



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Zug

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0015

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 im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	18
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	21
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1		24
ANHANG 2		26

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Zug bestehend aus:

- Bericht, Juni 2012
- Anhang, Juni 2012
- Umsetzungsbericht, Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 18. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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 Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Zug der 2. Generation verbessert die Qualität der Verkehrssysteme und entfaltet eine gute Wirkung bei der Weiterführung der Siedlungsentwicklung nach innen. Das Agglomerationsprogramm Zug enthält eine nachvollziehbare Analyse der heutigen Situation. Darauf aufbauend werden ein plausibles Zukunftsbild entworfen sowie nachvollziehbare Teilstrategien und Massnahmen abgeleitet. Die Kohärenz zwischen den Agglomerationsprogrammen der 1. und der 2. Generation ist auf Ebene Gesamtprogramm erkennbar. Gewisse Inkohärenzen sind hingegen auf der Ebene der Massnahmen festzustellen. Die Agglomeration beabsichtigt die Realisierung neuer Strassennetzelemente bzw. Teile davon, deren Wirkung im Rahmen des Agglomerationsprogramms 1. Generation vom Bund als kritisch beurteilt wurde. Es besteht das Risiko, dass sich diese Massnahmen kritisch auf das Kosten/Nutzen-Verhältnis anderer und zum Teil auch vom Bund mitfinanzierter Massnahmen auswirken können, insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms liegt bei der konsequenten Attraktivierung des Feinverteilers im ÖV, der Verbesserung der Intermodalität und weiteren Massnahmen im Langsamverkehr. An mehreren Orten werden Massnahmen zur siedlungsverträglichen Gestaltung des Strassenraums umgesetzt. Im Agglomerationsprogramm ist ein guter Umgang mit der Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung sowie der Begrenzung der Zersiedelung festzustellen. Die Ausscheidung von Verdichtungsschwerpunkten innerhalb der bestehenden Bauzonen und ihre Verankerung im kantonalen Richtplan werden voraussichtlich zu einer weiteren Siedlungskonzentration beitragen.

Die Schwächen des Programms liegen im Bereich Verkehr in der noch nicht systematischen Konzeption der Verkehrslenkung und -steuerung und den noch wenig entwickelten nachfrageseitigen Massnahmen. Weiter sind die Siedlungsmassnahmen noch zu wenig konkret ausgestaltet.

Die vorgeschlagenen Massnahmen lassen nur eine geringe Modal Split Veränderung zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs erwarten. Ebenso dürfte die Wirkung in Bezug auf Luftschadstoff- aber insbesondere auf Lärmbelastungen relativ gering sein. Ferner wird das Thema der Verkehrssicherheit nur rudimentär und nicht systematisch bearbeitet. Dennoch können mit lokal wirkenden Massnahmen gewisse Verbesserungen erzielt werden. Eine besondere Leistung des Agglomerationsprogramms 2. Generation sind Konzeption und Massnahmen zur Landschaftsgestaltung. Die Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen verbessert die Qualität der Frei- und Naherholungsräume und somit auch die des öffentlichen Raums.

Die Beschränkung des Agglomerationsperimeters gegenüber der BFS-Definition führt zu einer Relativierung der positiven Wirkungen des Agglomerationsprogramms.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Zug belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Zug auf CHF 285.44 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 127.43 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 158.01 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
1711.2.013	M 24.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teil- massnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	10.00	8.96	3.14
1711.2.014	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chol- lerstrasse	2.90	2.57	0.90
1711.2.015	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Bahnmatt, Baar	1.50	1.31	0.46
1711.2.016	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Blegistrasse, Rotkreuz	1.50	1.31	0.46
1711.2.018	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	3.00	2.69	0.94
1711.2.031	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsam- verkehr - Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiesstand Choller	2.50	2.19	0.77
1711.2.032	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsam- verkehr - Teilmassnahme 11: Mobilitäts- drehscheibe Bahnhof Cham (Teil Lang- samverkehr)	1.00	0.90	0.31
1711.2.034	M 25.02	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 2: Quartierverbindung Theilerplatz	10.00	9.01	3.15
1711.2.037	M 25.02	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 5: Quartierverbindung Bahnhof Rotkreuz Ost mit Perronaufgang	17.00	15.32	5.36
1711.2.060		LV A-Liste (Anhang 1)		14.30	5.01
	Summe			58.56	20.50

