



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Zug

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I264-0165

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
ANHANG	17

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Zug bestehend aus:

- Bericht, 1. Dezember 2007
- Anhang, 1. Dezember 2007
- Kantonaler Richtplan, Richtplantext, 28. Januar 2004

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 20.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuftem Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet. Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Zug kann bei der Förderung der Verkehrssysteme, der Siedlungsentwicklung nach innen und bei der Reduktion von Umweltbelastungen und Ressourcenverbrauch eine gute Wirkung erzielen.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms Zug liegt in der konsequenten Weiterentwicklung des Bussystems zu einem leistungsfähigen ÖV-Feinverteiler. Das flächendeckende Verkehrssystemmanagement sowie der Bau von neuen Stadtbahn-Haltestellen sind Bestandteile einer schlüssigen ÖV-Konzeption. Positiv ins Gewicht fällt auch die Weiterführung und Stärkung des Mobilitätsmanagements.

Ausgehend von günstigen Rahmenbedingungen aufgrund der Wachstumsdynamik und der damit verbundenen hohen Bodenpreise im Kanton Zug wird durch Lenkungsmaßnahmen im kantonalen Richtplan in den Bereichen verkehrsentensive Einrichtungen, Siedlungserweiterungsgebiete und Siedlungsbegrenzung eine konzentrierte Siedlungsentwicklung gefördert. Eine Koordination zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist sichtbar.

Schwächen im Programm liegen im Bereich Verkehrssicherheit, wo die Massnahmen des Verkehrssystemmanagements zwar positive Effekte erzeugen. Insgesamt sind aber die Massnahmen im Langsamverkehr als auch im Bereich Strasse zu wenig systematisch auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit ausgerichtet.

Als Folge der nochmals deutlichen Qualitätsverbesserungen im ÖV und LV werden Umsteigeeffekte erwartet, die zu Reduktionen der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen führen.

Aufgrund der steuernden Wirkung der kantonalen Richtplanung, des beachtlichen Engagements zum Aufbau des Stadtbahn-Systems inkl. des Ausbaus der ÖV-Drehscheibe Bahnhof Zug und des bereits guten Standards im Bereich des Langsamverkehrs werden jeweils ein Vorleistungspunkt für die Bereiche Verkehr und Siedlung anerkannt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Zug auf Fr. 173.37 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

A-Liste

M-Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005*	beantragter Bundesbei- trag*
2.02	Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A/C	101.70	89.78	35.91
3.01	öV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	60.00	56.99	22.80
3.02b1	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	4.00	3.73	1.49
6.02	Parkplatzpolitik (Parkleitsystem)	2.50	2.21	0.88
	Konzept LV_A-Liste		5.30	2.12
Summe			158.01	63.20

Tabelle 2-1 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag*</i>
3.02b	S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	7.00	6.53	2.61
	Konzept LV_B		8.83	3.53
Summe			15.36	6.14

Tabelle 2-2 (* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

WK1: Qualität der Verkehrs- systeme verbessert	Stärken
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zentrales Projekt zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme im Agglomerationsprogramm Zug ist der neue, teilweise eigentrassierte ÖV-Feinverteiler mit neuen Linienführungen und Durchmesserlinien. Ergänzende Massnahmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements (konsequente Busbevorzugungen, LSA-Steuerungen, Verkehrsdosierungen) ermöglichen eine zusätzliche, flächendeckende Qualitätssteigerung des strassengebundenen ÖV-Systems. Diese Massnahmen tragen dazu bei, die Reisezeiten im ÖV zu verbessern, Umsteige- und Wartezeiten sowie Vernetzungen zu optimieren und Frequenzerhöhungen zu erzielen. ▪ Durch weitere Optimierungen am bestehenden Stadtbahn-Netz (Haltestellen Sumpf und Sennweid) wird deren Potential noch gesteigert. ▪ Mit der Umsetzung der Kammern A und C der Umfahrung Cham wird eine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht und damit auch ein zentraler Problembereich für den neuen Feinverteiler optimiert. ▪ Ein flächendeckendes Verkehrssystemmanagement trägt zu Verstetigung des Verkehrsflusses sowie zur Verbesserung der Stausituation bei. ▪ Das schon bestehende Mobilitätsmanagement wird weiter verstärkt. ▪ Mit den Ausweitungen der Begegnungs- und Tempo 30 Zonen in den Kerngebieten der Agglomeration werden Verbesserungen für die Qualität des LV erzielt. Verschiedene Netzlücken im Fuss- und Veloverkehr werden geschlossen. Sie tragen zur Erhöhung der Qualität im LV bei, sodass insgesamt ein sehr gutes feinmaschiges Fuss- und Velonetz angeboten werden kann.

