



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Richtplan Kanton Zug

Anpassung «Mobilität»

Prüfungsbericht

20. September 2024



Autor

Richard Tillmann, Richtplangruppenleiter Zentralschweiz, Sektion Richtplanung (ARE)

Zitierweise

Bundesamt für Raumentwicklung (2024), Prüfungsbericht des Bundes zur Anpassung «Mobilität»
Richtplan Kanton Zug

Bezugsquelle

Elektronische Version unter www.are.admin.ch

Aktenzeichen

ARE-211-09-60/3

Inhaltsverzeichnis

1	Verfahren.....	4
1.1	Genehmigungsantrag Kanton.....	4
1.2	Prüfungsprozess Bund.....	5
1.3	Stellenwert des Prüfungsberichts	5
2	Inhalt des Richtplans und Beurteilung.....	6
2.1	Kernsätze zur Mobilität	6
2.2	Handlungsanweisungen zu Mobilität	7
2.3	Kantonsstrassen	8
2.4	Bahnverkehr	10
3	Anträge an die Genehmigungsbehörde	12

1 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtplaninhalte mit dem Bundesrecht zu vereinbaren und wie sie mit den Bundesinteressen abgestimmt sind. Der Bund richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichtes und eines Genehmigungsbeschlusses an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst das Departement (UVEK) über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

1.1 Genehmigungsantrag Kanton

Am 29. Juni 2023 hat der Zuger Kantonsrat die Anpassungen «Mobilität» des Richtplans beschlossen. Mit Schreiben vom 22. November 2023 reichte der Zuger Kantonsplaner die Richtplananpassung zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Zug lagen folgende Dokumente bei:

- Synopse zur Richtplananpassung Mobilität gemäss Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023;
- Kantonsratsbeschluss vom 29. Juni 2023;
- Aktuelle Richtplankarte, Stand 29. Juni 2023;
- Aktueller Richtplantext, Stand 29. Juni 2023;
- Synopse zur Richtplananpassung Mobilität gemäss Kommission RUV vom 20. Januar 2023;
- Bericht und Antrag der Kommission RUV vom 20. Januar 2023;
- Synopse zur Richtplananpassung Mobilität gemäss Regierungsratsbeschluss vom 25. Oktober 2022;
- Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 25. Oktober 2022.

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung, insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung sowie über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind.

Die Inhalte der Zuger Richtplananpassung «Mobilität» wurden in zwei verschiedenen Anpassungspaketen zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Die Änderungen bezüglich der Richtplankapitel «G Grundsätze» und «M Mobilität» mit der Anpassung 21/1. Die Änderungen bezüglich der beiden Vorhaben «Umfahrung Zug» und «Umfahrung Unterägeri» (vgl. Richtplankapitel M 4.3.2) mit der Anpassung 22/1. Der Kanton führte für die Richtplananpassung 21/1 eine öffentliche Mitwirkung vom 2. April bis 25. Juni 2021 durch und für die Richtplananpassung 22/1 eine vom 19. März bis 17. Mai 2022. Die entsprechenden Ergebnisse der beiden Mitwirkungsverfahren sind im Bericht zum Antrag des Zuger Regierungsrats vom 25. Oktober 2022 ersichtlich.

Die Vorprüfung zur Richtplananpassung «Mobilität» fand ebenfalls im Rahmen der beiden Anpassungspakete statt. Die Änderungen in den Richtplankapiteln «G Grundsätze» und «M Mobilität» wurden im Rahmen des Pakets Anpassung 21/1 vorgeprüft und mit dem Vorprüfungsbericht vom 1. September 2021 abgeschlossen. Die Änderungen bezüglich der beiden Umfahrungsstrassen Zug und Unterägeri wurden im Rahmen des Pakets 22/1 und mit dem Vorprüfungsbericht vom 6. Juli 2022 abgeschlossen.

Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 Buchstabe a RPV nach.

1.2 Prüfungsprozess Bund

Das ARE hat mit Schreiben vom 12. Dezember 2023 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) um Stellungnahme zur Richtplananpassung gebeten. Materiell geäußert haben sich das Bundesamt für Strassen (ASTRA), das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Kultur (BAK), das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Die Stellungnahmen wurden soweit möglich im vorliegenden Bericht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 13. Dezember 2023 wurden die betroffenen Nachbarkantone eingeladen, zur Anpassung des kantonalen Richtplans Zug Stellung zu nehmen. Die Kantone Aargau, Schwyz und Zürich stellen fest, dass ihre Interessen und raumwirksamen Aufgaben berücksichtigt wurden. Der Kanton Luzern hat mit Schreiben vom 23. Januar 2024 zur vorliegenden Anpassung Stellung genommen. Seine Stellungnahme wurde im vorliegenden Prüfungsbericht in Kapitel 2.2 berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 12. Juli 2024 wurde die kantonale Fachstelle angehört.

Mit Schreiben vom 30. Juli 2024 wurde der Regierungsrat gemäss Artikel 11 Absatz 1 RPV angehört. Mit Schreiben vom 9. September 2024 hat der Regierungsrat Stellung genommen und bestätigt, dass er mit dem Ergebnis der Prüfung einverstanden ist.

1.3 Stellenwert des Prüfungsberichts

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die vorliegende Richtplananpassung mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700), der RPV sowie der Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Ergänzung des Leitfadens Richtplanung.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümerverbindlichen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehene Zonierungen.

2 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

Mit der Anpassung «Mobilität» hat der Kanton Zug das bisherige Richtplankapitel V Verkehr durch ein neues Kapitel M Mobilität ersetzt und im Richtplankapitel G Grundzüge der räumlichen Entwicklung die «Ziele zum Verkehr» mit neuen «Kernsätzen zur Mobilität» (vgl. G 7.1) ersetzt. Grundlage für diese Anpassung bildete das neu erarbeitete Mobilitätskonzept des Kantons Zug inkl. der dazugehörigen Grundlagenstudien. Der Zuger Kantonsrat beauftragte einst die Zuger Regierung damit, um die Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung im Kanton Zug festzulegen. Die bisherigen strategischen Aussagen zu Verkehr und Mobilität im kantonalen Richtplan des Kantons Zug stützten sich auf das Gesamtverkehrskonzept «PlusPunkt» aus dem Jahr 2001 ab.

Obwohl in den Unterlagen die Rede von einem neuen Richtplankapitel M Mobilität ist, beziehen sich die vorgenommenen Änderungen materiell im Wesentlichen auf die Handlungsanweisungen für Kanton und Gemeinden zur Mobilität (vgl. M 1.1, M 2.1; M 3.1, M 4.1, M 5.1 und M 6.1) sowie die Festsetzung der beiden Umfahrungsstrassen «Unterägeri» und «Zug» (vgl. M 4.3.2 Vorhaben Kantonsstrassen). Das bedeutet, dass es bezüglich Nationalstrassen (M 4.2), Bahnverkehr (M 4.4 und M 4.5), Busverkehr (M 4.6), Güterverkehr (M 4.7), Flugverkehr (M 4.8), Veloverkehr (M 4.9) und Kantonales Wanderwegnetz (M 4.10) materiell zu keinen Änderungen gekommen ist, sondern im Rahmen der vorliegenden Anpassung einzig die Nummerierung angepasst worden ist (vgl. Bericht und Antrag der Kommission RUV vom 20. Januar 2023).

Schliesslich bleibt zu erwähnen, dass die Vorprüfung zu dieser Richtplananpassung im Rahmen zweier verschiedener Anpassungspakete stattfand. Die richtplanrelevanten Inhalte des Mobilitätskonzepts wurden im Rahmen des Pakets Anpassung 21/1 vorgeprüft. Die beiden Umfahrungsstrassen Zug und Unterägeri im Rahmen des Pakets 22/1.

2.1 Kernsätze zur Mobilität

Das Mobilitätskonzept stützt sich auf sieben Kernsätze, zu welchen jeweils mehrere konkrete Handlungen festgelegt werden. Sechs dieser sieben Kernsätze werden im Richtplankapitel G «Grundzüge der räumlichen Entwicklung» unter G 7 verankert (vgl. Kernsatz G 7.1 bis G 7.6). Die Kernsätze zielen bei der Mobilität u.a. darauf ab, flächen- und energieeffiziente Formen zu fördern (vgl. G 7.2) und bei der Finanzierung möglichst das Verursacherprinzip anzustreben (vgl. G 7.3). Des Weiteren soll die Weiterentwicklung der Infrastrukturen gut mit Bund, Nachbarkantonen und Gemeinden koordiniert (vgl. G 7.4) sowie auf die Siedlungsentwicklung (vgl. G 7.5) abgestimmt werden. Ebenfalls sollen Kanton und Gemeinden die Chancen der Digitalisierung für eine zukunftsgerichtet Mobilitätspolitik nutzen (vgl. G 7.6). Hingegen hat sich der Kanton Zug bewusst dagegen entschieden, den Kernsatz B des Mobilitätskonzepts «Zugerinnen und Zuger bewegen sich eigenverantwortlich und multimodal» im kantonalen Richtplan zu verankern.

Der Bund stellt fest, dass der Kanton Zug im Rahmen der Arbeiten zum Mobilitätskonzept die gesamte Mobilitätskette betrachtete. Das heisst, dass neben der Infrastruktur auch der Mensch mit seinen Verhaltensweisen, die Digitalisierung, die Steuerung der Mobilität sowie die Finanzierung ins Konzept mit einbezogen wurden. Dies drückt sich ebenfalls bei den im kantonalen Richtplan neu festgelegten Kernsätzen aus. Weiter stellt der Bund fest, dass der Kanton Zug die Aufträge des Bundes aus dem Vorprüfungsbericht vom 1. September 2021 betreffend die Absolutheit des Kernsatzes G 7.3 und möglicher sozialen Folgen sowie die Zuständigkeiten beim Planen, Bauen und Unterhalten von Verkehrsinfrastrukturen gemäss Kernsatz G 7.4 berücksichtigte. Schliesslich begrüsst der Bund den Einbezug verschiedener Bundesstellen (z.B. ARE, ASTRA, BAV) in den Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts.

2.2 Handlungsanweisungen zu Mobilität

Die sechs Kernsätze zur Mobilität werden im neuen Richtplankapitel M «Mobilität» mit Handlungsanweisungen, so genannten «Handlungen», konkretisiert. Im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung hat der Kanton Zug neue Handlungen zu «Grundsätze zur Mobilität» (vgl. M 1.1), «Flächen- und energieeffiziente Mobilität» (M 2.1), «Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität» (M 3.1), «Infrastruktur und Erreichbarkeit» (M 4.1), «Mobilität und Siedlung» (M 5.1) sowie «Digitalisierung und Verkehrslenkung» (M 6.1) in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

Aus Sicht Bund knüpfen die vom Kanton festgelegten Handlungen am aktuellen (politischen) Diskurs zum Thema Mobilität an. Der Bund begrüsst insbesondere die Absicht, den Kanton Zug hin zu einer multimodalen, flächen- und energieeffizienten sowie verursachergerechten Mobilität zu entwickeln. Ebenfalls begrüsst der Bund die Handlungen bei der Mobilität betreffend die Klimaziele (CO₂ Netto-Null-Ziel bis 2050), Abstimmung von Infrastrukturen und die Siedlungsentwicklung sowie das Nutzen der Digitalisierung. Der Bund äussert sich nachfolgend punktuell zu einzelnen neu festgelegten Handlungen.

2.2.1 M 1 Grundsätze zur Mobilität

Unter M 1.1 legt der Kanton Zug fünf allgemeine Handlungen betreffend die Mobilität fest. Gemäss Ziffer 5 soll der Kanton beispielsweise für sich als Arbeitsgeber bis 2026 ein Mobilitätsmanagement mit Vorbildcharakter erarbeiten und umsetzen. Der Bund begrüsst dies, hat aber keine Bemerkungen zu den fünf Handlungen.

2.2.2 M 2 Flächen- und energieeffiziente Mobilität

Unter M 2.1 legt der Kanton Zug vier Handlungen betreffend die flächen- und energieeffiziente Mobilität fest. Hier stellt der Bund fest, dass der Kanton Zug unter Ziffer 3 neu eine Zielsetzung betreffend die CO₂-Reduktion festlegt, so wie er dies im Rahmen der Vorprüfung angeregt hatte. Der Kanton und die Gemeinden sollen Massnahmen planen und festsetzen, so dass die Mobilität im Kanton Zug bis 2050 das CO₂ «Netto-Null-Ziel» erreicht.

Unter M 2.1, Ziffer 4 verpflichtet der Kanton Zug ebenfalls die Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs dazu, ihren Betrieb ab 2035 CO₂-neutral zu betreiben. Das BAV weist darauf hin, dass diese Vorgabe lediglich für Transportunternehmungen im Kompetenzbereich des Kantons gelten kann. Aufgrund der Aussage im Bericht der Kommission RUV (vgl. Bericht und Antrag der Kommission vom 20. Januar 2023, S. 11), dass die entsprechende Handlung alle Transportunternehmungen, die im Auftrag des Kantons fahren (ZVB AG, Postauto AG und Auto AG Schwyz), meint, geht der Bund davon aus, dass dem Kanton dieser Umstand bewusst ist.

Hinweis: Das BAV weist darauf hin, dass die Handlung M 2.1, Ziffer 4 betreffend den CO₂-neutralen Betrieb von Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs ab 2035 lediglich für Transportunternehmungen im Kompetenzbereich des Kantons gelten kann.

Der Bund stellt zudem fest, dass der Kanton die Empfehlung aus dem Vorprüfungsbericht vom 1. September 2021 bezüglich der Versorgungsinfrastrukturen für die Mobilität (z.B. Ladeinfrastruktur für Elektromobilität) berücksichtigte und den entsprechenden Grundsatz unter Handlung M 2.1, Ziffer 3 – dass der Kanton und die Gemeinden keine solchen Infrastrukturen subventionieren – gestrichen hat.

2.2.3 M 3 Verursachergerechte Finanzierung der Mobilität

Unter M 3.1 legt der Kanton Zug eine Handlung betreffend die verursachergerechte Finanzierung der Mobilität fest. Auch hier stellt der Bund fest, dass der Kanton Empfehlungen aus dem oben erwähnten Vorprüfungsbericht berücksichtigte und hat keine Bemerkungen.

2.2.4 M 4 Infrastruktur und Erreichbarkeit

Unter M 4.1 legt der Kanton Zug neun Handlungen betreffend die Infrastruktur und Erreichbarkeit fest. Der Bund stellt fest, dass der Kanton Zug die Aufträge aus der Vorprüfung betreffend die Handlung M 4.1, Ziffer 2 (Streichung «mit zusätzlichen Halbanschlüssen»), Handlung M 4.1, Ziffer 2.5 (Streichung Handlungsanweisung betreffend Interessenabwägung) sowie Handlung M 4.1, Ziffer 7 (Umformulierung betreffend Planung bei ausserkantonalen Mobilitätshubs) berücksichtigt hat.

An dieser Stelle hält der Bund nochmals fest, dass der Richtplantext im Mobilitätskapitel keine Handlungsanweisungen gegenüber dem Bund enthalten kann, soweit der Bund im betreffenden Bereich zuständig ist. Dies gilt insbesondere für die Handlung M 4.1, Ziffer 8, bei der es im ersten Satz heisst: «Bund und Kanton überprüfen die Prioritäten der Vorhaben periodisch und passen sie bei Bedarf an». Im Bereich der Eisenbahnen ist der Bund zuständig (vgl. Art. 87 BV). Er plant und bewilligt die entsprechenden Anlagen. Der Bund genehmigt deshalb die Handlung M 4.1, Ziffer 8 betreffend die Überprüfung der Prioritäten bei Vorhaben unter dem Vorbehalt, dass dadurch für den Bund keine finanziellen und terminlichen Verpflichtungen bezüglich für vom Bund geplanter Nationalstrassen- und Schienenvorhaben entstehen.

Vorbehalt im Rahmen der Genehmigung: Der Bund genehmigt die Handlung M 4.1, Ziffer 8 unter dem Vorbehalt, dass dadurch für den Bund keine finanziellen und terminlichen Verpflichtungen bezüglich für vom Bund geplanter Nationalstrassen- und Schienenvorhaben entstehen.

2.2.5 M 5 Mobilität und Siedlung

Unter M 5.1 legt der Kanton Zug vier Handlungen betreffend die Abstimmung von Mobilität und Siedlung fest. Auch hier stellt der Bund fest, dass der Kanton die Empfehlung aus dem Vorprüfungsbericht vom 1. September 2021 betreffend das Parkraummanagement berücksichtigt und dieser mit Ziffer 4 («Die Gemeinden steuern im Rahmen der Ortsplanungen den «ruhenden Verkehr» mit einem Management des Parkraums.») nachkommt.

2.2.6 M 6 Digitalisierung und Verkehrslenkung

Unter M 6.1 legt der Kanton Zug vier Handlungen betreffend die Digitalisierung der Mobilität und die Verkehrslenkung fest. Der Bund stellt fest, dass der Kanton den Auftrag für die Überarbeitung betreffend die Handlung M 6.1, Ziffer 3 zur Verfügungstellung von Mobilitätsdaten der Transportunternehmen berücksichtigt und den Richtplantext umformuliert hat. Der Bund nimmt zudem die Absicht des Kantons Zug betreffend die Verwendung von Mobilitätsdaten zu Planungszwecken zustimmend zur Kenntnis.

2.3 Kantonsstrassen

Im Richtplanunterkapitel M 4.3.2 listet der Kanton Zug mehrere Kantonsstrassenvorhaben auf. Im Rahmen der Anpassung «Mobilität» setzt der Kanton Zug den Koordinationsstand der beiden Umfahrungsstrassen Unterägeri (vgl. Vorhaben Nr. 5) und Zug (vgl. Vorhaben Nr. 8) von «Zwischenergebnis» auf «Festsetzung». Ebenfalls nimmt der Kanton beim Vorhaben Nr. «Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug» (Koordinationsstand «Zwischenergebnis») eine punktuelle Änderung vor.

Bezüglich neuer kantonaler Umfahrungsstrassen ist es dem Bund wichtig, dass der Kanton im Rahmen der nachgeordneten Planung sicherstellt, dass neue Strassen nicht zu einer Zersiedelung führen und die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen weiterverfolgt wird. Was die beiden Umfahrungsstrassen Unterägeri und Zug anbelangt, stellt der Bund zudem fest, dass die Zuger Stimmbevölkerung am 3. März 2024 den entsprechenden Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau abgelehnt hat. Dieser Umstand hat allerdings keinen Einfluss auf das nachfolgende Prüfungsergebnis der beiden Vorhaben.

2.3.1 Umfahrung Unterägeri

Der Gemeinderat von Unterägeri hat 2021 im Rahmen der Ortsplanungsrevision festgestellt, dass die in drei Varianten im kantonalen Richtplan eingetragene Ortsumfahrung Unterägeri (alles Tunnelvarianten) im Widerspruch zu wesentlichen Zielen der Ortskernentwicklung steht. Der Kanton Zug beabsichtigte deshalb im Rahmen der Anpassung 22/1 die Variante 10a (Tunnelvariante «Mittel»: Anschluss mit Westportal an der Alten Landstrasse/Tenniscenter und Ostportal an der Seestrasse) im kantonalen Richtplan festzusetzen und die übrigen Varianten zu streichen. Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zur erwähnten Richtplananpassung sprachen sich 90 Prozent der Eingaben inklusive die Standortgemeinde Unterägeri gegen die vorgeschlagene Variante 10a und für die Festsetzung der Variante «N+» (Tunnelvariante «Lang»: Anschluss mit Westportal bei Neuägeri an der Zugerstrasse und Ostportal an der Seestrasse) aus, so der Kanton. Der Zuger Kantonsrat hat deshalb im Rahmen der vorliegenden Anpassung beschlossen, die Variante N+ (ohne Zentrumsanschluss) im kantonalen Richtplan festzusetzen (vgl. M 4.3.2, Nr. 5 «Neubau Umfahrung Unterägeri»).

Der Bund stellt fest, dass das westliche Tunnelportal inkl. einem Kreisel der festgesetzten Variante für das Vorhaben «Neue Umfahrung Unterägeri» innerhalb der Umgebungszone (U-Zo I) des ISOS-Objekts Nr. 5224 «Neuägeri / Innere Spinnerei» (Kategorie Spezialfall) liegt und dass beide Tunnelportale innerhalb des BLN-Objekts Nr. 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höhrnenkette und Schwantenu» liegen. Das BAK weist darauf hin, dass vorbehaltlich einer einfachen und zurückhaltenden Gestaltung des Portalbereichs lediglich eine leichte Beeinträchtigung des ISOS-Spezialfalls durch das Vorhaben zu erwarten ist. Auch das BAFU weist darauf hin, dass insbesondere die Tunnelportale und der Kreisel im Bereich des Westportals möglichst einfach und zurückhaltend zu gestalten sind, um im Bezug auf das erwähnte BLN-Objekt die grösstmögliche Schonung sicherzustellen.

Weiter weist die ENHK darauf hin, dass sie sich auf Antrag des Kantons Zug mit Gutachten vom 29. November 2010 und vom 29. Juni 2012 bereits zu verschiedenen Projektvarianten in der Umgebung des ISOS-Spezialfalls sowie des BLN-Objekts geäussert hat. Die ENHK beurteilte im Rahmen des Gutachtens vom 29. Juni 2012 die Variante N+ aufgrund der notwendigen Eingriffe im Gebiet Neuägeri gesamthaft als leichte Beeinträchtigung für die oben erwähnten ISOS- und BLN-Objekte. Das entsprechende Gutachten verwies ebenfalls auf die grösstmögliche Schonung der beiden Inventarobjekte und empfahl eine Reihe von Massnahmen (z.B. Verzicht auf inszenierende Architektur und Gestaltung bei Portalen und Kreisel, Einbettung in Landschafts- und Ortsbild mit passenden Bepflanzungen verbessern, Eingriffe in das natürliche Gelände und den Wald möglichst gering zu halten), die es dafür zu berücksichtigen gilt.

Unter Berücksichtigung der Hinweise von BAK, BAFU und ENHK fordert der Bund den Kanton Zug deshalb auf, im Rahmen der nachgeordneten Planung zum Vorhaben «Neue Umfahrung Unterägeri» in Bezug auf das ISOS-Objekt Nr. 5224 und das BLN-Objekt Nr. 1307 die grösstmögliche Schonung (vgl. Art. 6 Abs. 1 des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz) sicherzustellen und die von der ENHK im Gutachten vom 29. Juni 2012 dafür genannten planerischen und gestalterischen Massnahmen umzusetzen.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Bund fordert den Kanton Zug auf, im Rahmen der nachgeordneten Planung zum Vorhaben «Neue Umfahrung Unterägeri» in Bezug auf das Objekt Nr. 5224 des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Objekt Nr. 1307 des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) die grösstmögliche Schonung sicherzustellen und die von der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission im Gutachten vom 29. Juni 2012 dafür genannten planerischen und gestalterischen Massnahmen umzusetzen.

2.3.2 Umfahrung Zug

In der Stadt Zug wird seit Jahrzehnten über einen Stadttunnel als Umfahrungsstrasse diskutiert und es wurden zahlreiche Varianten geprüft. Das Vorhaben ist auch Gegenstand der aktuellen Ortsplanungsrevision. Im Rahmen dieses Verfahrens hat der Zuger Stadtrat ein «Konzept Mobilität + Freiraum» er-

arbeitet, welches eine «einfache» Umfahrung als wichtiges Puzzleteil für die städtische Mobilität sieht, weil sie u.a. eine Verkehrsberuhigung im Sinne der Vision «verkehrsarmes Zentrum» ermöglicht. Vor diesem Hintergrund hat der Kanton Zug beschlossen, das Vorhaben «Neubau Umfahrung Zug» (vgl. M 4.3.2, Nr. 8) im Sinne einer Raumsicherung auf Basis der Variante 61 (Tunnelportale «Artherstrasse» und «Gubelloch») im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung festzusetzen.

Das BAK anerkennt, dass die mit dem Vorhaben verknüpften verkehrstechnischen Verbesserungen zu einer erheblichen Aufwertung der Altstadt von Zug und damit des ISOS-Objekts Nr. 5216 «Zug» (Kategorie Stadt) führen dürften. Hingegen weist das BAK darauf hin, dass das im Gebiet Artherstrasse vorgesehene Tunnelportal innerhalb eines sensiblen Bereichs des schützenswerten Ortsbildes liegt und die mit dem Bau des Tunnels verknüpften Massnahmen eine potentielle Gefährdung für mehrere Kulturdenkmäler darstellen. Um eine schwerwiegende Beeinträchtigung des ISOS-Objekts Zug zu vermeiden, sind die weiteren Planungen daher mit grosser Sorgfalt vorzunehmen. Der Bund fordert den Kanton Zug deshalb auf, im Rahmen der nachgeordneten Planung sicherzustellen, dass die baulichen Massnahmen im Bereich des Portals «Artherstrasse» in der Stadt Zug im Hinblick auf die grösstmögliche Schonung des ISOS-Objekts «Zug» sowie der tangierten Kulturdenkmäler optimiert werden.

Auftrag für die nachgeordnete Planung: Der Bund fordert den Kanton Zug auf, im Rahmen der nachgeordneten Planung sicherzustellen, dass die baulichen Massnahmen im Bereich des Portals «Artherstrasse» in der Stadt Zug im Hinblick auf die grösstmögliche Schonung des ISOS-Objekts Nr. 5216 sowie der tangierten Kulturdenkmäler optimiert werden.

Des Weiteren weist die ENHK darauf hin, dass sie sich gemeinsam mit der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) im Gutachten vom 29. Mai 2013 und in der ergänzenden Stellungnahme vom 14. April 2014 zu einem früheren Generellen Projekt des Stadttunnels Zug geäussert hat. Sie empfiehlt dem Kanton Zug, die beiden Kommissionen im Rahmen der nachgeordneten Planung erneut zur Begutachtung einzuladen.

2.3.3 Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd

Im Rahmen der Richtplananpassung «Mobilität» nimmt der Kanton Zug ebenfalls eine punktuelle Änderung bezüglich des Vorhabens M 4.3.2, Nr. 4 «Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug» (Zwischenergebnis) vor. Gemäss Ziffer 4.2 soll die Gemeinde Steinhausen anstelle des Kantons mittels Baulinien den Autobahn-Halbanschluss sichern.

Der Bund nimmt diese Änderung zur Kenntnis und weist darauf hin, dass er sich bereits zu früheren Zeitpunkten dahingehend geäussert hat, dass er den Halbanschluss Steinhausen Süd nicht unterstützt, da die verkehrliche Eingliederung infolge der kurzen Abstände zu den benachbarten Anschlüssen nicht gegeben wäre.

Hinweis: Der Bund weist erneut darauf hin, dass er den Halbanschluss Steinhausen Süd nicht unterstützt, da die verkehrliche Eingliederung infolge der kurzen Abstände zu den benachbarten Anschlüssen nicht gegeben wäre.

2.4 Bahnverkehr

Im Richtplankapitel M 4.4 listet der Kanton Zug verschiedene Angebotsausbauten (M 4.4.1) und Infrastrukturvorhaben (M 4.4.2) zur Verbesserung des nationalen und internationalen Bahnverkehrs im Kanton Zug auf. Im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung werden zwar diesbezüglich keine Änderungen vorgenommen, das BAV und der Kanton Luzern stellen aber fest, dass einige Inhalte nicht dem Stand der aktuellen Planung entsprechen oder ihnen unbekannt sind (vgl. M 4.4.1, Nr. 5 «Evaluation betreffend NEAT-Zubringer im Raum Zug»; M 4.4.1, Nr. 7 «Evaluation betreffend NEAT-Bahnhof Zentralschweiz»). Ebenfalls wird darauf hingewiesen, dass verschiedene Textstellen (vgl. M 4.4.2 «Einleitung»; M 4.4.2, Nr. 5.1 «Trasseesicherung durch Bund für Doppelspurinsel Oberwil»; M 4.4.2,

Nr. 6.1 «Trasseesicherung durch Bund für Dreispurausbau Zug – Chollermüli») Handlungsanweisungen an den Bund in Bezug auf Eisenbahnprojekte enthalten, obwohl die Zuständigkeit für deren Planung und Bewilligung beim Bund liegt. Aus Sicht Bund sollten diese Aussagen klar als Interessensbekundungen von Seite des Kantons deklariert werden. Der Bund fordert den Kanton Zug im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung deshalb auf, die Angebotsliste M 4.4.1 und die Vorhabenliste M 4.4.2 auf ihre Aktualität und in Bezug auf die Zuständigkeit den Wortlaut zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

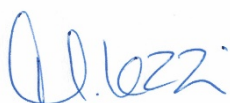
Auftrag für eine nächste Richtplananpassung: Der Bund fordert den Kanton Zug im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung auf, die Angebotsliste M 4.4.1 und die Vorhabenliste M 4.4.2 zum internationalen und nationalen Bahnverkehr auf ihre Aktualität und in Bezug auf die Zuständigkeit den Wortlaut zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

3 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 20. September 2024 wird die Anpassung «Mobilität» des Richtplans des Kantons Zug unter Vorbehalt von Ziffer 2 und mit den Aufträgen gemäss den Ziffern 3 und 4 genehmigt.
2. Der Bund genehmigt die Handlung M 4.1, Ziffer 8 unter dem Vorbehalt, dass dadurch für den Bund keine finanziellen und terminlichen Verpflichtungen bezüglich für vom Bund geplante Nationalstrassen- und Schienenvorhaben entstehen.
3. Der Bund fordert den Kanton Zug im Rahmen einer nächsten Richtplananpassung auf, die Angebotsliste M 4.4.1 und die Vorhabenliste M 4.4.2 zum internationalen und nationalen Bahnverkehr auf ihre Aktualität und in Bezug auf die Zuständigkeit auf den Wortlaut zu überprüfen und allenfalls anzupassen.
4. Der Kanton Zug wird aufgefordert, im Rahmen der nachgeordneten Planung
 - a. beim Vorhaben «Neue Umfahrung Unterägeri» in Bezug auf das Objekt Nr. 5224 des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Objekt Nr. 1307 des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) die grösstmögliche Schonung sicherzustellen und die von der Eidgenössischen Natur- und Heimatkommission im Gutachten vom 29. Juni 2012 dafür genannten planerischen und gestalterischen Massnahmen umzusetzen;
 - b. beim Vorhaben «Neubau Umfahrung Zug» sicherzustellen, dass die baulichen Massnahmen im Bereich des Portals «Artherstrasse» in der Stadt Zug im Hinblick auf die grösstmögliche Schonung des ISOS-Objekts Nr. 5216 sowie der tangierten Kulturdenkmäler optimiert werden.

Bundesamt für Raumentwicklung
Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi