

Planungszone Portal Süd – Umfahrung Stadt Zug

Erläuternder Bericht nach Art. 47 RPV



Der Kantonsingenieur:

Doku-Nr.: 02
Datum: 27.08.2026
Rev.:
Visum:

Auftrag-Nr.: 100-26-0037-00.10
Projekt-Nr. TBA: TB3020.0590
Format: A4

Planer: **EBP** 

Bauherr: Tiefbauamt des Kantons Zug, Aabachstrasse 5, 6300 Zug, T 041 594 53 30

Impressum

Verantwortlicher
EBP Schweiz AG
Mühlebachstrasse 11
8032 Zürich

Verantwortlicher
Tiefbauamt des Kantons Zug
Aabachstrasse 5
6300 Zug

Änderungsverzeichnis

Status:	Datum:	Kommentar:	Visum:
Dossier Auflage	27.08.2026	Version für den Beschluss durch die Baudirektion	

Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1.	Ausgangslage	4
1.2.	Bisherige Raumsicherungen	4
1.3.	Planungsgegenstand	4
1.4.	Planungsprozess	5
1.5.	Einspracheentscheid	5
2.	Rahmenbedingungen	6
2.1.	Rechtliche Rahmenbedingungen	6
2.2.	Konzepte, Sachpläne und Inventare des Bundes	6
2.3.	Kantonaler Richtplan	8
2.4.	Kommunale Rahmenbedingungen der Stadt Zug	9
2.4.1.	Konzept Mobilität und Freiraum	9
2.4.2.	Räumliche Gesamtstrategie 2040	10
2.4.3.	Kommunaler Richtplan	10
2.4.4.	Kommunale Nutzungsplanung	11
2.5.	Gewässer	12
3.	Planungszone	13
3.1.	Situationsplan	13
3.2.	Vorschriften	15
4.	Interessenabwägung	16
4.1.	Prinzipien der Interessenabwägung	16
4.2.	Öffentliches Interesse an der Festlegung der Planungszone	16
4.2.1.	Begründung Portalstandort	17
4.2.2.	Eingriffe in private Interessen an der Grundstücksnutzung	17
4.2.3.	Eingriffe in öffentliche Interessen des Bundes und der Stadt Zug	17
4.2.4.	Fazit	18

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Der Umfahrungstunnel der Stadt Zug ist seit den 1970er Jahren im kantonalen Richtplan verankert. Basierend auf einer Konzeptentwicklung von 2010 wurde 2013 ein generelles Projekt erarbeitet. Für dessen Raumsicherung wurden Baulinien festgelegt. Das Projekt wurde jedoch 2015 vom Stimmvolk abgelehnt und folglich aus dem kantonalen Richtplan gestrichen. Die Baulinien wurden aufgehoben.

Aufgrund eines neuen Mobilitätskonzeptes der Stadt Zug, welches den Umfahrungstunnel als zentralen Bestandteil der innerstädtischen Mobilität vorsieht, beschloss der Kantonsrat 2023 den Neubau eines Umfahrungstunnels in der Stadt Zug und setzte diesen im kantonalen Richtplan fest.

Am 3. März 2024 wurde in einer kantonalen Volksabstimmung der Rahmenkredit für den Umfahrungstunnel der Stadt Zug abgelehnt.

Ende 2025 entschied der Kantonsrat des Kantons Zug, den Umfahrungstunnel trotz des negativen Volksentscheids im Richtplan zu belassen. Der Status des Richtplaneintrags zum Umfahrungstunnel wurde von «Festsetzung» auf «Zwischenergebnis» zurückgestuft.

Gestützt auf den kantonalen Richtplan hat das Tiefbauamt des Kantons Zug vom Kantonsrat den Auftrag erhalten, für das südliche Tunnelportal im Gebiet Frauensteinmatt eine Raumsicherung zu veranlassen. Der Regierungsrat muss dem Kantonsrat bis 2032 einen Antrag zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt Zug unterbreiten. Unabhängig davon sollen die laufenden Studien zur Weiterentwicklung der Mobilität in der Stadt Zug weitergeführt werden. Die Raumsicherung erfolgt gestützt auf Art. 27 des Bundesgesetzes über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700) i.V.m. § 35 Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug vom 26. November 1998 (PBG; BGS 721.11) mittels einer Planungszone (vgl. Kapitel 2.1).

Planungszonen dienen der Verhinderung von Vorhaben, die einer sich im Gange befindlichen Planung zuwiderlaufen könnten. Innerhalb von Planungszone dürfen keine baulichen Veränderungen oder sonstigen Vorkehrungen getroffen werden, welche die Planung erschweren.

1.2. Bisherige Raumsicherungen

Am 23. April 1990 wurde der Raum für einen Portalbereich erstmals gesichert. Dazu wurden ein privatrechtliches Bauverbot (GS 1397) sowie ein reduziertes Bauverbot (GS 1370/1371/1372/1373) ausgeschieden. Das reduzierte Bauverbot wurde am 6. Dezember 1993 durch eine Baulinie und Sonderbauvorschriften abgelöst.

Im Herbst 2005 wurde eine Planungszone auf der ganzen Länge des Umfahrungstunnels publiziert. Vom 14. September bis 15. Oktober 2012 wurden Baulinienpläne für den Umfahrungstunnel öffentlich aufgelegt.

Mit Entscheid vom 22. November 2016 beschloss der Regierungsrat aufgrund der Ablehnung des Kredites durch die Stimmbevölkerung (vgl. Kapitel 1.1), dass auf eine Aufnahme der erwähnten Baulinie verzichtet wird und dass die Baulinien vom 6. Dezember 1993 aufzuheben sind. Am 7. Dezember 2016 wurde der Vertrag zum privatrechtlichen Bauverbot (GS 1397) gekündigt.

1.3. Planungsgegenstand

Die von der Planungszone betroffenen Grundstücke sind im dazugehörigen Situationsplan im Massstab 1:2'000 dargestellt. Der Situationsplan samt Vorschriften ist grundeigentümerverbindlich.

Der vorliegende erläuternde Bericht richtet sich nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) und dokumentiert die Interessenabwägung gemäss Art. 3 RPV.

