



**Kantonsratsbeschluss  
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans  
(Kapitel P Agglomerationsprogramm)**

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 21. Juni 2016

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag für eine Anpassung des kantonalen Richtplans. Die Vorlage gliedert sich wie folgt:

1.	<b>In Kürze</b>	1
2.	<b>Agglomerationspolitik des Bundes und Agglomerationsprogramme</b>	2
3.	<b>Das Agglomerationsprogramm Zug</b>	3
4.	<b>Öffentliche Mitwirkung</b>	8
5.	<b>Interessenabwägung und Fazit</b>	8
6.	<b>Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen</b>	8
7.	<b>Zeitplan</b>	9
8.	<b>Antrag</b>	9

**1. In Kürze**

**Der Bund rief 2001 die Agglomerationspolitik ins Leben. Zur Verbesserung der Zusammenarbeit im Verkehr und zur Koordination raumrelevanter Themen wurden bis 2007 die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung eingeführt. Die Zuteilung von Geldern aus dem Infrastrukturfonds setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung voraus. Der Kanton Zug hat inzwischen sein 3. Agglomerationsprogramm erarbeitet.**

Ende 2007 reichte der Kanton Zug das Agglomerationsprogramm 1. Generation und Mitte 2012 das Agglomerationsprogramm 2. Generation ein. Zur Mitfinanzierung von Projekten mit Baubeginn zwischen 2019 und 2022 muss das Agglomerationsprogramm überarbeitet und bis Ende 2016 dem Bund als Agglomerationsprogramm 3. Generation zur Prüfung eingereicht werden.

**Inhalt des Agglomerationsprogramms 3. Generation**

Das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation ist analog zu den ersten beiden Programmen aufgebaut und beschreibt die Ausgangslage, analysiert die Landschaft, die Siedlung, den Verkehr und die Umwelt und beschreibt ein Zukunftsbild. Aus der Differenz zwischen Zukunftsbild und Ist-Zustand sowie aus dem identifizierten Handlungsbedarf leiten sich die Teilstrategien ab. Die konkreten Massnahmen sollen dazu beitragen, das skizzierte Zukunftsbild in die Realität umsetzen zu können. Die Investitionskosten der beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten kommunalen und kantonalen Massnahmen liegen bei knapp 300 Mio. Franken. Je nach Beurteilung durch den Bund beteiligt sich dieser bei Erfüllung der Grundanforderungen mit 30 bis 50 % an diesen Kosten. Die Massnahmen werden frühestens ab 2019 umgesetzt und müssen bis spätestens 2027 abgeschlossen sein. Das Agglomerationsprogramm 3. Generation kann unter [www.zg.ch/agglomerationsprogramm](http://www.zg.ch/agglomerationsprogramm) heruntergeladen werden.

## Finanzierung

Die Zuteilung von Geldern erfolgt nicht gleichmässig über alle Agglomerationen, sondern nach Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen. Der Grad der Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz, mit dem sich der Bund an den verkehrlichen Massnahmen mitbeteiligt. Die Instrumente der Agglomerationspolitik des Bundes sind derzeit befristet. Dies betrifft auch den zeitlich befristeten Infrastrukturfonds. Die langfristige Finanzierung soll mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichergestellt werden.

## Anpassung des kantonalen Richtplans

Das Kapitel P des kantonalen Richtplans enthält die richtplanrelevanten Aussagen zum Agglomerationsprogramm Zug (Grundsätze zur Strategie, Projekte und Subventionierung durch den Bund). Die vorgeschlagenen Massnahmen der Themen Landschaft und Siedlung benötigen zurzeit keine Anpassung des Richtplans. Hingegen müssen die Ausdehnung des Agglomerationsperimeters in Kapitel P 1 und die Massnahmen des Agglomerationsprogramms 3. Generation im Kapitel P 3.1.2 aktualisiert werden. Die Richtplananpassung lag zusammen mit dem Agglomerationsprogramm (Bericht und Anhang) vom 9. Januar bis zum 9. März 2016 öffentlich auf. Dabei wurden das Agglomerationsprogramm und die notwendige Anpassung des Richtplans grossmehrheitlich unterstützt. Zur Richtplananpassung gingen 7 Anliegen ein. Diese konnten berücksichtigt werden, sofern sie nicht übergeordneten Grundsätzen widersprechen. Der Kantonsrat beschliesst die Anpassung des Richtplans.

## **2. Agglomerationspolitik des Bundes und Agglomerationsprogramme**

Der Bundesrat rief 2001 die Agglomerationspolitik des Bundes ins Leben. Er erteilte dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) den Auftrag, in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen, Städten und Gemeinden eine gesamtschweizerische Politik des urbanen Raums zu entwickeln. Gleichzeitig beauftragte er das ARE und das SECO, nach zehn Jahren Bilanz zu ziehen über die Massnahmen der Agglomerationspolitik. Aufgrund dieser Evaluation hat der Bundesrat 2011 beschlossen, die Agglomerationspolitik fortzusetzen.

Zur Verbesserung der Zusammenarbeit im Verkehr und zur Koordination raumrelevanter Themen innerhalb der Agglomerationen wurden bis 2007 die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung eingeführt. Mit der Einführung des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) 2008 haben die Agglomerationen ein starkes Instrument zur Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen erhalten. Die Zuteilung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel erfolgt nicht gleichmässig über alle Agglomerationen, sondern nach Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen. Die Zuteilung von Geldern aus dem Infrastrukturfonds setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung voraus, das den Einsatz der Verkehrsmittel optimiert und mit den Zielen der Raumplanung (kantonaler Richtplan) abgestimmt ist. Der Grad der Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei zur Beurteilung auch Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Umwelt berücksichtigt werden.

Die Instrumente der Agglomerationspolitik des Bundes sind derzeit befristet. Ihre Weiterführung muss in regelmässigen Abständen politisch beschlossen werden. Dies betrifft auch den zeitlich befristeten Infrastrukturfonds. Die Mittel dieses Fonds reichen nicht zur Finanzierung aller Massnahmen der Agglomerationsprogramme aus. Die langfristige Finanzierung soll künftig mit der Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sichergestellt werden. Die dazu nötigen finanziellen Ressourcen werden im Rahmen der NAF-Vorlage beantragt.

### 3. Das Agglomerationsprogramm Zug

Der Bund beteiligte sich mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds an den dringlichen Projekten des Kantons Zug (Stadtbahn, Nordzufahrt) mit insgesamt 60 Mio. Franken. Diese Mittel konnten noch mit geringem Aufwand ohne Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms generiert werden. Ende 2007 reichte der Kanton Zug das Agglomerationsprogramm 1. Generation ein, welches 2008 durch den Bund geprüft und beurteilt wurde. Dank einem guten Kosten-/Nutzenverhältnis wurde dem Kanton Zug eine Mitbeteiligung von 63,2 Mio. Franken (Kostenstand 2005 exkl. MwSt.) zugesprochen. Das Agglomerationsprogramm 2. Generation, welches Mitte 2012 eingereicht worden ist, beinhaltete keine grösseren, kostenintensiven Infrastrukturprojekte bzw. wurden diese vom Bund nicht zur Mitfinanzierung akzeptiert. Der Bundesbeitrag für das Agglomerationsprogramm 2. Generation liegt bei 20,5 Mio. Franken (Kostenstand 2005 exkl. MwSt.). Die in den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation enthaltenen Massnahmen befinden sich in verschiedenen Stadien der Umsetzung. Während einige Projekte bereits fertig umgesetzt sind (z.B. S-Bahn-Haltestelle Rigiblick mit Langsamverkehrsunterführung, Bustrasse Sumpf), befinden sich andere zurzeit in Umsetzung (z.B. Velo- und Fussgängerunterführung Südstrasse in Baar) oder in einem frühen Planungs- bzw. Projektierungsstadium.

Für die Mitfinanzierung von Projekten mit Baubeginn zwischen 2019 und 2022 müssen die Agglomerationsprogramme überarbeitet und bis Ende 2016 beim Bund als Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht werden. Dieses baut auf den ersten beiden Agglomerationsprogrammen auf. Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme müssen in den kantonalen Richtplänen stufengerecht aufgenommen sein.

#### 3.1. Das Agglomerationsprogramm im kantonalen Richtplan

Das Kapitel P des kantonalen Richtplans enthält die richtplanrelevanten Aussagen zum Agglomerationsprogramm Zug. Es sind dies Grundsätze zur Strategie für die Agglomeration Zug und die Definition des zuständigen Gremiums (P 1), Aussagen zu den Projekten der Agglomeration Zug (P 2) und der Mitfinanzierung dieser Projekte durch den Bund (P 3).

Bei der Beurteilung des Agglomerationsprogramms 2 durch den Bund bemängelte dieser, dass sich der Agglomerationsperimeter nur auf den Teilraum 1 gemäss kantonalem Richtplan beschränkt. Er forderte dazu auf, den Perimeter gemäss Definition des Bundes auf weitere Teile des Kantons Zug auszudehnen. Im Agglomerationsprogramm 3. Generation ist diese Forderung berücksichtigt, weshalb das Kapitel P 1 «Strategie für die Agglomeration Zug» geringfügig angepasst werden muss.

Der Inhalt des Kapitels P 2 »Projekte der Agglomeration Zug« hat sich bewährt und bedarf keiner Anpassung. Das Kapitel P 3 «Subventionierung durch den Bund» enthält in der aktuellen Fassung die Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation. Dieses Kapitel muss auf den Inhalt des Agglomerationsprogramms 3. Generation abgestimmt und angepasst werden.

#### 3.2. Anforderungen des Bundes

Der Bund hat in seinen «Weisungen über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation» vom Februar 2015 die Rahmenbedingungen zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme definiert. Das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation ist nach diesen Rahmenbedingungen aufgebaut.

### 3.3. Das Agglomerationsprogramm 3. Generation

Die Inhalte des Agglomerationsprogramms 3. Generation sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassung. Das insgesamt 300-seitige Agglomerationsprogramm, welches aus einem Bericht und einem Anhang besteht, ist unter [www.zg.ch/agglomerationsprogramm](http://www.zg.ch/agglomerationsprogramm) abrufbar.

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation ist gemäss folgendem Schema aufgebaut:

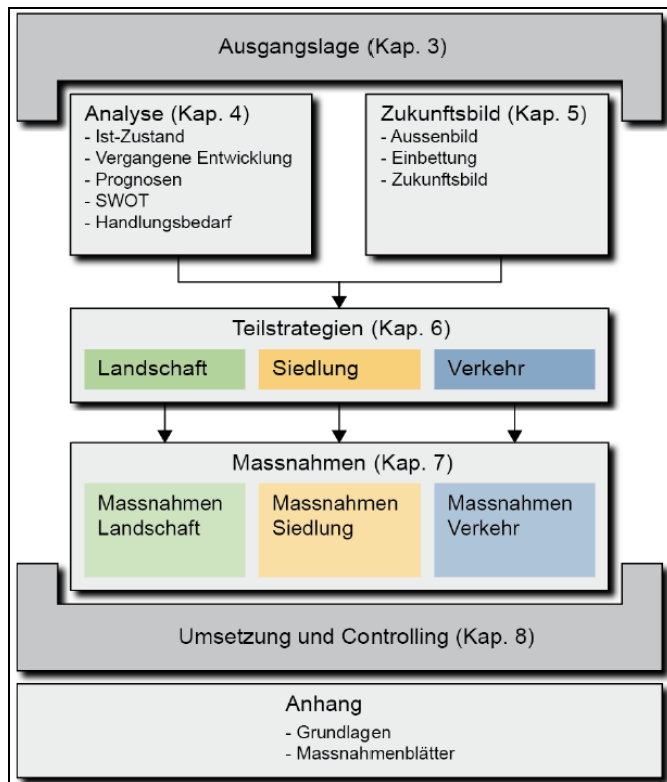


Abb. 1: Methodik und Aufbau des Agglomerationsprogramms 3. Generation

Im Folgenden ist der Inhalt des Agglomerationsprogramms 3. Generation kurz zusammengefasst:

Zuerst wird in einer komprimierten Form aufgezeigt, was sich gegenüber den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation geändert hat. Es folgen Informationen zum Aufbau des Berichtes bzw. zur Methodik. Ausserdem sind der Perimeter sowie die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Zug beschrieben. Ergänzt wird der Bericht durch Aussagen zur öffentlichen Mitwirkung. Anschliessend werden die Landschaft, die Siedlung, der Verkehr und die Umweltsituation in der Agglomeration Zug analysiert. Diese Analyse lehnt sich an die Vorgaben des Bundes an, um die Grundanforderung 3 (Analyse Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf) zu erfüllen. Der Analyseteil wird ergänzt durch einen Rückblick auf die vergangene Entwicklung. Das Fazit enthält eine Auflistung der Stärken und Schwächen der Agglomeration Zug sowie den sich daraus ergebenden Chancen und Gefahren.

Das Zukunftsbild zeigt eine Aussensicht auf den Kanton Zug (Wie sehen andere die Agglomeration Zug?) und erläutert die Einbettung in den übergeordneten räumlichen Kontext. Das Zukunftsbild stellt dar, wie sich die Agglomeration im Jahr 2030 präsentieren könnte. Dazu werden die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsstrukturen skizziert und auf einer Karte festgehalten. Diese Karte beschreibt den Zustand 2030, gegliedert in die vier Ziele «Fokussierte Siedlung», «Starke Landschaft», «Gebündelter Verkehr» und «Verstärkte Zusammenarbeit»:

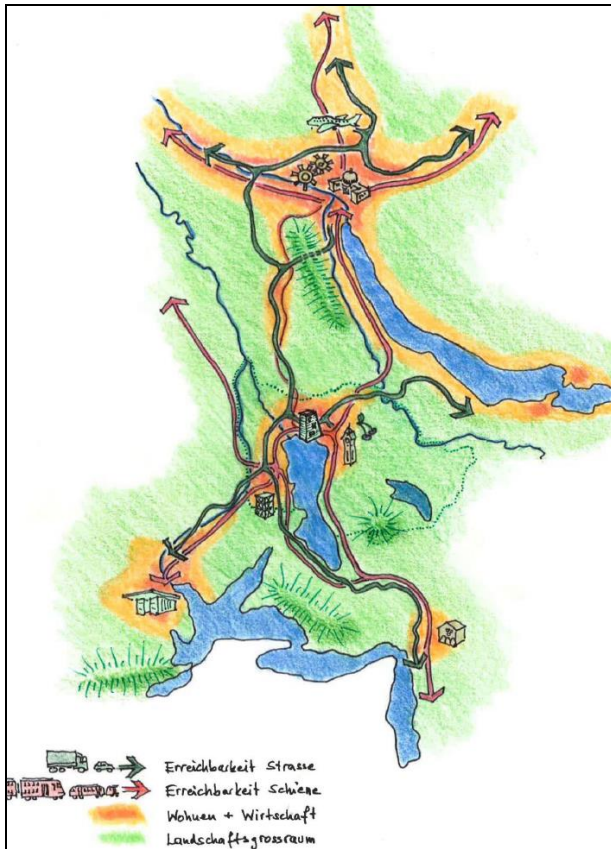


Abbildung 2: Einbettung der Agglomeration Zug

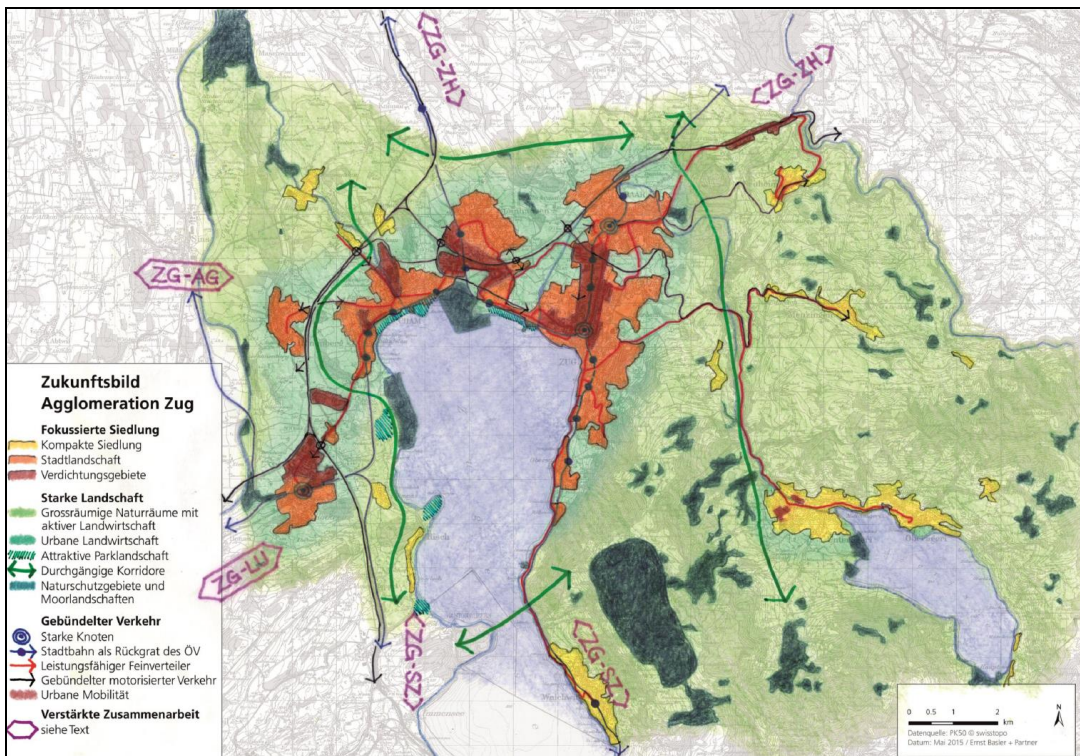


Abbildung 3: Zukunftsbild

Die drei Teilstrategien "Natur- und Landschaftsräume", "Siedlung" und "Verkehr" zeigen auf, wie die Agglomeration Zug künftig handeln will, um ihre Ziele der Raumentwicklung zu erreichen. Die Ziele sind auf den Inhalt des kantonalen Richtplans abgestimmt und mit diesem kompatibel. Die Teilstrategien leiten sich einerseits aus der Differenz zwischen Zukunftsbild und Ist-Zustand und andererseits aus dem in der Analyse identifizierten Handlungsbedarf ab. Ergänzt wird dieses Kapitel durch vom Bund geforderte quantitative Ziele zum Modal-Split, zu Einwohnern und Beschäftigten nach öV-Güteklassen und zur Verkehrssicherheit.

Die im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthaltenen Massnahmen sollen dazu beitragen, das skizzierte Zukunftsbild in die Realität umsetzen zu können. Wo sinnvoll, werden geographische zusammenhängende oder themenbezogene Einzelmassnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst. Jede Massnahme oder jedes Massnahmenpaket ist im Anhang des Agglomerationsprogramms auf einem Massnahmenblatt detaillierter beschrieben. Die Massnahmen werden ausserdem in die Priorität «übergeordnete Massnahme» (nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert), «Sofortmassnahme» (Baubeginn vor 2019 und deshalb als Eigenleistung definiert), A (Baubeginn 2019 bis 2022), B (Baubeginn 2023 bis 2026) oder C (Baubeginn nach 2027) eingeteilt.

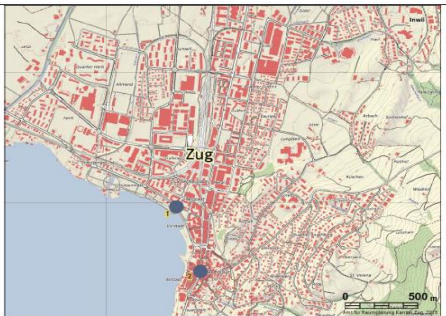
Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit		Priorität	B	Lfd Massnahmen Nr.	M37.03
				ARE-Code	
<b>Teilstrategie</b>	V8:Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen				
<b>Handlungsfeld</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Verkehr <input type="checkbox"/> ÖV <input type="checkbox"/> MIV <input type="checkbox"/> LV <input checked="" type="checkbox"/> GV <input type="checkbox"/> Siedlung <input type="checkbox"/> Landschaft / Natur <input checked="" type="checkbox"/> Infrastruktur <input type="checkbox"/> keine Infrastruktur				
<b>Zweckmässigkeit</b>	Eruierte Verkehrssicherheitsdefizite werden behoben, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.				
<b>Machbarkeit</b>	Dieses Paket ist von der Grösse erheblich, die Machbarkeit muss aber auf der Ebene der Einzelmassnahmen im Rahmen von Vorstudien / Machbarkeitsstudien nachgewiesen werden.				
<b>Realisierungshorizont</b>	<input type="checkbox"/> bis 2018 (Sofortmassnahme) <input type="checkbox"/> 2019 – 2022 (kurzfristig) <input checked="" type="checkbox"/> 2023 – 2026 (mittelfristig) <input type="checkbox"/> nach 2026 (langfristig)	<b>Reifegrad</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Reifegrad 1 <input type="checkbox"/> Reifegrad 2		
<b>Mitfinanzierbarkeit</b>	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein, Eigenleistung Agglomeration <input type="checkbox"/> nein, Finanzierung durch Dritte	<b>Verantwortung</b>	Massnahmenträger: Kanton + Stadt Zug Kostenträger: dito Weitere Beteiligte: –		
<b>Kosten</b>	Investitionskosten: CHF 3'000'000 Kostengenauigkeit: +/- 30 % Betriebskosten/Jahr: –	<b>Finanzierung</b>	Programm Agglomerationsverkehr: ja Bundesanteil Sonstige: nein Kantonsanteil: ja Gemeindeanteil: ja		
<b>Allgemeine Beschreibung</b>					
<b>Ausgangslage / Problem / Ziele</b>	Die beiden Knoten Chamerstr./Alpenstr. und Zug Kolinplatz sind Unfallschwerpunkte. Mögliche Gestaltungs- und Sanierungsmassnahmen hängen von längerfristig geplanten Mobilitätsstrategien für den Kanton Zug ab. Diese sind im Anschluss an das definitive Raumordnungskonzept ROK des Kantons Zug zu definieren.				
<b>Beschreibung</b>	Längerfristige Mobilitätskonzepte für den Kanton Zug müssen zeigen, wie weit diese beiden Knoten von den starken Verkehrsbelastungen entlastet werden können. Je nach Art und Stärke dieser Entlastungsmassnahmen sind sicherheitstechnische Sanierungsvarianten auszuarbeiten.				
<b>Kartographische Darstellung</b>					
<b>Nächste Schritte / Zeitplan / Meilensteine</b>		In Beschrieb Teilmassnahmen enthalten			
<b>Bezug zur Richtplanung</b>		Keine Richtplananpassungen notwendig			
<b>Beschreibung der Massnahmen / Teilmassnahmen</b>					
<b>Titel und Beschreibung</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Meilensteine</b>	<b>Kosten</b>		
1 Knoten Chamerstr./Alpenstr.	TBA Zug / Stadt Zug	Inbetriebnahme: vor 2026	CHF 1'800'000		
2 Zug Kolinplatz	TBA Zug / Stadt Zug	Inbetriebnahme: vor 2026	CHF 1'200'000		
<b>Gesamtkosten</b>			CHF 3'000'000		
<b>Bewertung des Nutzen gemäss Wirkungskriterien (WK)</b>					
<b>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</b>					
1 Fuss- und Veloverkehr	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten				
2 Öffentliches Verkehrssystem	Verringerung und Entschärfung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten				
<b>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern</b>					
3 Qualität öffentliche Räume	Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum				
<b>WK 3: Verkehrssicherheit erhöhen</b>					
1 Objektive Sicherheit	Verkehrssicherheit wird für alle Verkehrsteilnehmer verbessert				

Abb. 4: Beispiel eines Massnahmenblattes (siehe Anhang des Agglomerationsprogramms)

Massnahmen im Bereich Landschaft werden durch den Bund nicht mitfinanziert. Das Agglomerationsprogramm 3. Generation beinhaltet folgende Massnahmen, welche auf den kantonalen Richtplan abgestimmt sind (sofern die Massnahmen auf kantonaler Ebene richtplanrelevant sind):

- M 31.01: Erholungs- und Nutzungskonzept Lorzenebene umsetzen;
- M 31.02: Gestaltung und Renaturierung stehender und fliessender Gewässer;
- M 31.03: Landschaftsentwicklungs- und Besucherlenkungskonzepte erstellen;
- M 31.04: Wald in seiner Erholungsfunktion nutzen;
- M 31.05: Natur im Siedlungsgebiet fördern.

Massnahmen im Bereich Siedlung werden durch den Bund ebenfalls nicht mitfinanziert. Folgende Massnahmen, welche sich ebenfalls auf den rechtkräftigen kantonalen Richtplan stützen, sind im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthalten:

- M 32.01: Umsetzung Entwicklungs- und Verdichtungsschwerpunkte;
- M 32.02: Innenentwicklung Neuheim;
- M 32.03: Wohnungsbau für mittlere Einkommen;
- M 32.04: Verkehrsintensive Einrichtungen an integrierten Lagen;
- M 32.05: Verzicht auf Neueinzonungen, Begrenzung des Siedlungsgebiets;
- M 32.06: Bauen ausserhalb der Bauzone.

Die Massnahmen im Bereich Verkehr sind aufgeteilt auf die Themen «Öffentlicher Verkehr», «Fuss- und Veloverkehr», «Verkehrssicherheit», «Verkehrsmanagement» und «Aufwertung Strassenraum». Folgende Massnahmen werden im Zeithorizont A (Baubeginn 2019 - 2022) zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt:

#### Öffentlicher Verkehr:

- M 34.03: Massnahmenpaket Buspriorisierung;
- M 34.04: Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter;
- M 34.06: Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz;
- M 34.08: Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe.

#### Fuss- und Veloverkehr:

- M 36.01: Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr.

#### Verkehrssicherheit:

- M 37.02: Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit.

#### Aufwertung Strassenraum:

- M 39.01: Umgestaltung Inwilerriedstrasse, Baar;
- M 39.02: Umgestaltung Rigiplatz, Cham;
- M 30.04: Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg;
- M 39.05: Umgestaltung Birkenstrasse (Suurstoffi), Rotkreuz;
- M 39.07: Tempo 30-Zone Herti (St.-Johannes-Strasse und Letzistrasse), Zug;
- M 39.08: Tempo 30-Zone Lüssirain/Obersack/Rötel, Zug;
- M 39.09: Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug;
- M 39.12: Umgestaltung Industriestrasse, Zug.

Alle anderen Massnahmen wurden entweder in die Kategorien «Übergeordnete Massnahmen» (nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert), «Sofortmassnahmen» (Baubeginn vor 2019), B (Baubeginn 2023-2026) oder C (Baubeginn nach 2027) eingeteilt.

Das kostenrelevanteste Projekt ist der Neubau des ZVB-Hauptstützpunktes. Andere grössere Massnahmen sind im Agglomerationsprogramm 3. Generation nicht enthalten. Bahnseitig werden die Infrastrukturmassnahmen seit 2016 neu durch den Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert. Strassenseitig stehen zurzeit keine grösseren Projekte an, für die eine Mitfinanzierung beantragt werden könnte. Generell ist gesamtschweizerisch festzustellen, dass die Massnahmen der Agglomerationsprogramme eher in Richtung von kleineren Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, für Verkehrsmanagement- und Verkehrssicherheits-Massnahmen und Umgestaltungen des Strassenraums tendieren. Sicherlich besteht auch ein Zusammenhang mit den im Infrastrukturfonds zurzeit in beschränkter Masse zur Verfügung stehenden Finanzmitteln, welche für die Finanzierung der Agglomerationsprogramm 3. Generation nicht ausreichen werden.

#### **4. Öffentliche Mitwirkung**

Die öffentliche Mitwirkung zur Richtplananpassung fand vom 9. Januar bis 9. März 2016 statt. Gleichzeitig lag auch der Entwurf des Agglomerationsprogramms Zug 3. Generation öffentlich auf. Es wurde dazu eingeladen, sowohl zur Richtplananpassung als auch zum Entwurf des Agglomerationsprogramms Stellung zu nehmen. Es gingen 25 Stellungnahmen mit 127 Anliegen ein. Konkrete Anträge betrafen bis auf 7 Ausnahmen ausschliesslich Inhalte des Agglomerationsprogramms. Aufgrund von begründeten Anträgen wurde das Richtplankapitel P 3.1.2 angepasst. Nicht aufgenommen wurde jedoch der Antrag, in diesem Satz auch den Bahnverkehr zu erwähnen, da dieser nicht mehr über den Infrastrukturfonds finanziert wird.

Keine der Parteien, die sich zum Agglomerationsprogramm geäussert haben, haben Anträge zur Richtplananpassung gestellt oder Bemerkungen dazu angebracht.

