



**Kantonsratsbeschluss**

**betreffend Projektierungskredit für die Planung von Neubauten für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG auf dem Areal An der Aa in Zug**

Bericht und Antrag des Regierungsrates  
vom 17. Mai 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag zu einem Kantonsratsbeschluss betreffend Projektierungskredit für Neubauten der Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) auf dem Areal An der Aa in Zug.

Unsere Vorlage ist wie folgt gegliedert:

A)	IN KÜRZE	Seite 3
B)	DER AUSFÜHRLICHE BERICHT	Seite 5
	1. AUSGANGSLAGE	
	1.1 Strategische Büroraumplanung für die Verwaltung und Gerichte	
	1.2 Standortevaluation - Standortentscheid - Landabtausch Kanton und Stadt Zug	
	1.3 Machbarkeitsstudien Verwaltungszentrum 3	
	1.4 Logistikstudie Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe AG	
	1.5 Optimaler Standort ZVB Areal	
	1.6 Vertiefte Machbarkeitsstudie Verwaltungszentrum 3 und ZVB Hauptstützpunkt	
	1.7 Argumente für den ZVB Hauptstützpunkt auf dem ZVB Areal in Zug	
	1.8 Planungsrechtliche Randbedingungen	
	1.9 Fazit	
	2. RAUMBEDARF	Seite 13
	2.1 Verwaltung und Gerichte	
	2.2 Zugerland Verkehrsbetriebe AG	
	3. RAUMPROGRAMM	Seite 14
	3.1 Verwaltungszentrum 3	
	3.2 Zugerland Verkehrsbetriebe AG	
	3.3 Shared Facilities	
	3.4 Drittnutzungen	
	4. RAHMENBEDINGUNGEN	Seite 18
	4.1 Städtebau	
	4.2 Baurechtliches	
	4.3 Verkehr	
	4.4 Technische Rahmenbedingungen	

5.	NUTZUNGSKONZEPT	Seite 20
5.1	Übergeordnetes Nutzungskonzept	
5.2	Nutzungsverteilung Kantonale Verwaltung	
5.3	Nutzungsverteilung ZVB	
5.4	Nutzungsverteilung Drittnutzungen	
6	ERSCHLIESSUNGS- UND FREIRAUMKONZEPT	Seite 23
6.1	Erschliessungskonzept	
6.2	Freiraumkonzept	
7.	ETAPPIERUNGSKONZEPT	Seite 24
7.1	Etappierung	
7.2	Provisorien und Zwischennutzungen	
8.	KOSTENSCHÄTZUNG (+/- 25%)	Seite 24
8.1	Verwaltungszentrum 3	
8.2	Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe AG	
8.3	Wohnnutzung	
8.4	Freiräume und Umgebung	
8.5	Technik	
8.6	Etappierungskosten	
9.	FINANZIERUNG	Seite 26
9.1	Verwaltungszentrum 3	
9.2	Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe	
9.3	Wohnnutzung	
10.	PROJEKTIERUNGSKREDITE	Seite 31
10.1	Projektierungskredit VZ 3 inkl. Wohnnutzung	
10.2	Projektierungskredit ZVB Hauptstützpunkt	
11.	PLANUNGS- UND AUSFÜHRUNGSVERFAHREN	Seite 33
12.	TERMINPROGRAMM	Seite 33
13.	FEHLENDE PERSONELLE RESSOURCEN	Seite 34
14.	ERLEDIGUNG PARLAMENTARISCHER VORSTÖSSE	Seite 34
14.1	Motion von Hans Abicht betreffend Raumkonzept der kantonalen Verwaltung	
14.2	Motion Moritz Schmid und Rudolf Balsiger betreffend Beplanung des Gaswerkareals	
15.	AUSWIRKUNG AUF DIE STAATSRECHNUNG	Seite 36
16.	ANTRAG	Seite 37
17.	BEILAGE	

## **A. IN KÜRZE**

**Der Regierungsrat des Kantons Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG sind übereingekommen, ihre baulichen Erweiterungspläne zu koordinieren und auf dem Areal An der Aa in Zug eine gemeinsame Neubebauung zu planen. Zu diesem Zweck beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat einen Projektierungskredit von insgesamt CHF 35 Mio.**

Bei den Gerichten und der Verwaltung des Kantons Zug findet seit geraumer Zeit eine räumliche Dezentralisierung statt. Grund sind die prekären Platzverhältnisse in den meisten Kantonsgebäuden. Sie haben den Regierungsrat veranlasst, externe Liegenschaften anzumieten, um den Engpässen zu begegnen. Dies mit dem Resultat, dass die kantonalen Stellen heute über weite Teile der Stadt Zug verstreut sind und teure Mieten zu Buche schlagen. Raumknappheit beschäftigt allerdings nicht nur den Kanton, sondern auch einzelne seiner Leistungserbringenden. So zum Beispiel die Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Sie hat ihren Fahrzeugpark in den letzten Jahren regelmässig an die stark steigenden Fahrgastzahlen angepasst und ist dadurch auf ihrem Hauptstützpunkt An der Aa zunehmend an Grenzen gestossen.

### **Kooperation schafft Synergien**

Angesichts dieser Entwicklungen haben sowohl der Kanton Zug als auch die ZVB schon vor längerer Zeit damit begonnen, den künftigen Raumbedarf zu ermitteln und Erweiterungsmöglichkeiten zu prüfen. Im Verlaufe dieser Abklärungen sind beide Seiten zur Überzeugung gelangt, dass ein gemeinsames Neubauprojekt auf dem Areal An der Aa in Zug die optimale Lösung wäre. Dies deshalb, weil es dem Kanton erlauben würde, seine Verwaltungsbauten wie gewünscht an zwei Standorten zu konzentrieren (Postplatz und An der Aa). Die kantonale Verwaltung wird in den nächsten Jahren parallel zur Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug weiter wachsen müssen, um einen guten Service public für Bevölkerung und Unternehmen anbieten zu können. Entsprechend müssen auch die heute mehrheitlich dezentralen Infrastrukturen der Kantonsverwaltung zusammengefasst bzw. ausgebaut werden. Der Kantonsrat hat im Richtplan festgesetzt, dass die Verwaltung am Standort An der Aa erweitert werden soll. Die ZVB ihrerseits beabsichtigt einen Neubau ihrer über 50-jährigen Infrastrukturen am Hauptstützpunkt Zug. Es bietet sich die einmalige Chance, im Rahmen einer gemeinsamen Überbauung das wichtige und zentrale Areal An der Aa städtebaulich sinnvoll zu überbauen. Die Mittel dafür sind erheblich, aber es entsteht ein grosser Nutzen für alle Beteiligten: Für den Kanton, der für seine Verwaltung eine zentrale und neuwertige Infrastruktur mit kurzen Wegen für Kundinnen und Kunden erhält; für die ZVB, die dank einem neuen und zentralen Hauptstützpunkt ihre Wettbewerbsfähigkeit behält, weil dieser Standort logistisch und wirtschaftlich die besten Voraussetzungen für einen Kapazitätsausbau bietet; und für die Stadt Zug, die ein Schlüsselareal in Zentrumsnähe städtebaulich sinnvoll gestaltet erwarten kann. Aus raumplanerischer Sicht sind die Voraussetzungen für das Projekt jedenfalls gegeben, und zudem haben zwei Machbarkeitsstudien bestätigt, dass sich das Vorhaben an diesem Standort realisieren lässt.

### **Aufwertung für die Stadt Zug**

Der Regierungsrat hat deshalb den Auftrag erteilt, gestützt auf die Machbarkeitsstudien und eine Logistikstudie der ZVB ein Bebauungskonzept zu erarbeiten. Dieses umfasst das Areal zwischen der General-Guisan-Strasse im Norden, der Aabachstrasse im Osten, den SBB-Gleisen im Süden und dem Schleifedamm im Westen. Der Planungssperimeter beschränkt sich somit nicht nur auf das aktuelle ZVB-Areal, sondern erstreckt sich auch auf die bestehenden Justiz-, Polizei- und Verwaltungsbauten des Kantons Zug. Das Geviert ist heute uneinheitlich bebaut und wirkt im Falle des industriellen Areals der ZVB als Fremdkörper im städtischen Kontext von Herti Süd. Das Bebauungskonzept sieht vor, das Perimetergebiet (inkl. ZVB Bürohochbau und

Gerichtsgebäude) weitgehend neu zu überbauen und städtebaulich aufzuwerten. Zudem soll es soweit verdichtet werden, dass das Raumprogramm des Kantons und der ZVB umgesetzt werden kann. Der oberirdische Raumbedarf für das neue Verwaltungszentrum (VZ 3) wird dabei auf rund 40'000 m<sup>2</sup> geschätzt. Die ZVB rechnen mit einem Flächenbedarf von rund 34'000 m<sup>2</sup> für ihre Betriebs- und Verwaltungsbauten inklusive Verkehrsflächen. Das Raumprogramm enthält zudem einen Wohnanteil von ca. 15%.

### **Gewinn für die Öffentlichkeit**

Geplant sind insgesamt sechs Neubauten und eine Aufstockung des Verwaltungsgebäudes 2. Die Gesamtanlage ist dabei so konzipiert, dass sich die verschiedenartigen Nutzungen des Kantons, der ZVB und der Dritten (Wohnen) nicht überlagern. Dementsprechend ist der Planungssperimeter in drei funktionale Bereiche gegliedert: im nördlichen Teil, das heisst entlang von General-Guisan- und Aabachstrasse, sind die Bauten der kantonalen Verwaltung aufgereiht. Im südlichen Teil des Areals ist der Hauptstützpunkt der ZVB mit Werkstatt, Verwaltung und Einstellhalle vorgesehen. Das Wohngebäude schliesslich liegt im Westen nahe dem Schleifedamm und bildet gewissermassen die Gelenkstelle zu den neuen "Schutzengel"-Wohnbauten. Verbunden werden die funktionalen Zonen mit einem Geflecht von Langsamverkehrsachsen und öffentlichen Räumen, die wesentlich zur Aufenthaltsqualität im Areal beitragen werden.

### **Zwischenschritte nötig**

Die Umsetzung des Bebauungskonzeptes ist an gewisse Voraussetzungen gebunden. Vor allem gilt es, das Areal, das heute in den Zonen OeIB und WA4 liegt, umzuzonen. Die dichte Bebauung (Baumassenziffer ca. 6.9 bzw. Ausnützungsziffer ca. 1,7) erfordert danach ein Bebauungsplanverfahren der Stadt Zug. Auf gutem Weg ist bereits ein Landtausch zwischen Stadt und Kanton Zug.

### **Kostenschätzung mit Spielraum**

Die Kosten für die gesamte Bebauung werden auf rund CHF 455 Mio. geschätzt. Diese Schätzung geht von einer Kostengenauigkeit von  $\pm 25$  Prozent aus. Die Gesamtkosten setzen sich aus folgenden Hauptposten zusammen: ca. CHF 211 Mio. für das Verwaltungszentrum 3, ca. CHF 172 Mio. für den Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG, ca. CHF 34.5 Mio. für die Wohnnutzung sowie übrige Kosten von ca. CHF 37.5 Mio. für Technik, Freiräume und Etappierung. In der Kostenschätzung nicht enthalten sind u.a. der Landerwerb und die Teuerung, sowie Kosten für Provisorien, Sanierungen und Anpassungen an bestehenden Verwaltungsbauten. Die Finanzierung erfolgt vollumfänglich durch den Kanton Zug.

### **Realisierung in Etappen**

Vorausgesetzt, der Kantonsrat stimmt dem vorliegenden Projektionskredit zu, wird im Herbst 2012 ein zweistufiger, anonymer Generalplanerwettbewerb im selektiven Verfahren mit maximal acht Generalplanerteams gestartet. Somit könnte im Sommer 2013 das beste Projekt bestimmt und das Siegerteam mit der weiteren Planung beauftragt werden. In den Jahren 2013 und 2014 würden die Grundlagen geschaffen (Bauprojekt, Zonenplanänderung, Bebauungsplanverfahren), damit der Kantonsrat 2014 den Objektkredit beraten könnte. Bei positivem Entscheid und ausbleibendem Referendum wäre der Weg für die etappenweise Realisierung frei. Laut Terminplan könnte der Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe 2018 in Betrieb genommen werden; das kantonale Verwaltungszentrum 3 stünde 2020 zum Bezug bereit.

## **B. DER AUSFÜHRLICHE BERICHT**

### **Präambel**

Der Projektierungskredit lässt sich nicht in zwei Beschlüsse fassen, weil es um ein Vorhaben mit direkten Abhängigkeiten geht. Der Kanton Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG können nur miteinander zum Ziel gelangen. Wollte man die beiden Vorhaben trennen, müssten sie neu aufgerollt werden.

Gestützt auf die Strategie des Regierungsrates 2010-2018 unter dem Titel "Gezielte Optimierung und Ausbau der Infrastruktur" ist der "Neubau Verwaltungszentrum" explizit in der Meilensteinplanung 2010/2011 als Legislaturziel des Regierungsrates enthalten.

### **1. Ausgangslage**

#### **1.1 Strategische Büroraumplanung für die kantonale Verwaltung und die Gerichte des Kantons Zug**

Die Büroraumplanung für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug beschäftigt den Kantonsrat und den Regierungsrat seit mehreren Jahren, sei es, weil mit dem starken Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen im Kanton Zug auch die Personalstellen in der Verwaltung zunehmen, sei es, weil sich Möglichkeiten für Synergien und räumliche Optimierungen ergeben.

Aufgrund einer Motion von Kantonsrat Hans Abicht vom 29. Juni 2000 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat am 22. August 2006 Bericht und Antrag erstattet (Vorlage Nr. 801.2 - 12157). Er hat darin unter anderem festgehalten, dass die kantonale Verwaltung in der Stadt Zug an zwei Standorten konzentriert sein soll, nämlich am Postplatz und An der Aa. Im Weiteren hat er sich damit einverstanden erklärt, im Sinne der Motion die langfristige Büroraumplanung und die Schritte für die Realisierung einzuleiten. An seiner Sitzung vom 16. November 2006 hat sich der Kantonsrat mit diesem Antrag einverstanden erklärt.

In der Folge erarbeitete die Planconsult W+B AG, Basel, zusammen mit dem Hochbauamt eine Situationsanalyse. Am 9. Januar 2007 beschloss der Regierungsrat vorweg, die Büroraumplanung für die Gerichte, insbesondere für das Obergericht, in Angriff zunehmen. Inzwischen ist der Umbau des ehemaligen Kantonalen Zeughauses für das Obergericht fast fertig gestellt.

#### **1.2 Standortevaluation für ein neues Verwaltungszentrum - Standortentscheid - Landabtausch Kanton und Stadt Zug**

Am 29. Januar 2008 hat der Regierungsrat die Baudirektion beauftragt, bis Mitte 2008:

- a) den Standort für den Neubau eines Verwaltungszentrums 3 zu evaluieren;
- b) mit den einzelnen Direktionen den Bedarf an Büroräumlichkeiten zu ermitteln;
- c) einen Benchmark bezüglich Flächenstandards und Arbeitsplatzmodelle (Bund, Kantone und Privatwirtschaft) zu erarbeiten.

Die Standortanalyse (a) und der Benchmark (c) wurden dem Regierungsrat vom Hochbauamt fristgerecht Ende Juni 2008 abgeliefert. Am 8. Juli 2008 beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, die Machbarkeit eines neuen Verwaltungsgebäudes 3 auf dem ZVB-Areal vertieft zu prüfen.

