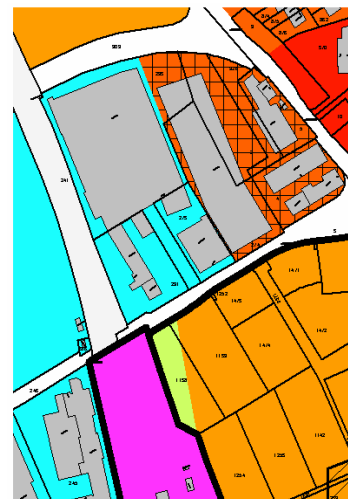
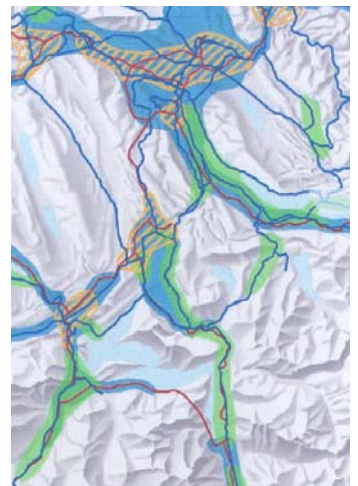

INFO

Amt für Raumplanung

Nr. 1 Mai 2004

Inhalt

- 1 Agglomerationsprogramm Bund:**
Auswirkungen auf den Kanton Zug
- 2 Sachplan Verkehr:** Stand der Arbeiten beim Bund
- 3 Genehmigung Richtplan beim Bund**
- 4 Umsetzungen aus dem kantonalen Richtplan:**
Rahmenplan LEK, Golfplatz Zugersee Baar
- 5 Vorprüfung Nutzungsplanungen der Gemeinden Steinhausen und Hünenberg**



1 Agglomerationspolitik

Mit dem kantonalen Richtplan verabschiedete der Kantonsrat am 28. Januar 2004 die Grundsätze des Agglomerationsprogrammes des Kantons Zug (Kapitel P, ab Seite 149). Der kantonale Richtplan liegt jetzt zur Genehmigung beim Bund. Dieser wird nun zu beurteilen haben, ob und wie weit der Zuger Ansatz genehmigungsfähig ist.

Auf Bundesebene ist nach der Ablehnung der Avanti-Gegenvorschläge die Agglomerationspolitik neu zu diskutieren. Am 1. April 2004 fand mit BR Leuenberger ein runder Tisch statt. Falls die Abstimmung zum neuen Finanzausgleich angenommen wird, dürften für den Agglomerationsverkehr rund 30 bis 40 Mio. Franken neu zur Verfügung stehen (mit dem Avanti-Gegenvorschlag wären es rund 300 Mio. Franken pro Jahr gewesen).

Der Eingabetermin vom 1. September 2004 für die Entwürfe der Agglomerationsprogramme hat der Bund gestrichen. Wie es aber konkret weitergeht ist noch offen.

2 Sachplan Verkehr: Stand der Arbeiten beim Bund

Das UVEK hat aufgrund der verschiedenen Stellungnahmen zu den Entwürfen der Sachpläne Schiene und Strasse entschieden, dass die beiden Sachpläne zu einem Sachplan Verkehr zusammenzufassen sind. Damit wurde ein zentrales Anliegen der Zuger Stellungnahme umgesetzt. Ebenfalls findet die Erarbeitung dieses zentralen Sachplanes nun in enger Zusammenarbeit mit den kantonalen Fachstellen statt.

In einer ersten Phase wird nun der sogenannte Programmteil erstellt. Dieser umfasst eine Problemanalyse und zeigt den Handlungsbedarf auf (Abb.1). Anschliessend sollen die Handlungsoptionen dargestellt und die jeweilig besten Lösungen diskutiert werden. Der Programmteil schliesst mit den konkreten Handlungsanweisungen. Dieser "Konzeptteil" soll Anfangs 2005 erneut einer breiten Mitwirkung unterzogen werden. Für die einzelnen Verkehrsvorhaben (Ausbauten Schiene und Strassen, verkehrsleitende Massnahmen etc.) werden anschliessend in Zusammenarbeit mit den Kantonen die Objektblätter erstellt. Ziel ist, den vollständigen Sachplan innert 3 Jahren abgeschlossen zu haben.

Abb. 1



An einem ersten Workshop in Luzern wurde eine umfassende Problemanalyse gemeinsam mit den Vertretern der "Mitte"-Kantone (BS, BL, AG, SO, ZH, LU, OW, NW, SZ, ZG, UR, TI) diskutiert. Der Entwurf der Karten zu dieser Problemanalyse kann beim ARP bezogen werden. Diese Analyse nimmt die verschiedenen Aussagen des kantonalen Richtplanes umfassend auf. Weiter wurde das Zielsystem diskutiert, anhand welchem die verschiedenen Vorhaben zu messen sind. Am 2. Juni 2004 findet der 2. Workshop statt.

Das ARP bringt gemeinsam mit dem Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt die Anliegen des kantonalen Richtplanes in die Sachplanung ein. Sowohl der 6-Spurausbau wie auch die verschiedenen Engpässe auf dem Schienennetz sind in die Problemanalyse eingeflossen. Der Sachplan, wie auch der kantonalen Richtplan, ist kein Finanzierungskonzept. Damit macht er keine Aussagen zur Finanzierung all der in der Schweiz ausgesprochenen Verkehrsinfrastrukturwünsche.

3 Genehmigung Richtplan beim Bund

Der Regierungsrat beauftragte mit RRB vom 16. März 2004 die Baudirektion, den kantonalen Richtplan in der beschlossenen Form des Kantonsrates dem Bund zur Genehmigung einzureichen. Der Versand an den Bund fand am 25. März 2004 statt. Am 28. April 2004 hat das ARP die Bundesstellen über den nun vorliegenden Richtplan informiert. Gemäss Aussage des zuständigen Sachbearbeiters beim Bundesamt für Raumentwicklung sieht der Fahrplan vor, dass der kantonalen Richtplan Zug dem Bundesrat im September 2004 zur Genehmigung unterbreitet wird.

4 Umsetzungen aus dem kantonalen Richtplan: Rahmenplan LEK, Golfplatz Zugersee Baar, LARV

Diverse Arbeiten zur Umsetzung des kantonalen Richtplanes sind bereits im Gange. So erarbeitet das ARP den kantonalen Rahmenplan für die Erarbeitung der Landschaftsentwicklungskonzepte (LEK). Die Erstellung der LEK wird aber Aufgabe der Gemeinde sein. Der Kanton stellt mit dem Rahmenplan ein Instrument zur Verfügung, welches die finanziellen Aufwändungen der Gemeinde reduzieren. Die LEK können auch als Vernetzungsprojekte im Sinne der Öko-Qualitätsverordnung dienen. Damit können die Bauern für Vernetzungsprojekte von zusätzlichen Bundesmitteln profitieren. Der Rahmenplan soll diesen Sommer abgeschlossen sein und den Gemeinden zur Verfügung stehen.

Auf Wunsch der Initianten des Golfplatzes Zugersee fand mit Vertretern der Gemeinde und des ARP eine Startsituation für die Weiterplanung des Golfplatzes statt. Im Vordergrund standen Verfahrensfragen. Die weiteren Schritte laufen nun unter der Federführung der Gemeinde Baar, da es nun um eine Anpassung der kommunalen Nutzungsplanung geht.

Der Regierungsrat setzte bereit mit Beschluss vom 17. Juni 2003 einen Lenkungsausschuss Raum und Verkehr (LARV) ein. Dieser aus Direktionssekretären und Amtsleitern der Volks- und Baudirektion bestehende Gremium initiiert, fördert und koordiniert die Umsetzung der Verkehrsteile des kantonalen Richtplanes. Er trifft sich vierteljährlich und rapportiert der Regierungsdelegation Raum und Verkehr (RRV) und der Behördendelegation Raum und Verkehr (BRV) den Stand der Umsetzung. Neben Fragen der Raumfreihaltung geht es auch um die Koordination der Verkehrsträger MIV und OeV. Neben vielen anderen Ergebnissen liegt eine neue Kostenschätzung der im kantonalen Richtplan aufgelisteten

Verkehrsvorhaben vor. Dabei sind nur die Kosten aufgelistet, welche auch im Kanton Zug anfallen (vor allem relevant bei den Eisenbahnvorhaben wie Zimmerberg- oder Hirzeltunnel). Die Tabelle liegt bei (siehe Seite 4).

5 Vorprüfung Nutzungsplanungen der Gemeinden Steinhausen und Hünenberg

Die beiden Revisionen der Ortsplanungen von Hünenberg und Steinhausen liegen zur Zeit bei der Baudirektion zur Vorprüfung. Es sind die Ersten, welche nach dem neuen kantonalen Richtplan und nach dem neuen Planungs- und Baugesetz vorgeprüft werden. Beide Ortsplanungen überzeugen. Die Planungen sind zweckmässig, pragmatisch und beschränken sich auf das Wesentliche. Verschiedene Punkte sind zwar nochmals zu überarbeiten, die beiden Ortsplanungen sind grundsätzlich genehmigungsfähig.

Weiter kann festgehalten werden, dass sich beide Planungen an die Vorgaben des Kantonsrates im Richtplan halten. Gleichzeitig gibt der kantonale Richtplan den Gemeinden aber auch genügend Spielraum, in der Art, wie die Ziele des Richtplanes zu erreichen sind. Speziell fällt auf, dass beide Gemeinden nur einen Teil der im Richtplan ausgeschiedenen Gebiete für die Siedlungserweiterung nun tatsächlich auch in eine Wohnbauzone überführen.

