



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

**Richtplan
Kanton Zug**

Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr

Prüfungsbericht

Ittigen, 27. August 2010

Inhalt

1	GESAMTBEURTEILUNG	3
2	GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS	4
2.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	4
2.2	Prüfungsvoraussetzungen	4
2.3	Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen	5
2.4	Ablauf des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens	5
3	VERFAHREN, INHALT UND FORM	7
3.1	Verfahren	7
3.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	7
3.12	Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen	7
3.13	Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung	7
3.2	Inhalt des Richtplans	7
3.21	V4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler	8
3.22	V 5 regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler	10
3.3	Form	12
4	ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE	13

1 Gesamtbeurteilung

Die planerische Aufarbeitung und räumliche Abstimmung des Richtplans im Bereich des NEAT-Zubringers von Litti bei Baar bis in den Raum Arth–Goldau wird sowohl von Seite Bund, als auch von Seite Nachbarkantone begrüsst. Da sich die Einreichung der Anpassung jedoch mit der kantonalen Anhörung zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, überschneidet, werden in naher Zukunft noch entscheidende Gespräche zwischen Bund und Kanton nötig sein, um die endgültige Linienführung des NEAT-Zubringers festzulegen.

Ein Vorhaben kann im Richtplan nur festgesetzt werden, wenn die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind (Art. 5 Abs. 2a RPV). Für die Haltestelle „Baar Sennweid“ beinhaltet eine solche Abstimmung unter anderem auch die Prüfung der betrieblichen Machbarkeit. Da diese Prüfung noch nicht durchgeführt wurde und dementsprechend noch mit der Angebotsplanung der SBB und der Nachbarkantone abzustimmen ist, muss das Vorhaben im Abstimmungsstand Zwischenergebnis verbleiben. Der Bund empfiehlt eine rasche Umsetzung der fehlenden Prüfung der betrieblichen Machbarkeit und der notwendigen Abstimmungen.

Der Kanton Aargau hielt beim Beschluss V 5.1 an den Forderungen aus dem Vernehmlassungsverfahren nach einer Direktverbindung der Stadtbahn Zug aus dem Freiamt nach Rotkreuz fest. Mit Gesprächen zwischen den Kantonen Zug und Aargau und einer weiteren Genehmigungseingabe zum angepassten Richtplantext (Beschluss V 5.1) durch den Kanton Zug konnte diese Differenz inzwischen bereinigt werden.

2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens

2.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Der Vorsteher der Baudirektion des Kantons Zug hat die Anpassungen des kantonalen Richtplans im Bereich öffentlicher Verkehr mit Schreiben vom 28. Januar 2010 zur Genehmigung eingereicht. Dem Genehmigungsantrag des Kantons Zug lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplananpassung „Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler, regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler, Busverkehr/öV-Feinverteiler und Bahn-Güterverkehr“, Stand Mai 2009
- Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassungen des kantonalen Richtplanes (Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler, regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler, Busverkehr/öV-Feinverteiler und Bahn-Güterverkehr) vom 26. November 2009
- Synopse Richtplananpassungen Öffentlicher Verkehr vom 26. November 2009
- Bericht und Antrag der Raumplanungskommission vom 16. September 2009
- Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 9. Juni 2009 (inkl. Synopse für den Kantonsrat Mai 2009)

2.2 Prüfungsvoraussetzungen

Nach Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) sind die Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Im Lichte dieser Bestimmung hat der Kanton Zug den vom Bundesrat am 4. Mai 2005 genehmigten Richtplan im Bereich öffentlicher Verkehr angepasst.

Mit Beschluss vom 9. Juni 2009 hat der Regierungsrat des Kantons Zug die Anpassungen zum kantonalen Richtplan erlassen. Mit Beschluss vom 26. November 2009 nahm der Kantonsrat die Richtplanergänzung zustimmend zur Kenntnis.

Mit Schreiben vom 28. Januar 2010 hat der für die Raumplanung zuständige Vorsteher der Baudirektion des Kantons Zug die Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr dem Bund zur Genehmigung eingereicht.

Die gemäss Ziffer 2.1 eingereichten Unterlagen genügen formell den Mindestanforderungen gemäss RPG. Die Prüfungsvoraussetzungen sind somit erfüllt, weshalb auf das vorliegende Gesuch eingetreten werden kann.

2.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob die Anpassungen des Richtplans, mit dem Bundesrecht in Einklang stehen. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des RPG und der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1).

Die Rechtmässigkeit einzelner *Vorhaben* wird summarisch geprüft; allfällige Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, die geplanten Vorhaben 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.

2.4 Ablauf des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens

Im Rahmen des Prüfungs- und Genehmigungsverfahrens für die Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr sind ausgewählte in der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) vertretene Bundesstellen konsultiert worden. Materiell haben sich geäussert:

- Bundesamt für Verkehr (BAV), 10. März 2010
- Eidg. Departement für Finanzen (EFD), 15. März 2010
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB), 9. April 2010

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens für die Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr hat das ARE (Schreiben vom 26. Februar 2010) die Kantone Aargau, Luzern, Schwyz und Zürich gebeten, zu den Anpassungen des Richtplans des Kantons Zug Stellung zu nehmen und mitzuteilen, ob ihre Interessen sachgerecht berücksichtigt wurden (Art. 11 Abs. 1 RPG).

Die Kantone Zürich, Schwyz und Luzern stellen fest, dass die Richtplanungen grundsätzlich aufeinander abgestimmt sind. Der Kanton Aargau sah in seiner Stellungnahme vom 25. März 2010 seine Anliegen noch nicht vollständig berücksichtigt und hielt an seinen Forderungen aus dem Vernehmlassungsverfahren nach einer Direktverbindung von Zug ins Freiamt fest. Aufgrund informeller Gespräche zwischen den Kanto-

nen Zug und Aargau konnte diese Differenz ausgeräumt werden. Der Kanton Aargau gab sein Einverständnis zum angepassten Richtplantext (Beschluss V 5.1), welcher durch den Kanton Zug am 2. Juli 2010 dem ARE zur Genehmigung eingereicht wurde.

Im Rahmen der 2. Konsultation der ROK-Ämter gab es keine Bemerkungen.

Mit Brief vom 23. Juli 2010 wurde dem Kanton Zug die Gelegenheit gegeben sich zum Prüfungsbericht zu äussern. Der Kanton nahm dabei zu folgenden Punkten Stellung: Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grossverteiler V 4.8, Kapitel V 4.8 Vorhaben Nr. 3, Doppelspurinsel Walchwil und Festsetzung der Haltestelle Baar Sennweid. In seiner Stellungnahme vom 5. August 2010 hält der Kanton Zug deutlich fest, dass er sich dafür einsetzt, geplante Vorprojekte und Vorhaben möglichst schnell und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Bundesstellen umzusetzen, damit für die Raumsicherung der Vorhaben die notwendigen Grundlagen vorliegen. Um die Genehmigung der Anpassung des Richtplanes im Bereich des öffentlichen Verkehrs nicht zu verzögern, verzichtet der Kanton Zug auf konkrete Anträge und gab sein Einverständnis zum Prüfungsbericht.

3 Verfahren, Inhalt und Form

3.1 Verfahren

3.11 Zusammenarbeit mit dem Bund

Am 24. September 2008 reichte das Amt für Raumplanung des Kantons Zug den Entwurf über die Richtplananpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr dem ARE zur Vorprüfung ein. Der entsprechende Vorprüfungsbericht wurde vom ARE per 26. Januar 2009 erstellt.

3.12 Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen

Gemäss Art. 11 Abs. 1 RPG setzt die bundesrätliche Genehmigung der kantonalen Richtpläne und ihrer Anpassungen unter anderem voraus, dass die raumwirksamen Aufgaben der Nachbarkantone sachgerecht berücksichtigt werden.

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung von Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr wurden die Nachbarkantone durch den Kanton Zug zur Stellungnahme eingeladen.

3.13 Innerkantonale Zusammenarbeit sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Der Entwurf für die Anpassungen im Bereich öffentlicher Verkehr, lag parallel zur Vorprüfung öffentlich auf. Während der öffentlichen Auflage konnte sich jedermann zur Vorlage äussern und Anregungen sowie Einwände einreichen. Über die Ergebnisse des Mitwirkungsverfahrens geben der Bericht und Antrag der Raumplanungskommission vom 16. September 2009 Auskunft.

3.2 Inhalt des Richtplans

Die baulichen Vorhaben der vorliegenden Richtplananpassung basieren auf den Angebotsentwicklungen der Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) und Stadtbahn Zug, welche mit den SBB im Rahmen der Trassesicherungsstudie Eisenbahnknoten Zug vom 24. April 2008 sowie der baulichen Machbarkeitsstudie der Doppelspurinseln Walchwil und Oberwil vom 3. Dezember 2007 abgestimmt sind. Erkenntnisse aus laufenden Arbeiten, wie dem Projekt Angebotsplanung (AP) Inner-

schweiz konnten im vorliegenden Genehmigungsentwurf offenbar nicht mehr berücksichtigt werden.

3.21 V4 Nationaler und internationaler Bahnverkehr/Grobverteiler

Der Kanton Schwyz hat ein hohes Interesse daran, dass die weiteren Planungsschritte der drei Zentralschweizerkantone Zug, Schwyz und Uri in Sachen NEAT abgestimmt und gemeinsam erfolgen. Daher unterstützt er die gemeinsame Überprüfung der Linienführung der NEAT-Zulaufstrecken west- und ostseitig des Zugersees und erachtet Arth-Goldau sowie Zug als wichtige NEAT-Bahnhöfe zwischen Luzern/Zürich und Bellinzona.

Der Anhörungsentwurf zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene vom November 2009 sieht für die Weiterführung der Bahnlinie von Baar/Litti bis nach Arth-Goldau nur einen Korridor in Richtung Westumfahrung des Zugersees vor. Der Kanton Schwyz teilt die Auffassung des Kantons Zug, wonach im Rahmen der Planungen des zukünftigen Angebotes im Personenverkehr (ZEB, Angebotsplanung Innerschweiz) auch Linienführungen via Ostseite des Zugersees zu prüfen sind. Als Diskussionsgrundlage erarbeiten die Kantone Zug und Schwyz zurzeit eine gemeinsame Lagebeurteilung.

Die Bahnstrecke Luzern–Zug–Zürich ist durch den internationalen, nationalen und regionalen Verkehr stark ausgelastet. Im Kapitel V 4 wird der nationale und internationale Bahnverkehr behandelt. Für den Fernverkehr Luzern–Zürich wird der 15-Minuten-Takt mindestens während der Hauptverkehrszeiten postuliert. Zum Flughafen Zürich sollen halbstündlich, direkte Verbindungen führen. Diese Zielsetzungen decken sich mit denjenigen des Kantons Luzern. Gute Verbindungen zum Metropolitanraum Zürich sind auch für den Kanton Luzern von höchster Bedeutung.

V 4.5

Im zu untersuchenden Variantenfeld zur NEAT-Linienführung gehört ebenfalls das zweite Band westlich des Zugersees, das der bestehenden Bahnlinie folgt. Diese Variante ist ebenfalls im geltenden Sachplan Alptransit enthalten. Der Bund begrüsst die Ergänzung der Teilkarte V 4.5 mit der bereits bestehenden Linie.

Da sich der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, noch in Erarbeitung befindet, ist eine Abstimmung und das Eintragen einer Linienführung des NEAT-Zubringers im Richtplan noch nicht endgültig möglich. Das BAV ist dementsprechend nur so lange mit dem Richtplantext V4.5, der Richtplankarte und dem Vorhaben Nr. 1 des Richtplantextes V4.8 einverstanden, bis eine definitive Entscheidung bezüglich dieses

Themas gefallen ist. Das BAV wird sich zu dieser Angelegenheit baldmöglichst mit den betroffenen Kantonen in Verbindung setzen.

Der Kanton Luzern unterstützt die neue Richtplanaufgabe V 4.5, welche vorsieht, dass der Bund zusammen mit den interessierten Kantonen Zug, Schwyz, Luzern, Aargau und Zürich die langfristige Linienführung des NEAT-Zubringers (Abschnitt Baar-Schwyz) evaluiert und die Bestvariante im Sachplan Verkehr festsetzt.

Die planerische Aufarbeitung, Konkretisierung und räumliche Abstimmung des NEAT-Zubringers von Littli bei Baar bis in den Raum Arth-Goldau wird von der SBB begrüsst, da im Gebiet starker Siedlungsdruck herrscht und mit den vorgesehenen Arbeiten für alle Partner Planungssicherheit geschaffen wird.

Auftrag für die weitere Planung: Der Einbezug der SBB in die Planungsarbeiten und Variantenevaluation des NEAT-Zubringers (Littli bei Baar bis Arth-Goldau) ist sicherzustellen.

V 4.6

Die Richtplanaufgabe V 4.6 hält fest, dass sich der Kanton Zug zusammen mit weiteren betroffenen Kantonen beim Bund dafür einsetzt, dass Standorte für einen NEAT-Bahnhof Zentralschweiz evaluiert werden. Dabei unterstützt der Kanton Zug einen NEAT-Bahnhof Zug. Der Kanton Luzern unterstützt das grundsätzliche Anliegen, hält jedoch fest, dass ein Betriebskonzept fehlt, welches die optimalen Anschlüsse für die Kantone Luzern, Obwalden und Nidwalden an die NEAT aufzeigt. Die dazu notwendigen Abklärungen müssen ergebnisneutral in Angriff genommen werden.

V 4.8

Für die Vorhaben V 4.8 Nr. 3, 4 und 5 setzt der Kanton im Richtplan eine Frist von fünf Jahren für die Erstellung von Vorprojekten. Dies ist jedoch ein Anliegen des Kantons und der Bund kann nicht zu einer solchen Frist verpflichtet werden. Der Bund nimmt dieses Anliegen mit der Genehmigung lediglich zur Kenntnis.

Hinweis für die Genehmigung: Der Bund nimmt die Anliegen einer fünfjährigen Frist für die Erstellung von Vorprojekten zu den Vorhaben V 4.8 Nr. 3, 4 und 5 mit der Genehmigung lediglich zur Kenntnis

Die SBB machen darauf aufmerksam, dass in der Botschaft ZEB für die Doppelspurinsel Walchwil ein Kostenrahmen für eine offene Linienführung hinterlegt ist. Die Tunnelösung auf Richtplankarte 3 „Doppelspurinsel Walchwil“ korrespondiert nicht mit der Machbarkeitsstudie der SBB aus dem Jahre 2007.

3.22 V 5 regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler

Der Kanton SZ begrüsst den Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs in Richtung Zürich. Der Kanton Schwyz ist bereit, im Rahmen der gemeinsamen Angebotsplanung der Kantone Zug, Schwyz und Uri für das SBB-Bahnnetz zwischen Erstfeld und Zug/Rotkreuz den Bedarf des Ausbaus der Infrastruktur des Regionalverkehrs gemeinsam zu entwickeln. Der Ausbau des S-Bahnangebotes Zug wird unterstützt, darf aber die Fernverkehrsbeziehungen aus dem Raume Uri/Schwyz in Richtung Zürich nicht beeinträchtigen. Ausserdem muss die Möglichkeit erhalten bleiben, zu den Hauptverkehrszeiten direkte „Sprinterzüge“ aus diesem Raum in Richtung Zürich führen zu können.