Schwächen

- Das Gesamtprojekt der Umfahrung Cham, d.h. die Umsetzung nicht nur der Kammern A und C, sondern auch B und D, stellt zumindest mittelfristig eine Investition mit kritischem Kosten/Nutzen-Verhältnis dar. Die Hauptzielsetzungen der Entlastung der Ortsdurchfahrt und der Sicherstellung der Funktionalität des Feinverteilers könnten in einer ersten Etappe (Kammern A und C) erreicht werden. Mit dem Gesamtprojekt (Kammern A/B/C/D) wird die hervorragende Ausgangslage mit der bestehenden im Ausbau begriffenen (Blegi-Rüthof) Autobahnachse durch die Agglomeration und dem parallel dazu laufenden strassenunabhängigen Stadtbahnkorridor zwischen Baar und Rotkreuz nicht optimal genutzt. Ferner werden die Stadtbahn und der Feinverteiler stark konkurrenziert, insbesondere dann, wenn keine rigorosen flankierenden Massnahmen im Ortskern von Cham getroffen werden (z.B. eine Sperrung der Luzernerstrasse/Zugerstrasse als Durchgangssachse), wie dies im neusten Stand der Planung vorgesehen ist.
-

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Dank einer guten kantonalen Strategie zur Siedlungsentwicklung nach innen kann eine positive Wirkung auf eine konzentrierte Siedlungsentwicklung festgestellt werden. So werden die Siedlungsdichten und Siedlungserweiterungen auf den ÖV abgestimmt. Die VE werden auf die Kerngebiete beschränkt. Bei Arbeitszonen stehen verschiedene Gebiete zur Rückzonung bzw. Umzonung an.
- Die Massnahmen im Verkehrssystemmanagement und zur Verbesserung des ÖV-Angebots unterstützen indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen.
- Verkehrsberuhigungen und Begegnungszonen in den Kerngebieten der Agglomeration haben positive Wirkungen auf den Städtebau und die Lebensqualität. Sie tragen zur Minderung der Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen im Siedlungsgebiet bei.

Schwächen

- Trotz zweckmässiger Lenkungsmassnahmen im Umgang mit Neueinzonungen sind angesichts der grossen Wachstumsdynamik weitergehende Massnahmen zur verstärkten Siedlungskonzentration erst in Aussicht gestellt.
 - Weitere Anstrengungen zur systematischen Aufwertung von wichtigen Einfallsachsen der Zentren sind aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
-

WK3:

Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- Die Erweiterung von verkehrsberuhigten Zonen und Begegnungszonen in den Kerngebieten tragen zu einer gewissen Erhöhung der Verkehrssicherheit im Agglomerationsperimeter bei.

Schwächen

- Es wurde keine systematische Schwachstellenanalyse von Gefahrenstellen durchgeführt.
 - Ein systematisches Vorgehen (Analyse, aufzeigen des Handlungsbedarfs und das Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
-

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der neue ÖV-Feinverteiler, die Verkehrssystemmanagements, die LV-Verbesserungen sowie die neuen S-Bahnhaltstellen fördern Umsteigeeffekte. Sie tragen zu einer gewissen Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV und LV bei und vermindern Lärm- aber auch Luftschadstoffbelastungen gegenüber dem Trend. ▪ Die kantonale Richtplanung sieht Lenkungsmassnahmen vor, die eine konzentrierte Siedlungsentwicklung unterstützen, qualitätvolle Landschaftsräume sichert und langfristig den Flächenverbrauch reduziert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sind nach wie vor zu wenig genutzt und abgestimmt, um die Siedlungsräume im Bereich Luft und Lärm deutlich zu entlasten. Insbesondere die Strassenmassnahmen und -planungen im Agglomerationsgebiet lassen keine massgeblich Reduktionen der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend erwarten.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die Agglomeration Zug hat durch die Einführung der Stadtbahn, den Bahnhofsneubau inkl. umfassenden Aufwertungsmassnahmen im Zentrum Zug und den guten Investitionen im Bereich des Langsamverkehrs (LV-Prix Velo) bereits seit Jahren überdurchschnittlich in die Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme investiert.</p> <p>Im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen ist in Zug eine langjährig abgestimmte Planung festzustellen. Besonders hervorzuheben sind insbesondere die Bemühungen zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Zusammenhang mit der Stadtbahn, die VE-Politik und die gemeindeübergreifende Planung der Lorze-Ebene.</p>

