



Raumplanerischer Bericht Anpassung kantonaler Richtplan 16/1 Agglomerationsprogramm 3. Generation



P Agglomerationsprogramm

Impressum

Baudirektion des Kantons Zug
Amt für Raumplanung
Abteilung Kantonalplanung und Grundlagen
Aabachstrasse 5
6300 Zug
041 728 54 80
info.arp@zg.ch

Version 1.0 öffentliche Mitwirkung

Mitwirkung zur Anpassung des Richtplans

Gestützt auf Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) sowie § 36 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG) wird die Anpassung des kantonalen Richtplans während 60 Tagen beim Amt für Raumplanung in Zug und bei den Gemeinden des Kantons Zug öffentlich aufgelegt. Die Unterlagen können während den Bürozeiten eingesehen werden. Sie sind auch auf der Website des Amtes für Raumplanung unter www.zg.ch/richtplan zu finden (Rubrik «Richtplananpassungen»). Es werden folgende Unterlagen aufgelegt:

- Publikationstext Amtsblatt;
- Raumplanerischer Bericht inklusive Synopse.

Die Mitwirkung dauert von **Samstag, 9. Januar 2016, bis Mittwoch, 9. März 2016**. Die Bevölkerung ist eingeladen, ihre Vorschläge und Anregungen einzubringen. Möglichkeiten zur Mitwirkung:

- Formular unter www.zg.ch/richtplan > «Richtplananpassungen», welches per E-Mail an info.arp@zg.ch gesendet werden kann;
- auf dem Postweg an folgende Adresse (bitte mit vollständigen Angaben zum Absender):

Amt für Raumplanung
Stichwort: Richtplananpassung 16/1: Agglomerationsprogramm
Postfach
6301 Zug

Die Eingaben fliessen in die Überprüfung der Richtplananpassung ein. Die Baudirektion fasst die Eingaben zusammen und nimmt dazu Stellung. Der Regierungsrat unterbreitet seinen Bericht dem Kantonsrat zum Beschluss. Nach den Beratungen in der Kommission für Raumplanung und Umwelt sowie in der Staatswirtschaftskommission und dem Beschluss im Kantonsrat wird die Anpassung beim Bund zur Genehmigung eingereicht.

Bei Fragen hilft Ihnen Kantonsplaner René Hutter unter 041 728 54 81 oder rene.hutter@zg.ch gerne weiter.

Inhalt

1.	Agglomerationsprogramm 3. Generation	4
A	Ausgangslage	4
A.1	Agglomerationspolitik des Bundes und Agglomerationsprogramme	4
A.2	Die Agglomerationsprogramme Zug der 1. und 2. Generation	4
A.3	Das Agglomerationsprogramm im kantonalen Richtplan	4
A.4	Das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation	5
A.5	Inhalt des Agglomerationsprogramms 3. Generation	6
A.6	Verfahren	9
B	Vorschlag zur Anpassung des Richtplans für die öffentliche Mitwirkung	10
B.1	Vorschlag zur Anpassung des Richtplans für die öffentliche Mitwirkung	10

1. Agglomerationsprogramm 3. Generation

A Ausgangslage

A.1 Agglomerationspolitik des Bundes und Agglomerationsprogramme

Der Bundesrat führte 2001 die Agglomerationspolitik ein und 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.

Im Jahr 2007 wurden die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung eingeführt. Mit der Schaffung des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG), welches anfangs 2008 in Kraft gesetzt worden ist, haben die Agglomerationsprogramme ein starkes Mitfinanzierungsinstrument erhalten, das dem Agglomerationsprogramm innerhalb der Agglomerationspolitik eine wichtige Bedeutung verliehen hat. Die Mittelzuteilung aus dem Infrastrukturfonds erfolgt dabei nicht gleichmässig über die ganze Schweiz, sondern nach Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen. Die Möglichkeit zum Bezug von Geldern aus dem Infrastrukturfonds setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr voraus, das den Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und koordiniert mit den Zielen der Raumplanung abstimmt. Der Grad der Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei zur Beurteilung auch infrastrukturelle Massnahmen und Infrastrukturmassnahmen in den Bereichen Landschaft und Umwelt berücksichtigt werden.

A.2 Die Agglomerationsprogramme Zug der 1. und 2. Generation

Ende 2007 reichte der Kanton Zug das Agglomerationsprogramm Zug der 1. Generation ein. Dieses wurde 2008 durch den Bund geprüft und die Ergebnisse in einem Prüfbericht zusammengefasst. Das Agglomerationsprogramm der 1. Generation erreichte aufgrund der Agglomerationsgrösse, der bisher investierten Vorleistungen, der Summe der Projektkosten und des beurteilten Nutzens einen Beitragssatz von 40 % bzw. eine maximale Kostenbeteiligung durch den Bund an die anerkannten Projekte von Fr. 63.2 Mio. (Preisstand 2005 exkl. MWST. und Teuerung).

Ende Juni 2012 hat der Kanton Zug das Agglomerationsprogramm der 2. Generation eingereicht. Dieses Programm baute grundsätzlich auf dem 1. auf, die Nachvollziehbarkeit musste jedoch durch das ganze Programm gewährleistet sein. Aufgrund der gleichen Kriterien wie bei der 1. Generation (mit Ausnahme der Vorleistungen, welche nicht mehr in die Bewertung einbezogen worden sind), erreichte das Agglomerationsprogramm der 2. Generation einen Beitragssatz von 35 % bzw. eine maximale Kostenbeteiligung an die anerkannten Projekte von Fr. 20.5 Mio. (Preisstand 2005 exkl. MWST. und Teuerung).

A.3 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 Projekten der Agglomeration Zug (P 2) und der Mitfinanzierung dieser Projekte durch den Bund (P 3).

Das Kapitel P 1 ist anzupassen, weil der Perimeter der Agglomeration Zug für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation auf den ganzen Kanton ausgedehnt worden ist. Das Kapitel P 2 hat sich bewährt und bedarf keiner Anpassung. Das Kapitel P 3 beinhaltet in der aktuellen Fassung die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Zug der 2. Generation. Damit muss dieses Kapitel auf den Inhalt des Agglomerationsprogramms Zug der 3. Generation abgestimmt und somit auch angepasst werden.

A.4 Das Agglomerationsprogramm Zug 3. Generation

A.4.a Anforderungen des Bundes

Der Bund hat in seiner Weisung vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation die Rahmenbedingungen zur Erarbeitung definiert. Ausserdem sind dem Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 2. Generation verschiedene Schwächen (nebst vielen Stärken) zu entnehmen, welche bei der Ausarbeitung des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation nach Möglichkeit berücksichtigt worden sind:

- ungenutztes Potential von flächendeckendem Verkehrsmanagement und Dosierungen; keine systematische Konzeption der Verkehrslenkung und -steuerung;
- fehlende wirkungsvolle Massnahmen zur Parkierung sowie keine weiteren nachfragelenkenden Massnahmen;
- fehlende Konkretisierung von Massnahmen im Bereich Siedlung, womit keine deutlich lenkende Wirkung erzielt werden kann;
- fehlende Siedlungsbegrenzung in den Gebieten Steinhausen bis Rotkreuz und ausserhalb des Agglomerationsperimeters, womit gewisse Unsicherheiten für eine Siedlungsentwicklung in die Fläche bleiben;
- keine Weiterentwicklung von Tempo-30- und Begegnungszonen als unabhängige Massnahmen;
- keine klare Konzeption zur Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit und kein systematisches Vorgehen zur Beseitigung von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten;
- Beschränkung des Agglomerationsperimeters gegenüber der Definition des Bundesamtes für Statistik, welche zu einer Relativierung der positiven Wirkungen des Agglomerationsprogramms führt.

Gestützt auf diese Punkte und unter Berücksichtigung des stetigen Wandels der Rahmenbedingungen hat der Kanton Zug das Agglomerationsprogramm überarbeitet. Es liegt nun das Agglomerationsprogramm der 3. Generation vor.

A.5 Inhalt des Agglomerationsprogramms 3. Generation

Das als Beilage zu diesem raumplanerischen Bericht dazugehörige Agglomerationsprogramm Zug der 3. Generation hat kurz zusammengefasst folgende Inhalte:

A.5.a Was ist neu im Agglomerationsprogramm 3. Generation (Kapitel 2)

Das Agglomerationsprogramm 3. Generation baut in erster Linie auf dem Agglomerationsprogramm 2. Generation auf; dazu wurde dieses in bestimmten Teilen weiterentwickelt und mit neuen Themen ergänzt. Damit kann auf die vom Bund festgestellten Schwächen des Agglomerationsprogramms 2. Generation reagiert werden, andererseits wurden neue Anforderungen berücksichtigt. Die wichtigsten Neuerungen sind:

- Der Agglomerationsperimeter beschränkt sich nicht mehr auf den Teilraum 1 gemäss kantonalem Richtplan, sondern umfasst den gesamten Siedlungsraum im Kanton Zug.
- Die Analyse, das Zukunftsbild und die Teilstrategien werden auf den neuen Perimeter angepasst und in Teilbereichen konkretisiert. In den Teilstrategien werden quantitative Ziele formuliert.
- Es wird aufgezeigt, wie die Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation voranschreitet.

Für das Agglomerationsprogramm 3. Generation werden in Einklang mit dem Zukunftsbild und den Teilstrategien neue Massnahmen formuliert.

A.5.b Ausgangslage (Kapitel 3)

Das Kapitel 3 beinhaltet Informationen zum Aufbau des Berichtes und zur angewandten Methodik. Beschrieben werden der Perimeter sowie die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Zug. Dieses Kapitel wird nach der öffentlichen Mitwirkung durch eine Zusammenfassung der eingereichten Anträge ergänzt.

A.5.c Analyse (Kapitel 4)

In diesem Kapitel werden die vier Teilbereiche Landschaft, Siedlung, Verkehr und Umwelt analysiert. Es handelt sich dabei um eine ausführliche Auslegeordnung des Ist-Zustandes und der Entwicklungstrends bzw. der für das Agglomerationsprogramm relevanten Daten und Fakten. Der Inhalt dieses Kapitels stützt sich auf die Vorgaben des Bundes, um die Grundanforderung 3 (Analyse Ist-Zustand, Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Risiken und Handlungsbedarf) zu erfüllen.

Im Fazit dieses Kapitels werden die Stärken und Schwächen der Agglomeration Zug für sämtliche vier Teilbereiche aufgelistet. Daraus abgeleitet werden die damit verbundenen Chancen und Gefahren sowie der resultierende Handlungsbedarf.

A.5.d Zukunftsbild (Kapitel 5)

Das Zukunftsbild für die Agglomeration Zug zeigt in einer räumlichen Darstellung, wie sich die Agglomeration im Jahr 2030 präsentieren soll. Dazu werden die wichtigsten Siedlungs-, Landschafts-

und Verkehrsstrukturen auf einer Karte skizziert. Vorgängig wird in diesem Kapitel aufgezeigt, wie über- und nebengeordnete Planungsträger (Raumkonzept Schweiz, Metropolitanraum Zürich) die Agglomeration Zug künftig sehen. Zusammen mit einer Darstellung der Einbettung der Agglomeration Zug in den übergeordneten räumlichen Kontext ergibt sich daraus das Zukunftsbild. Dieses beschreibt den Zustand 2030, gegliedert in die vier Teilbereiche «Fokussierte Siedlung», «Starke Landschaft», «Gebündelter Verkehr» und «Verstärkte Zusammenarbeit».

A.5.e Teilstrategien (Kapitel 6)

Die drei Teilstrategien «Landschaft», «Siedlung» und «Verkehr» zeigen auf, wie die Agglomeration künftig handeln will, um ihre Ziele der Raumentwicklung zu erreichen. Die Teilstrategien leiten sich einerseits aus der Differenz zwischen Zukunftsbild und Ist-Zustand, andererseits aus dem identifizierten Handlungsbedarf ab. Die Verbindung zwischen den einzelnen Elementen der Teilstrategien zur SWOT-Analyse und dem Zukunftsbild sowie die Ableitung der Massnahmen aus den Teilstrategien befindet sich im Kapitel B «Roter Faden» des Anhangs. In Ergänzung zum Agglomerationsprogramm 2. Generation werden quantitative Ziele zu den Aspekten «Modal Split», «Einwohner und Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen» und «Verkehrssicherheit» formuliert.

A.5.f Massnahmen (Kapitel 7)

Die im Agglomerationsprogramm 3. Generation enthaltenen Massnahmen basieren auf den hergeleiteten Teilstrategien. Die Massnahmen sollen einen Beitrag dazu leisten, das skizzierte Zukunftsbild in die Realität umzusetzen bzw. die identifizierten Defizite zu kompensieren. Wo sinnvoll, werden geographische oder themenbezogene Einzelmassnahmen zu Massnahmenpaketen zusammengefasst. Jede einzelne Massnahme bzw. jedes Massnahmenpaket ist im Anhang des Agglomerationsprogrammes detailliert beschrieben. Die Massnahmen werden ausserdem in die Priorität A (Baubeginn 2019 bis 2022) oder B (Baubeginn nach 2023) eingeteilt.

Für den Bereich Landschaft sind folgende Massnahmen enthalten (nicht durch den Bund mitfinanzierbar):

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

Für den Themenbereich Siedlung sind folgende Massnahmen enthalten (nicht durch den Bund mitfinanzierbar):

- 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 des Themenbereiches Verkehr sind aufgeteilt in die Unterbereiche «Öffentlicher Verkehr», «Fuss- und Veloverkehr», «Verkehrssicherheit», «Verkehrsmanagement» und «Aufwertung Strassenraum». Es sind dies folgende Massnahmen:

Öffentlicher Verkehr:

- Ü 34.01 Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 1: 3. Gleis Zug - Baar;
- Ü 34.02 Stadtbahn Zug, 2. Teilergänzung - Teilmassnahme 3: Haltestelle Baar Sennweid;
- M 34.03 Massnahmenpaket Buspriorisierung;
- M 34.04 Ausbau/Erweiterung Bushaltestelleninfrastrukturen im erweiterten Agglomerationsperimeter;
- M 34.06 ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse, mittelfristig;
- M 34.07 Neubau Bushof Bahnhof Süd, Rotkreuz.

Fuss- und Veloverkehr:

- M 36.01 Kurzfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr;
- M 36.02 Mittelfristige Netzergänzungen Fuss-/Veloverkehr.

Verkehrssicherheit:

- M 37.01 Sofortmassnahmen Verkehrssicherheit;
- M 37.02 Kurzfristige Massnahmen Verkehrssicherheit;
- M 37.03 Mittelfristige Massnahmen Verkehrssicherheit.

Massnahmen Verkehrsmanagement

- M 38.01 Verkehrssteuerung Cham-Hünenberg (FlaMA UCH);
- M 38.02 Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug.

Aufwertung Strassenraum:

- M 39.01 Umgestaltung Inwilerriedstrasse;
- M 39.02 Umgestaltung Rigiplatz;
- M 39.03 Umgestaltung Knoten Zythus;
- M 39.04 Umgestaltung Dorfzentrum Hünenberg;
- M 39.05 Umgestaltung Birkenstrasse (Suurstoffi);
- M 39.06 Umgestaltung Mattenstrasse;
- M 39.07 Tempo-30 Zone Herti: St.-Johanes-Strasse und Letzistrasse;
- M 39.08 Tempo-30 Zone Lüssirain/Obersack/Röteli;
- M 39.09 Aufwertung öffentliche Räume Stadt Zug;
- M 39.10 Strassenraum Hünenberg - Luzernerstrasse.

Sämtliche Massnahmen und Massnahmenpakete des Bereichs Verkehr sind grundsätzlich durch den Bund mitfinanzierbar. Dies ist auch der Inhalt der vorliegenden Richtplananpassung. Die im Kapitel 3.1.2 des kantonalen Richtplans aufgeführten Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Zug der 2. Generation sind durch die oben erwähnten Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Zug der 3. Generation zu ersetzen (siehe Vorschlag zur Richtplananpassung).

Die Investitionskosten der beim Bund zur Mitfinanzierung beantragten Massnahmen liegen bei 73,9 Mio. Franken. Je nach Beurteilung des Agglomerationsprogrammes durch den Bund beteiligt sich dieser mit einem Anteil zwischen 30 und 50 % an diesen Infrastrukturkosten. Bei der Beurteilung durch den Bund können jedoch einzelne Massnahmen aus der Beitragsberechtigung ausscheiden, womit sich der Betrag der Investitionskosten entsprechend reduzieren würde.

A.5.g Umsetzung und Controlling (Kapitel 8)

Grundsätzlich verpflichtet sich die Agglomeration bzw. im Falle der Agglomeration Zug der Kanton und die Gemeinden, die im eingereichten Agglomerationsprogramm aufgeführten Massnahmen, umzusetzen. Dies kommt auch durch das Kapitel P des kantonalen Richtplanes zum Ausdruck, in welchem die einzelnen Massnahmen oder Massnahmenpakete aufgeführt sind, für welche sich der Kanton beim Bund für eine Mitfinanzierung einsetzt.

A.6 Verfahren

Für das Agglomerationsprogramm der 3. Generation sind folgende weitere Schritte vorgesehen:

- öffentliche Mitwirkung zur Richtplananpassung und zum Agglomerationsprogramm vom 9. Januar 2016 bis 9. März 2016;
- allfällige Überarbeitung des Agglomerationsprogrammes Zug der 3. Generation und Beschluss durch den Regierungsrat (April 2016);
- Einreichen der Richtplananpassung zum Kapitel P des kantonalen Richtplans beim Kantonsrat (Mai 2016);
- Beschluss der Richtplananpassung durch den Kantonsrat (bis spätestens November 2016);
- Einreichen des Agglomerationsprogrammes Zug der 3. Generation beim Bund (Dezember 2016).

Der Beschluss des Kantonsrates zur Richtplananpassung soll bei Eingabe des Agglomerationsprogramms beim Bund vorliegen.

B Vorschlag zur Anpassung des Richtplans für die öffentliche Mitwirkung

B.1 Vorschlag zur Anpassung des Richtplans für die öffentliche Mitwirkung

Richtplantext alt (Stand 2. Juli 2015)

P 1 Strategie für die Agglomeration Zug

P 1.1 Strategie für die Agglomeration Zug

P 1.1.1

Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung und die verschiedenen Beschlüsse des Richtplantextes und der Richtplankarte bilden die Strategie für die Agglomeration Zug (Teilraum 1).

P 1.2 Gremium für die Agglomeration Zug

P 1.2.1

Der regierungsrätliche Ausschuss, bestehend aus dem Baudirektor (Federführung), dem Volkswirtschaftsdirektor und dem Finanzdirektor bildet das behördliche Gremium für die Begleitung der Entwicklung der Agglomeration Zug. Die betroffenen Gemeinden werden direkt einbezogen, die anderen Gemeinden haben ein Informationsrecht und können Stellung nehmen. Die Verantwortlichkeit gegenüber dem Bund liegt beim Regierungsrat.

P 1.2.2

Zur Lösung grenzüberschreitender Fragestellungen sucht der regierungsrätliche Ausschuss die Zusammenarbeit mit anderen Organen in den angrenzenden Agglomerationen und den Nachbarkantonen.

Richtplantext neu

P 1 Strategie für die Agglomeration Zug

P 1.1 Strategie für die Agglomeration Zug

P 1.1.1

Die Grundzüge der räumlichen Entwicklung und die verschiedenen Beschlüsse des Richtplantextes und der Richtplankarte bilden die Strategie für die Agglomeration Zug (~~Teilraum 1~~).

P 1.2 Gremium für die Agglomeration Zug

P 1.2.1

Der regierungsrätliche Ausschuss, bestehend aus dem Baudirektor (Federführung), dem Volkswirtschaftsdirektor und dem Finanzdirektor bildet das behördliche Gremium für die Begleitung der Entwicklung der Agglomeration Zug. Die ~~betroffenen~~ Gemeinden werden direkt einbezogen, ~~die anderen Gemeinden haben ein Informationsrecht und können Stellung nehmen~~. Die Verantwortlichkeit gegenüber dem Bund liegt beim Regierungsrat.

P 1.2.2

Zur Lösung grenzüberschreitender Fragestellungen sucht der regierungsrätliche Ausschuss die Zusammenarbeit mit anderen Organen in den angrenzenden Agglomerationen und den Nachbarkantonen.

Richtplantext alt (Stand 2. Juli 2015)

P 3 Subventionierung durch den Bund

P 3.1 Anerkennung und Mitfinanzierung durch den Bund

P 3.1.1

Der Bund anerkennt das Kapitel P des kantonalen Richtplanes als Agglomerationsprogramm im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes.

P 3.1.2

Der Kanton setzt sich beim Bund für die Mitfinanzierung folgender Projekte im Sinne des Agglomerationsverkehrs ein:

- a. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung der 2. Teilergänzung der Stadtbahn Zug;
- b. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung des ÖV-Feinverteilers auf Eigenstrasse, 2. und 3. Teil und in den Umsteigepunkten Bahn - Bus;
- c. Bau von Netzergänzungen im Langsamverkehr und Schaffung von neuen Quartierverbindungen;
- d. Bau einer Bike- und Ride-Anlage am Bahnhof Zug;
- e. Umgestaltung von entlasteten Strassenzügen zu attraktiven siedlungsverträglichen Strassen;
- f. Realisierung von Parkleitsystemen in Baar und Cham;
- g. Ersatz der bestehenden P&R-Anlagen durch P&R-Plätze in einem neuen Parkhaus am Bahnhof Baar;
- h. Stadttunnel Zug;*
- i. allfällig weitere Projekte.

Richtplantext neu

P 3 Subventionierung durch den Bund

P 3.1 Anerkennung und Mitfinanzierung durch den Bund

P 3.1.1

Der Bund anerkennt das Kapitel P des kantonalen Richtplanes als Agglomerationsprogramm im Sinne der Agglomerationspolitik des Bundes.

P 3.1.2

Der Kanton setzt sich beim Bund für die Mitfinanzierung folgender Projekte im Sinne des Agglomerationsverkehrs ein:

Der Kanton setzt sich beim Bund im Sinn des Agglomerationsverkehrs für die Mitfinanzierung von Projekten in folgenden Bereichen ein:

- ~~a. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung der 2. Teilergänzung der Stadtbahn Zug;~~
- ~~b. Bauliche Massnahmen zur Umsetzung des ÖV-Feinverteilers auf Eigenstrasse, 2. und 3. Teil und in den Umsteigepunkten Bahn - Bus;~~
- ~~c. Bau von Netzergänzungen im Langsamverkehr und Schaffung von neuen Quartierverbindungen;~~
- ~~d. Bau einer Bike- und Ride-Anlage am Bahnhof Zug;~~
- ~~e. Umgestaltung von entlasteten Strassenzügen zu attraktiven siedlungsverträglichen Strassen;~~
- ~~f. Realisierung von Parkleitsystemen in Baar und Cham;~~
- ~~g. Ersatz der bestehenden P&R-Anlagen durch P&R-Plätze in einem neuen Parkhaus am Bahnhof Baar;~~
- ~~h. Stadttunnel Zug;*~~
- a. **Öffentlicher Verkehr:**
 - Busnetz als leistungsfähiges und zuverlässiges Feinverteilernetz.
- b. **Fuss- und Veloverkehr:**
 - Netzergänzungen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs in der Agglomeration.
- c. **Verkehrssicherheit:**
 - Bauliche Massnahmen zur Förderung der Verkehrssicherheit.
- d. **Massnahmen Verkehrsmanagement:**
 - Verkehrssteuerung Cham - Hünenberg; Gesamtverkehrskonzept Kanton Zug.

Richtplantext alt (Stand 2. Juli 2015)

P 3.1.2 (Fortsetzung)

Richtplantext neu

P 3.1.2 (Fortsetzung)

e. Aufwertung des Strassenraums:
Umgestaltung und Aufwertung der Strassenräume in
der Agglomeration.

i f. allfällig weitere Projekte.