Am 7. April 2009 hat der Regierungsrat das ZVB Areal (GS 287 / Zone: WA4 + OelB / Fläche: 17'953 m<sup>2</sup>) und das Areal der Einwohnergemeinde Zug (GS 216 / Zone: WA4 / Fläche: 7'869 m<sup>2</sup>) als Standort für das neue kantonale Verwaltungszentrum 3 bestimmt und gleichzeitig die Baudirektion beauftragt,

- die Vorbereitungsphase für das neue Verwaltungszentrum 3 gemäss § 2 des Kantonsratsbeschlusses betreffend Rahmenkredit und Verfahren für die Planung von kantonalen Hochbauten vom 24. September 1994 (BGS 721.252) zu Lasten der Laufenden Rechnung einzu-leiten;
- den Raumbedarf bis 2020 aller Direktionen und Ämter und der Staatskanzlei zu ermitteln;
- ein Nutzungs- und Belegungskonzept für das neue Verwaltungszentrum 3 unter Einbezug aller Direktionen zu erarbeiten und dem Regierungsrat zur Genehmigung vorzulegen.

Am 25. März 2010 schloss sich der Kantonsrat dem Standortentscheid des Regierungsrats an und beschloss, das ZVB-Areal definitiv im kantonalen Richtplan als Standort für das Verwaltungszentrum 3 festzusetzen.

Bereits beim Standortentscheid wurde darauf hingewiesen, dass der Kanton auf dem ZVB-Areal nicht Grundeigentümer ist. Die Grundstücke sind im Eigentum der ZVB und der Stadt Zug. Die Stadt Zug hat zwar signalisiert, dass sie ihr Grundstück GS 216 dem Kanton gegen Realersatz abtreten würde. Die Grundeigentumsverhältnisse, ein Landabtausch, allfällige Baurechte, Unter- und Überbaurechte, Dienstbarkeiten, usw. seien aber nach dem Standortentscheid als Erstes grundsätzlich zu klären und rechtsverbindlich zu vereinbaren. Diesem Auftrag ist die Baudirektion nachgekommen und hat mit Vertretern der Stadt Zug einen Vorvertrag zu einem Tauschvertrag ausgehandelt. Mit diesem Vertrag erklärt die Einwohnergemeinde Zug, ihr Grundstück GS 216 im Halte von 7'869 m<sup>2</sup> beim ZVB-Areal dem Kanton Zug tauschweise abzutreten. Als Realersatz übereignet der Kanton Zug der Einwohnergemeinde Zug rund die Hälfte des ehemaligen Gaswerkareals (GS 286 und GS 4709) im Halte von ca. 12'200 m<sup>2</sup>, nördlich des Kaufmännischen Bildungszentrums, mit den darauf befindlichen Wohnbauten an der Weststrasse. Unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile ist der Regierungsrat der Meinung, dass es zielgerichtet ist, wenn auf diesen Tausch eingegangen wird. Mit dem Erwerb des GS 216 von der Stadt Zug wird der Weg frei für die Realisierung des Verwaltungszentrums 3 zusammen mit dem ZVB-Hauptstützpunkt. Ein Einbezug der Stadt Zug ins Projekt würde den Ablauf erschweren. Der Stadtrat hat dem Vorvertrag zu einem Tauschvertrag an seiner Sitzung vom 22. März 2011 grundsätzlich zugestimmt. Der grosse Gemeinderat wird seinerseits das Geschäft zu behandeln haben.

Der Regierungsrat hat am 29. März 2011 dem Tauschgeschäft, vorbehältlich Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit, zugestimmt. Der Vorvertrag zu einem Tausch- und Kaufvertrag wird im 2. Quartal 2011 unterzeichnet.

### **1.3 Machbarkeitsstudien Verwaltungszentrum 3**

Am 2. September 2008 ermächtigte der Regierungsrat die Baudirektion und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG, für die Machbarkeitsstudie die Masswerk AG Architekten und Bauökonomien, Kriens und Zürich, und für die Planungsstudie der ZVB die Berchtold+Eicher Bauingenieure AG, 6300 Zug, zu beauftragen.

Das Hochbauamt ersuchte die Masswerk AG, den zukünftigen Raumbedarf (Zeithorizont 2020) der Direktionen und Gerichte (exkl. Obergericht) abzuklären und verschiedene Szenarien für mögliche Nutzungs- und Belegungskonzepte und Rochaden auszuarbeiten, unter Berücksichtigung der strategischen Grundsätze gemäss Regierungsratsbeschluss vom 10. Juli 2007. Während der nachfolgenden Monate haben das Hochbauamt und die Masswerk AG zusammen mit den Direktionen und Gerichten den zukünftigen Raumbedarf geklärt und überlegt, wie die Direktionen und Gerichte (exkl. Obergericht) am besten platziert werden könnten. Analysiert wurden die Bedürfnisse der engeren Verwaltung, der Staatsanwaltschaft, des Verwaltungs-, des Straf- und des Kantonsgerichts. Die kantonalen Schulen, das Zuger Kantonsspital Baar, die Werkhöfe, die Strafanstalt, das Amt für Verbraucherschutz und öffentlich-rechtliche Anstalten wie die Gebäudeversicherung und die Pensionskasse sowie das Obergericht waren nicht Gegenstand der strategischen Büroraumplanung 2020.

Es hat sich gezeigt, dass die folgenden Ämter bei allen drei Szenarien aus betrieblichen Gründen nicht ins VZ 3 integriert werden können:

- Staatskanzlei
- Amt für Denkmalpflege und Archäologie (ADA)
- Gesundheitsamt mit Suchtberatung (Gea)
- Ambulante psychiatrische Dienste (APD)
- Eichamt (Eich)
- Strassenverkehrsamt (StVA)
- Strassenunterhalt
- Amt für Zivilschutz und Militär (AZM)

Es wurden drei Szenarien erarbeitet.

Die Diskussion mit den Vertreterinnen und Vertretern aller Direktionen und Gerichte hat gezeigt, dass das Szenario "**Konzentration an einem Standort**" die zukünftigen Bedürfnisse der kantonalen Verwaltung am besten befriedigen kann. Dieses Szenario hat bei allen am Prozess Beteiligten eine grossmehrheitliche Zustimmung gefunden.

Davon hat der Regierungsrat am 31. August 2010 Kenntnis genommen und das Szenario "Konzentration an einem Standort" beschlossen.

Das Szenario verfolgt den Grundsatz einer möglichst geringen Anzahl an Aussenstationen und Mietobjekten sowie einer möglichst kompakten Organisation der einzelnen Direktionen sowie der kantonalen Verwaltung und Gerichte an einem Standort. Bei diesem Szenario sind von den insgesamt 12 Organisationseinheiten (7 Direktionen, die Staatskanzlei und 4 Gerichte, ohne Obergericht, welches ins Zeughaus umziehen wird) ein Drittel aus betrieblichen Gründen über mehrere Standorte verteilt:

- Staatskanzlei
- Direktion des Innern (ADA in Aussenstation)
- Gesundheitsdirektion (APD und Gea in Aussenstation)
- Sicherheitsdirektion (Eich, StVA, AZM in Aussenstation)
- Baudirektion (Strassenunterhalt)

Das Szenario "**Status Quo reorganisiert**" folgt dem Grundsatz, möglichst wenig Rochaden und Umzüge auszulösen. Die folgenden (zusätzlich zu den vorgenannten) Ämter bleiben an ihrem heutigen Standort: Kantonsforstamt und Amt für Fischerei und Jagd (*ab 2012 Amt für Wald und Wild*), Steuerverwaltung, Arbeitslosenkasse, Amt für Wohnungswesen.

Alle übrigen Ämter werden am Standort An der Aa bzw. am Standort Postplatz konzentriert. Bei diesem Szenario sind von den insgesamt 12 Organisationseinheiten (7 Direktionen, die Staatskanzlei und 4 Gerichte) die Hälfte weiterhin über mehrere Standorte verteilt: Direktion des Internen, Finanzdirektion, Gesundheitsdirektion, Sicherheitsdirektion, Staatskanzlei, Volkswirtschaftsdirektion.

Das Szenario "**Mittelweg**" umschreibt einen mittleren Weg zwischen den beiden vorgenannten Szenarien.

Die Szenarien unterscheiden sich in der Anzahl der Aussenstellen, der Mietobjekte und der Konzentration der einzelnen Direktionen. Beim Szenario "Konzentration an einem Standort" wird den strategischen Grundsätzen (a) Konzentration auf die beiden Standorte An der Aa und Postplatz, (b) Konzentration der einzelnen Direktion sowie (c) Verzicht auf Mietobjekte am besten Rechnung getragen. Es bleiben einzig diejenigen Ämter an ihren heutigen Standorten, welche betrieblich oder organisatorisch nicht mit der eigentlichen Verwaltungstätigkeit verbunden sind (z. B. aus Diskretionsgründen, wegen der Erschliessung oder aufgrund erforderlicher spezieller Infrastruktur). Am Standort An der Aa können sämtliche Direktionen konzentriert werden.

Das Szenario "Status Quo reorganisiert" hat den Nachteil, dass heute vorhandene räumliche Defizite fortgeführt werden müssen. Die Direktionen sind dezentral an verschiedenen Standorten platziert, was u.a. die Zusammenarbeit, mögliche Synergien und die Kundenfreundlichkeit erschwert. Zudem müssen weiterhin Büroräumlichkeiten zugemietet werden.

Das Szenario "Mittelweg" birgt weitgehend die gleichen Nachteile wie das Szenario "Status Quo reorganisiert".

#### **1.4 Logistikstudie Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe AG**

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG ist die mit Abstand grösste kantonale Anbieterin von Leistungen im regionalen öffentlichen Personenverkehr. Die ZVB wurde 1912 gegründet; seit dem 1. Januar 2011 hält der Kanton Zug 54% der Aktien und ist damit Mehrheitsaktionär.

Die ZVB ist Eigentümerin von rund 2/3 des benötigten Areals. 1/3 ist noch im Eigentum der Einwohnergemeinde Zug, wird aber bereits heute von der ZVB genutzt.

Von 1995 bis 2010 haben die Fahrgastfrequenzen der ZVB von 13.0 Mio. pro Jahr auf 21.8 Mio. pro Jahr, d.h. um 68% zugenommen. Täglich werden über 65'000 Personen befördert. Im selben Zeitraum stieg der Personalbedarf der ZVB von 190 auf 295 Vollzeitstellen (333 Beschäftigte) und der Fahrzeugbestand auf rund 100 Linienfahrzeuge. Bis 2020 wird eine weitere jährliche Zunahme der Fahrgastfrequenzen um 3% bis 3.5% prognostiziert, nachdem der öffentliche Verkehr in den nächsten Jahren entsprechend dem Richtplan nachfrageorientiert ausgebaut werden soll.

Der zukünftige Raum- und Einrichtungsbedarf sowie bestehendes Optimierungspotential bei den Betriebsabläufen wurde 2008 in einer Logistikstudie festgehalten. Mit der Logistikstudie für den ZVB Hauptstützpunkt von Berchtold + Eicher Ingenieure hat die ZVB ihre räumlichen, betrieblichen und funktionalen Anforderungen definiert.

Mit dem Entscheid des Regierungsrates vom 7. April 2009, den neuen Hauptstützpunkt der ZVB integriert in weitere Nutzungen am bestehenden Standort An der Aa zu realisieren, wurde die Logistikstudie auf den Stand 2010 aktualisiert.

Die Studie definiert die Flächenbedürfnisse für die ZVB bis zum Jahre 2020. Dabei ist von einem Flächenbedarf von brutto mindestens 34'000 m<sup>2</sup> auszugehen. Strategische Reserven sind hierbei nur im Bereich Zentrale Dienste (Büroarbeitsplätze) eingeplant; für die Technischen Dienste (Garagierung und Werkstätten) sind keine Reserven eingeplant. Entsprechender Bedarf, etwa durch die Übernahme weiterer Leistungsaufträge, müsste mit externen Kapazitäten ausserhalb des Hauptstützpunkts abgedeckt werden. Der zukünftig mögliche Einsatz von Bussen mit alternativen Antriebssystemen (Gas, Wasserstoff, Elektro), von Doppelgelenkbussen oder Pneutrams ergibt keine wesentliche Änderung des Flächenbedarfs und ist logistisch möglich.

### **1.5 Optimaler Standort ZVB Areal**

Trotz der Komplexität, Abhängigkeiten, höheren Investitionskosten und späterer Verfügbarkeit überzeugt das ZVB-Areal. Beim ZVB-Areal ist die unmittelbare Nähe zu beiden Verwaltungsgebäude VG1 und VG2 und die sich daraus ergebende räumliche Einheit der kantonalen Verwaltung positiv zu werten. Die Einschränkungen (u.a. die Nutzung des Erdgeschosses und der Untergeschosse) und die räumlichen, betrieblichen, organisatorischen und terminlichen Abhängigkeiten durch die ZVB-Nutzung können entsprechend berücksichtigt werden. Aus raumplanerischer Sicht ist die städtebauliche Entwicklung nach Innen ein wichtiger Aspekt gegen den zusätzlichen Landverbrauch. Die mögliche Beplanung des Areals für Wohnungsbauten ist für den Kanton Zug von grosser Wichtigkeit. Die realisierbaren Synergien zwischen Verwaltung, ZVB und Drittnutzern (Wohnungen, Dienstleistungen) sind unterstützenswert. Die Machbarkeit von ZVB, Verwaltung, Wohnen und Drittnutzungen auf Grund des Flächenbedarfs wurde in Studien nachgewiesen. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass mit dem Feinverteiler 2012 die ZVB einen hohen Investitionsbedarf bezüglich Optimierung und Erneuerung ihrer Infrastrukturbauten haben werden. Vor diesem Hintergrund erscheint ein Zusammengehen von Kanton (Verwaltung) und ZVB auch politisch sinnvoll und gerechtfertigt.

Werden die beiden Standorte Gaswerk-Areal und ZVB-Areal einander gegenübergestellt, so überzeugt das ZVB-Areal auf Grund der Synergien (ZVB, Verwaltung, Wohnen, Dienstleistungen, usw.) und der räumlichen Nähe der kantonalen Verwaltung. Dieser Standort ist für die Erweiterung der kantonalen Verwaltung der optimale Standort. Eine Beplanung des ZVB-Areals ist auch vor dem Hintergrund der zusätzlich möglichen Wohnungsbauten sinnvoll. Mit dem Entscheid für das ZVB-Areal als zukünftiger Standort für das neue Verwaltungsgebäude steht das Gaswerk-Areal weiterhin für andere öffentliche Nutzungen zur Verfügung.

### **1.6 Vertiefte Machbarkeitsstudie Verwaltungszentrum 3 und ZVB Hauptstützpunkt (Beilage)**

Die Machbarkeitsstudie der Masswerk AG vom 30. Januar 2009 zeigte, dass die ZVB-Nutzungen mit anderen Nutzungen wie Verwaltung, Dienstleistungen, Wohnen, usw. auf dem ZVB-Areal räumlich und funktional kombinierbar sind.

Im Dezember 2010 wurden die Arbeiten für eine vertiefte Machbarkeitsstudie, gestützt auf das Szenario "Konzentration an einem Standort" und die überarbeitete Logistikstudie der ZVB gestartet. Zusätzlich haben sowohl die kantonale Verwaltung als auch die ZVB den Bedarf an Reserveflächen definiert, welche bis zu deren Gebrauch allenfalls an Dritte vermietet und so zur Belegung des Gebietes beitragen sollen.

Das Planerteam unter Federführung von Boltshauser Architekten AG, Zürich, legte an drei Workshops im ersten Quartal 2011 ein schrittweise verfeinertes Bebauungskonzept vor, welches dem vorgegebenen Raumprogramm entspricht und von den verschiedenen am Prozess beteiligten Fachpersonen unterstützt wird.

## **1.7 Argumente für den Standort ZVB Hauptstützpunkt auf dem ZVB Areal in Zug**

### **Ausgangslage**

Seit 1950 ist die ZVB auf dem eigenen Grundstück An der Aa ansässig. Das stetige Wachstum der ZVB führte dazu, dass die ursprünglich auf dem Areal eingeschossig erstellten Bauten für Werkstatt, Verwaltung und Garagierung bald und in der Folge immer wieder erweitert und um zusätzliche Gebäude ergänzt werden mussten. Gegen Ende der 1980er Jahre wurde der Platz beim ZVB Hauptstützpunkt am Standort An der Aa trotz dem Bau weiterer Einstellhallen und dezentralen Garagierungen in Unterägeri, Oberägeri und Menzingen jedoch zu klein; Reservefahrzeuge mussten teilweise in Steinhausen abgestellt werden. In der Folge wurde 1990 eine erste Logistikstudie zur Definition der Flächenbedürfnisse der ZVB erstellt. Damit verbundene Abklärungen für die Garagierung unter der Hertiallmennd brachten keine realisierbaren Lösungen. Stattdessen folgte die Planung und Erstellung des Provisoriums ZVB 99 auf dem Areal An der Aa zur Sicherstellung des ZVB-Betriebs.