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	1	3
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	2	0	2
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	7	2	9

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 173.37 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

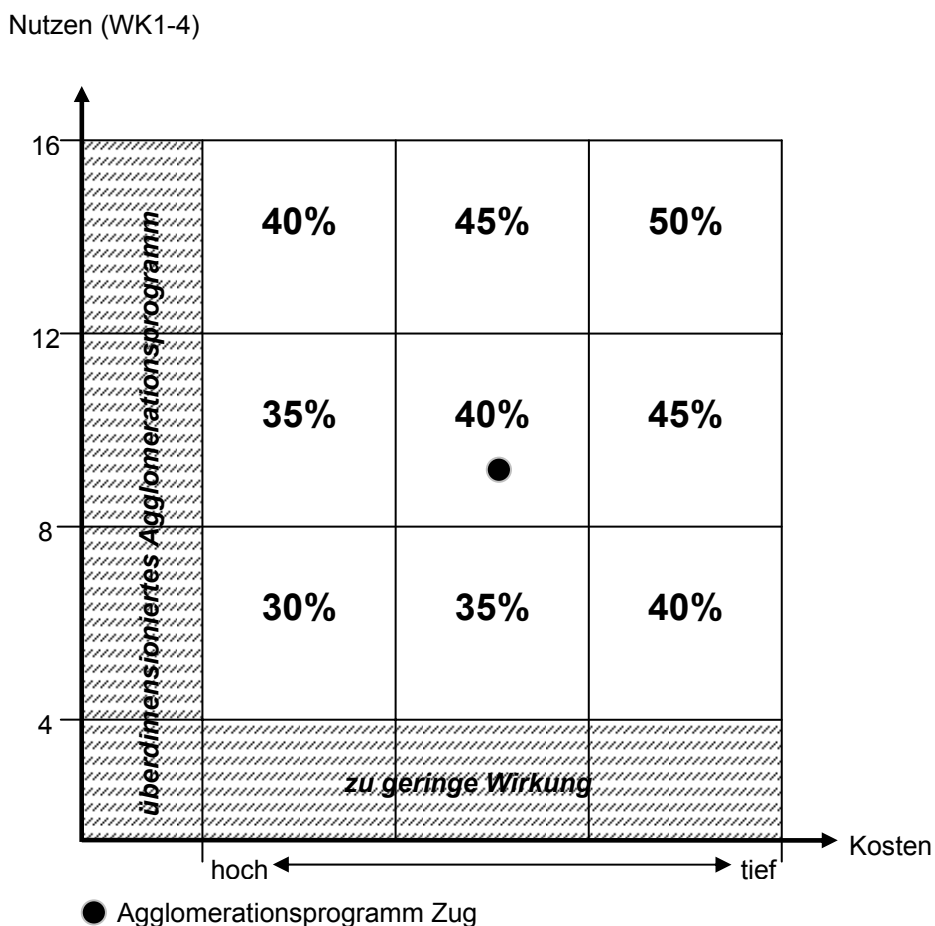


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es wird hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP*

Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern	Die Massnahme ist aufgrund unterschiedlicher Dringlichkeiten/Nutzen in zwei Teile zu teilen: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.02a Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A/C, Priorität A, 101.70 Mio ▪ 2.02b Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern B/D, Priorität C, 78.50 Mio
Viertelstundentakt Stadtbahn-/S-Bahn-Netz (insb. Thalwil, Knonaueramt)	Die Ausweitung des ¼ Std-Takts der S-Bahn Zug auf die Achsen Richtung Arth-Goldau und Knonaueramt hat derzeit keine Priorität. Der Handlungsbedarf zum Ausbau einzelner Haltestellen (zum Abholen des vorhandenen und künftigen Potentials) wird anerkannt. Deshalb wird die Massnahme geteilt. <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.02a Viertelstundentakt Stadtbahn-/S-Bahn-Netz, Priorität C, 139.00 Mio ▪ 3.02b1 S-Bahn-Netz: Neue Haltestellen Sumpf (4.00 Mio), Priorität A ▪ 3.02b2 S-Bahn-Netz: Neue Haltestellen Sennweid (7.00 Mio), Priorität B