1.4. Planungsprozess

Das Tiefbauamt des Kantons Zug erarbeitete Anfang 2026 einen Entwurf der Planungszone. Der Entwurf der Planungszone wurde der Stadt Zug am 21. April 2026 zur Anhörung unterbreitet. Mit Schreiben vom 3. Juni 2026 nahm die Stadt Zug zur Planungszone Stellung. Einleitend erwähnte sie, dass der Stadtrat der Stadt Zug bereits im Rahmen der Vernehmlassung zur Revision des kantonalen Richtplans im März 2025 klar festgehalten hatte, dass eine Streichung der Umfahrung Zug ohne eine alternative Umfahrungslösung nicht zielführend sei. Insbesondere seien zumindest die Portalbereiche weiterhin im Richtplan zu belassen. Zudem brachte die Stadt Zug Vorbehalte, Hinweise und Empfehlungen zur Planungszone ein, die vom Tiefbauamt geprüft wurden.

Die bereinigte Vorlage wurde am 19.08.2026 durch die Baudirektion zuhanden der öffentlichen Auflage verabschiedet. Die öffentliche Auflage findet gemäss § 47a Abs. 1 Bst. b Ziff. 1 PBG während 30 Tagen vom 27. August bis 25. September 2026 statt. Von der Planungszone betroffene Personen können während der Auflagefrist schriftlich Einsprache erheben.

1.5. Einspracheentscheid

Gegen den Einspracheentscheid sind die Rechtsmittel gemäss Verwaltungsrechtspflegegesetz zulässig (§ 38a PBG).

2. Rahmenbedingungen

2.1. Rechtliche Rahmenbedingungen

Müssen Nutzungspläne angepasst werden oder liegen noch keine vor, so kann gemäss Art. 27 RPG die zuständige Behörde für genau bezeichnete Gebiete Planungszonen bestimmen. Innerhalb der Planungszonen darf nichts unternommen werden, was die Nutzungsplanung erschweren könnte.

Im Kanton Zug ist für den Beschluss von Planungszonen die Baudirektion zuständig (§ 5 PBG Abs.2 Bst. b1).

Planungszonen sind mit ihrer öffentlichen Auflage wirksam. Sie dürfen für längstens fünf Jahre bestimmt werden. Die Geltungsdauer der Planungszone kann im Kanton Zug einmalig um höchstens zwei Jahre verlängert werden (§ 35 Abs. 2 PBG).

2.2. Konzepte, Sachpläne und Inventare des Bundes

Die Stadt Zug ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erfasst. Innerhalb und angrenzend an den Perimeter der Planungszone sind folgende Festlegungen zu beachten (vgl. Abbildung 1):

- Gebiet Nr. 2: Teil der Äusseren Altstadt, erbaut ab spätem 15. Jh., dichte, komplexe Bebauung mit engen Gassen und verschiedenartigen Plätzen (Erhaltungsziel A).
 - o Hinweis 2.0.18 Intakter Komplex von Wohn- und Gewerbehäusern am ehem. Weg nach Oberwil, 17.–19. Jh., Pfrundhaus von 1655 (angrenzend an den Perimeter der Planungszone)
- Gebiet Nr. 3: Südöstlicher Teil der Äusseren Altstadt, lockere Bebauung mit ausdrucksstarken Gebäuden aus verschiedenen Epochen (Erhaltungsziel A)
 - o Hinweis 3.0.11: Klassizistische Giebelhäuser und Remisebauten, auf den ehem. Verlauf der Zugerbergstrasse ausgerichtet
- Gebiet Nr. 4: Villenquartier des 19. Jh. an der Artherstrasse, grossbürgerliche Landhäuser in parkähnlichen Gärten (Erhaltungsziel A)
 - o Hinweis 4.0.4: Anbauten und neuere Wohnhäuser in Villenpärken, 2.H. 20. Jh.
 - o Hinweis 4.0.5: Asphaltierter Parkplatz in Baulücke, Unterbruch im stark begrünten Strassenraum
 - o Hinweis 4.0.7: Mehrfamilienhäuser, 1970/80, stark eingegrünt (angrenzend an den Perimeter der Planungszone)
- Umgebungszone Nr. III: «Grüner Ring», Hangbereich oberhalb der Altstadt, weiträumig bebaut mit Landhäusern, Kirch-, Schul- und Institutsbauten (Erhaltungsziel a)
- Umgebungsrichtung Nr. VIII: Grossflächig überbauter Hang, Ein- und Mehrfamilienhäuser aus dem ganzen 20. Jh. (Erhaltungsziel b)

Zudem ist die Zugerbergstrasse Teil der Strecke «Zug – Schönfels», welche im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) als Weg mit lokaler Bedeutung aufgeführt ist (vgl. Abbildung 2).

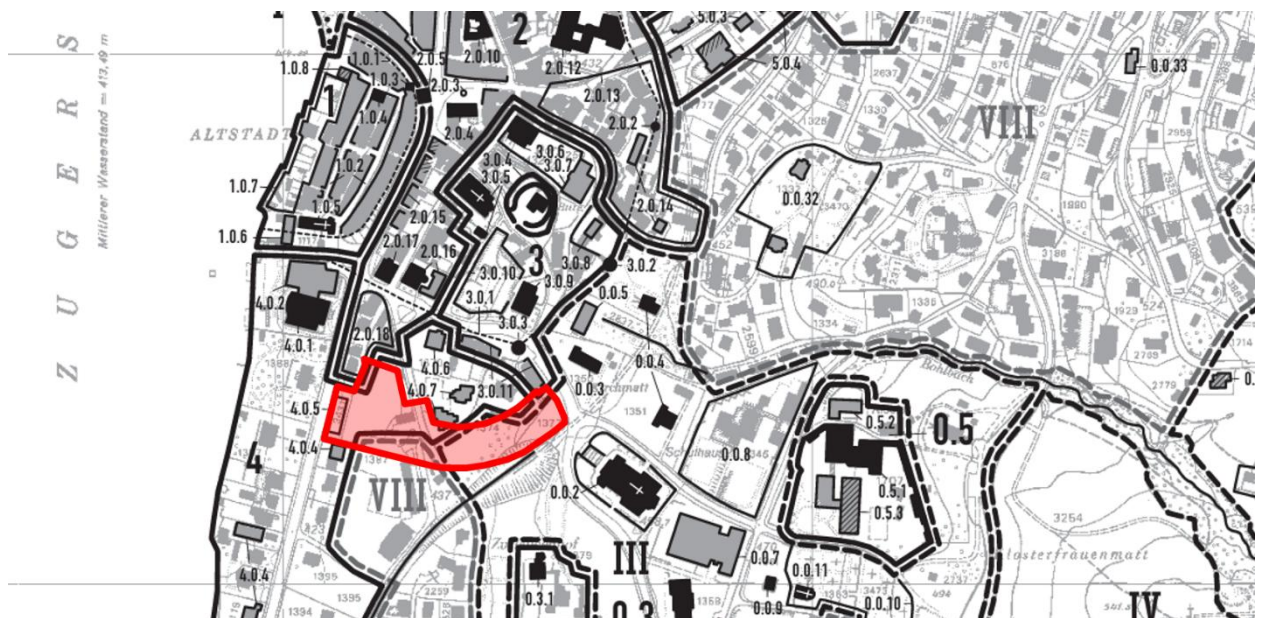


Abbildung 1 Ausschnitt Aufnahmeplan ISOS überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: Bundesamt für Kultur, ISOS Ortsbildaufnahme «Zug», 2000)

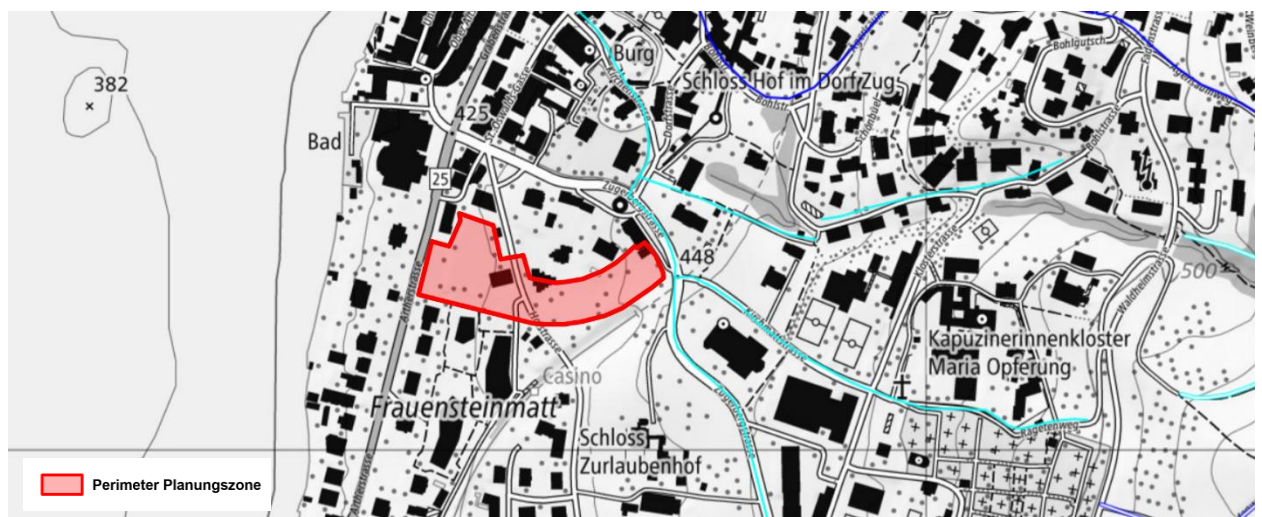


Abbildung 2 Verlauf des Wegs mit lokaler Bedeutung «Zug – Schönfels» gemäss IVS überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: map.geo.admin.ch, IVS National, IVS Regional und Lokal, Bezug 2026)

Angrenzend an den Perimeter der Planungszone verläuft ein Bahntrasse der SBB. Im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, sind für dieses Bahntrasse keine Massnahmen vorgesehen.

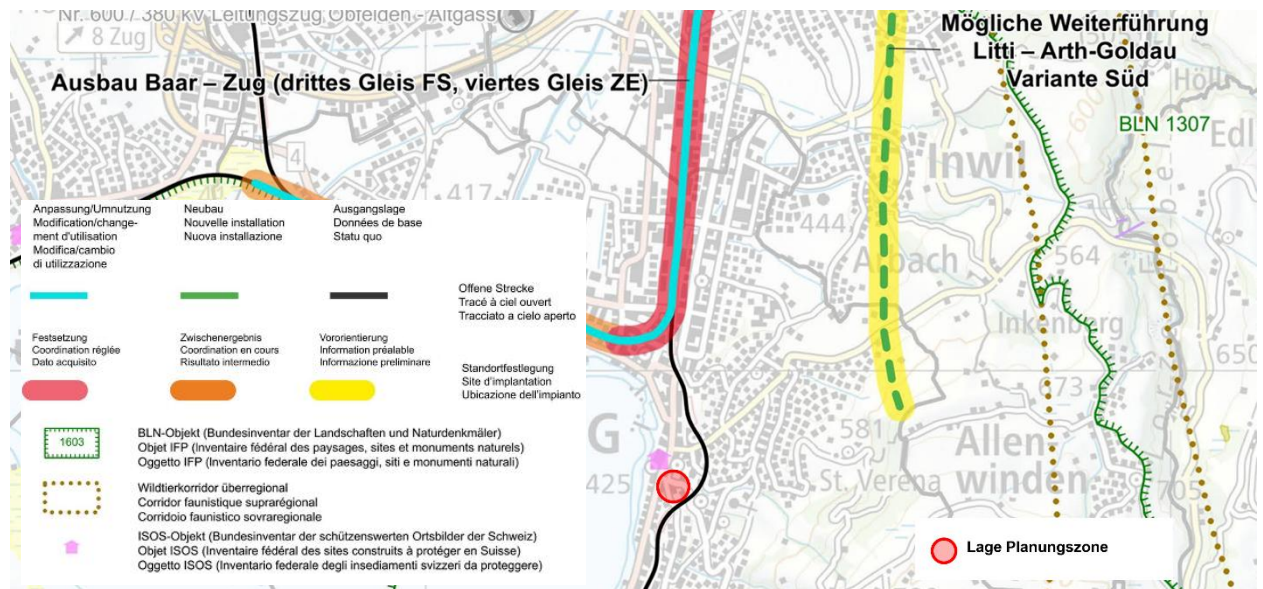


Abbildung 3 Ausschnitt aus Objektblatt OB 1.3 «Raum Zug» des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (19.09.2025), überlagert mit der Lage der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: Bundesamt für Verkehr, Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Schiene, Objektblatt OB 1.3 «Raum Zug», Stand 19.09.2025)

Im Bereich der Planungszone bestehen keine weiteren übergeordnete Festlegungen aus Bundesinventaren, Konzepten und Sachplänen.

2.3. Kantonaler Richtplan

Der Bau der Umfahrung Zug (vgl. Kapitel 1.1) ist im Kapitel M 4.3 des kantonalen Richtplans (vom Bundesrat am 18. Mai 2026 genehmigt) als Zwischenergebnis festgehalten. Der kantonale Richtplan sieht vor, dass der Regierungsrat bis spätestens 2032 dem Kantonsrat einen Antrag zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Zug unterbreitet und dass der Kanton zwischenzeitlich den Raum für das Südportal im Gebiet Frauensteinmatt sichert.

Zudem ist im Kapitel M 4.4.1 festgehalten, dass der Bund zusammen mit dem Kanton Zug und den betroffenen Nachbarkantonen die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers im Raum Zug (Abschnitt Ausfahrt Zimmerberg-Basistunnel Littli bei Baar bis Arth-Goldau resp. Schwyz) mit Varianten auf beiden Seiten des Zugersees evaluiert. Dabei bevorzugt der Kanton Zug Tunnellösungen und favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofs Zug. Der kantonale Richtplan enthält keine weiteren Festlegungen im Bereich der Planungszone.



Abbildung 4 Ausschnitt des kantonalen Richtplans (Richtplankarte) des Kantons Zug (Quelle: Kanton Zug, Kantonaler Richtplan, Stand 18.12.2025)

2.4. Kommunale Rahmenbedingungen der Stadt Zug

2.4.1. Konzept Mobilität und Freiraum

Das Konzept Mobilität und Freiraum (2022) ist eine übergeordnete Strategie zum Umgang mit der Mobilität. Sie zeigt die Thematik Mobilität im Gesamtkontext mit der Ausgestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums auf.

Das Konzept sieht einen Zentrumstunnel mit zwei Portalen als einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung und Steigerung der Aufenthaltsqualität des Stadtzentrums, da dieser eine weitergehende Verkehrsberuhigung ermöglicht.

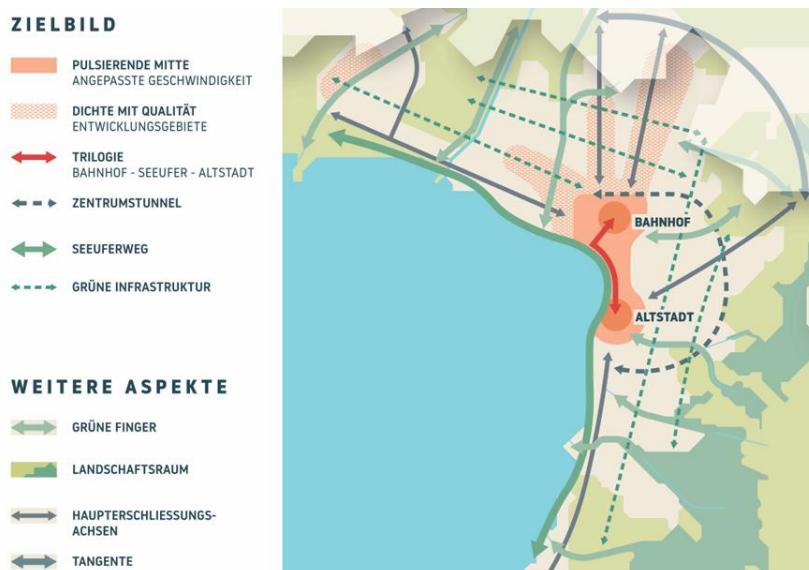


Abbildung 5 Zielbild des Konzepts Mobilität und Freiraum (Quelle: Stadt Zug, Konzept Mobilität und Freiraum, 2022)

2.4.2. Räumliche Gesamtstrategie 2040

Gemäss der räumlichen Gesamtstrategie 2040 der Stadt Zug soll der «Zentrumstunnel», mit Portalen beim Casino (d.h. im Gebiet Frauensteinmatt) und beim Gubelloch, die Verkehrsentslastung im Zentrum der Stadt ermöglichen und folglich eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität bewirken. Die räumliche Gesamtstrategie enthält keine weiteren Festlegungen im Bereich der Planungszone.



Abbildung 6 Ausschnitt Übersichtsplan der räumlichen Gesamtstrategie der Stadt Zug (Quelle: Stadt Zug, Räumliche Gesamtstrategie 2040, 2022)

2.4.3. Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan der Stadt Zug (2025) enthält im Bereich der Planungszone folgende Massnahmen:

- L1.03 Areal Zurlaubenhof: Verbesserung Zugänglichkeit für öffentliche Nutzungen, Umsetzung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes, Erhöhung Biodiversität.
- M1.4.10 Zugerbergstrasse: Umgestaltung Strassenraum Grabenstrasse-Kirchmattstrasse

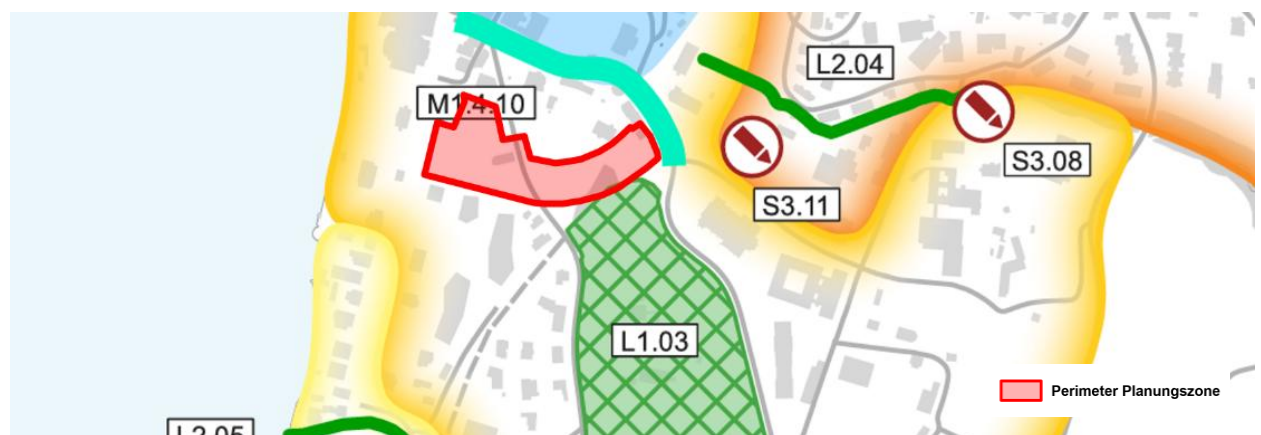


Abbildung 7 Ausschnitt Massnahmenkarte des kommunalen Richtplans der Stadt Zug überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: Stadt Zug, kommunaler Richtplan, 2025)

2.4.4. Kommunale Nutzungsplanung

Gemäss der rechtskräftigen Nutzungsplanung der Stadt Zug liegen die von der Planungszone betroffenen Grundstücke in der Wohn- und Arbeitszone WA3, welche von der Ortsbildschutzzone überlagert wird. Eine Waldfläche sowie die Gefahrenzone 3 liegen ebenfalls im Perimeter der Planungszone.

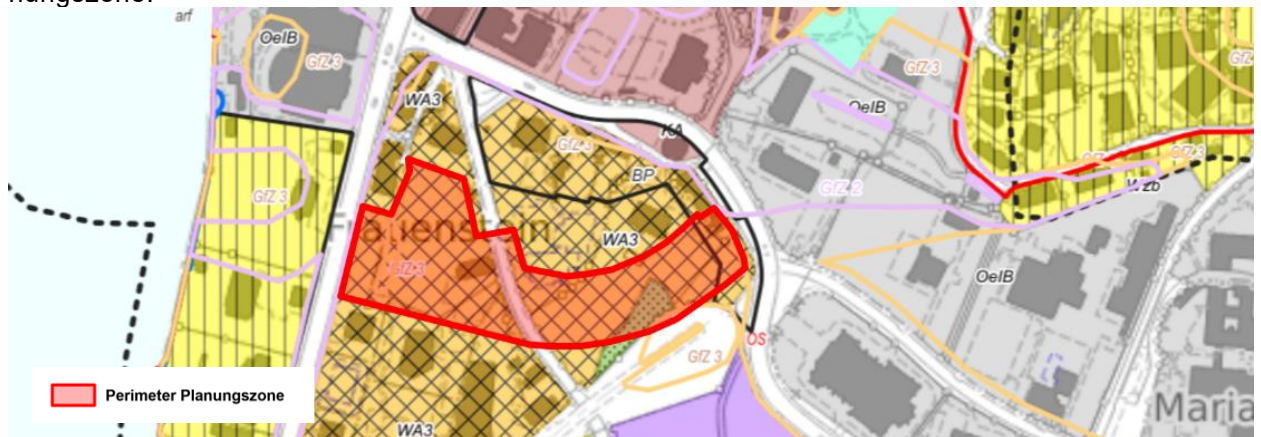


Abbildung 8 Ausschnitt der rechtskräftigen kommunalen Nutzungsplanung der Stadt Zug überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: zugmap.ch, Nutzungsplanung, Bezug 2026)

Zurzeit revidiert die Stadt Zug ihre Nutzungsplanung. Diese lag vom 13. November bis 12. Dezember 2025 öffentlich auf. Gemäss den öffentlich aufgelegten Unterlagen liegen die von der Planungszone betroffenen Grundstücke weiterhin in der Wohn- und Arbeitszone WA3; Der Perimeter der Planungszone tangiert jedoch die Strukturerhaltungszonen «Artherstrasse» und «St. Michael». Innerhalb dieser Strukturerhaltungszonen befinden sich gemäss dem Zonenplan historisch wertvolle Gebäudegruppen .

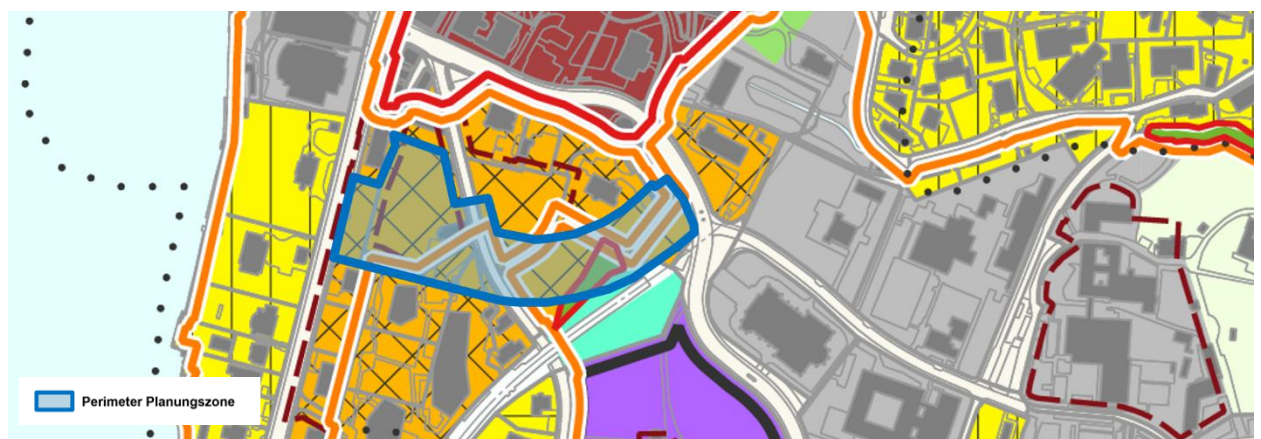


Abbildung 9 Ausschnitt der revidierten kommunalen Nutzungsplanung der Stadt Zug (Stand öffentliche Auflage) überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: Stadt Zug, Ortsplanungsrevision, Zonenplan gesamt, Stand öffentliche Auflage 2025)

2.5. Gewässer

Die Planungszone befindet sich teilweise in den Gewässerschutzbereichen Au und Au tief. Die Planungszone tangiert keine Gewässerräume.