Auf den geplanten neuen Hauptstützpunkt auf dem Gaswerkareal wurde 1995 aus Kostengründen verzichtet. Ein Jahr später wurden die Auslagerungsstandorte Zug Kollermühle und Cham Knonauerstrasse aufgegeben; Studien ergaben bereits damals, dass eine Aussiedlung des Hauptstützpunktes mit hohen Betriebskosten verbunden wäre. Mit einer Logistikstudie wurden dann 2008 die Flächenbedürfnisse der ZVB bis zum Jahre 2020 untersucht.

### **ZVB Hauptstützpunkt am Standort An der Aa**

Der heutige Hauptstützpunkt im Eigentum der ZVB am Standort An der Aa befindet sich an optimaler Lage. Er ermöglicht

- eine für den Zentrumsbetrieb minimale Anzahl von unproduktiven Leerkilometern (Fahrten von der Garagierung zum Einsatzort). Damit wird auch die Strasse nicht zusätzlich belastet;
- eine betriebswirtschaftliche Anpassung der Transportkapazität an die tageszeitliche Schwankung, da Anhänger ausserhalb der Hauptverkehrszeiten mit minimalem Umweg am Hauptstützpunkt temporär abgestellt werden können;
- bei Pannen die Interventionszeit aufgrund kurzer Wege tief zu halten; bei notwendigem Fahrzeugwechsel ist ein Reservefahrzeug schnell zur Stelle;
- einen Bereitstellungsraum für Verstärkungskurse, etwa bei Sonderveranstaltungen im Veranstaltungsschwerpunkt Herti;
- das Fahrpersonal flexibler und effizienter einzusetzen, da beim Schichtbetrieb die Nähe der Stadt wichtig ist. Ein zentraler Arbeitsplatz am Standort An der Aa erhöht die Attraktivität der ZVB als Arbeitgeberin.

Mit dem heutigen Hauptstützpunkt An der Aa ergeben sich auch Synergien betreffend Infrastruktur für die Zuger Polizei und den Rettungsdienst. Die ZVB übernimmt in unmittelbarer Nachbarschaft den gesamten Unterhalt der Polizei- und Rettungsfahrzeuge und stellt Betankungs-, Wasch- und Serviceanlagen zur Verfügung. Damit stellt die ZVB die Einsatzbereitschaft dieser zahlreichen Fahrzeuge sicher.

Die ZVB könnte ihr Areal auch alleine - also ohne VZ 3 - bebauen, was aber eine städtebaulich unerwünschte und unsinnige eingeschossige Bebauung mit unattraktiven Buseinstellhallen und Werkstätten im Stadtzentrum zu Folge hätte, und somit das Risiko einer Ablehnung eines entsprechenden Bebauungsplans vorhanden wäre. In diesem Fall wäre kein Platz mehr für das VZ3.

### **Ökonomische und ökologische Nachteile eines zentrumsfernen Hauptstützpunkts**

Im Sommer 2010 wurden die Masswerk AG und Berchtold + Eicher von der Geschäftsleitung der ZVB beauftragt, eine "externe" Standortvariante für den ZVB Hauptstützpunkt zu erarbeiten. Untersucht wurden der Landbedarf, der Raumbedarf sowie die schematische Anordnung der Räumlichkeiten des ZVB Hauptstützpunktes an einem fiktiven Standort im Umkreis von vier Kilometer ab dem heutigen Hauptstützpunkt. Der notwendige Landbedarf beträgt rund 20'000 m<sup>2</sup>. Die Grobkostenschätzung (+/- 25%) für den Neubau des ZVB Hauptstützpunktes an einem Drittstandort liegt je nach Bebauungsschema im Bereich von rund CHF 123 bis 139 Mio. (exkl. Landkosten; Basis Raumprogramm Logistikstudie 2008).

Ein Hauptstützpunkt ausserhalb des Zentrums würde zwar, verglichen mit einem neuen ZVB Hauptstützpunkt An der Aa, geringere Kosten bei der Erstellung ergeben. Ein solcher Hauptstützpunkt verursacht aber höhere Betriebskosten. Bei einem Hauptstützpunkt in rund 4 Kilometer Entfernung vom heutigen Standort An der Aa ergäben sich zusätzliche Betriebskosten von rund CHF 6 Mio. pro Jahr (Stand 2011 mit absehbarem Angebotsausbau bis 2013; ohne zusätzliches Wachstum bis 2020 und Teuerung). Kostentreibend wären insbesondere längere Ablösezeiten des Fahrpersonals und Leerkilometer der Fahrzeuge (Personal, Treibstoff, Fahrzeugverschleiss). Die Leerkilometer führten zudem zu einer zusätzlichen Belastung der Strasse sowie zu einem Mehrausstoss an CO<sub>2</sub>. Nicht berücksichtigt sind dabei die weichen Faktoren, wie zentrale Lage des Standortes bezüglich Einsatzbereitschaft der Busse und des Arbeitsplatzes für die Mitarbeitenden der ZVB, usw.

Die zusätzlichen jährlichen Betriebskosten relativieren deshalb die Investitionsminderkosten eines zentrumsfernen Hauptstützpunkts und machen diesen ökonomisch nicht interessant. Abgesehen davon muss darauf hingewiesen werden, dass ein solch grosses Areal mit entsprechender Ausnutzungsmöglichkeit gar nicht zur Verfügung steht. Zudem ist ein Busdepot nur mit ebenerdiger Einstellhalle und entsprechendem Landbedarf im Kanton Zug kaum zu rechtfertigen.

## **1.8 Planungsrechtliche Randbedingungen**

Das ZVB Areal (GS 216 und 287) liegt zum grössten Teil in der Zone WA4, lediglich der Perimeter des bestehenden ZVB Bürogebäudes befindet sich in der Zone OeIB. Nach Abschluss des Projektwettbewerbs soll das ZVB Areal gestützt auf das ausgewählte Siegerprojekt umgezont und das Bebauungsplanverfahren mit Beschlussfassung durch die Stadt Zug durchgeführt werden.

Der heute eingedolte, in Nord-/Südrichtung verlaufende Siehbach muss gemäss kantonalem Richtplan offen gelegt und renaturiert werden.

Die General-Guisan-Strasse führt heute mit einer Unterführung unter dem Schleifedamm durch. Da der Schleifedamm auch in Zukunft nicht mehr für die Bahn benötigt wird, ist eine derartige Kreuzung nicht notwendig. Die Unterführungswanne benötigt zudem eine dringende Sanierung,

welche der Stadt Zug Kosten von mehreren Millionen Franken verursachen würde. Der Stadtrat von Zug hat deshalb Ende 2010 das städtische Tiefbauamt beauftragt, die Auffüllung der General-Guisan-Strasse zu prüfen. Zur Zeit steht nicht fest, ob die heutige Tieflage der General-Guisan-Strasse durch eine Anhebung der Strasse auf Stadtniveau abgelöst wird. In der nun vorliegenden vertieften Machbarkeitsstudie wurden deshalb beide Varianten, mit und ohne Tieflage der General-Guisan-Strasse, untersucht.

Im Bebauungsplan Bossard-Areal, vom Kanton am 14. Dezember 2009 genehmigt, ist die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage für die Überbauung Schutzengel im Rechts-Rechts-System ab der General-Guisan-Strasse festgehalten. An dieser Stelle ist die General-Guisan-Strasse abgesenkt. Die Ein- und Ausfahrt wurde auch so erstellt. Im Bebauungsplan ist jedoch festgehalten, dass nach Inbetriebnahme der Verlängerung General-Guisan-Strasse diese Einfahrt geschlossen wird und die Ein-/Ausfahrt zur Tiefgarage rückwärtig über das ZVB-Areal erfolgen muss. Somit muss im Falle einer Aufhebung der Unterführung General-Guisan-Strasse die Erschliessung für die Tiefgarage Schutzengel neu organisiert werden. Eine Möglichkeit wäre die Erschliessung ab der angehobenen General-Guisan-Strasse an Ort der heutigen Ein-/Ausfahrt mit einer Rampe auf dem Grundstück der Überbauung. Als Option zu dieser Variante ist eine Anbindung der Einstellhalle Schutzengel an die neue Einstellhalle der kantonalen Verwaltung VZ 3 vorzusehen.

Mitte April 2011 hat die Baudirektion die vertiefte Machbarkeitsstudie der Stadtbildkommission der Stadt Zug (SBK) vorgestellt. Die SBK hat die städtebauliche Qualität des Baukonzepts positiv beurteilt, inklusive des vorgeschlagenen Freiraum- und Erschliessungskonzepts. Die Gliederung, die Höhenentwicklung und die Dichte der Bebauung sowie die Verteilung der Volumen wurden als sinnvoll erachtet, ebenso der Standort eines höheren Gebäudes im Bereich des heutigen Gerichtsgebäudes. Aus dieser Sicht kann das vorgeschlagene Baukonzept als Grundlage für den folgenden Projektwettbewerb bzw. die spätere Bauplanung bilden.

## **1.9 Fazit**

Basierend auf den vorangegangenen Studien wurde in der heute vorliegenden vertieften Machbarkeitsstudie von Boltshauser Architekten die städtebauliche und architektonische Umsetzung des evaluierten Raumprogramms der verschiedenen zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer überprüft. Die unterschiedlichen, nutzerspezifischen Anforderungen der kantonalen Verwaltung, der ZVB und der Drittnutzer wurden dabei auch hinsichtlich des Betriebs der Liegenschaften berücksichtigt. Die Studie untersuchte die städtebaulich vertretbare Dichte, die möglichen Volumen und die Nutzungsverteilung, welche sich in die bestehende Stadtstruktur einbinden lassen. Gleichzeitig musste der Flächenbedarf der verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer gedeckt und der Aussenraum unter Einbezug der Offenlegung des Siehbachs aufgewertet werden.

Die vorliegende Studie zeigt, dass eine gemeinsame Nutzung des Areals durch die ZVB und die kantonale Verwaltung unter Einbezug eines Wohnanteils realisiert werden kann. Anhand der Studie lassen sich für den nachfolgenden Projektwettbewerb Erkenntnisse betreffend die Erschliessung des Areals, die Nutzungsverteilung sowie die Aspekte der städtischen Aussenräume zusammenfassen.

## **2. Raumbedarf**

### **2.1 Raumbedarf kantonale Verwaltung und Gerichte (inkl. Kantons- und Strafgerichte, Staats- und Stadtarchiv, usw.)**

Die Ermittlung des Raumbedarfs erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Direktionen und Gerichten. Am Kickoff-Workshop vom 2. Februar 2010 wurde den Direktionen und Gerichten das Vorgehen vorgestellt. Im Anschluss wurden in Einzelworkshops mit jeder Direktion die zukünftigen Bedürfnisse geklärt. Am 4. Mai 2010 stellte das Projektteam den Vertretern der Direktionen und Gerichte drei mögliche Belegungsszenarien vor. Die drei Szenarien wurden nachfolgend in Einzelgesprächen mit den einzelnen Direktionen und Gerichten eingehend diskutiert. Die Resultate der Diskussionen flossen in den Schlussbericht ein, der am 25. August 2010 den Direktionen und Gerichten von der Baudirektion vorgestellt wurde.

Gemäss Prognosen von Wüest & Partner (mittleres Szenario) soll die Bevölkerung des Kantons Zug von 2010 auf 2020 um rund 9%, die Anzahl der Beschäftigten von 2010 auf 2020 um 12% ansteigen.

Die Evaluation des zukünftigen Raumbedarfs hat ergeben, dass die insgesamt 1'240 Arbeitsplätze (Stand 2010) bis 2020 auf ca. 1'550 Arbeitsplätze ansteigen werden, was einem Zuwachs von rund 310 Arbeitsplätzen bzw. plus 25% entspricht. Der Mehrzuwachs der Arbeitsplätze gegenüber der oben erwähnten Prognose von Wüest & Partner ergibt sich einerseits aus einem Nachholbedarf der vergangenen Jahre, andererseits aus zusätzlichen Aufgaben der kantonalen Verwaltung, neuen Gesetzgebungen sowie aus der Berücksichtigung von Teilzeitarbeitsstellen.

Basis für die Berechnung der notwendigen oberirdischen Geschossflächen bildet der Flächenbenchmark von ca. 16 m<sup>2</sup> (HNF 1-2-4) pro Arbeitsplatz. Hinzugezählt wurden grössere Sitzungszimmer und Spezialflächen mit einer Fläche von 100 m<sup>2</sup> und mehr. Zusätzlich zum ermittelten Raumbedarf wurden 10% der Fläche für Shared Facilities (gemeinsam genutzte Sitzungszimmer, Schulungsräume, Restaurant, Cafeteria, Kinderkrippe usw.) und Reserveflächen für die zukünftige Entwicklung (ab 2020) berücksichtigt. Die zehn strategischen Grundsätze (RRB vom 10. Juli 2007) wurden bei der Ausarbeitung der drei Szenarien berücksichtigt. Auf Grund der Konzentration der kantonalen Verwaltung An der Aa, einschliesslich zusätzliche Arbeitsplätze 2020, resultiert für das VZ 3 eine oberirdische Geschossfläche von rund 40'000 m<sup>2</sup>.

Das kantonale Staats- und das Stadtarchiv haben schon vor einiger Zeit die Zusammenlegung der beiden Archive an einem Ort beschlossen, um gemeinsame Synergien zu nutzen. Das heutige Raumangebot des Staatsarchivs im Verwaltungsgebäude 1 reicht noch bis 2015. Dann stösst das Staatsarchiv an seine Grenzen und benötigt dringend zusätzliche Archiv- und Büroflächen. Dasselbe gilt auch für das Stadtarchiv. Deshalb wurden in der vertieften Machbarkeitsstudie VZ 3 die längerfristigen Raumbedürfnisse für ein neues, gemeinsames Staats- und Stadtarchiv aufgenommen und eingeplant.

### **2.2 Raumbedarf Zugerland Verkehrsbetriebe AG**

#### **Öffentlicher Verkehr im Kanton Zug**

Die ZVB ist die Mobilitätsanbieterin im Kanton Zug. Sie betreibt aktuell 32 Buslinien mit über 300 Haltestellen und bietet damit zusammen mit der SBB einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr in allen Zuger Gemeinden. Die ZVB transportiert auf ökologische Weise täglich mehr

als 65'000 Passagiere (an Spitzentagen über 85'000 Passagiere) und entlastet damit Strasse und Umwelt.

Mit ihrem Mobilitätsangebot erfüllt die ZVB eine Leistungsvereinbarung mit dem Kanton Zug, basierend auf dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Die aktuelle Konzession läuft bis 2018 und dürfte dann erneuert werden. Im Auftrag der Kantone Luzern und Aargau betreibt die ZVB weitere Buslinien im Seetal und Freiamt. Die Fahrzeuge für diese Buslinien werden nicht am ZVB Hauptstützpunkt in Zug garagiert.

Gemäss aktuellem Richtplan strebt die Zuger Verkehrspolitik im Agglomerationsraum eine Verlagerung des Mobilitätswachstums auf den öffentlichen Verkehr an. Dieses Ziel soll unter anderem mit einer nachfrageorientierten Planung für den öffentlichen Verkehr erreicht werden. Wie bereits erwähnt ist mit einer jährlichen Zunahme der Nachfrage um 3% bis 3.5% (Fahrgastfrequenzen) zu rechnen. Die Abdeckung dieser steigenden Nachfrage erfordert auch entsprechende Investitionen in Infrastruktur.