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
--------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
5.01	P+R und B+R-Anlagen	A	6.00

Tabelle 5-3

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--------------	-------------------	---	----------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
2.02b	Umfahrung Cham, Kammern B und D	78.50	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Hauptzielsetzungen der Entlastung der Ortsdurchfahrt und der Sicherstellung der Funktionalität des Feinverteilers können mit der Realisierung der Kammern A und C erreicht werden. Deshalb werden die Kammern A und C der Umfahrung Cham in der Priorität A und die Kammern B und D in der Priorität C vorgesehen.
2.03	Verbindung Grindel - Bibersee	30.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Verbindung Grindel-Bibersee erzielt zwar lokal gewisse Verbesserungen. Davon profitieren allerdings nur wenige AnwohnerInnen und BenutzerInnen der betroffenen Strassenabschnitte. Insgesamt resultiert für dieses Vorhaben als Verkehrsinfrastruktur ein sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis. Als Umweltmassnahme im engeren Sinne (Rückbau bestehende Strasse) kann das Vorhaben durchaus zweckmässig sein.
2.01	Tangente Zug-Baar	200.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Insgesamt wird die Entlastungswirkung angesichts der hohen Kosten als zu gering eingestuft. Teilweise werden die Immissionen in andere bestehende Siedlungsgebiete umgelagert. Zusätzlich wirken der Zerschneidungseffekt in einem Siedlungstrenngürtel gemäss kantonalem Richtplan, der Zersiedelungseffekt und der Flächenverbrauch negativ.
3.01	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrassee 2. Teil	140.00	B → C	C: Ein ausreichender Reifegrad für das Projekt ist derzeit nicht gegeben, da weder das Betriebssystem entschieden noch eine Detailplanung und Abstimmung mit Bus- und Schiene erfolgt ist.
3.02a	Viertelstundentakt Stadtbahn-/S-Bahn-Netz	139.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend. Der Nutzen eines ¼ Stunden-Taktes auf den Achsen Knonau und Walchwil/Arth-Goldau gegenüber dem bestehenden ½ Stunden Takt steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den Kosten und dessen Zweckmässigkeit stellt der Bund grundsätzlich in Frage. Auch das

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				Kosten/Nutzen-Verhältnis eines vollendeten 3. Gleises zwischen Zug und Baar wird als ungenügend eingestuft. Ein Überangebot an S-Bahn-Zügen zwischen Zug und Baar, parallel zur Busachse, wäre die Folge. Zudem sind noch einige Unklarheiten bezüglich der Umsetzung des Zimmerbergtunnels vorhanden, zu dem starke Abhängigkeiten bestehen, so dass auch der Reifegrad der Massnahme(n) für eine Aufnahme in die B-Liste noch ungenügend ist.

Tabelle 5-5

5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A- und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
	Keine vorhanden	

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A, C	V3.2 FS/ZE	
ÖV-Feinverteiler auf Eigentrassee 1. Teil	V6.1 bis V6.5, ZE	
S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sumpf	V5.3, ZE	
Parkplatzpolitik (Parkleitsystem)		Konzept sollte im Richtplan verankert sein.

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
S-Bahn-Netz: Neue Haltestelle Sennweid (Baar)	V5.3; ZE	

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass angesichts der grossen Wachstumsdynamik weitergehende Massnahmen zur verstärkten Siedlungskonzentration entwickelt werden, und dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Lösungsansätze im Verkehrsbereich konsequent optimiert wird.

ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

M-Nr.	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) lt. AP	Kosten (Mio Fr.) 2005 ^{*/**}
4.01	Fertigstellung Rad- und Fusswegnetz 1. Teil	A	6.00	5.30
4.01	Fertigstellung Rad- und Fusswegnetz 2. Teil	B	10.00	8.83
Summe	LV_A/B-Liste		16.00	14.13

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A		5.30
	Konzept LV_B-Liste	B		8.83

Tabelle Anhang (* Preisstand 2005 exkl. MWSt., ** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)