Ferner tragen die Eröffnung der Knonaueramt-Autobahn und die stetige Zunahme an Arbeitsplätzen in Rotkreuz sowie im Rontal dazu bei, dass die Bevölkerungsentwicklung im Raum Brunnen–Schwyz–Arth–Küssnacht zunehmen und die Pendlerströme ansteigen werden. Eine leistungsfähige Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr und entsprechende Anschlüsse in Rotkreuz werden in den kommenden Jahren immer wichtiger. Diese Achse sollte zwischen den Kantonen Zug und Schwyz gemeinsam entwickelt werden. In diesem Sinne begrüsst der Kanton Schwyz, dass gemäss geändertem Richtplangeschäft V 5.1 eine, mit dem Bund und den Nachbarkantonen, koordinierte Realisierung von Haltestellen auf dem SBB-Netz sowie eine gemeinsame Angebotsgestaltung erfolgen soll.

V 5.1

Das BAV weist wie bereits im Vorprüfungsbericht nochmals darauf hin, dass alle Kosten (insbesondere auch solche für Angebotsausbauten im abgeltungsberechtigten Regionalverkehr), die den dem Kanton zugeteilten Plafond übersteigen, durch den Kanton selbst übernommen werden müssen.

Der Kanton Aargau hat zum Entwurf des Kapitels "V 5 Regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler" am 24. November 2008 zuhanden der Baudirektion des Kantons Zug Stellung genommen. Dem Antrag auf Ergänzung von Beschluss V 5.1, im Hinblick auf eine Direktverbindung von Zug ins Freiamt, wurde dabei nicht entsprochen.

In der Vorlage Nr. 1842.1 machte der Regierungsrat des Kantons Zug im Wesentlichen geltend, eine Durchbindung werde von den SBB aus betrieblichen Gründen abgelehnt. Er ergänzte den Richtplantext nur insofern, als auch die Gestaltung des Angebots mit dem Bund und den Nachbarkantonen koordiniert werden müsse.

Die ablehnende Haltung der SBB basierte auf einer Einschätzung der betrieblichen Machbarkeit einer Durchbindung zwischen der S26 aus dem Freiamt und der Stadtbahn Rotkreuz-Zug-Baar. Spätestens wenn auf der Strecke Rotkreuz-Zug die durchgehende Doppelspur und auf der Strecke Chollermühli-Zug das dritte Gleis realisiert ist, kann die S26 nach Zug weitergeführt werden. Dabei kämen aus Aargauer Sicht auch zusätzliche Verbindungen zum bestehenden 15-Minuten-Takt auf der Stadtbahn in Frage, die zum Beispiel nicht an allen Stadtbahn-Stationen halten und das heutige Angebot ergänzen.

Da die Nachfrage in den nächsten Jahren weiter anwächst, sind zusätzliche Züge Rotkreuz-Cham-Zug vor allem in den Spitzenzeiten sinnvoll und nötig. Die Nachfrageströme aus dem Freiamt nach Zug werden in den nächsten Jahren markant ansteigen und es ist zwingend, ein attraktives öV-Angebot bereit zu stellen.

Der Kanton Aargau hielt somit an seiner Forderung nach einer direkten Bahnverbindung aus dem Freiamt nach Zug im Richtplanbeschluss V 5.1 und an den Begründungen gemäss Stellungnahme vom 24. November 2008 fest. Dies im Sinne einer Wahrung der übergeordneten kantonalen und regionalen Interessen mit dem Instrument des Richtplans.