Die Beteiligungsstrategie des Kantons als Mehrheitsaktionär der ZVB sieht vor, dass die ZVB den öffentlichen Verkehr in guter Qualität anbietet und diesen - unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - innovativ weiter entwickelt.

### **Bedürfnis nach einem ZVB Hauptstützpunkt**

Für die bestellten Leistungen muss die ZVB für den Fahrdienst, für die Garagierung und Instandhaltung der Fahrzeuge und für ihre zentralen Dienste über eine effiziente und kostengünstige Infrastruktur verfügen. Aus der Logistikstudie ist ersichtlich, dass zentrale Dienste, Logistik und Betrieb, die technischen Dienste sowie die Einstellkapazität für 145 Normalbusseinheiten an einem Hauptstützpunkt konzentriert sein müssen. Die Konzentration an einem Standort ist die betriebswirtschaftlich günstigste Lösung, um den Leistungsauftrag unter den Voraussetzungen eines sich liberalisierenden ÖV-Marktes zu erbringen.

Fahrzeuge für den peripheren Betrieb werden zur Vermeidung von Leerfahrten vorteilhaft in Zuger Aussengemeinden garagiert, was die ZVB an den Unterstützpunkten Oberägeri, Unterägeri und Menzingen bereits heute tut. Der Zentrumsbetrieb mit 60% der Gesamtflotte hat seinen Schwerpunkt jedoch beim Bahnhof Zug und verlangt für einen ökonomisch und ökologisch optimalen Betrieb einen ebenso zentrumsnahen Hauptstützpunkt.

## **3. Raumprogramm**

### **3.1 Verwaltungszentrum 3**

**(inkl. Kantons- und Strafgerichte, Staats- und Stadtarchiv, usw.)**

Die Evaluation des zukünftigen Raumbedarfs ergab, dass für die kantonale Verwaltung (Direktionen und Gerichte) die insgesamt 1'240 Arbeitsplätze (Stand 2010) bis 2020 auf ca. 1'550 Arbeitsplätze ansteigen werden, was einem Zuwachs von rund 310 Arbeitsplätzen bzw. plus 25% entspricht.

Zusätzlich zum innerhalb der Strategischen Büroraumplanung ermittelten Raumbedarf wurden Flächen für Shared Facilities (gemeinsam genutzte Sitzungszimmer, Schulungsräume, Restaurant, Cafeteria, Kinderkrippe, usw.) von rund 5'000 m<sup>2</sup> oberirdischer Geschossfläche und rund 5'200 m<sup>2</sup> unterirdischer Geschossflächen als Reserve für die zukünftige Entwicklung (ab 2020)

berücksichtigt. Die zehn strategischen Grundsätze gemäss Regierungsratsbeschluss vom 10. Juli 2007 wurden bei der Erarbeitung der drei Szenarien berücksichtigt. Insgesamt beträgt der oberirdische Raumbedarf für das neue Verwaltungszentrum VZ 3 rund 40'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche.

Mit Beschluss vom 7. Juli 2007 betreffend strategische Büroraumplanung hat der Regierungsrat 10 strategische Grundsätze genehmigt und verabschiedet, u.a., dass beim VZ 3 kleine Reserveflächen einzuplanen seien, die zwischenzeitlich als Sitzungszimmer genutzt werden könnten.

Die Erfahrungen in der Vergangenheit haben jedoch gezeigt, dass bei allen öffentlichen Neubauten im Zeitpunkt der Fertigstellung und des Bezugs die eingeplanten Reserveflächen konsumiert und die Bauten bereits voll belegt waren. Deshalb wurden bei der vorliegenden vertieften Machbarkeitsstudie im Hinblick auf ein mittel- und längerfristiges Wachstum der Verwaltung, Gerichte und der ZVB in jedem Gebäude Reserveflächen (rund 5'000 m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche) eingeplant und ausgewiesen.

## **3.2 Zugerland Verkehrsbetriebe AG**

### **Grundlagen ZVB**

Mit der Logistikstudie für den ZVB Hauptstützpunkt am Standort An der Aa vom 1. Dezember 2010 hat die ZVB ihre Unternehmensbedürfnisse analysiert und festgelegt. Neben den räumlichen Bedürfnissen wurden auch die funktionalen Verknüpfungen und betrieblichen Bedingungen bestimmt.

Die Logistikstudie definiert die Bedürfnisse der ZVB zur Erfüllung des definierten Leistungsauftrages Transport und der weiteren von der ZVB für Dritte zu erbringenden Dienstleistungen (u.a. ZUPO und RDZ) bis ins Jahr 2020. Über diesen Zeithorizont hinaus werden die künftigen Bedürfnisse mit Reserveflächen ausserhalb des Hauptstützpunkts abgedeckt.

### **Dienstleistungen ZVB**

Der Betrieb der ZVB gliedert sich in die Bereiche Zentrale Dienste (Betriebsleitung, Verwaltung, Marketing, Einsatzzentrale), Technische Dienste (Logistik, Fahrzeugunterhalt, Gebäudeunterhalt, Betriebsbereitschaft) und Fahrdienste (Fahrbetrieb, Kontrollen, Pannenintervention). Die Partnerbetriebe der ZVB, Zuger Bergbahn, Zugersee Schifffahrt, Ägerisee Schifffahrt und Zugerland Reisen (selbstständige Unternehmungen) sind in diese Bereiche integriert.

Neben ihrem eigentlichen Transportauftrag erbringt die ZVB zusätzliche Dienstleistungen. Für die Reparatur- und Unterhaltsarbeiten an Nutzfahrzeugen bietet die ZVB den Service einer Nutzfahrzeug-Kundenwerkstatt für Dritte an, wodurch die für den Unterhalt der Busse notwendige Infrastruktur und Investitionen optimal genutzt werden können. Die ZVB erbringt diese Leistungen als einziges Unternehmen in der Region und dies seit vielen Jahren. Der entsprechende Raumbedarf ist im Nachweis der ZVB enthalten.

Mit der Zuger Polizei (ZuPo) besteht eine Leistungsvereinbarung für Betankung, Reinigung, Ausbau, Rückbau und Wartung der Polizeifahrzeuge. Aufgrund der unmittelbaren Nähe von ZuPo und ZVB konnte beim Neubau für die ZuPo auf Investitionen für diese Anlagen verzichtet werden. Die ZuPo wird diese Dienstleistungen auch in Zukunft in Anspruch nehmen. Bei der Nutzung der ausgewiesenen Raumbedürfnisse entstehen Synergien, und mit der unmittelbaren

Nachbarschaft der Zuger Polizei zum Hauptstützpunkt der ZVB können diese beibehalten werden.

Der Rettungsdienst Zug (RDZ) stellt heute bei der ZVB seine Dienst- und Sonderfahrzeuge ein und nimmt die Dienstleistungen Betankung, Ausbau und Wartung in Anspruch. Der RDZ wird diese Leistungen auch künftig nutzen.

Die Räume und Anlagen für die Drittleistungen sind vollständig in den Betrieb ZVB integriert; es findet keine funktionale oder örtliche Abgrenzung statt.

### **Raumbedarf**

Das Raumprogramm der ZVB unterscheidet zwischen zwei Verfahren. Das Durchlaufverfahren wird täglich von jedem Fahrzeug durchlaufen. Das Standverfahren dient der periodischen Instandhaltung und dem Unterhalt der Fahrzeuge. Für das Durchlaufverfahren sind 890 m<sup>2</sup> Fläche für Stauraum, Waschstrasse und Betankung notwendig. Für das Standverfahren sind insgesamt 6'140 m<sup>2</sup> Fläche für Stauraum, Waschplatz, Werkstatt, Prüfstand und Nebenräume erforderlich. Für das Einstellen von 145 Normalbuseinheiten sind 8'350 m<sup>2</sup> notwendig. Die ausgewiesenen Flächen verstehen sich als reine Nettoflächen ohne die zugehörigen notwendigen Verkehrsflächen. Die bis zu 17 Meter weiten Wenderadien der Gelenkbusse erfordern zusätzlich grosse Verkehrsflächen für die Zufahrten zu den Werkstätten und Einstellflächen.

Für die zentralen Dienste und technischen Dienste sind Nettoflächen von insgesamt 4'700 m<sup>2</sup> (inklusive strategische Reserven) erforderlich. Diese Flächen beinhalten neben den Büroflächen auch die notwendigen Sozial- und Nebenräume.

Gesamthaft (Zentrale Dienste, Technische Dienste inklusive Garagierung und Verkehrsfläche) rechnet die ZVB mit einem Flächenbedarf von brutto mindestens 34'000 m<sup>2</sup>.

### **Strategische Reserveflächen für die Zentralen Dienste**

Mit verschiedenen Ausbausritten beim öffentlichen Verkehr (Stadtbahn Zug, Angebotsausbauten im Busnetz) und bei der Strasseninfrastruktur (Tangente, Umfahrung Cham - Hünenberg) wurde beziehungsweise wird dem Wachstum des Kantons Rechnung getragen.

Auch in Zukunft wird dem Kanton Zug ein Wachstum prognostiziert. Dieses Wachstum löst wiederum zusätzliche Mobilitätsbedürfnisse aus. Der öffentliche Verkehr hat dabei einen wesentlichen Beitrag zu leisten, wobei die Infrastruktur dementsprechend zu dimensionieren ist.

Die vollständige Bebauung des ZVB Areals ermöglicht nach Erstellung des neuen Hauptstützpunkts mittelfristig keine Erweiterung, um zusätzliche Flächen für die Technischen Dienste (Garagierung und Werkstätten) zur Verfügung zu stellen. Die Garagierung für die künftige Entwicklung des ZVB Liniennetzes kann mit den bestehenden Unterstützpunkten in Unterägeri, Oberägeri, Menzingen und dank Landreserven durch einen zusätzlichen Unterstützpunkt in Rotkreuz gewährleistet werden.

Sinnvoll ist aber die Erstellung strategischer Reserveflächen für das mittelfristige Wachstum der Zentralen Dienste (Betriebsleitung, Finanz- und Rechnungswesen, Marketing, etc.), wie sie die ZVB bereits beim heutigen Hauptstützpunkt vorhält und aktuell fremdvermietet. Die strategische Reserve erlaubt ein weiteres Wachstum der Zentralen Dienste am Standort An der Aa, anstatt einen zweiten Verwaltungsstandort zu eröffnen oder die Zentralen Dienste an einen Drittstandort zu verschieben.

## **Funktionalität**

Die Betriebsabläufe der ZVB wiederholen sich Tag für Tag mit einer hohen Anzahl von Intervallen. Die optimalen Abläufe wurden mit der Logistikstudie festgelegt und deren Einhaltung bestimmt die betriebliche Effizienz der ZVB.

### **3.3 Shared Facilities (Empfang, Schulungsräume, Sitzungszimmer, Dienstleistungszentrum, ergänzende Nutzungen, Personalverpflegung)**

Die strategische Büroraumplanung hat gezeigt, dass für die verschiedenen Direktionen und Gerichte der kantonalen Verwaltung am Standort An der Aa aus Synergieeffekten sinnvollerweise die nachfolgenden Nutzungen gemeinsam sein sollen:

- Gemeinsamer Empfang für die kantonale Verwaltung, grössere Schulungsräume, grössere Sitzungszimmer, Multifunktionsraum für Ausstellungen und grössere Anlässe
- Dienstleistungszentrum  
Hauspost, Scanning, Drucken/Versand, Büromaterialausgabe
- Ergänzende Nutzungen  
Kindertageskrippe
- Personalverpflegung

### **3.4 Dienstleistungen und Wohnen als Drittnutzungen**

In der Region Zug wächst die Nachfrage nach Wohn- und Geschäftsflächen weiter. Der Immobilienmarkt wird sehr gut beurteilt und die Region Zug weist gemäss verschiedenen Studien eine hohe Lebensqualität aus. Der Regierungsrat hat in seiner Strategie 2010 bis 2018 an erster Stelle die Balance zwischen Wachstum und Bewahrung natürlicher Ressourcen aufgeführt. Diesem Grundsatz kommt die Absicht entgegen, auf dem Areal An der Aa nicht nur Nutzungen von Kanton und ZVB zuzulassen, sondern auch private Nutzungen zu ermöglichen. Das Areal liegt ohnehin im Baugebiet der Stadt Zug, ist zentral und attraktiv auch für private Nutzungen. Konkret sind Dienstleistungsflächen vorgesehen, soweit die Reserveflächen für Verwaltung und ZVB nicht benötigt werden, im Weiteren aber auch Wohnnutzungen. Die Dienstleistungsflächen eignen sich gut für kleinere Unternehmen der Kreativwirtschaft, für neu gegründete Unternehmen oder für kleine Betriebe, die sich ähnlich wie im Businesspark Steinhausen organisieren lassen und von einer vorhandenen Infrastruktur profitieren möchten. Die Dienstleistungsflächen sollen einen Bezug zu den Hauptnutzungen haben, damit deren künftige Erweiterung sinnvoll vorstatten gehen kann. Eine separate Erschliessung der Flächen ist jedoch anzustreben. Nebst den gemeinsam genutzten "Shared Facilities" kann als zusätzliche Erdgeschossnutzung eine gewerbliche Drittnutzung in Frage kommen oder allenfalls ein Quartiersversorger.

Für Wohnnutzungen wird das Areal als durchschnittlich eingeschätzt. Der Stellenwert des Quartiers ist mit der Überbauung Schutzengel und dem Hochhaus Uptown im Wandel. Negativ sind Lärmemissionen von Strasse und Bahn, aber auch Nutzungen der ZVB. Das Wohnangebot muss sich mit dieser urbanen Lage und den Hauptnutzungen zufrieden geben. Insbesondere gilt es auf Lärmquellen Rücksicht zu nehmen und Erdgeschosswohnungen grundsätzlich zu vermeiden. Gedacht ist an Mietwohnungen im mittleren Preissegment. Die Wohnungen werden in einem separaten Gebäude angeordnet. Sie werden ein urbanes Publikum, vor allem Einzelpersonen und Paare ohne Kinder ansprechen. Das Hauptangebot umfasst somit 2- und 3-Zimmerwohnungen. In den obersten Geschossen sind grössere Wohneinheiten denkbar. Die Nutzflächen sollen Wohnraum für 100 bis 180 Personen bieten.

Wohnnutzungen sind auf dem Areal An der Aa somit möglich und erwünscht, nicht zuletzt um eine Durchmischung herbeizuführen. Diese kann der Bebauung zusätzliche Qualität verleihen.

## **4. Rahmenbedingungen**

### **4.1 Städtebau**

Das Areal An der Aa befindet sich an zentraler Lage in der Stadt Zug, 500 m westlich des SBB-Bahnhofes und des Stadtzentrums sowie 250 m nördlich des Zugerseeufers. Mit dem Bus und der S-Bahn Haltestelle Schutzengel ist das Areal sehr gut an das regionale ÖV-Netz angebunden.

Das Areal ist umgeben von bereits realisierten oder projektierten Grossüberbauungen. Die einzelnen Projekte, Stierenmarkt, Bossard-Areal und Eisstadion sowie die kantonale Verwaltung, Foyer Süd und das Grafenau-Areal, sind in sich funktionierende Zellen. Städtebauliche Elemente wie der alte Schleifedamm, der Geleisedamm der SBB und die kantonale Verbindungsachse General-Guisan-Strasse trennen die unterschiedlichen Stadtzellen voneinander. Die raumplanerische Aufgabe muss es sein, diese Zellen miteinander zu verbinden und dadurch eine Interaktion zwischen den heterogenen Aussenräumen zu schaffen.

Auf dem Areal verlaufen wichtige Langsamverkehrsachsen, welche die Anbindung zum Bahnhof, zum See, zur Allmend und zur Herti ermöglichen. Die Vernetzung dieser verschiedenen Langsamverkehrsachsen entlang des Schleifedammes soll gesichert und gefördert werden. Die Stadtbahnhaltestelle Schutzengel muss in das Verkehrskonzept integriert werden.