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
1711.2.017	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhausen Bahnhof-Zugerland	22.00	19.28	6.75
1711.2.019	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch	30.00	26.29	9.20
1711.2.020	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 2: Busspur Birkenstrasse, Rotkreuz	1.00	0.88	0.31
1711.2.021	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 3: Busspur Langgasse, Baar	3.00	2.63	0.92
1711.2.041	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsam- verkehr - Teilmassnahme 4: Personenun- terführung Blickensdorferstrasse Lorzenu- ferweg beim Schulhaus Wiesental	2.00	1.75	0.61
1711.2.061		LV B-Liste (Anhang 1)		18.05	6.32
	Summe			68.88	24.11

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Zug handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). 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.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bauen auf den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. Generation auf und verbessern das ÖV-Angebot weiter. Das gilt insbesondere für den ÖV-Feinverteiler mit weiteren Eigentrassierungen. Mit den Massnahmen werden zusätzlich zur Wirkung der 1. Generation die Reisezeiten sowie Umsteige- und Wartezeiten weiter verkürzt. ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen im Langsamverkehr bauen auf einem qualitativ bereits hohen Niveau auf und fördern dieses flächendeckend weiter. Damit werden die Anbindung an den ÖV verbessert, Trennwirkungen vermindert und die Sicherheit erhöht. Auch im Naherholungsbereich wird die Qualität für den Langsamverkehr aufgewertet. ▪ Die Intermodalität wird durch neue Bahnhofszugänge (Zug, Rotkreuz, Steinhäusern), die Vernetzung mit dem urbanen Umfeld (Cham) sowie B+R-Anlagen an den Haltestellen spürbar verbessert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die vom Kanton selbst weitergetriebenen Strassennetzergänzungen (Kammern B bis D bei der Umfahrung Cham-Hünenberg, Grindel-Bibersee, Tangente Baar-Zug) und die damit beinhalteten Attraktivitätssteigerung für den MIV entsteht, trotz der ausgewiesenen flankierenden Massnahmen, eine gewisse Inkohärenz zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation (nach

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

Beurteilung Bund). Die Wirkung der an sich überzeugenden Strategien und Massnahmen zur Förderung des ÖV und Langsamverkehrs kann so reduziert werden. Bei dieser Inkohärenz kann zudem ins Gewicht fallen, dass flankierende Massnahmen zu bereits durch den Bund mitfinanzierten Netzergänzungen offenbar anders als ursprünglich vorgesehen realisiert werden sollen. Die angestrebte Wirkung der Netzergänzungen in Bezug auf die Entlastung der Ortsdurchfahrten kann dadurch möglicherweise nur begrenzt erreicht werden. Diese Netzergänzungen reduzieren zwar gewisse Engpässe im MIV, wirken jedoch der angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung entgegen.

- Die Potenziale von flächendeckendem Verkehrsmanagement und Dosierungen bleiben ungenutzt. Es besteht keine systematische Konzeption der Verkehrslenkung und -steuerung.
- Wirkungsvolle Massnahmen zur Parkierung (kaum lenkende Bewirtschaftung, Parkhaus Zentrum Baar) werden - auch im Sinne der notwendigen Aktivierung des zusätzlichen Umsteigepotenzials - nicht angegangen. Das Parkleitsystem der Agglomeration Zug wird durch jene von Baar und Cham komplettiert, jedoch ohne Abstimmung untereinander. Die nachfrageseitigen Massnahmen spielen nur eine untergeordnete Rolle. Nebst der Mobilitätsberatungsstelle werden keine weiteren nachfragelenkenden Massnahmen umgesetzt.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Ein Zukunftsbild, eine Teilstrategie Siedlung und Massnahmen Siedlung wurden erarbeitet. Insbesondere mit der Festlegung von Verdichtungsschwerpunkten sowie Hochhausstandorten wurden wichtige Aspekte der baulichen Verdichtung nach innen weiter vorangetrieben.
- Dank der Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im kantonalen Richtplan und im Agglomerationsprogramm 1. Generation sind lenkungsstarke kantonale Festlegungen getroffen worden. Dazu gehören Aus-/Umzonungen, eine auf den ÖV abgestimmte Siedlungserweiterung (Neueinzonungen sind nur an gut mit ÖV erschlossenen Lagen möglich), Siedlungsverdichtungen, die Beschränkung von verkehrintensiven Einrichtungen (VE) auf Kerngebiete und Siedlungsbegrenzungslinien.
- Die Qualität der öffentlichen Räume wird durch ein Konzept zur multifunktionalen Landschaftsgestaltung und -nutzung klar verbessert. Somit wird eine deutliche Verbesserung der Lebensqualität im Agglomerationsraum erzielt. Lokal werden verschiedene öffentliche Räume (Langsamverkehrsmassnahmen, Quartierstrassen) und einzelne Strassenabschnitte aufgewertet.

