



Regierungsrat, Postfach 156, 6301 Zug

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik
3003 Bern

Zug, 22. Oktober 2013 hs

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), hat am 26. Juni 2013 den Entwurf des Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr in die Vernehmlassung gegeben. Im Zentrum des vorliegenden Entwurfs zum Bundesbeschluss liegt die Mittelfreigabe für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen ab 2015. Gerne nehmen wir nachfolgend dazu Stellung mit folgenden

Anträgen:

- a) Anpassung der Begründung der Rückversetzung der Massnahmen M 24.01 (ARE-Code 1711.2.010, 1711.2.011 und 1711.2.012) in die Priorität C.
- b) Neubeurteilung der Massnahme 1711.2.007 (Umgestaltung Zuger-/Baarerstrasse) gemäss Benchmark und Aufnahme in die beitragsberechtigten Massnahmen der A-Liste.
- c) Streichen der Forderung nach Aufnahme der Mobilitätsdrehzscheibe Cham gemäss Kapitel 6.2 des Prüfbericht-Entwurfs.

Begründung:

Der Kanton Zug profitierte bereits im Rahmen der dringlichen Massnahmen von Geldern des Infrastrukturfonds für die beiden Projekte Stadtbahn Zug und Nordzufahrt. Zurzeit ist der

Kanton Zug mit der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogrammes 1. Generation befasst. Er hat dafür auch bereits erste Bundesgelder erhalten.

1. Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr

Fristgerecht hat der Kanton Zug per 30. Juni 2012 dem Bundesamt für Raumentwicklung das Agglomerationsprogramm 2. Generation zur Prüfung eingereicht. Der Entwurf des Prüfberichts wurde uns am 15. Mai 2013 zugestellt. Die Baudirektion konnte am 6. Juni 2013 diesen Entwurf mit Vertretern des Bundesamtes für Raumentwicklung besprechen. Am 11. Juni 2013 hat sich die Baudirektion schriftlich zu Textpassagen des Prüfbericht-Entwurfs geäussert. Diese Begehren sind mehrheitlich in geeigneter Form in die aktuelle Fassung des Prüfbericht-Entwurfs eingeflossen. Mit Schreiben vom 11. Juli 2013 hat die Baudirektion dem Bundesamt für Raumentwicklung weitere Unterlagen und Erklärungen nachgeliefert. Diese nachgereichten Unterlagen sollten nach Aussage des Bundesamtes für Raumentwicklung beurteilt und nach Möglichkeit in die Bewertung des Agglomerationsprogrammes 2. Generation einbezogen werden.

Analysiert man den Prüfbericht-Entwurf der Agglomerationsprogramme 2. Generation, zeigt sich, dass der Kanton Zug für die A-Massnahmen mit Bundesbeiträgen in der Höhe von ca. 20.5 Mio. Franken (Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer) rechnen darf. Dieser Betrag ergibt sich aus den Kosten der eingegebenen Massnahmen in der Höhe von knapp 60 Mio. Franken und dem Beitragssatz des Bundes von 35 %. Dieser Beitragssatz ist wiederum das Ergebnis der Bewertung des Bundes bzw. des Vergleichs der erzielten Nutzenpunkte in Abhängigkeit der Agglomerationsgrösse sowie der Kosten des eingereichten Agglomerationsprogramms. Betreffend Wirkung des Zuger Agglomerationsprogramms und betreffend zusätzlich aufzunehmende Massnahmen verweisen wir auf den Brief der Baudirektion an das UVEK vom 11. Juli 2013. Davon ausgenommen ist die Stadtbahn-Haltestelle Baar Sennweid: Aufgrund der aktualisierten Terminplanung (Baubeginn nach 2018) sowie der neu vorgesehenen Abgrenzung der Eisenbahnfinanzierung beantragen wir, diese Massnahme in die B-Liste zu verschieben.

Wir anerkennen die umfassenden Arbeiten, welche von den Bundesstellen im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation geleistet worden sind. Im Grundsatz sind wir mit der Bewertung des eingereichten Agglomerationsprogrammes 2. Generation einverstanden. Wir stellen auch fest, dass die Beitragsgesuche der Agglomerationen die zur Verfügung stehenden Finanzmittel bei Weitem übersteigen. Der Bedarf für die 3. Generation des Programms (2019 - 2022) ist nicht mehr gedeckt. Zudem läuft der Infrastrukturfonds im Jahr 2027 aus. Ab 2028 stünden mit der heutigen Regelung (NFA, Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs durch den Bund) jährlich noch 30 - 40 Mio. Franken zur Verfügung. Den zukünftigen Programmen für den Agglomerationsverkehr fehlen daher die notwendigen Bundesbeiträge. Eine Weiterführung der Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs sowie die Sicherstellung der dafür erforderlichen Mittel sind notwendig und umgehend auf Bundesebene in die Wege zu leiten.

Im Weiteren begrüßen wir die Bestrebungen des Bundes betreffend Weiterentwicklung der Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme sowie betreffend Entflechtung der Finanzierung von Bahn und Agglomerationsverkehr.

2. Agglomerationsprogramm Zug, Prüfbericht des Bundes vom 15. Mai 2013

Folgende Punkte, welche im Wesentlichen bereits das Schreiben der Baudirektion an das Bundesamt für Raumentwicklung vom 11. Juli 2013 enthalten, sind unserer Ansicht nach nochmals zu prüfen und entsprechend in die Bewertung bzw. den Prüfbericht einfließen zu lassen:

zu a) **Anpassung der Begründung der Rückversetzung der Massnahmen M 24.01 (ARE-Code 1711.2.010, 1711.2.011 und 1711.2.012) in die Priorität C**

Aktuelle Fassung im Entwurf des Prüfberichts	Antrag für angepasste Formulierung
<p>Reifegrad: ungenügend. Es bestehen Studien und teilweise Vorprojekte, das Paket als Ganzes weist jedoch noch keine genügende Reife aus. Die Ausbauschnitte sind in Abhängigkeit vom 3. Gleis Zug - Baar (siehe Tab. 5-5) noch zu klären. Die 2. Teilergänzung erscheint mit Ausnahme der Bahnhofaufwertung Cham als wenig prioritär und die prognostizierte Nachfrage durch die Weiterentwicklung des Feinverteilers - generell und zwischen Zug und Baar im Speziellen - abdeckbar. In Bezug auf die neue Haltestelle sind die Auswirkungen der Nähe zum Bahnhof Baar in Erwägung zu ziehen. Ebenso enthält das Agglomerationsprogramm zum Entwicklungsgebiet Choller wenig konkrete Vorstellungen.</p>	<p>Reifegrad: ungenügend. Es bestehen Studien und teilweise Vorprojekte, das Paket als Ganzes weist jedoch noch keine genügende Reife aus. Die Ausbauschnitte sind in Abhängigkeit vom 3. Gleis Zug - Baar (siehe Tab. 5-5) noch zu klären. Die 2. Teilergänzung erscheint mit Ausnahme der Bahnhofaufwertung Cham als wenig prioritär für den Zeithorizont 2015 - 2018 und die prognostizierte Nachfrage durch die Weiterentwicklung des Feinverteilers für den betreffenden Zeithorizont abdeckbar.</p>

Begründung:

- Die 2. Teilergänzung ist mit Ausnahme von Cham abhängig vom 3. Gleis Zug - Baar und kann somit im fraglichen Zeithorizont mit Sicherheit nicht realisiert werden.
- Bei der Haltestelle Baar Sennweid handelt es sich um eine Stadtbahnhaltestelle. Sie ist halb so lang wie eine normale S-Bahn-Haltestelle und kann von S-Bahnen gar nicht bedient werden. Unsere Stadtbahnhaltestellen folgen sehr nahe aufeinander und wären vom Nutzen her analog zu Tramhaltestellen oder z.B. zur Glattalbahn zu beurteilen.

zu b) **Neubeurteilung der Massnahme 1711.2.007 (Umgestaltung Zuger-/Baarerstrasse) gemäss Benchmark und Aufnahme in die beitragsberechtigten Massnahmen der A-Liste**

Begründung:

Die Massnahmen M 23.01 (ARE-Code 1711.2.005, 1711.2.006 und 1711.2.007) wurden bei der Beurteilung durch den Bund als Eigenleistungen eingestuft. Begründet wird diese Einstufung durch die lediglich lokale Wirkung und die für die Agglomeration tragbaren Kosten. In Anhang 7 des Erläuterungsberichts ist der Benchmark Aufwertung Strassenraum dargestellt. Dabei sind die drei Massnahmen M 23.01 (ARE-Code 1711.2.005, 1711.2.006 und 1711.2.007) der Agglomeration Zug aus uns unbekanntem Gründen nicht aufgelistet. Wir können nachvollziehen, dass die Umgestaltung der Ägerstrasse in Baar aufgrund der geringen Verkehrsmenge und die Umgestaltung des Dorfzentrums Cham als flankierende Massnahme zur Umfahrung Cham-Hünenberg nicht beitragsberechtigt sind.

Wir sind jedoch der Meinung, dass die Umgestaltung der Zuger-/Baarerstrasse als Hauptachse des öV-Feinverteilers eine mehr als nur lokale Wirkung hat. Ein Ziel der Umgestaltung soll - wie beispielsweise auch bei der Umgestaltung des Dorfzentrums von Cham - unter anderen sein, die Verkehrsmenge auf maximal 12'000 Fahrzeuge pro Tag zu reduzieren (max. Belastung von 600 Fahrzeugen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit und in Hauptverkehrsrichtung), was dem öffentlichen Verkehr erlauben soll, sich ungehindert fortbewegen zu können.

zu c) **Streichen der Forderung nach Aufnahme der Mobilitätsdrehscheibe Cham gemäss Kapitel 6.2 des Prüfbericht-Entwurfs**

Begründung:

In Kapitel 6.2 des Entwurfs des Prüfberichts wird verlangt, dass die Massnahme 1711.2.013 "Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 5: Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Cham (Teil Bahn)" in den Richtplan aufgenommen werden muss. Der kantonale Richtplan Zug beinhaltet jedoch keine Mobilitätsdrehscheiben, wie sie auch heute schon in Zug, Baar und Rotkreuz bestehen. Es macht deshalb keinen Sinn, die Mobilitätsdrehscheibe Cham als Richtplaninhalt aufzunehmen. Die beabsichtigte bessere Verknüpfung von Bahn, Bus und Langsamverkehr am Bahnhof Cham hat auf bestehenden Erschliessungsflächen zu erfolgen und hat demzufolge auch keine raumwirksamen Auswirkungen. Es handelt sich um eine Umnutzung der Bahnanlage innerhalb des bestehenden Bahnareals Cham. Die Gleisanlage wird reduziert, Perrons und Zugänge werden aus- bzw. umgebaut.

Ansonsten haben wir keine weiteren Bemerkungen und bedanken uns nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Seite 5/5

Zug, 22. Oktober 2013

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug

Beat Villiger
Landammann

Renée Spillmann Siegwart
stv. Landschreiberin

Kopie an:

- Volkswirtschaftsdirektion
- Baudirektion
- Amt für Raumplanung