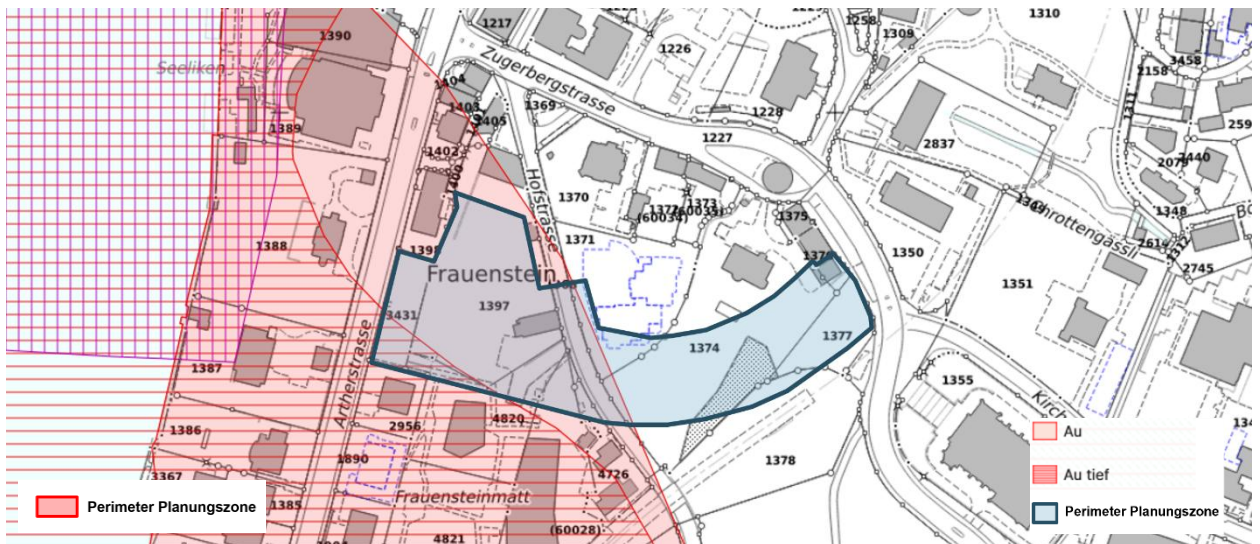


Abbildung 10 Darstellung der Gewässerschutzbereiche, überlagert mit dem ungefähren Perimeter der Planungszone (Quelle Grundlagenkarte: zugmap.ch, planerischer Gewässerschutz, Bezug 2026)

3. Planungszone

3.1. Situationsplan

Die Planungszone schafft die Voraussetzungen für die Raumsicherung des südlichen Portals des Umfahrungstunnels der Stadt Zug inklusive der dazu nötigen Baustelleninstallationsflächen, im Gebiet Frauensteinmatt. Der Situationsplan bezeichnet den Geltungsbereich der Planungszone.

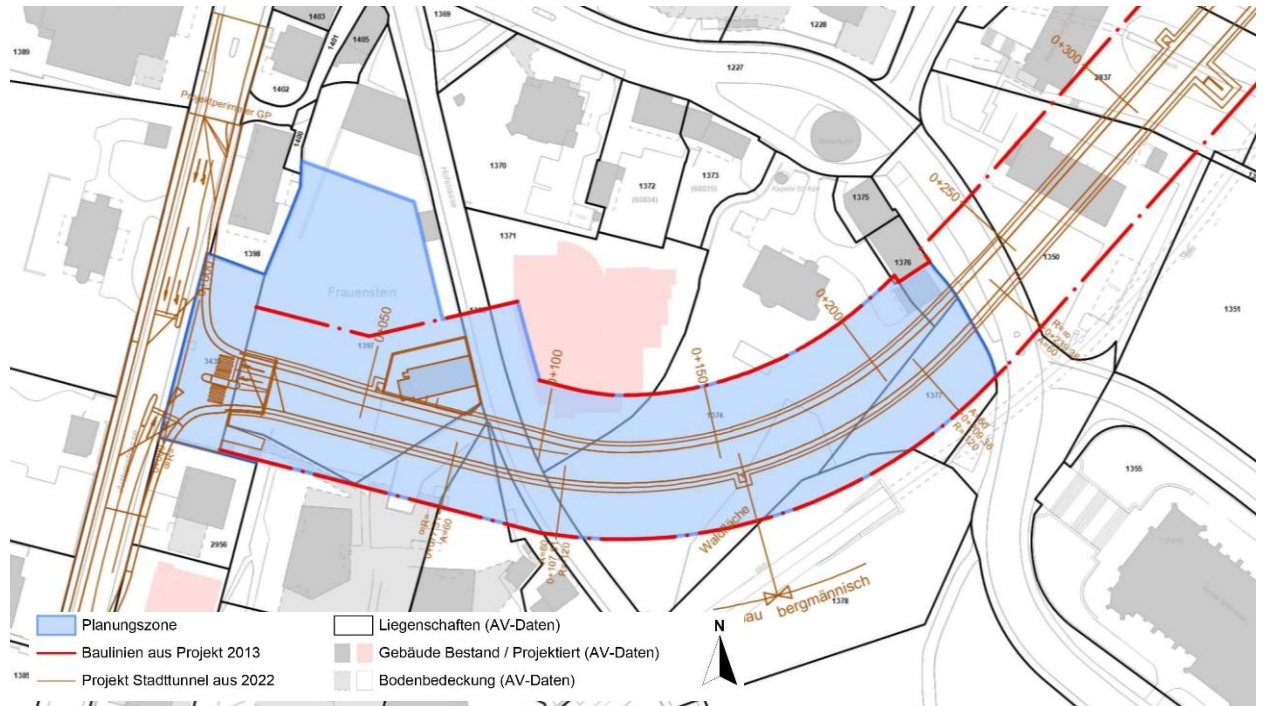
Von der Planungszone sind folgende Grundstücke betroffen:

- Grundstück-Nr. 1368
- Grundstück-Nr. 1371
- Grundstück-Nr. 1374
- Grundstück-Nr. 1376
- Grundstück-Nr. 1377
- Grundstück-Nr. 1378
- Grundstück-Nr. 1397
- Grundstück-Nr. 3431
- Grundstück-Nr. 4726
- Grundstück-Nr. 4820
- Grundstück-Nr. 4822

Grundlage für die Abgrenzung des Geltungsbereichs ist die Tunnelführung und Ausgestaltung des Portalbereichs gemäss Generellem Projekt von 2022. Wie bereits im Generellen Projekt von 2013 erkannt, ergibt sich die Tunnelführung im Portalbereich aus den bestehenden örtlichen Rahmenbedingungen. Die Lage gilt aus verkehrsplanerischer Sicht als ideal, weil ein weiter südlich liegendes Portal die verkehrliche Entlastungswirkung negativ beeinträchtigt und so eine verkehrsarme Innerstadt bzw. Nutzung der Umfahrung deutlich abschwächt.

Die Planungszone umfasst zudem die für den Tunnelbau notwendigen Installationsflächen, insbesondere auf Grundstück-Nr. 1397 und 3431.

Durch die Lage am besagten Standort, ist die notwendige Grösse der Planungszone auf nur elf Parzellen beschränkt.



3.2. Vorschriften

Art. 1

Innerhalb der Planungszone gilt ein Bauverbot.

Art. 2

Folgende Vorhaben erschweren den Bau des Tunnelportals nicht und sind deshalb vom Bauverbot ausgenommen:

- Werterhaltende Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten bei bestehenden Frei- und Strassenräumen, Bauten und Anlagen
- Bei der Planaufgabe rechtskräftig bewilligte Bauvorhaben
- Kleinbauten gemäss § 4a alt V PBG (Stand 1. Juli 2012), sowie temporäre Bauten und Anlagen bei Unterzeichnung eines Revers (Verzicht auf Entschädigung bei einer allfälligen späteren Beseitigung)

Art. 3

Die Planungszone gilt, bis rechtskräftige Baulinien des Umfahrungstunnels vorliegen, längstens jedoch fünf Jahre. Die Geltungsdauer kann von der Baudirektion einmalig um höchstens zwei Jahre verlängert werden (§ 35 Abs. 2 PBG).

4. Interessenabwägung

4.1. Prinzipien der Interessenabwägung

Stehen den Behörden laut Art. 3 RPV bei Erfüllung und Abstimmung raumwirksamer Aufgaben Handlungsspielräume zu, so wägen sie die Interessen gegeneinander ab, indem sie die betroffenen Interessen ermitteln sowie beurteilen und dabei insbesondere die Vereinbarkeit mit der anzustrebenden räumlichen Entwicklung und die möglichen Auswirkungen berücksichtigen.

Die Ermittlung der relevanten Interessen erfolgt anhand der Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) sowie anhand der Ziele des kantonalen Richtplans. Die Ermittlung der Interessen bedarf einer gewissen Selektion, da nur die relevanten Interessen zu ermitteln sind (Art. 3 Abs. 1 lit. a. RPV), d.h. nur Interessen, die aus rechtlicher und tatsächlicher Sicht bedeutsam sind. Die Bedeutung des Interesses richtet sich insbesondere nach der Planungsebene und der gesetzgeberischen Anerkennung des jeweiligen Interesses.

Die Interessenabwägung erfolgt jeweils für die aktuelle Planungsstufe. Auf vorherigen Planungsstufen bereits erfolgte Interessenabwägungen müssen nicht nochmals hinterfragt werden.

Die folgende Interessenabwägung bezieht sich auf die Festlegung der Planungszone. Sie bezieht sich nicht auf die Interessenabwägung für das eigentliche Bauprojekt. Diese erfolgt in den entsprechenden Planungsverfahren für das Bauprojekt.

4.2. Öffentliches Interesse an der Festlegung der Planungszone

Um die verkehrstechnischen Herausforderungen in der Stadt Zug zu lösen, beauftragt Kapitel M 4.3 des kantonalen Richtplans den Regierungsrat bis 2032 dem Kantonsrat einen Antrag zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur in der Stadt Zug zu unterbreiten. Die laufenden Studien und Planungen zur Weiterentwicklung der Mobilität werden weitergeführt. Der Kantonsrat hat mit Beschluss vom 18. Dezember 2025 festgelegt, dass der Umfahrungstunnel, trotz der Ablehnung des Umfahrungstunnels durch das Stimmvolk im März 2024 weiterhin als mögliche Option für die Verkehrsentslastung in der Stadt Zug geprüft wird. Infolgedessen wurde im kantonalen Richtplan die Raumsicherung des Südportals im Gebiet Frauensteinmatt ergänzt. Mit der Festlegung der Planungszone wird dieser Auftrag aus dem Kapitel M 4.3 des kantonalen Richtplans umgesetzt (vgl. Kapitel 2.3). Mit dem Richtplaneintrag hält der Kanton das wesentliche öffentliche Interesse an der Planungszone fest.

Das öffentliche Interesse an der Planungszone stützt sich darüber hinaus auf die Unterstützung des Stadttunnels durch die Stadt Zug. In der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 (vgl. Kapitel 2.4) wird die Realisierung eines «einfachen Zentrumstunnels» angestrebt, mit dem einerseits eine betrieblich-verkehrliche Neuorganisation im Stadtzentrum langfristig gesichert und darüber hinaus eine weitergehende Verkehrsberuhigung mit der Vision eines «Verkehrsarmen Zentrums» geschaffen werden kann. Die Festlegungen zum «Zentrumstunnel» in der räumlichen Gesamtstrategie sowie im «Konzept Mobilität und Freiraum» waren u.a. das Resultat eines breiten Mitwirkungsprozesses, welcher bei der Erarbeitung dieser Dokumente (2019 bis 2022) stattgefunden hat. So äusseren sich im Rahmen einer Befragung 64% der Befragten für einen Zentrumstunnel und sahen diesen als Voraussetzung für die Reduktion des motorisierten Verkehrs im Zentrum, attraktivere Begegnungsräume und Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie für mehr Freiflächen im Zentrum. Obwohl der Umfahrungstunnel an der kantonalen Volksabstimmung im Frühling 2024 abgelehnt wurde, bleiben die genannten Begehren der Zuger Bevölkerung bestehen.

4.2.1. Begründung Portalstandort

Die Tunnelführung und die Lage des Portalbereichs und dementsprechend die Lage der Planungszone (vgl. Kapitel 3.1) ergeben sich aus den örtlichen sowie geometrischen bzw. verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen. Dazu gehören insbesondere:

- Der bestehende Bahntunnel, welcher zusammen mit dem minimalen Umfahrungstunnelradius die Lage der Tunnelkurve bestimmt.
- Die Sichtweite im Umfahrungstunnel, welche eine Aufweitung des Tunnels in der Kurve erfordert.
- Verkehrsplanerische Anforderungen zur Vermeidung von Rückstau am T-Knoten, insbesondere die Notwendigkeit einer zweispurigen Führung und einer entsprechenden Tunnelaufweitung.
- Der Bedarf aus technisch-baulicher Sicht an einer freien Fläche beim Anfang des bergmännischen Vortriebs, welche durch die Topografie bestimmt ist.
- Die vorhandene Bebauung, welche zusammen mit den baubedingt einzuhaltenden Abständen zum Tunnel die erforderliche freie Fläche für die Baustelle einschränkt und die Bauausführung erschwert.

Darüber hinaus sind im Gebiet Frauensteinmatt derzeit noch nicht alle betroffenen Grundstücke überbaut. Grössere, unbebaute Flächen sind in innerstädtischen Gebieten der Stadt Zug selten vorhanden.

Alternativen zum diesem Portalstandort bestehen aus den oben genannten Gründen nicht.

Das Portal im Süden der Stadt Zug war – im Gegensatz zu den anderen Portalen – bei bisherigen Debatten unbestritten, u.a. aufgrund der erwähnten Rahmenbedingungen. Aus diesem Grund hat der Kantonsrat am 18. Dezember 2025 entschieden, die Raumsicherung nur für das Südportal und nicht für die gesamte Linienführung des Umfahrungstunnels vorzunehmen.

4.2.2. Eingriffe in private Interessen an der Grundstücksnutzung

Die Planungszone dient der Raumsicherung für die potenzielle Realisierung des Umfahrungstunnels. Sie bewirkt ein temporäres Bauverbot und damit eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung. Für die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer ist dieser Eingriff erheblich, da die bauliche Entwicklung der Grundstücke während der Geltungsdauer der Planungszone eingeschränkt wird. Dem steht das öffentliche Interesse gegenüber, den für das Südportal erforderlichen Raum bis zum Entscheid über die weitere Verkehrsinfrastruktur freizuhalten.

Der Portalbereich befindet sich in einer baureifen Bauzone. Teilweise sind Entwicklungsabsichten seitens der Grundeigentümerschaft bekannt. Die Realisierung von Bauvorhaben im Portalbereich würden die Realisierungschancen des Umfahrungstunnels wesentlich schmälern. Aus diesen Gründen ist eine zeitnahe Raumsicherung des Südportals besonders wichtig.

4.2.3. Eingriffe in öffentliche Interessen des Bundes und der Stadt Zug

Die Planungszone tangiert mehrere ISOS-Festlegungen. Im Sinne der grösstmöglichen Schonung von Ortsbild und Denkmälern erfolgte 2014 auf Antrag der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) und der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eine Prüfung von Alternativstandorten für das Südportal. Gemäss den Prüfberichten des Bundes vom 20. September 2024 sowie vom 5. Mai 2026 zu den Anpassungen am Kantonalen Richtplan betreffend die Umfahrung der Stadt Zug ist im Rahmen der nachgeordneten Planung sicherzustellen, dass die

baulichen Massnahmen im Bereich des Portals so optimiert werden, dass eine grösstmögliche Schonung des ISOS-Objekts Nr. 5216 sowie der tangierten Kulturdenkmäler erreicht wird. Auch wird dem Kanton Zug empfohlen, die ENHK und die EKD erneut zur Begutachtung einzuladen.

Die Planungszone stellt selbst kein Bauvorhaben dar. Durch das mit der Planungszone ausgelöste Bauverbot werden übergeordnete oder kommunale planerische Festlegungen (wie z. B. das Bundesinventar ISOS, der Gewässerschutzbereich Au, die kommunale räumliche Gesamtstrategie oder die kommunale Richt- und Nutzungsplanung) nicht direkt beeinträchtigt. Die konkrete Beeinträchtigung solcher Festlegungen ist erst im Rahmen der Erarbeitung des Tunnelprojektes unter Berücksichtigung der genauen Ausgestaltung des Südportals ausführlich zu prüfen. Dabei sind auch die entsprechenden eidgenössischen Kommissionen und weiteren betroffenen Akteuren einzubeziehen.

4.2.4. Fazit

Wie in der «räumlichen Gesamtstrategie 2040» der Stadt Zug festgehalten, besteht im Zentrum der Stadt das Bedürfnis, eine Verkehrsberuhigung herbeizuführen. Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen für den Standort des Südportals keine alternativen Standorte. Hinzu kommt, dass dieser Bereich teilweise noch unbebaut ist. Der Kantonsrat als Vertreter der Bevölkerung erkennt mit dem Richtplaneintrag die Wichtigkeit des Standortes für das Portal eines allfälligen Umfahrungstunnels an, welcher weiterhin als mögliche Option für die Verkehrsentslastung geprüft werden soll. Das öffentliche Interesse an einer Raumsicherung wird mit dem Richtplaneintrag und dem entsprechenden Auftrag des Kantonsrats zur Raumsicherung dargelegt und ist entsprechend höher zu gewichten als das private Interesse zur Überbauung der Grundstücke.