Schwächen

- Es bestehen mehrere Massnahmen im Bereich Siedlung auf konzeptioneller Ebene. So geht es beim "Wachstum mit Grenzen" und bei den „Verdichtungsgebieten“ um eine geplante Anpassung des kantonalen Richtplans und bei der "Lokalisierung der inneren Reserven" um die Ermittlung der Potenziale für Umnutzung und Verdichtung. Grundsätzlich sind diese Massnahmen zu begrüßen, sie hätten aber im Agglomerationsprogramm konkretisiert werden müssen, um eine deutlich lenkende Wirkung erreichen zu können.
- Mögliche Massnahmen zur Siedlungsbegrenzung im Bereich Steinhausen bis Rotkreuz innerhalb aber auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters werden im Agglomerationsprogramm kaum thematisiert, so dass hier gewisse Unsicherheiten für eine Siedlungsentwicklung in die Fläche offen bleiben.
- Tempo 30-Zonen und die Ausweitung von Begegnungszonen wurden im

Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium

	<p>Agglomerationsprogramm 2. Generation nicht als unabhängige Massnahmenweiterentwickelt. Durch die neuen Netzergänzungen Strasse erfolgt insbesondere im Raum Baar-Zug keine langfristige Abnahme der Trennwirkung von Verkehrsachsen für den Langsamverkehr.</p>
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen zur siedlungsverträglichen Ausgestaltung einzelner Strassenabschnitte erhöhen die Verkehrssicherheit. Auch Massnahmen im Langsamverkehr tragen lokal zu einer verbesserten Sicherheit bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine klare Konzeption zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit inkl. eines systematischen Vorgehens zur Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ In Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung unterstützt das Agglomerationsprogramm die Siedlungskonzentration und leistet einen wichtigen Beitrag zur Begrenzung und Lenkung der Flächenbeanspruchung. ▪ Für den Bereich Landschaft ist im Agglomerationsprogramm 2. Generation ein klarer roter Faden und eine entsprechende Konzeption vom Zukunftsbild bis zu den konkreten Massnahmen für die Aufwertung stark genutzter Naherholungsräume (Seeufer, Lorzeebene) gut ersichtlich. Sie beschränken sich aber auf die Erholungsräume. Ökologische Funktionen und Zerschneidungseffekte werden kaum thematisiert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der konsequente Ausbau des ÖV-Feinverteilers, die siedlungsverträgliche Gestaltung von Strassenabschnitten in dichtbesiedelten Gebieten inkl. Geschwindigkeitsreduktionen und die Verbesserungen im Langsamverkehr sollten zu einer gewissen Veränderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs beitragen. Da allerdings für den MIV im Agglomerationsperimeter weitere Kapazitäten (Netzergänzungen) geschaffen werden, wird die Wirkung relativiert. So kann insgesamt im Vergleich zur Trendentwicklung nur von einer beschränkten Reduktion der Luftschadstoff- und der Lärmbelastungen ausgegangen werden. ▪ Die Beschränkung des Agglomerationsperimeters gegenüber der BFS-Definition führt zu einer Relativierung der positiven Wirkungen des Agglomerationsprogramms.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Zug und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 127.43 Mio. zuzüglich von CHF 158.01 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 285.44 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

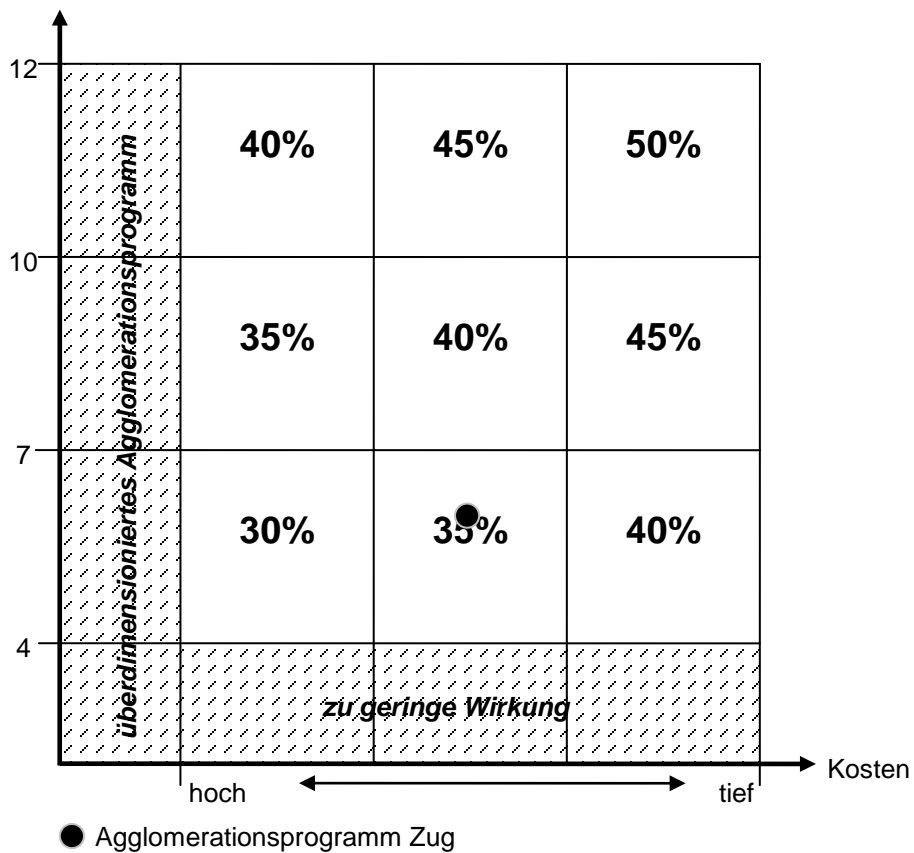


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
1711.2.046	M 21.01	Wachstum mit Grenzen	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
1711.2.047	M 21.02	Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte	A	
1711.2.048	M 21.03	Wohnungsbau für mittlere Einkommen	A	
1711.2.049	M 21.04	Lokalisierung der inneren Reserven	A	
1711.2.050	M 21.05	Siedlung begrenzen	A	
1711.2.051	M 21.06	Verkehrsintensive Einrichtungen an integrierten Lagen	A	
1711.2.052	M 21.07	Neueinzonungen limitieren	A	
1711.2.053	M 21.08	Erhalt und Entwicklung historisch wertvoller Gebäude und Anlagen	A	
1711.2.054	M 20.01	Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzeebene	A	
1711.2.055	M 20.02	Seeufer multifunktional gestalten	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
1711.2.056	M 20.03	Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungs-konzepte	A	
1711.2.057	M 20.04	Renaturierung Seeufer und Bäche	A	
1711.2.058	M 20.05	Wald in seiner Erholungsfunktion stärken	A	

Verkehrsmassnahmen

Keine vorhanden

Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration

Keine vorhanden

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
1711.2.001	M 22.01	P+R Bahnhof Baar	A	2.00
1711.2.003	M 22.03	Parkleitsystem Zentrum Cham	A	3.50
1711.2.004	M 22.04	Parkleitsystem Zentrum Baar	B	3.50
1711.2.005	M 23.01	Attraktive, siedlungsverträgliche Strassen - Teilmassnahme 1: Umgestaltung Dorfzentrum Cham	A	21.00
1711.2.006	M 23.01	Attraktive, siedlungsverträgliche Strassen - Teilmassnahme 2: Umgestaltung Ägeristrasse Baar	A	6.50
1711.2.007	M 23.01	Attraktive, siedlungsverträgliche Strassen - Teilmassnahme 3: Umgestaltung Zuger-/Baarerstrasse	A	15.00
1711.2.045	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 8: Rad-/Fussweg entlang der Holzhäuserstrasse bis Ehretstrasse	B	2.00

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
1711.2.023	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 2: Radstreifen Ägeristrasse- Lorzentobelbrücke-Schmittli	Diese Massnahme befindet sich ausserhalb des BFS-Perimeters und ihre Wirkung im Agglomerationsperimeter ist zu gering, um eine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds zu erhalten.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
1711.2.009	M24.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar	73.00	STEP 1. Dringlichkeit

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
1711.2.017	M 24.02	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 4: Bustrasse Steinhäusen Bahnhof-Zugerland	22.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: genügend. Auf dieser wichtigen Verbindung soll eine optimierte Buspriorisierung erfolgen. Es sind Alternativlösungen wie beispielsweise Priorisierung durch Verkehrsmanagement zu prüfen.
A → C				
1711.2.010	M 24.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 2: Wendeanlage Baar/Litti	24.00	Reifegrad: ungenügend. Es bestehen Studien und teilweise Vorprojekte, das Paket als Ganzes weist jedoch noch keine genügende Reife auf. Die Ausbauschnitte sind in Abhängigkeit vom 3. Gleis (siehe Tab. 5-5) noch zu klären.
1711.2.011	M 24.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Erweiterung des Stadtbahnnetzes	11.00	Mit Ausnahme der Bahnhofaufwertung Cham erachtet der Bund die 2. Teilergänzung Stadtbahn Zug als nicht prioritär. Durch die Weiterentwicklung des Feinverteilers - generell und zwischen Zug und Baar im Speziellen - sollte die steigende Nachfrage aus heutiger Sicht abgedeckt werden können.
1711.2.012	M 24.01	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 4: Zugfolgezeitverkürzung Rotkreuz-Zug	2.00	Die Nähe der neuen Haltestelle Baar Sennweid zum Bahnhof Baar ist kaum thematisiert, ebenso enthält das Agglomerationsprogramm zum Entwicklungsgebiet Choller wenig konkrete Vorstellungen.
1711.2.035	M 25.02	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 3: Radwegunterführung Chollerstrasse	2.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Bei einer Sammelstrasse mit bescheidenem DTV ist eine Unterführung für den Langsamverkehr eher überdimensioniert und nicht prioritär.
B → C				
1711.2.008	M 23.02	Stadttunnel Zug inkl. Zentrum ^{Plus}	520.00	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Es wird ein hoher Nutzen für die Aufwertung des Agglomerationszentrums und für den Verkehr attestiert. Die Kosten sind jedoch zu hoch, als dass aus heutiger Sicht eine Mitfinanzierung durch den Bund möglich ist.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
1711.2.008	M 23.02	Stadttunnel Zug inkl. Zentrum ^{Plus}	520.00
		Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Erweiterung des	11.00
17.11.2.011	M24.01	Stadtbahnnetzes	

Tabelle 5-8

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
1711.2.013	M 24.01	2-1	Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)	A	Massnahme befindet sich an der Grenze zum BLN-Gebiet 1309 „Zugersee“. Die Schutzziele des BLN, insbes. die Erhaltung der Landschaftsästhetik sind einzuhalten.
1711.2.014	M 24.02	2-1	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Busspur Chollierstrasse	A	Massnahme befindet sich an der Grenze zum BLN-Gebiet 1309 „Zugersee“. Die Schutzziele des BLN, insbes. die Erhaltung der Landschaftsästhetik sind einzuhalten.
1711.2.018	M 24.02	2-1	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 2. Teil - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bus und Vorplatz)	A	Massnahme befindet sich an der Grenze zum BLN-Gebiet 1309 „Zugersee“. Die Schutzziele des BLN, insbes. die Erhaltung der Landschaftsästhetik sind einzuhalten.
1711.2.024	M 25.01	Anhang	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 3: Fuss-/Radweg Huobweg-Röhrliberg	A	Geplante Linienführung führt zu Zerschneidung. Miteinbeziehung des Allmendweges und des Fussweges südlich des Sportplatzes könnte die Errichtung neuer Anlagen ersparen.
1711.2.030	M 25.01	Anhang	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 9: Seeuferweg Häfen-Badeanstalt Brüggli	A	Einhalten der Schutzziele für das BLN 1309 „Zugersee“