### **4.2 Baurechtliches**

Entlang der General-Guisan-Strasse definiert eine rechtskräftige Baulinie das bebaubare Feld, sowohl unter- als auch oberirdisch. Entlang der westlichen Arealkante verläuft der Schleifedamm. Dieser Damm erweist sich als städtebaulich wichtiger Zeitzeuge und soll als Freiraum erhalten bleiben.

Entlang der östlichen Arealgrenze kann von einem Grenz- bzw. Näherbaurecht ausgegangen werden. Die gesetzlich notwendigen Gebäudeabstände sind jedoch zu beachten.

Südlich wird der Planungssperimeter durch die so genannte Interessenslinie der SBB für das 3. Gleis begrenzt.

Es gelten grundsätzlich die kantonalen und kommunalen Vorschriften. Es wird von einem neuen städtischen Bebauungsplan ausgegangen, ebenso muss der Zonenplan angepasst werden.

### **4.3 Verkehr**

Im Westen sowie im Süden begrenzen Bahndämme das Areal. Der Zugang zum Areal muss daher von der General-Guisan-Strasse oder der Aabachstrasse erfolgen. Letztere bildet als Sammelstrasse den Hauptzugang für Fahrzeuge auf das Gelände. Die von ihr bediente verlängerte Gotthardstrasse kann wegen ihren beschränkten Ausmassen zwischen ZuPo-Gebäude und VG2 nicht uneingeschränkt Verkehrsaufkommen aufnehmen.

Das Gelände im Norden über die General-Guisan-Strasse zu erschliessen ist nur beschränkt möglich. Eine Anhebung der Strasse wird diskutiert, was auch die Zugänglichkeit des Areals verbessern würde. Die General-Guisan-Strasse ist eine kantonale Hauptverkehrsachse, in die möglichst wenig Ein- und Ausfahrten münden sollten.

Rund alle drei Jahre kann es in Zug zu einem sogenannten Krisenfall kommen. Dabei handelt es sich um Bedrohungen schwerer Art. Die Zuger Polizei muss in diesem Fall, der Bedrohungslage angemessen, das gesamte Gelände der ZUPO sowie das Verwaltungsgebäude VG2 abriegeln. Die verlängerte Gotthardstrasse ist während einer solchen Abriegelung nicht befahrbar, eine Notausfahrt in die General-Guisan-Strasse ist zu gewährleisten.

#### **4.4 Technische Rahmenbedingungen**

##### **Tragwerk**

Der hohe Flächenbedarf der oberirdischen Nutzungen benötigt grosse Flächen in den Untergeschossen. Diese erfordern Eindringtiefen von bis zu 9.7 m. Für Überbauungen an diesem Ort ist dies unüblich tief. Dies führt zu erhöhtem Wasserdruck (Auftrieb) für den Bauzustand sowie für den Endzustand der Überbauung. Im Bauzustand gilt es, mit dem hohen Wasserdruck auf den Baugrubenabschluss sowie auf die Fundationssohle umzugehen, der infolge Grundwasserabsenkung in der Baugrube entsteht. Im Endzustand muss die hohe Auftriebskraft auf die wasserdichten Untergeschosse kompensiert werden. Aus diesem Grund muss haushälterisch mit der Eindringtiefe umgegangen werden.

##### **Haustechnik**

Die hohen energetischen Anforderungen führen zu entsprechenden Haustechnikinstallationen. Es wurde darauf geachtet, eine nachhaltige, dem heutigen Stand der Technik entsprechende Konzeption vorzusehen. Gebäudehüllen und Haustechnik sollen den Minergiestandard erfüllen. Die technischen Installationen benötigen Raum und gehören zu den bedeutenden Anforderungen, welche an das Projekt gestellt werden. Die Schachtflächen in den Gebäuden sind stark von der Raumorganisation im Gebäude und der Anordnung der Lüftungsanlagen abhängig. Bei den Schachtflächen ist auf eine gute Zugänglichkeit auf der Längsseite des Schachtes zu achten. Insbesondere bei den Büronutzungen muss eine nachträgliche Anpassung der Anschlüsse einfach möglich sein, um flexibel auf die Nutzerbedürfnisse reagieren zu können.

Um den Frischwasserbedarf deutlich reduzieren zu können, sollte die Nutzung von Regenwasser in Betracht gezogen werden. Auf dem Areal sollte die Sonnenenergie für die Warmwasseraufbereitung der grossen Verbraucher sowie mittels Photovoltaik zur Stromerzeugung genutzt werden. Die erforderlichen Flächen können auf verschiedene Gebäude verteilt werden. Grundsätzlich ist eine Realisierung der Solarstromanlage auch als fassadenintegrierte Anlage möglich, dies führt voraussichtlich zu deutlich erhöhten Investitionskosten.

Der Energiebedarf für Wärme und Kälte kann mit mehreren Grundwasserbrunnen gedeckt werden. Als Redundanz zu den Grundwasserbrunnen können die Pfähle der Foundation als Energiepfähle ausgeführt werden. Damit kann etwa 80% des jährlichen Wärmebedarfs gedeckt werden (bzw. ca. 30% des max. Leistungsbedarfs). Der Kältebedarf könnte mit den Energiepfählen bis auf die kurzzeitigen Leistungsspitzen komplett gedeckt werden.

##### **Brandschutz**

Bauten und Anlagen müssen für den Einsatz der Feuerwehr jederzeit ungehindert zugänglich sein. Als Einsatzweg dienen die Fluchtwege, Zufahrten, Bewegungs- und Aufstellflächen. Bauten, die mehr als 25 m Traufhöhe aufweisen, gelten als Hochhäuser. Die Rahmenbedingungen für Hochhäuser gelten als richtungsweisend, dies ungeachtet unterschiedlicher Gebäudehöhen.

Tragwerke wie Stützen, Wände und Decken sind mit einem entsprechend hohen Feuerwiderstand auszuführen.

## **5. Nutzungskonzept**

### **5.1 Übergeordnetes Nutzungskonzept**

Das Konzept des Planerteams Boltshauser Architekten basiert auf der Nutzungsentflechtung der beiden Hauptnutzerinnen Kantonale Verwaltung und ZVB über sämtliche Geschosse. Entlang der General-Guisan-Strasse, im nördlichen Teil des Perimeters, sollen die heute bestehenden Verwaltungsbauten mit Neubauten ergänzt und in einen städtischen Campus für die kantonale Verwaltung und Drittnutzerinnen / Drittnutzer eingebunden werden. Die Anordnung ermöglicht eine adäquate Adresse für die verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer. Der Strassenraum der General-Guisan-Strasse wird durch die neuen Bauten aufgewertet und belebt. Eine sorgfältige Aussenraumgestaltung mit Einbezug des offenzulegenden Siehbachs sowie des angrenzenden Schleifedamms ermöglicht Freiräume und gewährleistet die gewünschten Wegverbindungen in Richtung Ost-West und Süd-Nord.

Im südlichen Teil des Areals ist der Hauptstützpunkt der ZVB mit Werkstatt im Erdgeschoss, Büros in den Obergeschossen und unterirdischer, zweigeschossiger Einstellhalle vorgesehen. Der ZVB Hauptstützpunkt fügt sich optimal in die in Ost/West-Richtung verlaufende Aufreihung von Sondernutzungen (Gefängnis, ZuPo, GVRZ) entlang dem SBB-Damm ein.

Zwischen dem ZVB Hauptstützpunkt im Süden und dem Verwaltungszentrum 3 und dem Wohnbau im Norden befindet sich auf der Achse des Verwaltungsgebäudes 2 ein Längsbau, der die beiden Zonen räumlich voneinander trennt und mit seinem vorgesehenen Nutzungsmix (Gerichte, Verwaltung, RDZ) einen Übergang schafft.

Das auf dem Areal unterzubringende Raumprogramm führt zu einer hohen Verdichtung. Die erforderlichen Flächen können bei der vorgeschlagenen Nutzungsentflechtung nur mit höheren Bauten (mehr als 25 Meter) im nördlichen Arealbereich realisiert werden. Durch die städtebaulich präzise Setzung eines Hochhauses von ca. 60 bis 70 Meter anstelle des heutigen Gerichtsgebäudes kann die Dichte gleichmässig über das gesamte Areal verteilt werden. Dies ist möglich, da die Kantons- und Strafgerichte aus funktionalen Gründen neu im Längsbau vorgesehen sind. Das Hochhaus bildet vom Bahnhof her kommend einen Auftakt für das Gebiet der kantonalen Verwaltung und ergänzt die realisierten und geplanten Hochbauten (Uptown rund 63 Meter hoch, Parktower rund 81 Meter) entlang der General-Guisan-Strasse zu einem städtebaulich interessanten Dreiklang. Das Bebauungskonzept ergibt über das gesamte ZVB Areal, einschliesslich dem heutigen Verwaltungsareal, eine Baumassenziffer von ca. 6.9, was einer Ausnützungsziffer von ca. 1,7 entspricht.

Mit dem vorgeschlagenen Bebauungskonzept entsteht eine ausgewogene Nutzungs- und Volumenverteilung mit einer angemessenen Dichte, die dem Umfeld gerecht wird. Von einer Verdichtung im Westen des ZVB Areals (z.B. Hochhaus beim Schleifedamm), in unmittelbarer Nähe der neuen Wohnbauten "Schutzengel", wird aus städtebaulichen und nachbarrechtlichen Gründen abgeraten.

## 5.2 Nutzungsverteilung Kantonale Verwaltung (Direktionen und Gerichte)

### Szenario "Konzentration an einem Standort"

Beim Szenario "Konzentration an einem Standort" sollen sämtliche Direktionen am Standort An der Aa konzentriert werden. Es bleiben einzig diejenigen Ämter an ihren heutigen Standorten, welche betrieblich oder organisatorisch nicht mit der eigentlichen Verwaltungstätigkeit verbunden sind (z. B. aus Diskretionsgründen, wegen der Erschliessung oder aufgrund erforderlicher Spezialinfrastruktur).

### Verwaltungszentrum VZ 3

Gemäss Szenario "Konzentration an einem Standort" sind in den Neubauten des Verwaltungszentrums VZ 3 die folgenden Direktionen und Gerichte unterzubringen:

- Direktion des Innern (exkl. Amt für Archäologie und Denkmalpflege)
- Finanzdirektion
- Gesundheitsdirektion (exkl. Gesundheitsamt und Ambulante psychiatrische Dienste)
- Sicherheitsdirektion (exkl. kantonales Eichamt, Strassenverkehrsamt, Amt für Zivilschutz und Militär)
- Baudirektion (exkl. Strassenunterhalt)
- Staats- und Stadtarchiv
- Strafgericht
- Kantonsgericht
- Shared Facilities

Die vorliegende vertiefte Machbarkeitsstudie sieht im nördlichen Arealbereich drei Verwaltungsgebäude (Verwaltungsgebäude 4, 5 und 6) sowie einen Längsbau (Verwaltungsgebäude 3) zwischen Verwaltung im Norden und Werkhof der ZVB im Süden vor. Die verschiedenen Direktionen und Gerichte werden auf diese Gebäude verteilt. Die definitive Zuteilung erfolgt im Zeitpunkt des Vor- und Bauprojektes.

### Staats- und Stadtarchiv

Das vorliegende Konzept sieht als Standort für das Staats- und Stadtarchiv das neue Verwaltungsgebäude 5 vor. Im Untergeschoss sind die entsprechenden Archivflächen vorgesehen.

### Shared Facilities

Die gemeinsam genutzten Räumlichkeiten der Shared Facilities (Empfang, Schulungsräume, Dienstleistungszentrum, ergänzende Nutzungen, Personalverpflegung) werden in den Erdgeschossen der Neubauten angeordnet, um den Aussenbereich des Campus zu beleben. Eine Ausnahme bildet die Personalverpflegung im Dachgeschoss des Verwaltungsgebäudes 3, die mit einem Aussenbereich auf dem Dach kombiniert ist.

### Reserveflächen

Die Reserveflächen der kantonalen Verwaltung sind auf die vier Neubauten verteilt, damit nach 2020 für die einzelnen Verwaltungseinheiten eine interne Verdichtung möglich ist.

## 5.3 Nutzungsverteilung ZVB

### Gebäudeanordnung

Die Nutzungen der ZVB, insbesondere deren Technische Dienste, lassen sich mit den übrigen Nutzungen auf dem Areal kombinieren. Um optimale Betriebsabläufe zu gewährleisten unter-

liegt der Hauptstützpunkt der ZVB streng funktionalen Anforderungen. Eine maximale Anzahl zusammenhängender Arbeitsspuren erfordert eine Gebäudeanordnung entlang des Bahndamms. Wenderadien von 17 Metern verlangen zudem viel freie Fläche um das Gebäude herum. Die offenen, ebenerdigen Werkhallen werden mit doppelgeschossigen Nebenräumen ergänzt. In diesen Nebenzonen befindet sich auch die vertikale Gebäudeerschliessung.

### **Aussenraum**

Standardverfahren wie das Durchlaufverfahren (Betankung und Waschen) sowie das Standverfahren (Reparaturen) der Busse und Nutzfahrzeuge werden täglich über hundert Mal und stets auf dieselbe Art und Weise getätigt. Eine optimale Anordnung der hierfür notwendigen Infrastruktur und kurze Wege sind deshalb betriebswirtschaftlich zwingend. Die daraus resultierenden Anforderungen sind für die Organisation des Aussenraumes bestimmend.

### **Garagierung**

Die Garagierung der Fahrzeuge erfolgt im ersten und zweiten Untergeschoss. Einfahrtsrampe und Ausfahrtrampe sind gegenläufig angeordnet, damit in den Untergeschossen kein Gegenverkehr gefahren werden muss. Die Einfahrtrampe ist so platziert, dass von Tankstelle und Werkstatt möglichst direkt in die Einstellhalle eingefahren werden kann. Die Einfahrtsrampe kann zugleich als Notausfahrt genutzt werden. Eine im ersten Untergeschoss versetzt angeordnete Rampe ermöglicht eine rasche Zufahrt ins zweite Untergeschoss. Unter Führung des ZVB-Betriebes werden die Einstellhallen und Werkstätten auch vom Rettungsdienst und von der Zuger Polizei genutzt, stehen für andere Drittnutzungen jedoch nicht zur Verfügung.

### **Büro- und Gemeinschaftsräume**

Die Büro- und Gemeinschaftsräume sind im ersten und zweiten Obergeschoss untergebracht. Um die Werkhallen im Erdgeschoss mit möglichst viel Tageslicht zu versorgen, sind die Obergeschosse in Ringen angeordnet. Dadurch können die Werkhallen im mittleren Teil zenital mit Licht versorgt werden. Teile des zweiten Obergeschosses sind als strategische Reserve für die Zentralen Dienste geplant; sie werden bis zum Eigenbedarf fremd vermietet.

## **5.4 Nutzungsverteilung Drittnutzungen (Dienstleistungen und Wohnen)**

### **Dienstleistungsflächen**

Die Reserveflächen der ZVB und allenfalls auch diejenigen der kantonalen Verwaltung können bis zum Eigengebrauch an Dritte vermietet werden. Dabei spielen die Lage innerhalb der Gesamtüberbauung sowie die separate Erschliessung der Raumeinheiten aus Marksicht bzw. aus Sicherheitsüberlegungen eine wichtige Rolle.

### **Wohnnutzung**

Die vertiefte Machbarkeitsstudie sieht im Nordwesten des Areals ein Wohngebäude vor, welches insgesamt je nach Geschosszahl 36 bis 42 Wohnungen aufweist. Die Konzentration der Wohnnutzung in einem Gebäude erleichtert die Realisierbarkeit durch Dritte und ermöglicht eine klare Trennung der Erschliessungen für die unterschiedlichen Nutzungen.

## **6. Erschliessungs- und Freiraumkonzept**

### **6.1 Erschliessungskonzept**

Um auf die unterschiedlichen Interessen ausgewogen reagieren zu können, wurde ein Masterplan für die Erschliessung des Areals ausgearbeitet. Eine Aufteilung der Verkehrsströme soll die Belastung des Verkehrs durch infrastrukturelle Nutzungen möglichst verträglich über das Areal verteilen.

Es wurden verschiedene Erschliessungsvarianten geprüft. Bei der Best-Variante ist die Zufahrt zum ZVB-Hauptstützpunkt über die General-Guisan-Strasse, die Wegfahrt über die Verlängerung der Gotthardstrasse (zwischen dem VG2, dem ZuPo-Gebäude und der Strafanstalt) vorgesehen. Der Rettungsdienst (RDZ) und die Zuger Polizei (ZuPo) sollen über die verlängerte Gotthardstrasse zu- und wegfahren, die Ein- und Ausfahrt in die PW-Einstellhalle erfolgt über die Aabachstrasse (im Bereich des heutigen Gerichtsgebäudes).

Im Krisenfall, wenn das ZuPo-Gebäude und das VG2 weiträumig abgeriegelt werden, müssen sämtliche Nutzungen der ZVB sowie der RDZ über die General-Guisan-Strasse erschlossen werden. Die eigentliche Zufahrt der ZVB wird im Krisenfall zu einer Zu- und Wegfahrtsachse der ZVB sowie des RDZ.

Die bevorzugte Erschliessungsvariante geht von der Hochlage der General-Guisan-Strasse aus, was sowohl aus städtebaulicher Sicht als auch bezüglich der Offenlegung des Siehbachs grosse Vorteile bringt. Mit der Hochlage wird der Strassenraum zwischen den gegenüberliegenden Gebäuden (KBZ, Sporthalle, usw.) aufgespannt und vor den Gebäuden könnten grosszügige Vorzonen mit Baumalleen entstehen. Der Siehbach müsste nicht offen und aufwändig über den Vorplatz des KBZ bis zum Kreisel Aabachstrasse und wieder zurück bis zum Schleifedamm geführt werden.

### **6.2 Freiraumkonzept**

Das Konzept sieht eine klare freiraumtypologische Gliederung des Aussenraums vor. So entsteht entlang der General-Guisan-Strasse eine Promenade, welche die angrenzenden Freiraumstrukturen aufnimmt und weiterführt. Die Langsamverkehrsachse parallel zur General-Guisan-Strasse wird als Platz ausgebildet, wodurch ein grosszügiger durchgängiger Freiraum entsteht, der dem öffentlichen Charakter der in den Gebäuden angesiedelten Institutionen entspricht.

Der Aussenraum der ZVB wird als nicht öffentlich zugänglicher, funktionaler Ort der Infrastruktur gestaltet. Das Areal des Pumpwerks formiert sich mit dem Schleifedamm und dem offengelegten Siehbach zu einem parkartigen Ensemble, das einen starken Bezug zur Aussenraumgestaltung des Bossard-Areals und der Jugendherberge herstellt.

Die lineare Abfolge von Promenade, Platz und Infrastruktur mit der parkartigen Querachse Schleifedamm - Pumpwerk schafft spannende Bereiche zwischen den einzelnen Freiräumen.

## **7. Etappierungskonzept**

### **7.1 Etappierung**

Der vorgesehene Bauablauf ist in vier Etappen unterteilt. Zuerst sollen die heutigen Einstellhallen der ZVB zurückgebaut werden, damit der Längsbau, welcher zukünftig die RDZ und die beiden Gerichte (Kantons- und Strafgericht) und das Personalrestaurant beherbergen soll, realisiert werden kann. Dieses Gebäude bietet für die darauffolgenden Bautappen genug Raum, um weitere Büronutzungen temporär unterzubringen (z.B. Nutzungen im heutigen ZVB-Bürogebäude).

In der zweiten Etappe soll das ZVB-Hochhaus abgebrochen werden, damit das Werkstattgebäude der ZVB inklusive der unterirdischen Einstellhalle realisiert werden kann.

Nach dem Bezug des Werkstattgebäudes werden in der dritten Bauetappe die restlichen Bauten der ZVB zurückgebaut, um die Verwaltungsgebäude an der General-Guisan-Strasse sowie die Wohnungen zu realisieren.

Die letzte Bauetappe liegt im Bereich des heutigen Gerichtsgebäudes und umfasst die dort angeordneten Räumlichkeiten des VZ 3.

### **7.2 Provisorien und Zwischennutzungen**

Durch diese sinnvolle Etappierung kann auf provisorische Bauten weitgehend verzichtet werden. Einzig die Busse der ZVB brauchen eine provisorische Unterbringung ausserhalb des Areals. Diese ist auf dem Gaswerkareal vorgesehen. Für diese Übergangslösung wird mit Kosten von rund CHF 9 Mio. gerechnet.

## **8. Kostenschätzung (± 25 Prozent)**

Auf der Basis der vorliegenden vertieften Machbarkeitsstudie wurde durch Boltshauser Architekten eine Kostenschätzung mit einer Kostengenauigkeit von ±25% erstellt.

Die nachfolgenden Kosten sind in dieser Kostenschätzung nicht enthalten:

- Landkosten
- Kosten in Zusammenhang mit der Sanierung allfälliger Altlasten resp. Belastungen
- Kosten Erstvermietung/Vermarktung Drittnutzer
- Finanzierungskosten
- Teuerungsanpassung
- Kosten für Provisorien (exkl. Provisorium für ZVB-Busse auf dem Gaswerk-Areal)
- Kosten für Ausbau und Ausstattung der Drittnutzungen
- Kosten für Sanierungen und bauliche Anpassungen an Bestandesliegenschaften
- Kosten für Umzüge und damit verbundene Aufwendungen
- Kosten für Bedarfsermittlung, Wettbewerbsverfahren, Zonenplanänderung und Bebauungsplanverfahren
- Interne Eigenleistungen Bauherr, welche über die einkalkulierten Kosten für Projektmanagement und Projektentwicklung hinausgehen
- Reserveposition für Unvorhergesehenes

Die Investitionskosten für das Verwaltungszentrum 3, den ZVB Hauptstützpunkt, die Reserveflächen, die Shared Facilities und die Wohnnutzung betragen gemäss Kostenschätzung (Basis: vertiefte Machbarkeitsstudie) insgesamt rund CHF 455 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ).

### **8.1 Verwaltungszentrum 3 (inkl. Kantons- und Strafgerichte, Staats- und Stadtarchiv, Shared Facilities, Reserveflächen)**

Die geschätzten Kosten für die kantonale Verwaltung und Gerichte belaufen sich auf rund CHF 211 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ). Die einzelnen Kostenpositionen betragen:

- Kantonale Verwaltung	ca. CHF 132.0 Mio.
- Staats- und Stadtarchiv	ca. CHF 27.5 Mio.
- Reserveflächen	ca. CHF 24.0 Mio.
- Shared Facilities	ca. CHF 27.5 Mio.

In diesen Kosten nicht enthalten ist ein noch zu definierender Kostenanteil bzw. Kostenschlüssel für die Technik, Umgebung und Etappierung im Gesamtbetrag von rund CHF 37.5 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ).

### **8.2 Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe AG**

Die geschätzten Kosten für die Zugerland Verkehrsbetriebe belaufen sich auf rund CHF 172 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ). Die einzelnen Kostenpositionen betragen:

- Werkstätten und Nebenräume	ca. CHF 56.0 Mio.
- Büro und Sozialräume	ca. CHF 18.0 Mio.
- Büro strategische Reserve	ca. CHF 7.5 Mio.
- Einstellhalle PW	ca. CHF 5.5 Mio.
- Einstellhalle Busse	ca. CHF 74.5 Mio.
- Umgebung	ca. CHF 1.5 Mio.
- Provisorium auf dem Gaswerkareal	ca. CHF 9.0 Mio.

In diesen Kosten nicht enthalten ist ein noch zu definierender Kostenanteil bzw. Kostenschlüssel für die Technik, die Umgebung und die Etappierung im Gesamtbetrag von ca. CHF 37.5 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ).

### **8.3 Wohnnutzung**

Die geschätzten Kosten für die Wohnnutzung belaufen sich auf rund CHF 34.5 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ). Die einzelnen Kostenpositionen betragen:

- Wohnen:	ca. CHF 29.0 Mio.
- Anteil Einstellhalle PW:	ca. CHF 5.5 Mio.

In diesen Kosten nicht enthalten ist ein noch zu definierender Kostenanteil bzw. Kostenschlüssel für die Technik, die Umgebung und die Etappierung im Gesamtbetrag von ca. CHF 37.5 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ).

## 8.4 Freiräume und Umgebung

Die Kosten für die Umgebung werden auf rund CHF 6 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ) geschätzt. Für die Umlegung dieser Kosten auf die einzelnen Nutzerinnen und Nutzer ist noch ein Kostenteiler bzw. Kostenschlüssel zu definieren.

## 8.5 Technik

Die Kosten für die Technik werden auf rund CHF 25 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ) geschätzt. Diese Kosten umfassen den Rohbau der allgemein genutzten Technikräume sowie die gemeinsamen technischen Einrichtungen wie Photovoltaikanlage, Grundwassernutzung etc. Für die Umlegung dieser Kosten auf die einzelnen Nutzerinnen und Nutzer ist noch ein Kostenteiler bzw. Kostenschlüssel zu definieren.

## 8.6 Etappierungskosten

Die Kosten für die Etappierung werden auf rund CHF 6.5 Mio. inkl. MwSt. ( $\pm 25\%$ ) geschätzt. Für die Umlegung dieser Kosten auf die einzelnen Nutzerinnen und Nutzer ist noch ein Kostenteiler zu definieren.

## 9. Finanzierung

### 9.1 Verwaltungszentrum 3

Der vorliegende Projektierungskredit für das VZ 3 und die Wohnnutzung sowie der später zu beantragende Objektkredit für das VZ 3 sollen der Investitionsrechnung 2012 bis ca. 2020 des Kantons Zug belastet werden.

Die Wohnnutzung soll dazumal, nach Inkrafttreten des Zonen- und Bebauungsplans, von einem privaten Investor im Baurecht geplant, realisiert und bewirtschaftet werden.

Den Investitionskosten des Kantons inkl. ca. 4'000 m<sup>2</sup> Grundstückkauf von der ZVB stehen andererseits mögliche Verkaufserlöse und Mietzinseinsparungen im Betrag von ca. CHF 62 Mio. gegenüber.

- |  |                  |
|--|------------------|
| a) Verkauf von nicht mehr benötigten kantonalen Liegenschaften<br>(z.B. Ägeristrasse 56, Bahnhofstrasse 26, Neugasse 1)  | ca. CHF 32 Mio.  |
| b) Mietzinseinsparungen (Laufzeit 20 Jahre / Diskontsatz 4%)   | ca. CHF 24 Mio.  |
| c) Flächengleicher Landabtausch sowie Landverkauf von 1'490 m <sup>2</sup><br>vom ehemaligen Gaswerkareal an die Stadt Zug<br>(inkl. Mehrfamilienhäuser Weststrasse 5 und 7) | netto CHF 6 Mio. |

## 9.2 Hauptstützpunkt Zugerland Verkehrsbetriebe

### Rahmenbedingungen

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (BGS 751.31) hält unter § 1 Absatz 5 fest, dass der Kostendeckungsgrad für das Angebot im öffentlichen Verkehr mindestens 40% betragen muss. Wird der Kostendeckungsgrad unterschritten, sind geeignete Massnahmen zu ergreifen, so dass spätestens in fünf Jahren die vorgegebene Limite wieder erreicht wird. Unter § 7 wird die Möglichkeit erläutert, dass der Kanton Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs von zentraler Bedeutung wie Stützpunkte des öffentlichen Verkehrs mit Beiträgen unterstützen kann.

Die Finanzierungsart des neuen Hauptstützpunkts der ZVB hat einen wesentlichen Einfluss auf den Kostendeckungsgrad der ZVB. Fällt er unter die 40%-Schwelle, welche im Jahr 2010 knapp erreicht wurde, müssen auf Seiten des Angebots (Ausgabenseite) oder der Tarife (Einnahmenseite) Massnahmen ergriffen werden, so dass innert 5 Jahren wieder 40% erreicht werden. Das heisst, dass über Angebotsabbaumassnahmen und/oder Erhöhung der Ticketpreise der Kostendeckungsgrad wieder angehoben werden muss.

Bei der Beschaffung von neuen Betriebsmitteln, wozu auch Depots und Werkstätten zählen, fallen je nach Finanzierungsart Folgekosten an, die vor allem aus Zinsen und Abschreibungen bestehen. Damit diese als abgeltungsberechtigte Kosten in die zukünftigen Offerten aufgenommen werden können, müssen die Besteller, im Fall der ZVB sind dies die Kantone Zug, Schwyz und Aargau sowie der Bund, der Investition gemäss der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) vom 11. November 2009 (SR 745.16) Art. 19 vorgängig zugestimmt haben. Darunter fallen auch die Projektierungskosten für den neuen Hauptstützpunkt der ZVB. Der Regierungsrat wird die Zustimmung dieser Kantone und des Bundes während der Beratung des vorliegenden Geschäftes in der Kantonsrätlichen Kommission vorerst provisorisch und nach rechtskräftigem Beschluss des Projektierungskredites definitiv einholen. Klar ist, dass die Kantone Schwyz und Aargau sowie der Bund keine Investitionsbeiträge leisten.

### Finanzierungsvarianten

Die verschiedenen Finanzierungsmöglichkeiten wurden hinsichtlich

- Einfluss auf die Abgeltung von Bund und Kanton,
- Auswirkung auf den Kostendeckungsgrad der ZVB und
- Auswirkung auf die Mehrwertsteuer- und Steuerthematik

untersucht. Des Weiteren wurden die Konsequenzen auf das Verwaltungsvermögen und die laufende Rechnung des Kantons aufgezeigt, sowie die Belastung des Bundes.

Untersucht wurden vier Varianten mit unterschiedlichen Finanzierungsarten wie Investitionsbeitrag des Kantons (à fonds perdu), bedingt rückzahlbares zinsfreies Darlehen, rückzahlbares verzinsbares Darlehen (Kanton oder Dritte) und Aktienkapitalerhöhung sowie auch gemischte Finanzierungen.

Bezüglich Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad der ZVB geht aus der Modellrechnung hervor, dass je höher der à fonds perdu - Anteil des Kantons ist, umso geringer die Auswirkungen auf den Kostendeckungsgrad und somit die zukünftige jährliche Abgeltung durch den Kanton und den Bund sind. Je höher die Belastung der Abgeltung der ZVB durch zusätzliche Ab-

schreibungen und Zinsen, d.h. verzinsbares Darlehen oder bedingt rückzahlbares zinsloses Darlehen ist, umso grösser ist die negative Auswirkung auf den Kostendeckungsgrad.

Bei einer Finanzierung via à fonds perdu-Beitrag werden der Kanton und der Bund am wenigsten mit zusätzlichen jährlichen Abgeltungen belastet. Eine Modellrechnung geht dabei von einem zusätzlichen Mittelbedarf von jährlich CHF 0.8 bis 7.7 Mio. (je nach Finanzierungsvariante) aus. Bei einer Finanzierung mit verzinsbarem Darlehen steigt die Belastung des Bundes und somit auch des Kantons über die Abgeltung an die ZVB gegenüber der Variante mit einem à fonds perdu-Beitrag um den Faktor neun. Ob der Bund bereit wäre, die zusätzliche Abgeltung zu tragen, muss noch geklärt werden. Die zusätzliche Belastung der Abgeltung des Kantons bindet Mittel, welche für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug anderweitig benötigt werden.

Es besteht die Schwierigkeit bei der Mehrwertsteuer die Rückerstattung der Vorsteuer zu verhindern. Beim vorgeschlagenen à fonds perdu-Beitrag ist die Rückerstattung der Vorsteuer unvermeidlich. Doch auch eine Aktienkapitalerhöhung bei der ZVB wird von der Eidgenössischen Steuerverwaltung als Umgehungstatbestand angesehen und als Subvention betrachtet, womit auch bei dieser Finanzierungsvariante keine Vorsteuer geltend gemacht werden kann. Bei Darlehen kann die Rückerstattung der Vorsteuer nicht geltend gemacht werden, wo keine Aussicht auf Tilgung besteht - und dies ist im Fall der ZVB voraussichtlich der Fall.

#### **Einfluss auf Tarife des öffentlichen Verkehrs**

Der Integrale Tarifverbund Zug ist eine einfache Gesellschaft mit den Gesellschaftern Postauto Schweiz AG, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Zugerbergbahn AG, Zugerland Verkehrsbetriebe AG und dem Zürcher Verkehrsverbund. Alle Einnahmen werden nach nachfrageorientierten Grundsätzen verteilt, wobei die ZVB an den Tarifeinnahmen des Tarifverbunds Zug (TVZG) mit ca. 80% partizipiert. Die übrigen 20% der Tarifeinnahmen - somit auch die zusätzlichen Einnahmen infolge Tarifierhöhung - gehen zurzeit an die anderen Gesellschafter. Tarifierhöhungen können gemäss Gesellschaftervertrag nur mit der Mehrheit der Gesellschafter beschlossen werden.

Gemäss Vereinbarung über den Integralen Tarifverbund Zug zwischen dem Kanton Zug und dem Tarifverbund Zug vom 1. Januar 2008 ist der TVZG verpflichtet für Fahrpreisanpassungen die Genehmigung des Kantons einzuholen.

Um die zusätzliche entstehende Abgeltung durch Tarifmassnahmen kompensieren zu können, müssten einmalige Tarifierhöhungen in der Grössenordnung von 2 bis 16% (je nach Finanzierungsvariante) beschlossen und umgesetzt werden. Dies ohne einen Mehrnutzen für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug.

#### **Eigentum**

Die ZVB unterliegt als abgeltungsberechtigte, konzessionierte Transportunternehmung dem Bundesgesetz über die Personenbeförderung (PBG) vom 20. März 2009. Darin ist festgehalten, dass eine Unternehmung aus einem positiven Ergebnis aus der Sparte ÖV eine zweckgebundene Spezialreserve bis zu CHF 12 Mio. äufnen muss mit dem Zweck, zukünftige Fehlbeträge auszugleichen.

Wie dargelegt, ist heute die ZVB (neben der Einwohnergemeinde Stadt Zug) Eigentümerin des Grundstücks des ZVB Hauptstützpunktes. Es ist damit zu rechnen, dass wenn die ZVB das gesamte Land dem Kanton verkauft und anschliessend wieder vom Kanton mietet, der gesamte

Erlös aus dem Landverkauf in die Spezialreserve einfließen müsste und nicht für die Investition in den Hauptstützpunkt zur Verfügung steht. Dieser Sachverhalt ist detailliert mit dem Bund zu klären.

Die ZVB hat noch ein bedingt rückzahlbares Darlehen von 1977 in der Höhe von CHF 4.2 Mio. in den Büchern, wobei der Bundesanteil CHF 1.26 Mio. beträgt. Verkauft die ZVB ihr gesamtes Areal an den Kanton, so muss davon ausgegangen werden, dass dieses Darlehen an den Bund und den Kanton zurückzuzahlen sein wird.

Verkauft die ZVB das nach der vorliegenden Bebauungskonzeption nicht mehr betriebsnotwendige Land - ca. 4'000 m<sup>2</sup> à CHF 2'850 pro m<sup>2</sup> - an den Kanton, so verzichtet der Bund voraussichtlich auf die Forderung nach einer Einlage in die Spezialreserve. Dieser Erlös kann für den Neubau zurückgestellt werden.

Würde die ZVB nach einem allfälligen Landverkauf einen marktüblichen Baurechtszins an den Kanton zahlen, steigt der Abgeltungsbedarf gegenüber Bund und Kanton. Der Kostendeckungsgrad verschlechtert sich und es stellt sich der gleiche Effekt wie bei einem Darlehen ein. Bei einem Baurechtszins 0% würde sich dies auf die Abgeltung und somit auf den Kostendeckungsgrad nicht auswirken.

Bleibt die ZVB im Eigentum ihres Landanteils, was noch rund 14'000 m<sup>2</sup> entspricht, so wirkt sich dies nicht negativ auf den Kostendeckungsgrad der ZVB aus.

Aus diesen Gründen ist aus heutiger Sicht geplant, dass die ZVB Eigentümerin dieses betriebsnotwendigen Landanteils bleibt.

### **Finanzierung über Private-Public-Partnership (PPP)**

Gegen eine PPP-Finanzierung spricht, dass der Kanton grundsätzlich günstiger zu finanziellen Mitteln kommt als ein Privater. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass bei einer Finanzierung mit einer privaten Investorin die Frage der Rentabilität im Vordergrund steht. Im Fall des öffentlichen Verkehrs, welcher Abgeltung von der Bestellerin erhält, ist dies politisch nicht opportun.

Auch gilt es zu berücksichtigen, dass der Freiheitsgrad bei einer Projektentwicklung mit einem Privaten sehr klein sind. Übergeordnete Bedürfnisse zum Beispiel der Stadtentwicklung müssen vor Vertragsabschluss geklärt sein.

Zudem sind die langfristig zu vereinbarenden Vertragsbedingungen - 40 Jahre und mehr - noch nicht erprobt. Diverse Studien zeigen zudem, dass eine PPP-Finanzierung wesentlich teurer ist als eine Eigenfinanzierung.

### **Mehrwertsteuer**

Die Finanzierung mittels à fonds perdu-Beiträgen und bedingt rückzahlbaren Darlehen ohne Aussicht auf Amortisation führt zu einer Kürzung der Vorsteuer. Dies bedeutet, dass die Rückerstattung der Vorsteuer nicht geltend gemacht werden kann.

Darlehen mit Zinsvorteilen (unverzinslich oder mit reduziertem Zins) gelten im Rahmen des Zinsvorteils als Beiträge mit Vorsteuerkürzung. Das heisst, dass die Rückerstattung der Vorsteuer geltend gemacht werden kann. Verzichtet dann der Kanton zu einem späteren Zeitpunkt auf die Rückzahlung der Darlehen, so liegt ebenfalls eine Subvention vor, so dass die Vorsteuer rückwirkend an den Bund zurückvergütet werden muss.

Bei den Gesellschaftseinlagen durch die öffentliche Hand geht die vergangene Rechtsprechung wie auch die Praxis der Eidgenössischen Steuerverwaltung (ESTV) davon aus, dass es sich immer auch um eine Subvention handelt. Somit kann auch in diesem Fall die Rückerstattung der Vorsteuer nicht geltend gemacht werden. Eine anderweitige Rechtsprechung müsste mit den entsprechenden Risiken gerichtlich erzwungen werden.

Bei einer gemischten Finanzierung, das heisst dass verschiedene Investitionsformen wie à fonds perdu-Beiträge, rückzahlbares verzinsliches Darlehen, etc. eingesetzt werden, könnte auf den nicht als Subvention angesehenen Anteilen die Rückerstattung der Vorsteuer geltend gemacht werden. Dazu sind vertiefte Analysen notwendig.

### **Fazit**

Um einerseits die Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht zu schwächen und andererseits den Kundinnen und Kunden eine nachhaltige Lösung mit gutem Angebot und attraktivem Tarif zu sichern, steht derzeit eine Finanzierung des gesamten ZVB-Anteils inkl. Planung und Projektierung via Investitionsbeitrag des Kantons Zug (à fonds perdu-Beitrag) im Vordergrund. Auch ist aus denselben Gründen beabsichtigt, dass die ZVB Eigentümerin des betriebsnotwendigen Landanteils bleibt.

Der Kostendeckungsgrad würde dabei demnach um ca. 1.5 % sinken, da bei einem à fonds perdu-Beitrag Rückstellungen für fehlende Abschreibungsmittel notwendig sind (bei den anderen Finanzierungsvarianten würde der Kostendeckungsgrad noch weiter sinken). Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr bleibt dann eine Frist von 5 Jahren, um mit geeigneten Massnahmen den Kostendeckungsgrad wieder auf den vorgegebenen Schwellenwert zu haben. Da mit einer Bauvollendung und somit Kostenwirksamkeit Ende dieses Jahrzehntes zu rechnen ist, bleibt genügend Zeit, um sich entsprechend entwickeln zu können. Mit dieser Finanzierungsvariante kann der Einfluss auf Angebot und Tarifniveau minimal gehalten werden.

Anderweitige Finanzierungsquellen sind aus heutiger Sicht keine Alternativen. So kann auf der einen Seite von den Kantonen Schwyz und Aargau, wo gewisse Regionen durch die ZVB bedient werden, nicht mit Investitionsbeiträgen gerechnet werden, weil diese Regionen von den dezentralen Stützpunkten angefahren werden. Der Bund auf der anderen Seite wird nach neuer Praxis keine Finanzierung an den neuen Hauptstützpunkt leisten. Eine Erhöhung von Billettpreisen zur Investitionsabfederung ist aus politischer Sicht nicht angezeigt, weil adäquate Preise aus sozialen und ökologischen Gründen beibehalten werden sollten; sollte aber die SBB ihre Tarife in Zukunft erhöhen, würde der Tarifverbund Zug mit dem Hauptpartner ZVB entsprechend nachziehen, weil der SBB-Regionalverkehr ebenfalls zum Tarifverbund Zug zählt. Auch ist eine Entnahme aus der Spezialreserve der ZVB im Sinne eines Investitionsbeitrages nicht möglich, weil diese nur für entstandene Betriebsverluste aus dem abgeltungsberechtigten Verkehr zur Tilgung von Defiziten verwendet werden dürfen und somit zweckgebunden sind. Die freie Reserve muss zurückbehalten werden, um sie in die Fahrzeugflotte zu investieren. Die übrigen Reserven sind durch das Obligationenrecht und die Statuten bezüglich allgemeine Reserven ebenfalls zweckbestimmt. Schliesslich macht es keinen Sinn, wenn der Kanton das betriebsnotwendige Areal der ZVB abkaufen und somit mit einem Investitionsanteil verrechnen würde, um dieses dann in der Folge der ZVB im Baurecht wieder zur Verfügung zu stellen. Dies hätte zur Folge, dass der Bund Darlehen (für Rollmaterial und Infrastruktur) an die ZVB umgehend zurückverlangen würde. Zudem könnte der Verkaufserlös je nach konkreter Gestaltung der Transaktion und der damit verbundenen buchhalterischen Behandlung ganz oder teilweise der Gewinnsteuer auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene unterliegen. Schliesslich müsste die ZVB durch den Verkauf des betriebsnotwendigen Areals einen veritablen Betriebsgewinn

ausweisen (ca. 50 Mio. Franken), was dazu führen würde, dass der Bund inskünftig nicht mehr bereit wäre, Abgeltungen zu leisten. Alles in allem würde dies einmalig wie wiederkehrend hohe Millionenbeträge ausmachen. Immerhin ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die ZVB bereit ist, das nicht betriebsnotwendige Landeigentum in Verrechnung an die Investitionskosten dem Kanton zu übereignen.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass im Rahmen der Vorbereitung zu einem Objektkredit die Finanzierungsfragen wie auch Detailfragen im Zusammenhang mit der MwSt bzw. Rückerstattung der Vorsteuer erneut und detailliert überprüft werden.

### **9.3 Wohnnutzung**

Es war schon immer die Absicht des Kantons und eine Auflage der Stadt Zug, dass auf dem ZVB Areal, an dieser innerstädtischen Lage, ein angemessener Wohnanteil eingeplant und realisiert werden soll. Aufgrund der vorliegenden vertieften Machbarkeitsstudie ist ein Wohnanteil von ca. 15% (ca. 36 bis 42 Wohnungen im mittleren Preissegment) östlich anschliessend an die Wohnüberbauung "Schutzengel" am Schleifedamm vorgesehen. Da der Wohnungsbau nicht Kernaufgabe des Kantons ist, soll die Wohnnutzung von einem privaten Investor im Baurecht geplant, realisiert und bewirtschaftet werden.

## **10. Projektierungskredite**

Gestützt auf die Kostenschätzungen beantragen wir dem Kantonsrat einen Projektierungskredit im Betrag von insgesamt CHF 35 Mio. inkl. MwSt. zu Lasten der Investitionsrechnung. (Preisbasis Zürcher Baukostenindex, 1. April 2010).

Der Projektierungskredit beinhaltet folgende Leistungen:

- a) die Vorbereitung und Durchführung eines offenen, anonymen, zweistufigen Generalplanerprojektwettbewerbs im selektiven Verfahren
- b) die Über- und Weiterbearbeitung des ausgewählten Siegerprojektes
- c) das Vor- und Bauprojekt, einschliesslich Baubewilligungsgesuch
- d) den Kostenvoranschlag
- e) die Zonenplanänderung und das Bebauungsplanverfahren
- f) Nebenkosten, Unvorhergesehenes

### **10.1 Projektierungskredit VZ 3 inkl. Wohnnutzung**

Für die Vorbereitung und Durchführung eines öffentlichen, zweistufigen und anonymen Generalplaner-Projektwettbewerbs unter maximal 8 Generalplanerteams im selektiven Verfahren, einschliesslich Vor- und Bauprojekt, Kostenvoranschlag und Baugesuch beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat folgenden Projektierungskredit für das VZ 3 und die Wohnnutzung:

**Generalplaner-Projektwettbewerb**

Grundlagen	Fr.	60'000.--
Verfahrensbegleitung	Fr.	144'000.--
Preissumme	Fr.	480'000.--
Honorare externes Beurteilungsgremium und Experten	Fr.	120'000.--
Vorprüfung	Fr.	60'000.--
Kommunikation, Jurybericht	Fr.	36'000.--
Überarbeitung Wettbewerbsprojekt	Fr.	330'000.--
Externe Projektleitung	Fr.	270'000.--
Nebenkosten, Spesen, Unvorhergesehenes	Fr.	300'000.--
<b>Zwischentotal 1</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'800'000.--</b>

**Vorprojekt, Bauprojekt, Kostenvoranschlag, Baugesuch**

Vorprojekt Generalplanerhonorar	Fr.	3'300'000.--
Bauprojekt Generalplanerhonorar	Fr.	7'560'000.--
Baugesuch und Baubewilligungsverfahren	Fr.	1'140'000.--
Externe Projektleitung, Spezialistinnen und Spezialisten	Fr.	3'000'000.--
Nebenkosten, Spesen, Unvorhergesehenes	Fr.	2'100'000.--
<b>Zwischentotal 2</b>	<b>Fr.</b>	<b>17'100'000.--</b>

**Diverse zusätzliche Kosten**

Zonenplanänderung und Bebauungsplanverfahren		
Baugrund- und Altlastenuntersuchungen		
Energie-, Betriebs-, Gastronomie-Konzepte		
Planung der Provisorien		
<b>Zwischentotal 3</b>	<b>Fr.</b>	<b>2'100'000.--</b>

**Total Projektierungskredit VZ 3 inkl. 8% MwSt.****Fr. 21'000'000.--**

zu Lasten der Investitionsrechnung

Preisbasis: Zürcher Baukostenindex 1. April 2010

**10.2 Projektierungskredit ZVB Hauptstützpunkt**

Für die Vorbereitung und Durchführung eines öffentlichen, zweistufigen und anonymen Generalplaner-Projektwettbewerbs unter maximal 8 Generalplanerteams im selektiven Verfahren, einschliesslich Vor- und Bauprojekt, Kostenvoranschlag und Baugesuch beantragt der Regierungsrat dem Kantonsrat folgenden Projektierungskredit für den ZVB Hauptstützpunkt:

**Generalplaner-Projektwettbewerb**

Grundlagen	Fr.	40'000.--
Verfahrensbegleitung	Fr.	96'000.--
Preissumme	Fr.	320'000.--
Honorare externes Beurteilungsgremium und Experten	Fr.	80'000.--
Vorprüfung	Fr.	40'000.--
Kommunikation, Jurybericht	Fr.	24'000.--
Überarbeitung Wettbewerbsprojekt	Fr.	220'000.--
Externe Projektleitung	Fr.	180'000.--
Nebenkosten, Spesen, Unvorhergesehenes	Fr.	200'000.--
<b>Zwischentotal 1</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'200'000.--</b>

**Vorprojekt, Bauprojekt, Kostenvoranschlag, Baugesuch**

Vorprojekt Generalplanerhonorar	Fr.	2'200'000.--
Bauprojekt Generalplanerhonorar	Fr.	5'040'000.--
Baugesuch und Baubewilligungsverfahren	Fr.	760'000.--
Externe Projektleitung, Spezialistinnen und Spezialisten	Fr.	2'000'000.--
Nebenkosten, Spesen, Unvorhergesehenes	Fr.	1'400'000.--
<b>Zwischentotal 2</b>	<b>Fr.</b>	<b>11'400'000.--</b>

**Diverse zusätzliche Kosten**

Zonenplanänderung und Bebauungsplanverfahren		
Baugrund- und Altlastenuntersuchungen		
Energie-, Betriebs-, Gastronomie-Konzepte		
Planung der Provisorien		
<b>Zwischentotal 3</b>	<b>Fr.</b>	<b>1'400'000.--</b>

**Total Projektierungskredit ZVB inkl. 8% MwSt.****Fr. 14'000'000.--**

zu Lasten der Investitionsrechnung

Preisbasis: Zürcher Baukostenindex 1. April 2010

**11. Planungs- und Ausführungsverfahren**

Für die Planung (bis und mit Bauprojekt und Kostenvoranschlag) wird die Baudirektion einen zweistufigen, anonymen Generalplanerwettbewerb im selektiven Verfahren mit max. acht Generalplanerteams durchführen. Die Generalplanerteams müssen bereits im Präqualifikationsverfahren den Nachweis (Referenzen) erbringen, mit welcher Projektmanagementfirma sie das grosse Bauvorhaben kosten-, qualitäts- und termingerecht ausführen werden.

Mit den Vorbereitungsarbeiten für die 1. Stufe des Projektwettbewerbs (Präqualifikationsverfahren) darf die Baudirektion (Hochbauamt) nach der 2. Lesung und Schlussabstimmung im Kantonsrat während der Referendumsfrist beginnen.

**12. Terminprogramm**

Überweisung Kantonsratsvorlage vom RR an den KR	6. Juni 2011
Vorberatende KR-Kommission Hochbau (1. Sitzung)	29. August 2011
Vorberatende KR-Kommission Hochbau (2. Sitzung)	3. Oktober 2011
Staatswirtschaftskommission (zwei Beratungen)	November / Dezember 2011
Kantonsrat (1. Lesung)	Ende Januar 2012
Kantonsrat (2. Lesung und Beschlussfassung)	Ende Februar 2012
Referendumsfrist (60 Tage)	März / April 2012
Vorbereitung Projektwettbewerb (1. Stufe: selektives Verfahren))	März / April 2012
Rechtskräftiger Kantonsratsbeschluss betr. Projektierungskredit	Anfang Mai 2012
Ausschreibung 1. Stufe (Präqualifikationsverfahren)	Mai 2012
Vorbereitung Projektwettbewerb (2. Stufe)	ab Mai 2012
Präqualifikationsverfahren (1. Stufe / 3 Monate)	bis August 2012
Abschluss Präqualifikationsverfahren (Auswahl max. 8 GP-Teams)	Ende September 2012
Projektwettbewerb (2. Stufe / 6 Monate)	Oktober 2012 bis März 2013
Vorprüfung der eingereichten Wettbewerbsprojekte	2. Quartal 2013

Auswahlentscheid	Sommer/Herbst 2013
Überarbeitung, Vor- und Bauprojekt inkl. Kostenvoranschlag	Herbst 2013 bis Ende 2014
Zonenplanänderung, Bebauungsplanverfahren, Baubewilligungsverfahren	ab Mitte 2014
Rechtskräftige/r Zonenplanänderung, Bebauungsplan, Baubewilligung	Mitte 2015
KRB Objektkredit	Ende 2015
Ausführungsplanung und Submissionen	Anfang 2016
Baubeginn Hauptstützpunkt ZVB	Anfang 2017
ZVB Busparkplatz - Provisorium auf dem Gaswerkareal	Mitte 2016 bis 2019
Inbetriebnahme Hauptstützpunkt ZVB	2019
Baubeginn Verwaltungszentrum 3	2018
Inbetriebnahme Verwaltungszentrum 3	2020

### 13. Fehlende personelle Ressourcen im Hochbauamt

Das Hochbauamt verfügt zur Zeit nicht über die notwendigen Personalressourcen für die Vorbereitung und Durchführung des Projektwettbewerbs und die Koordination der vertieften Büro-raumbedürfnisse der einzelnen Direktionen in der Vor- und Bauprojektphase sowie für das Bebauungsplanverfahren. Damit dem Regierungsrat und dem Kantonsrat fristgerecht im Jahr 2014 die diesbezüglichen Entscheidungsgrundlagen unterbreitet werden können, braucht das Hochbauamt externe Unterstützung. Für die vorgenannten Aufgaben wird vom Hochbauamt noch ein geeignete gesamtprojektleitende Person bzw. Firma gesucht.

### 14. Erledigung parlamentarischer Vorstösse

#### 14.1 Motion von Hans Abicht betreffend Raumkonzept der kantonalen Verwaltung (Vorlage Nr. 801.1 - 10243)

Am 29. Juni 2000 haben Kantonsrat Hans Abicht und 21 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner eine Motion mit folgendem Begehren eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, zuhanden des Kantonsrates Bericht und Antrag zu erstatten:

1. Aufzeigen der langfristigen Büroraumplanung
2. Abklärungen betreffend eines möglichen Erwerbs der entsprechenden Landfläche, allenfalls Abtausch aus dem "Gaswerkareal"
3. Allenfalls Antrag für Einleitung der notwendigen Schritte für eine Realisierung

In der Begründung wurde auf damals vom Kantonsrat verweigerte Nachtragskredite hingewiesen, die Anlass gäben, die Büroraumplanung zu überdenken, allfällige Verhandlungen über den Kauf der notwendigen Landfläche und die Realisierung eines Bürogebäudes vorzunehmen. Damit könne die kantonale Verwaltung optimiert und an einem Ort zentralisiert werden. Das restliche Areal des ehemaligen Gaswerks könne als langfristige Reserve dienen, dies alles im Rahmen des für das Areal der ehemaligen Lands & Gyr erstellten Masterplans der Stadt Zug und des Kantons Zug. Nach Überweisung des Vorstosses am 31. August 2000 und nach Fristerstreckungen für die Beantwortung hat der Kantonsrat an seiner Sitzung vom 16. November 2006 dem Antrag des Regierungsrates für Erheblicherklärung der Ziffern 1 und 3 der Motion zugestimmt. Wegen kantonseigener Landreserven im Bereich des Gaswerkareals wollte der

Kantonsrat übereinstimmend mit dem Regierungsrat auf Landerwerb im Bereich der ehemaligen Lands & Gyr verzichten.

Die hier beantragten Projektierungskredite sind Gelegenheit, die Motion von Hans Abicht betreffend Raumkonzept der kantonalen Verwaltung abschliessend zu behandeln, d.h. als erledigt abzuschreiben. Wir haben mit unserer Vorlage die langfristige Büroraumplanung aufgezeigt und die notwendigen Schritte für eine Realisierung eingeleitet. Der Motion wird vollumfänglich entsprochen.

### **Antrag**

Die Motion von Hans Abicht betreffend Raumkonzept der kantonalen Verwaltung vom 29. Juni 2000 (Vorlage Nr. 801.1 - 10243) sei im Umfang der erheblich erklärten Ziffern 1 und 3 als erledigt abzuschreiben.

### **14.2 Motion von Moritz Schmid und Rudolf Balsiger betreffend Beplanung des Gaswerkareals (Vorlage Nr. 1893.1 - 13299)**

Am 13. Januar 2010 haben Moritz Schmid und Rudolf Balsiger eine Motion betreffend Beplanung des Gaswerkareals eingereicht. Die Motionäre verlangen darin vom Regierungsrat, auf dem Gaswerkareal eine unterirdische Parkieranlage so zu planen, dass darüberliegend ein ZVB-Provisorium jederzeit erstellt werden kann. Zur Begründung knüpfen die Motionäre an ihre Interpellation vom 22. April 2009 betreffend "Wie weiter mit dem Gaswerkareal?" an, worin sie dem Regierungsrat zehn Fragen gestellt hatten, unter anderem ebenfalls in der Absicht, die Möglichkeit eines neuen Parkhauses auf dem Gaswerkareal zu erkunden (Vorlage Nr. 1814.2 als Antwort des Regierungsrates vom 1. September 2009). Die Interpellanten und heutigen Motionäre begründen ihren neuerlichen Vorstoss damit, dass in der Stadt Zug im Hinblick auf Messen und sportliche und andere Veranstaltungen zu wenig Parkierungsmöglichkeiten bestünden. Es sei sachlogisch, auf dem Gaswerkareal eine zweigeschossige Tiefgarage mit maximal 500 Parkplätzen zu erstellen, nicht zuletzt auch wegen der guten Erschliessung durch die Nordzufahrt. Eine solche Anlage würde einem Provisorium der Zugerland Verkehrsbetriebe AG im Zusammenhang mit der Realisierung des Verwaltungszentrums 3 (VZ 3) nicht im Wege stehen. Nach Aufhebung des Provisoriums könnten über der Tiefgarage Gebäude für die Öffentlichkeit erstellt werden, beispielsweise eine Dreifachturnhalle, die in der Stadt Zug ein Bedürfnis sei.

Der Kantonsrat hat die Motion noch nicht überwiesen, wohl aber haben wir mit Zwischenbericht zu den per Ende März 2011 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstösse zur Motion Stellung genommen und um Fristerstreckung bis Ende 2011 ersucht (Vorlage Nr. ...). Im vorliegenden Zusammenhang der Anträge für Projektierungskredite für das VZ 3 und den neuen Hauptstützpunkt der ZVB ist Gelegenheit, auf die Motion einzugehen.

### **Ausgangslage**

Die an der Kantonsratssitzung vom 29. Oktober 2009 bereits beantwortete Interpellation von Rudolf Balsiger und Moritz Schmid betreffend "Wie weiter auf dem Gaswerkareal?" hatte gezeigt, dass der Regierungsrat schon Mitte 2009 davon ausging, dass in Zusammenarbeit mit der Stadt Zug und der ZVB ein Projekt entstehen würde, das den nahe liegenden kantonalen Bedarf nach einem neuen Verwaltungsgebäude erfüllen würde. Auf die Deckung dieses Bedarfs und die nötigen Vorarbeiten haben sich der Regierungsrat und insbesondere die Baudirektion seither konzentriert. Wie auch Baudirektor Heinz Tännler an der Kantonsratssitzung vom 29. Oktober 2009 anlässlich der Debatte über die Interpellationsantwort ausgeführt hat,

musste das Gaswerkareal offen gehalten werden und war immer die Absicht, auf das Areal greifen zu können, wenn VZ 3 scheitern würde. Daran hat sich nichts geändert. Inzwischen sind die Abklärungen - wie in unserem Zwischenbericht zur Motion ausgeführt - weitergegangen und ist die Hoffnung begründet, VZ 3 projektieren zu können, weil sich Stadt und Kanton über einen Landtausch einig sind. Auf städtischer Seite bedarf es dazu jedoch der Beschlussfassung durch den Grossen Gemeinderat, auf kantonaler Seite sind die Projektierungskredite für VZ 3 und den Hauptstützpunkt der ZVB die nächsten Schritte, wie vorne dargelegt. Klar ist, dass sich Stadt und Kanton die heute noch freie Fläche des Gaswerkareals teilen, die Stadt mit etwas mehr als der Hälfte der Gesamtfläche.

### Zum Motionsbegehren

Die Motion verlangt sinngemäss, dass der Regierungsrat auf dem Gaswerkareal ein unterirdisches Parkhaus plant, ohne ein darüberliegendes Provisorium der ZVB auszuschliessen. Ein solches Parkhaus wäre technisch möglich. Um es planen und bauen zu können wäre jedoch die Zustimmung von Stadt und Kanton nötig, sollte das Parkhaus auf beiden Teilen des Gaswerkareals zu liegen kommen. Wir gehen davon aus, dass die heute freie, wenn auch oberirdisch als Parkplatz genutzte Fläche über kurz oder lang mit Gebäuden für öffentliche Zwecke überbaut sein wird. Auf kantonaler Seite kann es sich um eine Erweiterung der Kaufmännischen Berufsschule Zug oder eine andere schulische Einrichtung handeln, auf städtischer um die von den Motionären auch schon erwähnte Dreifachhalle oder um ein anderes öffentliches Gebäude. Die heute oberirdischen Parkplätze werden voraussichtlich in Untergeschossen ersetzt werden müssen, wenn auch die gute Erschliessung mit öffentlichem Verkehr zu beachten ist. Die durchgehende Parkierungsebene in einem Untergeschoss wäre denkbar. Bis diese Planungen soweit gediehen sind, wird das Areal als ZVB-Provisorium zur Verfügung stehen. Danach folgen dauerhafte Nutzungen. Wie vorne ausgeführt, ist mit diesen Nutzungen frühestens ab 2020 zu rechnen.

### Ergebnis

Das Anliegen der Motionäre lässt sich nicht erfüllen, weil eine unterirdische Parkierungsanlage nicht im Voraus auf dem Gaswerkareal erstellt werden kann, wo spätere Nutzungen noch unklar sind. Eine solche Parkierungsanlage kann diese späteren Nutzungen einschränken, weil baulich auf sie Rücksicht zu nehmen wäre. Die Motion ist nicht erheblich zu erklären.

### Antrag

Die Motion von Moritz Schmid und Rudolf Balsiger betreffend Beplanung des Gaswerkareals vom 13. Januar 2010 (Vorlage Nr. 1893.1 - 13299) sei nicht erheblich zu erklären.

## 15. Auswirkung auf die Jahresrechnung

A	Investitionsrechnung	2012	2013	2014	2015
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	1'000'000	17'000'000	17'00'000	
	bereits geplante Einnahmen	0	0	0	
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	1'000'000	17'000'000	17'000'000	
	effektive Einnahmen	0	0	0	

<b>B</b>	<b>Laufende Rechnung (nur Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Abschreibungen				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Abschreibungen	100'000	1'790'000	3'311'000	2'979'900
<b>C</b>	<b>Laufende Rechnung (ohne Abschreibungen auf Investitionen)</b>				
5.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
6.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

## 16. Antrag

Wir stellen Ihnen die Anträge,

1. auf die Vorlage Nr. 2050.2 - 13780 einzutreten und ihr zuzustimmen;
- 2.1 die Motion von Hans Abicht betreffend Raumkonzept der kantonalen Verwaltung vom 29. Juni 2000 (Vorlage Nr. 801.1 - 10243) sei im Umfang der erheblich erklärten Ziffern 1 und 3 als erledigt abzuschreiben (vgl. Ziffer 14.1);
- 2.2 die Motion von Moritz Schmid und Rudolf Balsiger betreffend Beplanung des Gaswerkareals vom 13. Januar 2010 (Vorlage Nr. 1893.1 - 13299) sei nicht erheblich zu erklären (vgl. Ziffer 14.2);
3. den Regierungsrat sei zu ermächtigen, die Baudirektion (Hochbauamt) mit den Vorbereitungsarbeiten für die 1. Stufe des Generalplanungs-Projektwettbewerbs nach der 2. Lesung und Schlussabstimmung während der Referendumsfrist zu beauftragen.

Zug, 17. Mai 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Matthias Michel

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Vertiefte Machbarkeitsstudie An der Aa vom 19. April 2011

300/mb