

INTERPELLATION VON RENÉ BÄR
BETREFFEND KOORDINIERUNG VON WOHNUNGS-/GEWERBEBAU MIT DER
DAZUGEHÖRENENDEN VERKEHRSERSCHLISSUNG
(VORLAGE NR. 1086.1 - 11071)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 17. JUNI 2003

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 22. Januar 2003 hat Kantonsrat René Bär die eingangs genannte Interpellation (Vorlage Nr. 1086.1 - 11071) mit drei Fragen eingereicht. Der Interpellant erkundigt sich nach Möglichkeiten, um private Überbauungen auch tatsächlich koordiniert zu erschliessen und nicht nur auf einem Plan. Der Kantonsrat überwies diesen Vorstoss am 27. März 2003 zur Beantwortung an den Regierungsrat.

Wir nehmen wie folgt Stellung:

1. Vorbemerkungen

Die Interpellation berührt eine Grundfrage der Raumplanung. Sie erkundigt sich nach der Abstimmung von "raumwirksamen Tätigkeiten", wie es Art. 8 Bst. a des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) ausdrückt. Raumwirksame Tätigkeiten, die im Hinblick auf eine anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt sein müssen, sind namentlich der Hoch- und Tiefbau mit der Inanspruchnahme erweiterter Bauzonen und deren Erschliessung durch Verkehrswege. Die Interpellation spürt aber auch ein Problem auf, das zu lösen Sache des Kantonsrates ist. Der Kantonsrat ist gemäss der inzwischen in Kraft getretenen Änderung vom 27. März 2003 des Planungs- und Baugesetzes (Vorlage Nr. 1013.9 - 11122) zuständig, den neuen kantonalen Richtplan zu beschliessen. Er wird also Gelegenheit

haben, Siedlungen und Verkehrswege aufeinander abzustimmen. Er muss dabei die Planungsgrundsätze von Art. 3 RPG beachten. Danach sind Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und durch das öffentliche Verkehrsnetz hinreichend zu erschliessen. Diese Ziele nimmt auch § 8 Abs. 1 Bst. c und d PBG auf, wenn der kantonale Richtplan die ausgewogene Entwicklung der Besiedlungen und die Erschliessung, Ver- und Entsorgung des ganzen Raums darstellen soll. - Eine Vorarbeit ist mit dem Teilrichtplan Verkehr vom 3. Juli 2002 bereits geleistet. Wir erinnern an den Richtplaninhalt zur Zuger Verkehrspolitik (V 1.1/1 bis V 1.1/7), den wir hier nicht wiederholen. Wenn der Richtplan unerfüllt bleibt, wenn zum Beispiel Verkehrserschliessung oder Siedlungserweiterung nicht abgestimmt sind, zeigen sich rasch volkswirtschaftliche Nachteile. Ein stockender Strassenverkehr und verpasste Anschlüsse im öffentlichen Verkehr verschlechtern die Chancen der Region. Die kantonalen wie die gemeindlichen Behörden haben die Pflicht, dem Richtplan in allen Teilen nachzuleben. Ziel muss es sein, Baugebiete ihrem Zweck zuzuführen, d.h. aber auch angemessen zu erschliessen. Gelingt die Erschliessung nicht, sind Neuüberbauungen unter Umständen zu verlangsamen.

Der Regierungsrat ist willens, sowohl mit seiner Delegation für Raum und Verkehr als auch mit der entsprechenden Behördendelegation, in der alle Einwohnergemeinden vertreten sind, die Weichen zu stellen.

2. Zu den Fragen äussern wir uns konkret wie folgt:

1. *Besteht eine gesetzliche Möglichkeit, dass die für die Bebauung notwendige Infrastruktur evtl. durch den Investor vorfinanziert wird?*

Das heisst, der Investor finanziert die notwendigen Infrastrukturkosten vor. Die entsprechenden Leistungen würden anlässlich der entsprechenden Prioritätstabelle zurückerstattet. Parallel dazu könnten die Bauvorhaben realisiert werden - so, dass mit der Überbauung keine Verkehrsprobleme geschaffen werden.

Wie bereits dargestellt, ist die Erschliessung von Land mit Verkehrswegen, aber auch mit Wasser-, Energie- sowie Abwasserleitungen ein Regelungsgegenstand des Raumplanungsgesetzes. Artikel 19 RPG verlangt eine hinreichende Erschliessung. Die Anlagen müssen genügend sein. Besondere Komfortbedürfnisse können ausser acht bleiben. Das Gemeinwesen muss ein Erschliessungsprogramm verfolgen, wenn es um Bauzonen geht. Es regelt auch die Beiträge der Grundeigentümer. Erschliesst das Gemeinwesen Bauzonen nicht fristgerecht, so ist den Grundeigentümern

zu gestatten, ihr Land nach den vom Gemeinwesen genehmigten Plänen selber zu erschliessen oder die Erschliessung durch das Gemeinwesen nach den Bestimmungen des kantonalen Rechts zu bevorschussen (Art. 19 Abs. 3 RPG). Was heisst das?

Im Kanton Zug ist die Baulanderschliessung wie andernorts Sache der Gemeinden. Sie regeln die Erschliessung und stellen das behördenverbindliche Erschliessungsprogramm für die Bauzonen auf (§ 17 PBG). Im Falle der Säumnis gewährleisten sie private Massnahmen für die Erschliessung und sorgen für eine spätere Verteilung und Verzinsung der von Dritten bevorschussten Erschliessungskosten (§ 17 Abs. 2 PBG). Gemeint sind jedoch die unmittelbar dem Baugrundstück dienenden Erschliessungsanlagen, nicht etwa die Kantonsstrassen. Gerade Letztere bilden jedoch den Engpass im Kanton Zug, wie der Katalog der Bauvorhaben im Teilrichtplan Verkehr vom 3. Juli 2002 aufzeigt (V 1.3/2 und V 1.3/3). Für Kantonsstrassen ist allein der Kanton zuständig, was das Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) festhält. Einzig wenn es um Betriebe mit grossem Verkehrsaufkommen geht, sind Private beteiligt, und zwar an den Kosten von Ausbau und Erstellung einer öffentlichen Strasse (§ 33 GSW). Die Antwort auf die erste Frage des Interpellanten lautet somit Nein, weil Private keine Kantonsstrassen bauen können. Hiesse sie Ja, bedeutete das nicht, dass eine Kantonsstrasse dank privater Finanzierung sofort erstellt werden könnte. Auch dann müssten die entsprechenden Raumpläne vorliegen (Richtplaneintrag, Baulinien- oder Strassenplan). Der Rechtsschutz wäre ebenso zu gewährleisten.

2. *Könnten Bauvorhaben, welche zu Verkehrsproblemen führen, zurückgestellt werden?*

Ja, wenn Bauvorhaben von vornherein Verkehrsprobleme erwarten lassen, sind sie nicht genügend erschlossen. Sie können mit einer Bausperre belegt werden (§ 33 PBG), um vorerst den Erlass oder die Änderung eines Baulinien- oder Strassenplans zu ermöglichen. Die Bausperre betrifft ein einzelnes Bauvorhaben. Geht es um die grössere Fläche einer Bauzone, kann die zuständige Behörde mit einer Planungszone eingreifen und die Bautätigkeit ganz oder teilweise vorübergehend unterbinden. In der Zwischenzeit muss sie die nötigen planerischen Massnahmen treffen, beispielsweise die Sondernutzungspläne für den Bau von Verkehrswegen vorbereiten. Insbesondere die Gemeinderäte haben es in der Hand, die Bautätigkeit in geordnete Bahnen zu lenken. Mit Planwirtschaft hat das nichts zu tun, wohl aber mit einer auf

die "erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichteten Ordnung der Besiedlung"
(Art. 1 Abs. 1 RPG).

3. *Ist der Regierungsrat allenfalls bereit, die notwendigen Gesetzesänderungen dem Kantonsrat vorzuschlagen, um dem Anliegen der Investoren Rechnung zu tragen?*

Gesetzesänderungen braucht es nicht. Wie bereits erwähnt, ist auf Gemeindeebene die Privaterschliessung im Sinne von Art. 19 Abs. 3 RPG möglich, sollte eine Einwohnergemeinde säumig sein. Auf kantonaler Ebene setzt der Regierungsrat alles daran, dem Auftrag des Kantonsrats zu folgen, der sich aus dem Richtplan und insbesondere aus dem Teilrichtplan Verkehr ergibt. Er kann jedoch rechtsstaatliche Verfahren nicht aushebeln, beispielsweise indem er den Rechtsschutz verweigert. Die Verfahren sind durchzuziehen. Wo immer möglich strebt der Regierungsrat den Konsens an. Das gilt beispielsweise für den Bau der neuen Kantonsstrasse "Nordzufahrt" in Zug und Baar, aber auch für die weiteren Neu- und Ausbauten von Kantonsstrassen oder kantonalen Radstrecken.

Ein enger werdender Raum bringt es mit sich, dass Konflikte zunehmen. Entsprechend hoch ist der Aufwand an Koordination und raumplanerischer Umsicht.

3. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 17. Juni 2003

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio