lösung und ist integrativ in die verschiedenen Projekte mitzunehmen sowie zu fördern. Damit der öffentliche Verkehr seinen Nutzen ausspielen, seinen Auftrag erfüllen und damit seinen Teil der Mobilität übernehmen kann, braucht er spezifische Randbedingungen; er muss wesensgerecht behandelt und ins System integriert werden. Daher fordern wir bei den beiden Tunneiprojekten eine gesamtheitliche Betrachtung und ein Gesamtprojekt mit flankierenden Massnahmen, bei dem auch der öffentliche Verkehr berücksichtigt ist.</p> <p>Hinweise <i>Verkehrliche Wirkung:</i> Bei beiden Tunneiprojekten ist die verkehrliche Wirkung aufzuzeigen. Aus den vorliegenden Unterlagen geht zu wenig hervor, wo die effektiven Probleme liegen und ob diese mit den Tunnelprojekten sowie den flankierenden Massnahmen gelöst werden können. Es fehlt eine verkehrliche Betrachtung. <i>Abklassierung der Strassen-Koordination:</i> Der öffentliche Verkehr braucht eine entsprechende Infrastruktur und Platz im Strassenraum. Dies widerspricht oftmals den Bestrebungen der Gemeinden, welche vermehrt den Strassenraum verengen und Mischverkehrsflächen realisieren, was zu, Dies Verlängerungen der Reisezeiten und somit zur Minderung der Attraktivität des öV führt. Der MIV und der öV verlangen eine gemeindeübergreifende Koordination. Fallen Hoheiten vermehrt den Gemeinden zu, wird eine gesamtheitliche Konzeption, Steuerung und Lenkung massiv erschwert. Die Wirkung von kantonalen Mobilitätskonzepten hingegen kann nur gewährleistet werden, wenn diese auch auf Stufe Gemeinde verbindlich einfließen und umgesetzt werden. Ansonsten bleiben die Konzepte ohne Wirkung. Der Kanton macht sich aktuell Gedanken zum Verkehrsmanagement. Aufgrund der Grösse des Kantons Zug und der gemeindeübergreifenden Dynamik des Verkehrs, ist diese übergeordnete Konzeption sinnvoll. Durch die Abklassierung der Strassen (vom Kanton zu den Gemeinden) wird jedoch ein funktionierendes und sinnvolles Verkehrsmanagement in der operativen Umsetzung erschwert. <i>Variante Wahl:</i> Im Rahmen der Stadttunneldiskussionen des letzten Jahrzehntes wurde - in einem aufwändigen und fachlich fundierten Verfahren - aus 24 Varianten eine Bestvariante erkoren. Aus den vorliegenden Unterlagen geht nicht hervor, weshalb diese Bestvariante aus fachlicher Sicht nicht mehr weiterverfolgt wird; was sind die Markt- und Rahmenveränderungen, welche zu einer neuen Variante führen? In der Beurteilung der drei verbleibenden Varianten (vgl. Kapitel 9.4) wird in den Kriterien die verkehrliche Wirkung nicht aufgeführt. Dies ist für ein Verkehrsprojekt äusserst irritierend und unseres Erachtens weder nachhaltig noch professionell. Auch die Verlagerungen auf das umliegende Netz, und entsprechende Massnahmen dazu, sind zu behandeln. So haben einzelne Varianten einen massiv negativen Einfluss auf den öV Hub Metalli und die entsprechenden Zu- und Wegfahrten. Hierzu erwarten wir eine fachliche Beurteilung, bevor eine Variante fix im Richtplan festgehalten wird. Bei der Beurteilung der Varianten sind auch die Chancen und Risiken für den öV zu erfassen, beurteilen und in die Evaluation einfließen zu lassen. Ansonsten ist es kein Gesamtkonzept, sondern ein Einzeiwerk für den Individualverkehr. Im Hinblick auf die zukünftige Verdichtung des Siedlungsgebietes gewinnt der Einbezug des öffentlichen Verkehrs bei solchen Überlegungen an Bedeutung.</p>
20	Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	5_Organisationen	2 von 2	ja, aber	<p>Anträge: 1. Mit der Abklassierung der Strassen verliert der Kanton auch Mittel zur Umsetzung seiner übergeordneten Mobilitätskonzepte sowie die operative Steuerung und Lenkung. Daher lehnen wir eine Abklassierung der Strassen ab. 2. Die drei Varianten sind mit einem verkehrlichen Gesamtkonzept zu ergänzen und die Beurteilungskriterien sind dementsprechend anzupassen, bevor eine Variante im Richtplan festgesetzt wird. 3. Im Richtplan ist für beide Tunnelprojekte festzusetzen, dass gesamtheitliche Projekte vorzulegen sind, damit auch flankierende Massnahmen für alle Verkehrsträger integraler Bestandteil der Vorhaben sind, welche unabhängig der staatlichen Ebenen innerhalb einer vorgegebenen Frist umzusetzen sind.</p> <p>Die ZVB ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht generell gegen diese Projekte. Wir sehen den Bedarf von zukunftsfähigen Lösungen sowie die Entlastung des Stadt-Zugers und Unterägeris Zentrum vom Verkehr, was wir aktiv unterstützen. Die Wirksamkeit dieser Projekte muss jedoch umfänglich geprüft werden. Mit unserem Wissensstand anhand der Unterlagen, erachten wir das Vorgehen und die schnelle Variantenauswahl, im Verhältnis zu den bisherigen Vorgehensweisen, als fragwürdig. Gerne unterstützen wir Sie in der Vertiefung der Fragestellungen, damit ein verkehrstechnisch optimales Projekt im Sinne der Gesamtkonzeption entstehen kann.</p>
21	BAU FORUM ZUG	5_Organisationen		ja, aber	<p>Dank Umfahrungen können Ortszentren verkehrsentlastet werden. Die Gemeinden und die Stadt sollen im gleichen Fahrplan konkrete Massnahmen zur Aufwertung ihrer umfahrenden Siedlungen erarbeiten. Die Tunnelportale haben sich äusserst sorgfältig in das Landschafts- und Siedlungsbild zu integrieren. Konkret, beim Stadttunnelportal Nord würde ein Anschluss unterhalb der Guggitreppe zu einer Zerschneidung des Siedlungsgebiets führen. Die Kantonsschule verliert ihre Anbindung an das Stadtzentrum. Deshalb kann dieses Portal nicht in Betracht gezogen werden. Ein Portal vor dem Gubelloch leitet den Verkehr grundsätzlich in einen breiten Strassenraum. Zwischen der General-Guisan-Strasse und der Nordstrasse wird ein hohes Verkehrsaufkommen entstehen. Dadurch besteht die Gefahr, dass das städtische Entwicklungsgebiet, das L+G-Areal, welches verdichtet und für Passanten aufgewertet werden soll, ebenfalls seine Anbindung an das Stadtzentrum verliert. Wir regen zwecks stärkerer Anbindung an die Arbeitsplätze in der Lorzenebene eine Weiterführung des Stadttunnels näher an die Knoten Inwilerriedstrasse sowie Grienbach-/Industriestrasse an. Der Stadttunnel soll keinesfalls zu einer einladenden Umfahrungsstrasse, sondern lediglich als Entlastungstunnel der tiefstmöglichen Strassenkategorie geplant werden. Zudem ist Zug von Süden her prinzipiell über die Fahrstrecke der Autobahn via Immensee und Rotkreuz anzuwählen. Eine kluge Verkehrssignalisation soll den Verkehr entsprechend lenken.</p> <p>Die Tunnelportale haben sich äusserst sorgfältig in das Landschafts- und Siedlungsbild zu integrieren. Zur Ausarbeitung der Gestaltung von Tunnelportalen sind dringlich ausgewiesene Architekten beizuziehen, besonders in Ägeri zuzüglich Landschaftsarchitekten. Wir weisen darauf hin, dass Umfahrungstunnels keine Umweltschutzprojekte sind und das Kernproblem der hohen individuellen Mobilität mit teilweise überdimensionierten Fahrzeugen nicht löst. Sollte nicht das kantonale Mobilitätskonzept neue Ansätze aufzeigen?</p>
22	Baumeisterverband Zug BVZ	5_Organisationen		ja	Wir unterstützen die Anpassung. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt um noch zu retten, was zu retten ist.
23	Pro Natura Zug	5_Organisationen		nein	Verzicht auf einen Zentrumstunnel jeglicher Art. Der Bau von Tunnels verursacht erhebliche Umweltschäden und riesige Abfallberge. Ausserdem führen zusätzliche Stassen erfahrungsgemäss zu einer Zunahme des Verkehrs. Daher sollte auf solche Vorhaben verzichtet werden. Besser wäre den Verkehr durch ÖV, Langsamverkehr, weniger Pendeln dank Arbeit näher beim Wohnen und flexiblere Arbeitsorte/Arbeitszeiten (mehr Home Office u.a.) zu reduzieren. In Zug sind die Distanzen auch heute schon so kurz, dass ein durchschnittlicher Fussgänger, ausser für seltene "Schwertransporte", kein Auto braucht.
24	Pro Velo Zug	5_Organisationen		nein	Die Befürworter:innen sprechen davon, dass sich die Situation für Radfahrer:innen bei der Realisierung des Zentrumstunnels Zug verbessern würde. Nachdem sich jedoch das Verkehrsaufkommen in der Innenstadt und insbesondere auf der Neugasse trotz des Zentrumstunnel längerfristig nur beschränkt verringert, ist der Vorschlag angesichts der weitreichenden Folgen für die Bewohner:innen der Stadt Zug während des Baus sowie wegen des beschränkten Nutzens und der enormen Kosten klar abzulehnen. Der Bau des Zentrumstunnels würde zudem verhindern, dass andere fortschrittliche Lösungen zur Minimierung des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Zug gesucht und realisiert würden. Dasselbe gilt auch für die Umfahrung von Unterägeri.
25	Stiftung der Freunde Kunsthaus Zug	5_Organisationen		Bemerkung/ Frage	<p>Bezugnehmend auf die geplanten Anpassungen im kantonalen Richtplan ist es uns sehr wichtig, auf die geplante Erweiterung des Kunsthaus Zug im Daheimpark hinzuweisen. Unterhalb des Daheimparks soll das unterirdische « Museum's Archive » des weltbekannten Künstlerpaars Ilya und Emilia Kabakov entstehen. Das ganze Erweiterungsprojekt wurde verschiedentlich den Behörden vorgestellt und mit einer Bauanfrage vom 18. Dezember 2020 detailliert dokumentiert. Das Kunsthaus Zug beteiligt sich damit auch unter Mobilisierung grosser privater Finanzmittel an der von Stadt und Kanton initiierten Schaffung von mehr öffentlichem Kulturraum. Das weltweit einzigartige Projekt wird eine kulturelle Strahlkraft weit über die regionalen Grenzen hinaus haben.</p> <p>Gemäss unseren Einschätzungen würde durch einen Stadttunnel, gemäss Vorschlag zur Anpassung des kantonalen Richtplanes, die Realisierung des obengenannten «Museum's Archive» massiv in Frage gestellt.</p> <p>Ein Stadttunnel - sofern er nach der abschlägigen Aussage des Stimmvolkes im Jahr 2015 überhaupt mehrheitsfähig ist - müsste eine neue Linienführung aufweisen, welche die städtebauliche Entwicklung der letzten Jahre berücksichtigt und die künftige mitgestaltet. Unterfeld und Technologie-Cluster weisen eine Verlagerung der Arbeitsplätze in die nördlichen Zonen aus, auch die Prädispositionen der Gemeinde Baar geben Marken vor. Eine Verknüpfung der verlängerten Industriestrasse, der neu eröffneten Tangente und des wiederangedachten Stadttunnels würde regionale Ziele optimaler erfüllen lassen.</p>