Tabelle: Kostenschätzungen der im kantonalen Richtplan aufgelisteten Verkehrsvorhaben

Richtplandtext V 12.2: Kostenübersicht									
Stand 24.4.2002 rev 6.2.2004, 2.3.2004									
Kostenschätzungen von TBA und A&V aus dem Jahre 2002 bzw. 2004									
Liste und Prioritäten per Febr 2004 angepasst (Richtplanbeschluss KR)									
	Priorität	Mio Fr.		MIV Bund	MIV Kanton	MIV Gemeinden	ÖV Bund	ÖV Kanton	Radstrecken Kanton
Ausbau Autobahnanschluss Baar und Neubau Nordzufahrt	1	100.0	ohne NFA	20.0	60.0	20.0			
Ausbauten der bestehenden Bahnhöfe Rotkreuz, Cham, Zug, Baar und Walchwil sowie Neubau der Haltestellen Neufeld, Stadtgrenze, Schutzel, Kollermühle, Alpenblick, Zythus, Hünenberg/Badi, Postplatz, Fridbach, Oberwil	1	67.0	ohne NFA					67.0	
Ausbau Autobahnanschluss Rotkreuz	1	10.0		8.0	2.0				
Tangente Neufeld	1	180.0			162.0	18.0			
Verbindung Knonauerstrasse – Sinslerstrasse – Chamerstrasse (Kammerkonzept)	1	81.0			81.0				
Ausbau Schwerverkehrspiste Grindel - Bibersee	1	25.0			25.0				
Doppelspurausbau Cham - Rotkreuz	1	60.0					45.0	15.0	
Fertigstellung des Radstreckennetzes	1	16.0	alte neue RS						16.0
Durchgehender Bau des Gleis 1 beim Bahnhof Zug	1	7.0					7.0		
Ausbau der A4 auf 6 Spuren zwischen Verzweigung Blegi und Rütihof inkl. Ausbau der Verzweigung Blegi sowie des Autobahnanschlusses Cham	1	125.0		125.0					
Einrichtung einer kurzen Stadtbahn-Ausweichtstelle bei der Haltestelle Fridbach oder bei der Haltestelle Oberwil	1	10.0						10.0	
3. Gleis zwischen Baar und Zug	1	40.0					30.0	10.0	
Spange Rotkreuz	2	55.0					55.0		
Zimmerbergbahntunnel ab Littl – Kantonsgrenze	2	250.0					250.0		
Wiederinbetriebnahme Schleife mit Haltestelle Schleife	2	15.0						15.0	
Haltestelle Hörnli	2	1.5						1.5	
Haltestelle Rotkreuz Ost	2	5.0						5.0	
Haltestelle Sennweid	2	4.0						4.0	
Haltestelle Rämatt	2	1.5						1.5	
Haltestelle Casino / Frauenstein	2	2.0						2.0	
Doppelspurausbau Kollermühle – Kantonsgrenze Zürich inkl. Ausbau Bahnhof Steinhausen	2	75.0					75.0		
Schienegebundener Feinverteiler für den öffentlichen Verkehr auf separaten Trasse (1. Teil)	2	200.0						200.0	
Fertigstellung des festgesetzten Radstreckennetzes	2	6.0							6.0
Neubau Verbindung Alpenblick - Knonauerstrasse	2	83.0			73.0	10.0			
Neubau Verbindung Chamerstrasse - Bösch	2	46.0			46.0				
Neubau Gleis 8 beim Bahnhof Zug	2	27.0					27.0		
Umfahrung Unterägeri	2	130.0			117.0	13.0			
Haltestelle Sumpf	2	5.0						5.0	
Neubau Autobahn-Halbanschluss Bibersee	2	10.0		10.0					
Stadttunnel Casino - Gubelstrasse	3	368.0			331.2	36.8			
Halbanschluss Ammannsmatt	3	10.0		10.0					
Verlängerung der General-Guisan-Strasse	3	190.0			171.0	19.0			
Ostumfahrung Rotkreuz	3	25.0			22.5	2.5			
Einspuriger Hirzelbahntunnel (ausserhalb Kanton Zug)	3								
Schienegebundener Feinverteiler für den öffentlichen Verkehr auf separaten Trasse (2. Teil)	3	200.0						200.0	
		2'430.0		173.0	1'090.7	119.3	489.0	536.0	22.0
Total 1. Priorität		721.0		153.0	330.0	38.0	82.0	102.0	16.0
Total 2. Priorität		916.0		10.0	236.0	23.0	407.0	234.0	6.0
Total 3. Priorität		793.0		10.0	524.7	58.3	0.0	200.0	0.0
Total 1. - 3. Priorität		2'430.0		173.0	1'090.7	119.3	489.0	536.0	22.0