Auch der Bund liess sich zur vorgesehenen Richtplananpassung vernehmen. Einer künftigen Genehmigung dieser Anpassung steht aus der Sicht des Bundes nichts entgegen. Er weist jedoch darauf hin, dass die Beurteilung des Agglomerationsprogramms und der Entscheid über die Mitfinanzierung der Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme bzw. der entsprechenden Botschaft durch das Parlament erfolgen werden.

Verschiedene Inputs von kantonalen Fachstellen, Gemeinden, Organisationen und Privaten konnten, sofern sie den Beschlüssen des Zuger Kantonsrates im Richtplan nicht widersprechen, in das Agglomerationsprogramm integriert werden. Das Schwergewicht wurde dabei auf Anpassungen zu den verkehrlichen Massnahmen, welche durch den Bund mitfinanziert werden sollen, gelegt. So wurde zum Beispiel aufgrund der öffentlichen Mitwirkung der Neubau des ZVB-Hauptstützpunktes in die Massnahmen des öffentlichen Verkehrs aufgenommen. Strenger wurden die Anträge zur Landschaft und zur Siedlung behandelt, da diese keine unmittelbaren Auswirkungen auf die zu erwartenden Bundesmittel haben und zuerst auf einer anderen Ebene diskutiert werden müssen.

#### **5. Interessenabwägung und Fazit**

Der Anpassung des kantonalen Richtplans stehen keine raumplanerischen Interessen entgegen. Der anzupassende Inhalt der Kapitel P 1 und P 3 ist auf den Inhalt des einzureichenden Agglomerationsprogramms 3. Generation abgestimmt und kann im kantonalen Richtplan festgesetzt werden.

#### **6. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen**

##### **6.1. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton und die Gemeinden**

Der Bund wird nach Prüfung des Agglomerationsprogramms Zug entscheiden, welche Massnahmen durch den Bund mitfinanzierbar sind. Die Investitionskosten der beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten kommunalen und kantonalen Massnahmen liegen bei knapp 300 Mio. Franken (Massnahmen im Zeithorizont A), wovon alleine 217 Mio. Franken vom neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe herrühren. Je nach Beurteilung des Agglomerationsprogramms beteiligt sich der Bund bei Erfüllung der Grundanforderungen mit einem Anteil zwischen 30 und 50 % an diesen Infrastrukturkosten. Bei der Beurteilung durch den Bund können jedoch einzelne Massnahmen aus der Beitragsberechtigung ausscheiden. Aufgrund der Erfahrungen aus den beiden ersten Agglomerationsprogrammen können zum heutigen Zeitpunkt keine Angaben über allfällige Mitfinanzierungen durch den Bund gemacht werden. Die Bundesmittel für die 3. Generation werden frühestens 2019 freigegeben. Aktuell ist die Finanzierung der Agglomerationsprogramme 3. Generation nicht gesichert, da der bestehende Agglo-



merationsfonds nicht mehr über die notwendigen Mittel verfügt. Mit der Einführung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) soll die Finanzierung der Agglomerationsprogramme langfristig gesichert werden.

#### 6.2. Anpassungen von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

### 7. Zeitplan

7. Juli 2016	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
August 2016	Kommissionssitzung
September 2016	Kommissionsbericht
November 2016	Kantonsrat, einzige Lesung

Weitere Schritte:

#### *Richtplananpassung:*

Die vom Kantonsrat beschlossene Richtplananpassung wird im Anschluss dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Die Genehmigung durch den Bund erfolgt ca. Mitte 2017.

#### *Agglomerationsprogramm:*

Das Agglomerationsprogramm wird im Dezember 2016 dem Bund eingereicht und 2017 von diesem bewertet. Danach werden zwischen Bund und Kanton Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen. Vorgesehen ist derzeit, dass die Bundesmittel für die dritte Generation Agglomerationsprogramme ab 2019 freigegeben werden.

### 8. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2641.2 - 15204 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 21. Juni 2016

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Heinz Tännler

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilagen:

- Synopse, Juni 2016
- Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation, Bericht und Anhang siehe unter [www.zg.ch/agglomerationsprogramm](http://www.zg.ch/agglomerationsprogramm)