26	VCS Sektion Zug	5_Organisationen	nein	<p>Der Zentrumstunnel ist nicht in den Richtplan aufzunehmen. In 9.1 «Antrag der Stadt Zug mit Begründung» ist der folgende, grösste Widerspruch zu dieser Richtplananpassung zu finden: «Der Zentrumstunnel entlastet das Stadtzentrum, ohne den Verkehr im Zentrum vollständig zu unterbinden». Und weiter noch in 9.4.2 «Erste Einschätzung» findet sich folgendes weiteres unsinniges Vorgehen in der städtischen Verkehrsplanung: «Der Kantonsrat diskutiert den Zentrumstunnel dann (Anmerkung: Ende 2022/Anfang 2023) im Zusammenhang mit der gesamten Strategie zur Mobilität.» Wie im Kapitel «Grundsätzliches zum Verkehr» beschrieben, ist das Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für die Verkehrspolitik zu verstehen und nicht umgekehrt neue Strassenbauprojekt als Grundlage für die Verkehrspolitik vorzuschreiben. Wozu soll also denn überhaupt ein Tunnel gebaut werden? Von welchem Verkehr soll das Stadtzentrum entlastet werden? Wie kann ein solches Grossprojekt ohne Konzept überhaupt festgelegt werden? Ist sich der Regierungsrat und die Stadt Zug bewusst, dass sich innerhalb der Stadt mehrheitlich um Quell-/Zielverkehr und nicht um Durchfahrtsverkehr handelt?</p> <p>Grundsätzliches zum Verkehr Wir stellen fest, dass im aktuellen Richtplan V1.1 festgehalten ist, dass der Kanton Zug den motorisierten Individualverkehr angebotsorientiert plant. Grundsätzlich entsprechen neue Strassenbauprojekte wie die Umfahrung Unterägeri sowie der Zentrumstunnel Zug aus unserer Sicht nicht diesem Grundsatz. Weiter ist in V 1.2 des aktuellen Richtplans verankert, dass das Gesamtverkehrskonzept die Grundlage der Zuger Verkehrspolitik bildet. Bis 2021 hätte der Kanton dieses erarbeiten sollen. Zwar wurde bis dahin ein erster Entwurf zur öffentlichen Vernehmlassung vorgelegt, aufgrund der zu erwartenden diametral auseinandergehenden Rückmeldungen nochmals zur Überarbeitung aufgenommen. Somit ist es aus unserer Sicht mangels Grundlage nicht möglich, die vorgesehenen Anpassungen vorzunehmen. Sollte der Regierungsrat jedoch wider Erwarten zum Schluss kommen, die Anpassungen trotzdem weiter zu verfolgen, finden Sie nachfolgend unsere Anmerkungen zu den einzelnen Anträgen.</p>
27	Zuger Bauern	5_Organisationen	ja, aber	<p>Zu den Richtplananpassungen Verkehr verweisen wir auf die Stellungnahme zum Mobilitätskonzept. Generell ist für den ZBV wichtig, dass die Zuger Mobilität hin zu einer flächen- und energieeffizienten Form gebracht wird und die Infrastrukturf lächen möglichst effizient genutzt werden, damit sie ohne weiteren Flächenverbrauch auskommt.</p>
28	Zuger Heimatschutz	5_Organisationen	ja, aber	<p>Dank Umfahrungen können Ortszentren verkehrsentlastet werden. Die Gemeinden und die Stadt sollen im gleichen Fahrplan konkrete Massnahmen zur Aufwertung ihrer umfahrenden Siedlungen erarbeiten. Die Tunnelportale haben sich äusserst sorgfältig in das Landschafts- und Siedlungsbild zu integrieren. Konkret, beim Stadttunnelportal Nord würde ein Anschluss unterhalb der Guggitreppe zu einer Zerschneidung des Siedlungsgebiets führen. Die Kantonsschule verliert ihre Anbindung an das Stadtzentrum. Deshalb kann dieses Portal nicht in Betracht gezogen werden. Ein Portal vor dem Gubelloch leitet den Verkehr grundsätzlich in einen breiten Strassenraum. Zwischen der General-Guisan-Strasse und der Nordstrasse wird ein hohes Verkehrsaufkommen entstehen. Dadurch besteht die Gefahr, dass das städtische Entwicklungsgebiet, das L+G-Areal, welches verdichtet und für Passanten aufgewertet werden soll, ebenfalls seine Anbindung an das Stadtzentrum verliert. Wir regen zwecks stärkerer Anbindung an die Arbeitsplätze in der Lorzenebene eine Weiterführung des Stadttunnels näher an die Knoten Inwilriedstrasse sowie Grienbach-/Industriestrasse an. Der Stadttunnel soll keinesfalls zu einer einladenden Umfahrungsstrasse, sondern lediglich als Entlastungstunnel der tiefst möglichen Strassenkategorie geplant werden. Zudem ist Zug von Süden her prinzipiell über die Fahrstrecke der Autobahn via Immensee und Rotkreuz anzuwählen. Eine kluge Verkehrssignalisation soll den Verkehr entsprechend lenken.</p> <p>Zur Ausarbeitung der Gestaltung von Tunnelportalen sind dringlich ausgewiesene Architekten beizuziehen, besonders in Ägeri zuzüglich Landschaftsarchitekten. Wir weisen darauf hin, dass Umfahrungstunnels keine Umweltschutzprojekte sind und das Kernproblem der hohen individuellen Mobilität mit teilweise überdimensionierten Fahrzeugen nicht löst. Sollte nicht das kantonale Mobilitätskonzept neue Ansätze aufzeigen?</p>
28	Zuger Wirtschaftskammer	5_Organisationen	ja	<p>Wir unterstützen die Anpassung. Es ist jetzt der richtige Zeitpunkt um noch zu retten, was zu retten ist.</p>
29		6_Private	nein	<p><i>ausführliche Argumentation in der Stellungnahme</i> auf die Einträge zum 'Zentrumstunnel Zug' ist zu verzichten!</p> <p>Planbeständigkeit: Jahre nach der Ablehnung des Stadttunnel wird der Stadttunnel schon wieder zum Thema. Aufgrund des Neins des Souveräns wurde der Stadttunnel aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Nun soll wieder ein Stadttunnel basierend auf den Planungen des abgelehnten Stadttunnels (siehe Variantenstudium) in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden, obwohl sich die Rahmenbedingungen gegenüber 2015 nicht wesentlich geändert haben. Dies widerspricht klar der Planbeständigkeit und geht gegen 'Treu und Glauben'. Zudem ist dies eine Zwängerei. Wirksamkeit nicht belegt; einfacher Zentrumstunnel ist eine Schönfärberei; was wird entlastet?; wie viel Mehrverkehr bekommen die Aussenquartiere?; Alternative Planungen; Verkehrslenkung; Kosten.</p>
30		6_Private	ja, aber	<p>Die Linienführung ist erneut zu überprüfen, insbesondere der Standort des Nordportal. Die Zubringerstrasse zum Nordportal soll nicht durch das Stadtzentrum (Gubelloch, Gubelstrasse) führen, sondern diesen Stadtteil und das Quartier Guthirt nördlich umfahren. Der Zentrumstunnel ist als Fortsetzung der Ost-Westverbindung Gubelstrasse geplant. Diese Verbindung für den Durchgangsverkehr durchschneidet eine heikle städtebauliche Stelle im Bereich Industriestrasse/Hotel City Garden. Der Verkehr durch den Zentrumstunnel soll von einem neuen Standort des Nordportal (z.B. im Bereich Lüssi) direkt auf das übergeordnete Verkehrsnetz gelenkt werden. Auf einen Ausbau und Verlängerung der Gubelstrasse soll verzichtet werden. Zudem soll die Unterführung Gubelloch nicht für eine zukünftige Durchgangsstrasse verbaut werden. Dieser Standort hat ein grosses städtebauliches Potential für einen nördlichen Bahnhofzugang. Hier könnte ein «zweiter Bahnhofplatz» entstehen, mit ÖV-Durchmesserlinien und Busbahnhof mit direkten Zugängen zu den SBB-Perrons.</p>
31		6_Private	ja, aber	<p>Finanzierungsfrage: als Laie verstehe ich die Finanzierung nicht - wenn ich in die Ferien fahre hat jede kleine Stadt grosse Umfahrungstunnels. Bspw. Sarnen, halbes GR, Luzern etc.; haben dieses Städtchen das alles selbst finanziert? und falls man selbst finanziert: muss man dann als Kanton weniger in den Finanzausgleich zahlen dh geben wir das Geld statt anderen Kantonen damit uns selbst? Letzteres wäre ja grossartig iS dass man Geld für sich ausgibt statt für andere Kantone. Eine detaillierte Begründung in der Abstimmung wäre sicher hilfreich.</p>

32		6_Private	nein	<p><i>Ausführliche Stellungnahme: siehe Original</i></p> <p>Eintrag des Zentrumstunnels ist nicht in den Richtplan aufzunehmen!</p> <p>7 Jahre nach dem deutlichen Nein des Soveräns zum Stadttunnel soll nun wieder ein Stadttunnel, genannt Zentrumstunnel (einfach ein bisschen kürzer, etwas weniger teuer und damit hoffentlich «schluckbar» für die Bevölkerung) in den Richtplan aufgenommen werden. Allein aus dem Gesichtspunkt der Zwängerei soll dieser Eintrag nicht wieder in den Richtplan aufgenommen werden!</p> <p>Wofür stimmen wir über Sachthemen ab, wenn sich die politisch Verantwortlichen nicht daran gebunden fühlen? Die vorgelegte Tunnelvariante bringt nichts Neues, bringt weniger Entlastung, ist etwas weniger teuer und soll daher besser sein? Oder soll einfach das aktuell üppig sprudelnde Steuergeld verpulvert werden? Nach dem Motto, wir können es uns ja leisten, dann bauen wir doch auch sinnlose Bauwerke...</p> <p>Die Aufnahme des Zentrumstunnels Zug wird zu Mehrverkehr führen und widerspricht somit der im Richtplan postulierten Verkehrspolitik, dass der MIV angebotsorientiert geplant wird. Mit dem Zentrumstunnel wird das Angebot an den MIV definitiv vergrößert.</p> <p>Das Portal Gubelloch (Variante 61) liegt im Zentrumsgebiet von Zug (siehe Richtplanausschnitt unten). Daher soll auf dieses Gebiet das oben formulierte Ziel gelten. Das riesige Tunnelportal stärkt aber ganz sicher nicht die ortsbaulichen Qualitäten dieses Gebietes! Die neu 4-spurige Strasse verbessert die Wege für den Langsamverkehr sicher nicht, sondern wird sie im Gegenteil erschweren! Wenn viel Platz für die neue Strasse verloren geht, können sicher nicht neue öffentliche Freiräume belebt, geschweige denn geschaffen werden. Und zu guter Letzt, wie soll eine 4-spurige Strasse mitten im Zentrum von Zug stadtvträglich gestaltet werden? Die Grossstadt Zürich geht genau den gegenteiligen Weg und versucht seit Jahren, die breiten Strassenschluchten für den MIV zu verkleinern und für die Stadt neu zu beleben... Die Zeichen der Zeit mit Klimawandel erfordert mehr Grün und weniger Beton und Asphalt, erfordert mehr umweltverträglichen Langsamverkehr und nicht mehr umweltbelastenden und flächenintensiven MIV!</p> <p>Der Zentrumstunnel entlastet das Zentrum nicht, sondern belastet es noch mehr!</p> <p>Der Zentrumstunnel entlastet nicht das Zentrumsgebiet von Zug gemäss aktuellem Richtplan: (Ausschnitt Richtplankarte)</p> <p>Der Zentrumstunnel entleert den Verkehr direkt im Zentrum! Er erfüllt also die angestrebte Entlastung des Zentrums nicht im Geringsten, im Gegenteil! Der Richtplan wäre damit nicht mehr konsistent, hat in diesem Punkt offensichtliche Widersprüche in sich. Die zentrale Frage ist, wo sich das eigentliche Zentrum von Zug befindet. (...)</p> <p><i>weitere Fragen und Argumente</i></p> <p>Aus allen oben genannten Gründen und Widersprüchen im Raumplanerischen Bericht zur Anpassung Kantonalen Richtplan 22/1 ist der Eintrag V3 Zentrumstunnel Zug nicht wieder in den Richtplan aufzunehmen.</p>
33		6_Private	nein	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auf die Aufnahme eines neuen Zentrumstunnels in den Richtplan ist zu verzichten. 2. Sofern ein neuer Zentrumstunnel dennoch in den Richtplan aufgenommen werden sollte, sind vorab weitere Varianten zu prüfen, insbesondere eine andere, südlichere Lage des Südportals, ausserhalb von Wohngebieten. 3. Überdies müssen in allen Fällen der Planung eines allfälligen Zentrumstunnels bereits frühzeitig Massnahmen zum Schutz während und nach der Bauzeit insbesondere der anwohnenden Bevölkerung vor Lärm, Erschütterung, Staub und Abgasen mitevaluiert werden. <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Realisierung eines Zentrumstunnels in der Stadt Zug entspricht nicht dem kantonalen Mobilitätskonzept, für welches erst im Jahre 2021 ein Mitwirkungsverfahren durchgeführt wurde. Gemäss dem kantonalen Mobilitätskonzept fördern Kanton und Gemeinden die flächen- und energieeffiziente Mobilität. Wo Zentren keine Umfahrung besitzen, sollen Mischflächen mehr Effizienz schaffen. Für die Stadt Zug schlägt das kantonale Mobilitätskonzept keinen Stadttunnel vor (Raumplanerischer Bericht Stand 17. März 2022, S. 51). Ein Zentrumstunnel ist damit aus kantonaler Planungssicht weder erforderlich noch anzustreben. 2. Bei der Evaluation der Nordportale spielt die Frage der Belastung von Wohnquartieren und die Auswirkung auf schutzwürdige Bauten eine wesentliche Rolle. Der Grossteil der raumplanerischen Interessenabwägung befasst sich — nota bene für das Nordportal — mit diesen Fragen. Selbst die Befürworter eines Zentrumsstunnels wollen an bestehende Verkehrsknoten anschliessen und Wohnquartiere möglichst nicht belasten (Raumplanerischer Bericht, a.a.O. S. 52 sowie S. 56). 3. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die gleich sorgfältige Interessenabwägung nicht auch für das Südportal durchgeführt worden ist. Dessen Lage wird im raumplanerischen Bericht einfach als gegeben angenommen. Dabei liegt das Südportal nicht nur im Wohngebiet Frauenstein/ Frauensteinmatt/Artherstrasse, sondern ist überdies umgeben von denkmalgeschützten und schutzwürdigen Bauten, so etwa Casino Zug, Villen Artherstrasse 6, Arterstrasse 8 (ehem. Straub), Artherstrasse 12 (Stella Maris), Artherstrasse 14a, Artherstrasse 16, aber auch Priesterheim Hofstrasse 2. 4. Wenn schon ein Stadttunnel realisiert werden soll, ist die Stadt grossräumiger zu umfahren, mit einem Südportal südlicher als heute geplant und weiter entfernt von innenstädtischen Wohnquartieren und nicht in unmittelbarer Umgebung von schutzwürdigen Bauten. Die entsprechende raumplanerische Interessenabwägung mit Standortevaluation für das Südportal fehlt bislang und ist, sofern überhaupt ein Stadttunnel in den Richtplan aufgenommen wird, nachzuholen. 5. In allen Fällen einer allfälligen Planung eines Stadttunnels ist den umweltrechtlichen Auswirkungen, namentlich Lärm, Staub, Abgase, aber auch Erschütterung, frühzeitig und umfassend Rechnung zu tragen. Dies ist auch als Verbesserung gegenüber früheren Planungen zwingend (vgl. Raumplanerischer Bericht, aaO., 5. 47 unten / 48 oben).