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
1711.2.031	M 25.01	2-1	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 10: Entflechtung Rad-/Fussweg mit Parkplatz vor dem Schiessstand Choller	A	Wenn möglich ausserhalb BLN-Perimeter anlegen, oder mindestens unter Einhaltung der Schutzziele. Die Flachmoore von nationaler Bedeutung dürfen durch die Zugänge im Langsamverkehr zum See auf keinen Fall beeinträchtigt werden.
1711.2.032	M 25.01	2-1	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 11: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Langsamverkehr)	A	Massnahme befindet sich an der Grenze zum BLN-Gebiet 1309 „Zugsee“. Die Schutzziele des BLN, insbes. die Erhaltung der Landschaftsästhetik sind einzuhalten.
1711.2.044	M 25.03	Anhang	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 7: Rad-/Fussweg Sihlbruggstrasse Lättich bis Walterswil	B	Wenn möglich ausserhalb Perimeter BLN-Gebiet 1307 „Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl Höhenkette“

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

1711.2.019	M 24.03	ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, 3. Teil - Teilmassnahme 1: Neubau Bustrasse Rotkreuz Forren-Hünenberg Bösch
------------	---------	---

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Zug der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Siedlungsmassnahmen oder die Weiterentwicklung in den Bereichen Verkehrsmanagement und nachfrageseitigen Massnahmen. Um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen, wäre auf eine möglichst kohärente Planung und Umsetzung zu achten.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
1711.2.002	M 22.02	Bike & Ride Bahnhof Zug	A	1.00	0.88
1711.2.022	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 1: Rad- und Fussweg Richtung Uerzlikon	A	2.50	2.25
1711.2.024	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 3: Fuss-/Radweg Huobweg-Röhrliberg	A	1.10	0.97
1711.2.025	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 4: Rad-/Fussweg Baar, Nordzufahrt Lorze	A	2.50	2.19
1711.2.026	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 5: Rad- und Fussgängerunterführung Südstrasse, Baar	A	2.00	1.75
1711.2.027	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 6: Rad-/Fussweg Baarerstrasse-Industriestrasse	A	0.30	0.28
1711.2.028	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 7: Höhenweg Hänibüel - Klinik am Zugersee	A	0.35	0.31
1711.2.029	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 8: Lüssi Göbli - Ägerstrasse/Weidhof	A	0.10	0.09
1711.2.030	M 25.01	Kurzfristige Netzergänzungen im Langsamverkehr - Teilmassnahme 9: Seeuferweg Hafens-Badeanstalt Brüggl	A	0.50	0.44
1711.2.033	M 25.02	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 1: Quartierverbindung Schutzengel Ost	A	5.00	4.42
1711.2.036	M 25.02	Quartierverbindungen in der Agglomeration - Teilmassnahme 4: Lorzenbrücke Schmidstrasse	A	0.80	0.71
1711.2.038	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 1: Radstreifen Bachtalen	B	0.70	0.61
1711.2.039	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 2: Veloüberführung A4a Sihlbrugg mit Verlängerung Blegistrasse	B	4.80	4.21
1711.2.040	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 3: Rad-/Fussweg Wart - St. Wolfgang - Sinslerstrasse	B	2.80	2.45

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
1711.2.042	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 5: Rad-/Fussweg Schochen- mühlestrasse	B	2.50	2.19
1711.2.043	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 6: Radstreifen und Rad- /Fussweg Langrüti bis Holzhäusern	B	1.00	0.88
1711.2.044	M 25.03	Mittelfristige Netzergänzungen Langsamverkehr - Teilmassnahme 7: Rad-/Fussweg Sihlbruggstrasse Lättich bis Walterswil	B	8.80	7.71
	Summe	A/B-Liste		36.75	32.34

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	14.30
	LV B-Liste	B	18.05

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
		Vollausbau Umfahrung Cham	Beide Massnahmen wurden in der ersten Generation in die C-Liste gesetzt. Auch wenn beide Eingriffe gewisse Verbesserungen im städtischen Siedlungsraum ermöglichen, erachtet der Bund den Vollausbau als nicht verhältnismässig. Die Ziele und Massnahmen zur Verlagerung vom MIV zum ÖV / Langsamverkehr werden kaum unterstützt.
		Tangente Zug-Baar	

Tabelle Anhang 2