Nach informellen Gesprächen zwischen den Kantonen Aargau und Zug konnte ein Lösungsvorschlag in Sachen Regionaler Bahnverkehr/Mittelverteiler erarbeitet werden. Der Kanton Zug hat mit Einverständnis des Kantons Aargau einen angepassten Richtplantext zur Genehmigung eingereicht. Die Neuformulierung gemäss Schreiben des Kantons Zug vom 2. Juli 2010 beinhaltet für den Beschluss V 5.1 eine Ergänzung eines neuen dritten Absatzes:

„Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur (Vorhaben V 4.7, Nr. 3) und dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermühli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindung zwischen Zug und Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.“

Die Richtplanaufgabe V 5.1 postuliert den 15-Minuten-Takt auf dem Stadtbahn- bzw. S-Bahn Netz. Der Kanton Zug will dabei mit dem Bund und den Nachbarkantonen die Realisierung der Haltestellen sowie der Gestaltung des Angebots koordinieren. Der Kanton Luzern betont, dass angesichts der stark ausgelasteten Bahnachsen im Raum Zug diese Koordination eine zwingende Voraussetzung ist.

V 5.2

Haltestellen Nr. 2 bis 10 und 12

Da es sich bei den Vorhaben Neubau Haltestellen Nr. 2 bis 10 und 12 um bereits realisierte Haltestellen handelt, könnten diese im Richtplan als Ausgangslage statt als Festsetzung bezeichnet werden.

Haltestelle Baar Sennweid, Nr. 15

Die SBB weisen nochmals darauf hin, wie bereits im Vorprüfungsbericht vom 26. Januar 2009, dass für die Haltestelle noch immer keine Prüfung der betrieblichen Machbarkeit vorliegt, welche mit der Angebotsplanung der SBB und den Nachbarkantonen abgestimmt ist. Demnach sind die Anforderungen an eine Festsetzung gemäss Art. 5 RPV (noch) nicht erfüllt und das Vorhaben muss im Abstimmungsstand Zwischenergebnis verbleiben. Im Weiteren scheint der SBB im Kontext der laufenden Arbeiten zu Bahn 2030 eine Festsetzung verfrüht.

3.3 Form

Die vorliegenden Anpassungen und Ergänzungen passen sich bezüglich Form in den Richtplan von 2005 und in die bisherigen Ergänzungen ein. Die Form der Richtplananpassung erfüllt die Anforderungen gemäss Art. 6 RPV.

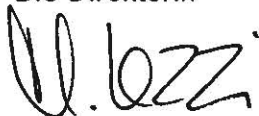
4 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Art. 11 Abs. 2 RPV folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 27. August 2010 werden die Richtplananpassungen und -ergänzungen bezüglich des Öffentlichen Verkehrs mit der Änderung in Ziffer 3 und unter Vorbehalt der Ziffern 2 und 4 genehmigt.
2. Nationaler und internationaler Bahnverkehr / Grossverteiler (V 4.8)
Der Bund nimmt das Anliegen einer fünfjährigen Frist, für die Erstellung von Vorprojekten zu den Vorhaben Nr. 3, 4 und 5, mit der Genehmigung lediglich zur Kenntnis.
3. Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler (V 5.1)
Das Kapitel V 5.1 wird mit folgender Änderung genehmigt: „Der Kanton prüft spätestens nach dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Freudenberg und Rotkreuz auf Doppelspur (Vorhaben V 4.7, Nr. 3) und dem Ausbau des SBB-Trassees zwischen Zug und Chollermüli auf drei Spuren (Vorhaben V 4.8, Nr. 5) Direktverbindungen zwischen Zug und dem Freiamt. Dazu arbeitet er mit den Nachbarkantonen und den SBB zusammen.“
4. Regionaler Bahnverkehr / Mittelverteiler (V 5.2)
Die Haltestelle Baar Sennweid, Nr. 15 wird als Zwischenergebnis (anstelle Festsetzung) genehmigt.

Bundesamt für Raumentwicklung

Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi

