

**Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans
(Umfahrung Unterägeri und Schulstandorte der Sekundarstufe II)**

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 8. Januar 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen Bericht und Antrag für eine Anpassung des kantonalen Richtplans. Bei der Richtplananpassung geht es

1. um die Festsetzung der Umfahrung Unterägeri und
2. um die Festsetzung der Standorte der Schulen Sekundarstufe II.

1. Das Wichtigste in Kürze

Umfahrung Unterägeri

Der Kantonsrat hat im Kantonalen Richtplan vom 28. Januar 2004 für das Kantonsstrassennetz u.a. festgehalten, dass ein kantonales Interesse an der Weiterbearbeitung verschiedener Ergänzungen dieses Netzes bestehe. So hat er die Umfahrung Unterägeri vorerst als Zwischenergebnis vermerkt. Der Regierungsrat war beauftragt, die Planung weiter voranzutreiben und insbesondere mit der Gemeinde Unterägeri zusammen die Länge der Umfahrung und die Standorte der Tunnelleingänge zu prüfen. Stufe um Stufe gelangte die mit den Abklärungen betraute Baudirektion zu Ergebnissen, die einen Vergleich aushalten. Der Regierungsrat liess sich davon überzeugen, dass die "Variante 10a" die Bestvariante ist. Daher hat er vorsorglich eine Planungszone beschlossen, um den Raum für den Bau zu sichern. Diese Variante bedeutet ein Tunnel als Umfahrung von Unterägeri. Der eine Tunnelleingang liegt ungefähr bei der Einmündung der alten Landstrasse in die Zugerstrasse, der andere am Ende des Ägerisees an der Kantonsstrasse nach Oberägeri. Ein längerer Tunnel mit Portal zwischen Neuägeri wurde zwar von verschiedenen Seiten gefordert, ist jedoch sehr viel teurer, landschaftlich heikel und würde das Dorf Unterägeri weniger entlasten. Der Regierungsrat hat sich für eine Lösung entschieden, die mit rund 150 Mio. Franken an Baukosten (Genauigkeit +/- 30 %) zu buche schlagen wird und nun im Kantonalen Richtplan festgesetzt werden soll. Die nächsten Schritte sind der Erlass von Baulinien-Plänen anstelle der Planungszone und die Ausarbeitung einer Kreditvorlage für den Planungs- bzw. Baukredit.

Standorte der Sekundarstufe II

Unter der Sekundarstufe II versteht man die Fachmittelschule (FMS), die Wirtschaftsmittelschule (WMS), das Kantonale Gymnasium Menzingen (KGM) sowie die Kantonsschule Zug. Der Kantonsrat hat im Richtplan vom 28. Januar 2004 angesichts der wachsenden Schülerzahl den Neubau einer Kantonsschule in Cham festgesetzt. Der Regierungsrat folgte mit einem umfassenden Standortkonzept für die gesamte Sekundarstufe II. Die Menzinger Kantonsrätin bzw. Kantonsräte Monika Barmet, Karl Künzle, Karl Nussbaumer und Bruno Pezzatti konnten sich mit Vorentscheiden für eine kantonale Schule in Cham nicht anfreunden und reichten eine

Interpellation ein (siehe Vorlage Nr. 1362.1 - 11792). Der Regierungsrat schwenkte in seiner Antwort vom 22. November 2005 auf die erwähnte Interpellation betreffend der Standortplanung für die Kantonale Mittelschule/Sekundarstufe II ab 2013 (Vorlage Nr. 1362.1 - 11792) auf die Forderung ein, einen Vergleich zwischen verschiedenen Szenarien für die Standortwahl anzustellen und dafür - sofern der Kantonsrat die Budgetmittel beschliessen würde - auch fachliche Abklärungen unter Beizug eines spezialisierten Büros zu treffen. Der Kantonsrat bewilligte einen Kredit von 240'000.-- CHF (Budgetdebatte vom 22. Dezember 2005) für weitere Studien. Aufgrund dieser Abklärungen schälte sich eine Kombination der Standorte mit dem bisherigen Kantonalen Gymnasium Menzingen und dem Theilerhausareal in Zug heraus. Das Kantonale Gymnasium Menzingen soll dort bleiben, die Fachmittelschule und die Wirtschaftsmittelschule sollen auf dem Theilerhausareal bzw. wie bisher auf dem Atheneareal bleiben. Der Regierungsrat stellte diesen neuen Vorschlag zur Diskussion und fand dafür eine breite Unterstützung. Der Kantonale Richtplan ist entsprechend anzupassen.

2. Festsetzung der Umfahrung Unterägeri

2.1. Ausgangslage

Ausgangslage ist die Verkehrsbelastung auf der Zugerstrasse im Dorfzentrum von Unterägeri mit rund 13'800 Fahrzeugen pro Tag (Durchschnittlicher Werktagsverkehr DWV). Als Folge des Bevölkerungswachstums in Unter- und Oberägeri sowie der Verschiebung der Arbeitsplätze in den westlichen Teil von Unterägeri wird bis zum Jahr 2020 eine starke Zunahme prognostiziert. Diese verursacht eine zusätzliche Belastung des Dorfsentrums durch Lärm und Luftschadstoffe sowie eine Behinderung für die Querung durch Fussgänger. Der Verkehrsfluss auf der Zugerstrasse wird zudem durch die Querbeziehungen, die Einbiegungs- und Abbiegemanöver behindert.

Die Umfahrung Unterägeri ist heute im Richtplan als Zwischenergebnis aufgenommen. Der Kantonsrat beauftragte die Regierung, die Umfahrung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde weiter zu konkretisieren und dem Kantonsrat einen Antrag für die Festsetzung des definitiven Trassees vorzulegen. Um dieses Ziel zu erreichen, führte die Baudirektion verschiedene Planungen durch.

2.1.1. Erste Stufe

Um eine Umfahrung in Unterägeri vorzubereiten, nahm die Baudirektion in den verschiedenen Planungs- und Baubereichen Abklärungen vor. Zunächst wurde ein Variantenfächer aufgezeigt. Es gab fünf Grundvarianten, mit Untervarianten (siehe Abbildung 1):

K: kurze nördliche Tunnelvariante

T: Tagbautunnel unterhalb der bestehenden Kantonsstrasse

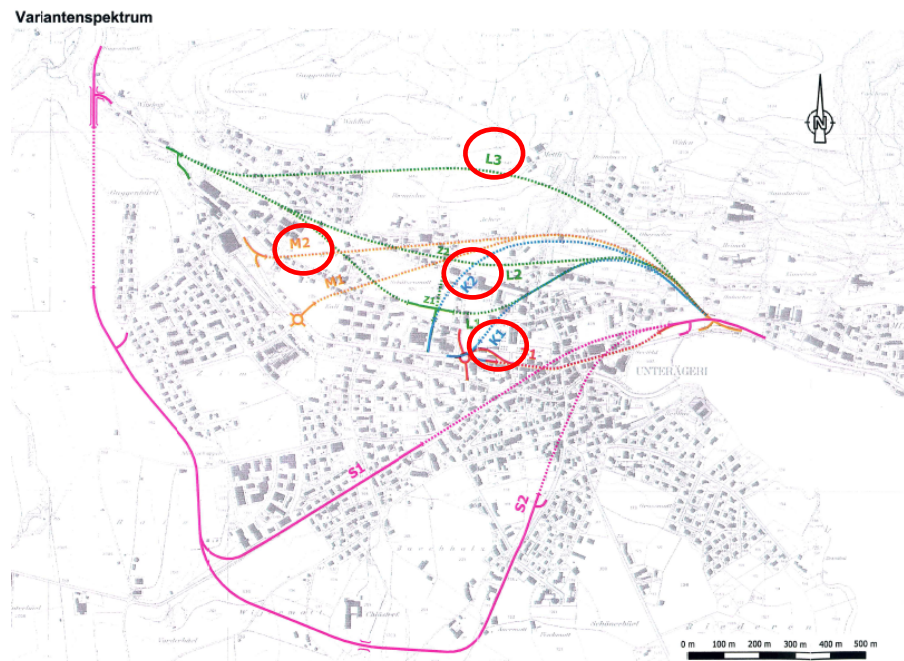
M: mittlere nördliche Tunnelvarianten

L: lange nördliche Tunnelvarianten mit und ohne Mittelanschluss

S: lange südliche Variante.

Nach mehreren Schritten fiel die Wahl auf die vier Varianten K1 und K2, M2 und L3. Sie gelangten in eine weitere Prüfung.

Abbildung 1: In der ersten Stufe favorisierte Variante



Jenni + Gottardi, PlüssMeyerPartner, Electrowatt Infra

2.1.2. Zweite Stufe

Die Ergebnisse aus der ersten Stufe wurden in diesem zweiten Planungsschritt konkretisiert und ergaben eine Bestvariante. In der Zwischenzeit wurde die Variante K1 im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben Zentrum Chilematt gestrichen, da sie nicht mehr realisierbar war. Der Variantenfächer lautet neu wie folgt (Abbildung 2):

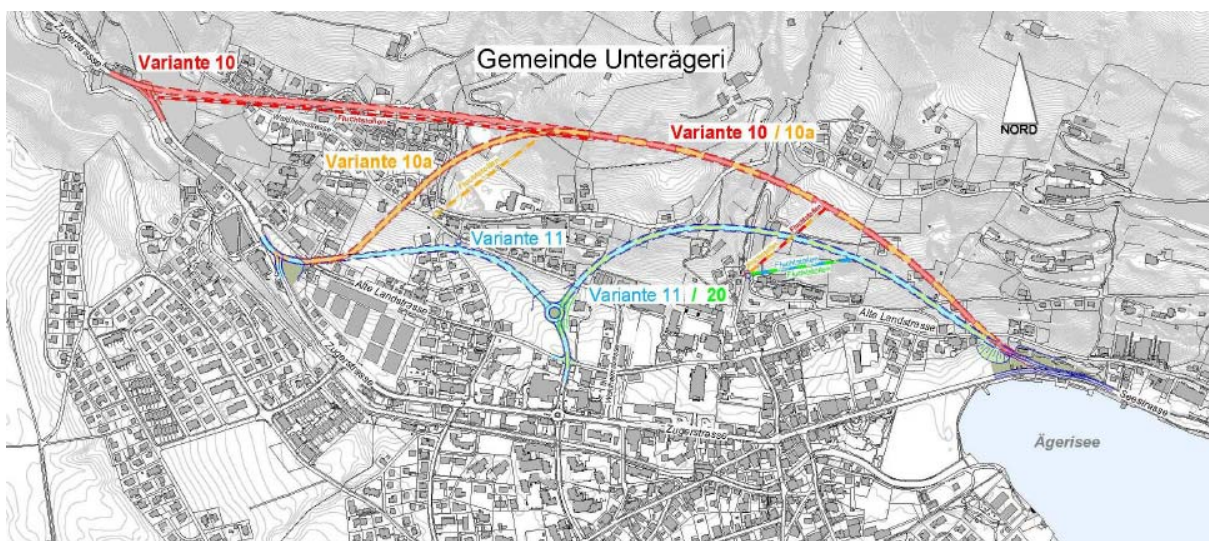
10: langer Tunnel ohne Zwischenanschluss, Westportal Bereich Spinnerei West

10a: mittlerer Tunnel ohne Zwischenanschluss, Westportal Bereich Eu

11: mittlerer Tunnel mit Zwischenanschluss

20: kurzer Tunnel (östlicher Teil von Variante 11).

Abbildung 2: Variantenfächer zweite Stufe



Das Resultat der zweiten Planungsstudie ergab als Bestvariante die Variante 10a (entspricht grob der Variante M 2 aus dem ersten Planungsschritt).

Sie sieht wie folgt aus: Der Tunnel entspricht weitgehend jenem der Variante 10. Aufgrund der kürzeren Länge ist ein einfacheres Lüftungssystem zulässig, womit eine Lüftungszentrale entfällt. Die Linienführung ist so, dass nur ein Gebäude unterfahren werden muss. Zwei separate Stichstollen führen zu den Notausgängen, welche ungefähr in den Drittelpunkten des Tunnels angeordnet sind.

Die Variante 10 (langer Tunnel) stand der Variante 10a gegenüber, scheiterte jedoch an folgenden Gründen:

- Die Variante 10 ist nach neuesten Untersuchungen im Jahre 2007 ca. 25% (rund 35 Mio. CHF) teurer als die Variante 10a, die mit 150 Mio. CHF (+/- 30%) veranschlagt wurde. Dies wegen des längeren Tunnels, welcher viel umfangreichere Sicherheitsvorkehrungen notwendig macht sowie wegen der komplexeren Lüftung. Auch die auf Dauer anfallenden Betriebs- und Unterhaltskosten sind massgebend grösser.
- Die Variante 10 schneidet verkehrstechnisch schlechter ab, da sie weniger Verkehr aufnimmt. Eine Umfahrung sollte möglichst nahe am Siedlungsgebiet liegen, damit sie ein gutes Resultat erzielt, sonst bleibt die Durchfahrt durch Unterägeri attraktiver als die Benutzung des Umfahrungstunnels. Ein Hauptziel der Umfahrung – die Entlastung des Dorfkerns – könnte somit nicht erfüllt werden.
- Auch beim Kriterium der Landschafts- und Ortsverträglichkeit schneidet die Variante 10 schlechter ab. Das Westportal der Variante 10 liegt im BLN-Gebiet Nr. 1307 (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler; Glaziallandschaft zwischen Lorzentobel und Sihl mit Höhrnenkette), die landschaftliche Eingliederung der Verkehrsanlagen ist heikel und es ergeben sich zusätzliche Verkehrsbelastungen in einem schützenswerten Ortsbild nach ISOS (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz; Neuägeri [Unterägeri] als Spezialfall). Das Portal der längeren Variante tangiert gleichzeitig das landschaftlich heikle Gebiet des Lorzentobels und würde Waldrodungen notwendig machen. Grosse Stützmauern und der Flächenverbrauch würden das Lorzentobel in diesem Abschnitt beeinträchtigen. Die Verknüpfung der neuen Kantonstrasse mit der Einfahrt Unterägeri ist bautechnisch sehr anspruchsvoll und findet in einem bautechnisch heiklen Gebiet statt.

2.1.3. Weitere Abklärungen nach der Festsetzung des Trassees im kantonalen Richtplan

In den folgenden Planungsschritten wird für die Bestvariante ein Teilvorprojekt erstellt, welches es dem Regierungsrat ermöglicht, die grundeigentümergebundenen Baulinien festzulegen. Für diesen nächsten Schritt sind noch folgende Aspekte besonders zu beachten:

- Konkretisierung der Linienführung beim Ostportal See zur Reduktion des landschaftlichen Eingriffes und Platzverbrauchs,
- Vertiefung der bautechnischen Dimensionierung
- Vertiefung Bauvorgang und Kosten
- Ausgestaltung der Knotenform in den Portalbereichen,
- Gestaltung der Portalbereiche und Notausgänge.

2.2. Tangierte Interessen der Bestvariante 10a

2.2.1. Verkehr

Individualverkehr: Es wird mit einer Abnahme der Behinderungen des Individualverkehrs gegenüber der heutigen, unbefriedigenden Situation im entlasteten Bereich gerechnet. Reisezeit und Stau werden reduziert. Die Reisezeitverbesserungen treten bei der Umfahrung Unterägeri vor allem aufgrund der höheren Leistungsfähigkeit und der deutlich geringeren Anzahl Knoten auf. Die Verlegung des Westportals in das Gebiet Eu wirkt sich positiv auf die Reduktion der Reisezeiten aus.

Öffentlicher Verkehr (öV): Der Bau der Umfahrung Unterägeri bringt eine Entlastung der innerörtlichen Strassen vom Individualverkehr mit sich. Verantwortlich für den Abbau der Behinderungen im öV ist der Anteil an Strassenabschnitten ohne Rückstau vor Knoten oder auf der freien Strecke. Eine starke Entlastung auf den ortsquerenden Hauptachsen bringt damit auch Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr mit sich. Es ist vorgesehen, weiterhin den Bus zwischen Oberägeri und Zug auf der Achse Seestrasse/Zugerstrasse verkehren zu lassen.

Langsamverkehr: Für die Velofahrerinnen und Velofahrer wird die Zugänglichkeit der Zentren des öffentlichen Lebens sowie die Verbindungsachse in Ost-West Richtung gewährleistet. Es erfolgt eine Verbesserung der Situation durch die starke Entlastung des Ortszentrums mit den daraus resultierenden besseren Querungsmöglichkeiten und den Kreisel beim Geschäftszentrum von Unterägeri. Für die Fussgängerinnen und Fussgänger wird ebenfalls aus der Reduktion des Verkehrs eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sowohl im Ortszentrum als auch im Bereich Geschäftszentrum erreicht. Dank Umfahrung kann das Rad- und Fusswegnetz benutzerfreundlicher ausgebaut werden.

Luft- und Lärmimmissionen: Die Immissionsgrenzwerte (IGW) für Luftschadstoffe können in Unterägeri nicht eingehalten werden: die Ozon-Grenzwerte sind überschritten und die Staub (PM10)-Grenzwerte im Ortszentrum sind es zeitweise. Der Lärmbelastungskataster zeigt auf, dass die IGW und teilweise sogar die Alarmwerte bei lärmempfindlichen Nutzungen entlang der Kantonsstrasse auch überschritten sind. Durch die Umfahrung wird die immissionsseitige Entlastung entlang der Kantonsstrasse vollumfänglich erreicht. Die Immissionen während der Bauphase sind bei der Variante 10a eher gering, es sind wenige Gebäude betroffen; Beim Ostportal ist die Wohnzone relativ nahe gelegen.

2.2.2. Siedlung

Die Trennwirkung der heutigen Hauptverkehrsachse wird aufgehoben und der Durchgangsverkehr auf der Hauptstrasse im Siedlungsgebiet reduziert. Das alte Dorfzentrum von Unterägeri ist im ISOS eingetragen. Die Umfahrung von Unterägeri wirkt als Schutz des alten Dorfszentrums, es wird eine Entlastung des Ortszentrums stattfinden. Mit der entsprechenden Umgestaltung der heutigen Strassen im Zentrum wird zudem eine städtebauliche Verbesserung in Unterägeri erreicht. Mit der nennenswerten Abnahme dürfte auch die Seebucht (geplante Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung Seefeld) bis zum neuen Tunnelportal an Attraktivität gewinnen. Bei der Realisierung ist diesen neuen Qualitäten das notwendige Gewicht beizumessen (flankierende Massnahmen zur Verkehrsreduktion).

Besonders anspruchsvoll wird die städtebauliche Eingliederung des östlichen Portals, welches in ein kantonales Schwerpunktsgebiet der Erholung beim Seeufer zu liegen kommt. Die Eingliederung der Verkehrsanlage muss in der weiteren Planung städtebaulich vertieft betrachtet werden. Die Knoten und die beiden Portale werden einen Eingriff in das Orts- und Landschaftsbild darstellen.

2.2.3. Landschaft

Das BLN-Objekt 1307 befindet sich im Norden und Westen der Gemeinde Unterägeri, dieses Gebiet wird allerdings unterfahren; gleiches gilt für ein kleines Waldstück. Die Umfahrung 10a tangiert keine schützenswerten Landschaftsbilder, weder nach kantonalem Richtplan noch nach übergeordnetem Bundesrecht. Hingegen wird ein kantonaler Erholungsschwerpunkt am Ägerisee berührt. Dieser wird durch die Umfahrung teilweise entlastet. Mit dem neuen Knoten und der Lage des Ostportals wird das Landschaftsbild gegenüber heute stärker beeinträchtigt werden.

Der Landverbrauch für die geplante Umfahrung ist sehr klein, da der grösste Teil in einem Tunnel verläuft. Einzig bei den Portalen und den Verknüpfungen zwischen der bestehenden Strasse und der neuen Umfahrung sind grössere Flächen betroffen. Es werden aber keine Fruchtofläachen tangiert, und bei den Flächen handelt es sich um rechtskräftig ausgeschiedene Bauzonen.

2.2.4. Wirtschaft

Mit der Aufwertung und Stärkung des Dorfbereichs wird das lokale Gewerbe einen Aufschwung erwarten können. Insbesondere betrifft dies auch die Liegenschaften gegen den Ägerisee (Hotel Seefeld). Die zur Zeit in Realisierung stehende Überbauung Chiematt und der Ausbau der Migros finden im östlichen Dorfteil statt. Die geschätzten Kosten der Umfahrung von 150 Mio. CHF +/- 30% werden zudem verschiedene Aufträge auslösen, welche auch dem Gewerbe zu gute kommen (Aufträge, Arbeitsplätze).

2.3. Berücksichtigung der Mitwirkung

Zusammenfassend kann als Resultat der Mitwirkung festgehalten werden, dass die Mehrheit der Mitwirkenden der Variante 10a und der Festsetzung der Umfahrung Unterägeri generell zustimmen. Im Folgenden soll nun noch auf einzelne zentrale Anliegen eingegangen werden.

Der Gemeinderat von Unterägeri ist der Überzeugung, dass die Variante 10 zu bevorzugen ist; bei dieser Variante liegt das Tunnelportal West beim Steinhof. Der Gemeinderat erklärt sich mit der Variante 10a einverstanden, sofern die noch zu liefernden Gründe gegen die Variante 10 sprechen. Die Baudirektion soll die Kosten, die Rahmenbedingungen und das Tunnelportal West ausserhalb des Siedlungsgebietes bei der Variante Steinhof (10) noch vertiefter prüfen. Stellungnahme: Der Regierungsrat kommt aufgrund der im Punkt 2.1.2. dargelegten Fakten zum Schluss, dass die Variante 10 keine Alternative zur Variante 10a ist. Vielmehr ist die Variante 10 mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden. Neben den hohen Kosten, dem massiven Landschaftseingriff und den verkehrlichen Nachteilen ist sogar fraglich, ob mit dieser Variante das Hauptziel der Umfahrung Unterägeri, die Entlastung des denkmalgeschützten Dorfkerns von Unterägeri, überhaupt erreichbar ist.

Die Gemeinde Oberägeri wünscht, dass das östliche Tunnelportal so realisiert wird, dass der Seeuferbereich als Ensemble keine Abwertung erfährt und dass falls zu einem späteren Zeitpunkt eine Umfahrung Oberägeri realisiert werden sollte, eine Weiterführung problemlos vorgenommen werden kann.

Stellungnahme: Der Regierungsrat ist sich der landschaftlich heiklen Situation beim Tunnelportal Ost bewusst. In der nächsten Planungsphase wird die optimale Eingliederung ausgearbeitet. Der Einbezug einer Weiterführung zu einer Umfahrung Oberägeri steht aber aufgrund des fehlenden Richtplaneintrages nicht zur Diskussion.

Die Gemeinde Baar verweist auf die attraktivere Anbindung für den motorisierten Individualverkehr an die Talgemeinden, auf die Autobahn und die direkten Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen in Baar. Die Gemeinde erachtet es als zwingend, dass der Umfahrungstunnel Unterägeri im Zusammenhang mit der Tangente Zug - Baar realisiert wird.

Stellungnahme: Der Kantonsrat hat die Tangente Zug - Baar in die 1. Priorität und die Umfahrung Unterägeri in die 2. Priorität im kantonalen Richtplan aufgenommen. Diesem Umstand ist in der Planung Rechnung zu tragen. Zum heutigen Zeitpunkt geht der Regierungsrat nicht davon aus, dass die beiden Vorhaben gleichzeitig realisiert werden. Die nun vorliegenden Planungen zeigen hingegen, dass Verkehrsmodellberechnungen für die Umfahrung Unterägeri mit Einbezug der Tangente Zug - Baar durchgeführt wurden. Im Rahmen des ersten Richtplancontrollings (Richtplanbeschluss A. 6.1.1) wird sich der Regierungsrat auch der Frage der Prioritätensetzung annehmen.

Die Alternativen des Kantons Zug fordern die Aussetzung dieser Vorlage, da zur Zeit keine saubere Analyse des Verkehrsaufkommens vorliegt. Zudem weist die Umfahrung Unterägeri ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aus und zusammen mit der Tangente Zug - Baar bildet sie eine neue Transitroute, welche zu grossräumigen Verkehrsverlagerungen führe. Ferner

gefährde die Forcierung dieser Umfahrung den Zuger Stadttunnel, obwohl in der Stadt Zug der viel grössere Leidensdruck herrsche und ein Stadttunnel auch dem öffentlichen Verkehr zwischen dem Berg und der Stadt Zug viel mehr bringe als die Umfahrung Unterägeri. Die Alternativen des Kantons Zug lehnen die Festsetzung ab.

Stellungnahme: Der Kantonsrat hat im kantonalen Richtplan die Umfahrung Unterägeri der 2. Priorität zugewiesen und dem Regierungsrat einen klaren Planungsauftrag erteilt. Diesen Auftrag hat der Regierungsrat erfüllt. Weiter ist anzumerken, dass es mit der Festsetzung im kantonalen Richtplan nur um die übergeordnete räumliche Koordination geht. Ob der Tunnel gebaut wird, hängt von den Kantonsratsbeschlüssen über das Generelle Projekt resp. den Projektierungs- und Baukredit ab. Mit der Festsetzung ermöglicht es der Kantonsrat dem Regierungsrat, die notwendigen grundeigentümergebundlichen Baulinien für die Bestvariante der Umfahrung Unterägeri zu erlassen. Die aufgeworfenen Fragen (Verkehrsaufkommen, flankierende Massnahmen, grossräumige Verkehrsverlagerung, Bevorzugung öffentlicher Verkehr im Raum Unterägeri) müssen im Rahmen des Generellen Projektes detailliert abgeklärt werden. Die bisherigen Berechnungen mit dem kantonalen Verkehrsmodell wiesen keine grossräumigen Verlagerungen nach. Die flankierenden Massnahmen sind Gegenstand des generellen Projektes. Betreffend Verkehrsaufkommen und Kosten-Nutzen-Verhältnis schneidet die Variante 10a besser ab als die Variante 10. Deshalb bevorzugt der Regierungsrat diese Variante. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass auch für den Stadttunnel Zug die notwendigen Planungen laufen und dass voraussichtlich im Frühjahr 2008 eine Anpassung des Richtplans für die Festsetzung des Stadttunnels Zug erfolgt. Die Planungen für den Stadttunnel werden also im gleichen Tempo durchgeführt, obwohl es sich um ein Projekt der 3. Priorität im kantonalen Richtplan handelt. Wie bereits erwähnt, wird sich der Regierungsrat im Rahmen des anstehenden Richtplancontrollings grundsätzlich mit der Prioritätenfrage auseinandersetzen.

Verschiedene Mitwirkende verweisen auf die flankierenden Massnahmen bei der Ortsdurchfahrt im Rahmen der Realisierung des Bauprojektes. Wichtig sind die flankierenden Massnahmen auch, um das Gefahrenpotential der Velofahrenden zu minimieren, wenn der Verkehrsfluss im Ortszentrum besser wird.

Die Massnahmen reichen von einer Lenkung des Durchgangsverkehrs bei den Anschlüssen, zur Ausgestaltung einer Begegnungszone im Dorfzentrum bis zu einem Riegel im Dorfzentrum.

2.4. Fazit

Im Sinne des Auftrages des kantonalen Richtplanes wurden für die definitive Linienführung verschiedene Varianten detailliert untersucht. Die nun vorgeschlagene Linienführung 10a vereint am meisten Vorteile auf sich. Alle kantonalen Fachstellen und 10 Gemeinden stehen hinter der Festsetzung der Umfahrung Unterägeri mit der vorgeschlagenen Variante 10a. Der Gemeinde Unterägeri konnte in Gesprächen aufgezeigt werden, dass die Variante 10 mit zu vielen Nachteilen verbunden ist.

Die genaue Linienführung zwischen den Portalen ist noch Gegenstand vertiefter Abklärungen. Auf der Stufe des kantonalen Richtplans ist die Linienführung untersucht worden, die Umfahrung Unterägeri ist im Sinne von Art. 5 RPV (Raumplanungsverordnung) räumlich abgestimmt und kann festgesetzt werden.

3. Festsetzung der Standorte der Schulen der Sekundarstufe II

3.1. Ausgangslage

Der Kantonsrat setzte im kantonalen Richtplan 2004 den Standort Cham als Standort für die Schulen der Sekundarstufe (Fachmittelschule FMS, Wirtschaftsmittelschule WMS und Kantonales Gymnasium Menzingen KGM) fest. Gestützt auf diesen Entscheid beschloss der Re-

gierungsrat am 14. Juni 2005 ein detailliertes Standortkonzept für die Sekundarstufe II in Cham. Die Menzinger Kantonsräte Monika Barmet, Karl Künzle, Karl Nussbaumer und Bruno Pezzatti reichten eine Interpellation ein (Vorlage Nr. 1362.1 - 11792), welche eine nochmalige Prüfung dieses Standortentscheides forderte. In seiner Antwort liess sich der Regierungsrat darauf ein (Vorlage Nr. 1362.2 - 11867, Seiten 10ff.). Der Kantonsrat bewilligte dementsprechend einen Kredit von 240'000.-- CHF (Budgetdebatte vom 22. Dezember 2005) für weitere Studien. Die Direktion für Bildung und Kultur (DBK) beauftragte im Jahr 2006 das Büro Hanser und Partner AG (BHP), eine Grundsatzstudie mit dem Vergleich von verschiedenen Varianten zu erarbeiten. Dazu gehörte auch eine grobe Kostenberechnung.

Das Büro BHP lieferte Mitte September 2006 die geforderte Grundsatzstudie mit dem Vergleich verschiedener Varianten ab. Gestützt auf diese Studie, aus schulorganisatorischen Gründen sowie in Abwägung der Verteilung der Schulen der Sekundarstufe II im Kanton (regionalpolitische Überlegungen) entschied der Regierungsrat am 12. Dezember 2006, dass am Konzept der Konzentration der drei Schulen KGM, FMS und WMS in Cham festzuhalten sei. Der Baudirektion wurde zudem der Auftrag erteilt, ihre juristischen Bedenken betreffend Enteignung eines Grundeigentümers nochmals zu prüfen, sowie ein Gesamtkonzept für die Zonen des öffentlichen Interesses zu erstellen. Dabei sei auch die Büroraumplanung einzubeziehen.

Die Baudirektion kam diesem Auftrag nach und zeigte auf, dass die Enteignung eines Grundeigentümers in Cham kaum Chancen haben würde, da der Kanton Zug heute über genügend Flächen in rechtmässigen Zonen des öffentlichen Interesses besitzt (Gaswerkareal, Theilerhausareal). Der Regierungsrat beschloss im Januar 2007, dass der Entscheid des Regierungsrats, auf eine Konzentration zu setzen, neu zu beurteilen sei.

Die Baudirektion analysierte aufgrund dieses Rückkommens des Regierungsrates verschiedene Standorte auf ihre grundsätzliche raumplanerische Eignung für Schulstandorte. Es wurden vier Standorte genauer geprüft:

1. Röhrliberg Cham
2. Gaswerkareal Zug
3. Theilerhausareal Zug und
4. Institut Bernarda Menzingen.

3.1.1. Röhrliberg Cham

Das zur Diskussion stehende Gebiet liegt in der Landwirtschaftszone. Eigentümer sind verschiedene Privatpersonen. Der Kanton besitzt südlich des geplanten Standortes eine Parzelle. Angrenzend liegt die Schulanlage Röhrliberg mit den entsprechenden Sportanlagen. Westlich befindet sich eine Landwirtschaftszone. Östlich der geplanten Anlage ist eine Wohnzone 4 mit Bebauungsplanpflicht, welche überbaut ist. Diese Wohnüberbauung setzt sich aus Stockwerkeigentümerinnen und Stockwerkeigentümern zusammen (rund 40 direkt betroffene Wohnungen). Der kantonale Richtplan sieht im Westen ein Siedlungserweiterungsgebiet vor. Die langfristige Siedlungsbegrenzungslinie verläuft nördlich des Standortes.

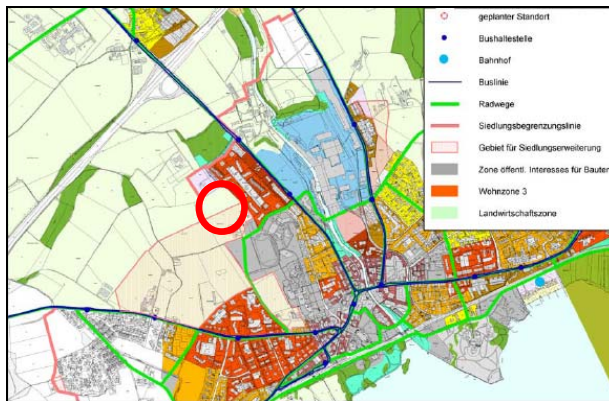


Abb. 1 Röhrlberg Cham

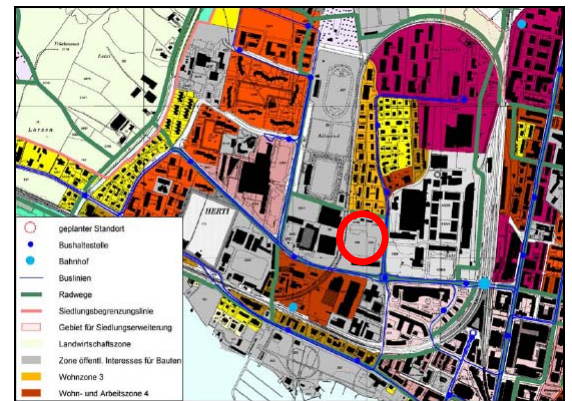


Abb. 2 Gaswerkareal

3.1.2. Gaswerkareal Zug

Das zur Diskussion stehende Gebiet gehört einer Zone für öffentliche Bauten und Anlagen an und es besteht ein Bebauungsplan. Dieser macht für den nördlichen Teil des Areals keine Aussagen. Südlich liegt das Kaufmännische Bildungszentrum Zug (KBZ). Das ganze Grundstück gehört dem Kanton. Angrenzend folgt das Siemensareal (Arbeitszone). Östlich verläuft zukünftig die neue Nordzufahrt. Nördlich ist eine überbaute Wohnzone (Mietwohnungsbau) und westlich sind die verschiedenen Sportanlagen der Stadt Zug. Die direkt angrenzenden Wohnliegenschaften (Einsprachelegitimation) gehören der Stadt Zug, der Heimstätte AG Zug sowie einer Privatperson. Die nördlich auf dem kantonalen Grundstück gelegenen Wohnliegenschaften müssten abgebrochen werden.

3.1.3. Theilerhausareal Zug

Die zur Diskussion stehende Parzelle ist teilweise in einer Zone für öffentliche Bauten (südlicher Teil), einer Wohn- und Gewerbezone 3 (nördlicher Teil) und einer reinen Wohnzone W2a (östlicher Teil). Das benötigte Grundstück gehört dem Kanton und der Stadt Zug (W2a). Westlich liegt die Athene mit ihren Sportanlagen. Im nördlichen Teil befindet sich der Zurlaubenhof in der Wohnzone W2a. Im Osten stehen verschiedene Ein- und Zweifamilienhäuser, welche durchwegs im privaten Eigentum sind. Der grösste Teil des Areals wird heute von verschiedenen Nutzungen des Kantons belegt (Direktion für Bildung und Kultur, Direktion des Innern, Museum für Urgeschichte, VAM).

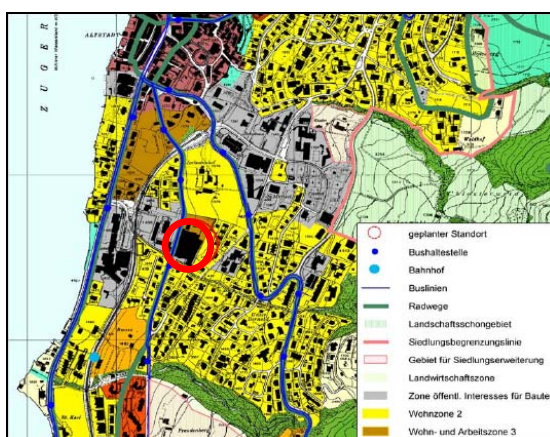


Abb. 3 Theilerhausareal

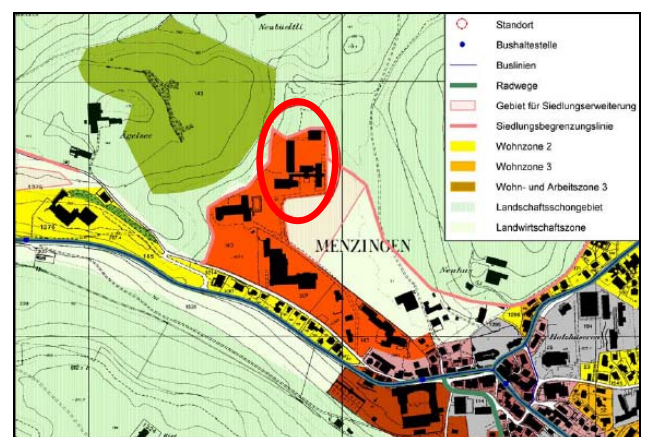


Abb. 4 Institut Bernarda Menzingen

3.1.4. Institut Bernarda Menzingen

Das Areal ist reine Wohnzone. Die notwendigen Grundstücke gehören dem Institut Menzingen. Wie weit noch kleinere Flächen im angrenzenden Landwirtschaftsgebiet notwendig wären, ist offen. Dieses Gebiet ist im kantonalen Richtplan als Siedlungserweiterungsgebiet bezeichnet. Das Gebiet liegt landschaftlich exponiert am Rande einer Siedlungsbegrenzungslinie und

einem Landschaftsschongebiet gemäss kantonalem Richtplan. Das Areal liegt zudem in einem BLN-Gebiet. Das Institut Bernarda inkl. der Gartenumgebung ist ein Ensemble mit grossem denkmalpflegerischem Wert. Es handelt sich um eines der ersten Ensembles des Neuen Bauens im Kanton Zug (Garten von Ernst Cramer, Gebäudeensemble von Hafner / Wiederkehr mit Brütsch und Stadler 1955-58). Die Umgebung ist landwirtschaftlich geprägt. Im südlichen Teil liegen weitere Liegenschaften des Instituts Menzingen.

Mit den vier obigen Standorten lassen sich fünf zweckmässige und realisierbare Standortvarianten für die Schulraumplanung festlegen. Zwei Varianten werden als "Mono-Lösungen" bezeichnet und drei als "Stereo-Lösungen". Mono-Lösungen konzentrieren alle drei Schultypen an einem Standort (Röhrliberg in Cham oder Gaswerkareal Zug). Die Stereo-Lösungen sehen jeweils das KGM in Menzingen und die FMS und WMS entweder im Röhrliberg in Cham, auf dem Gaswerkareal oder auf dem Theilerhausareal in Zug.

Bei der Analyse zeigte sich, dass eine Stereo-Lösung in folgenden Punkten besser abschneidet als die Monovariante:

- Regionalpolitische Überlegungen, indem Menzingen eine kantonale Schule behält;
- Weiterbestand bestehender Schulen in Menzingen und in der Athene;
- Nutzung bestehender Bauten und Anlagen (Menzingen, Theilerhausareal);
- Die Identität der Schulen wird besser gewährleistet und die soziale Kontrolle ist an kleinen Schulen besser.

Die Mono-Lösungen hingegen punkteten bei folgenden Kriterien:

- Schulorganisatorisch bessere Lösung (gemeinsame Sport- und Fachräume, gemeinsame Mensa und Mediothek, hohe Flexibilität bei Verschiebung der Schülerzahlen zwischen den Schultypen, fachlicher und didaktischer Austausch zwischen den Lehrkräften, grössere Wettbewerbsfähigkeit bei der Rekrutierung von Lehrkräften).
- Kostengünstiger bei Bau und Unterhalt.

Gegen den Standort Röhrliberg in Cham spricht hauptsächlich, dass die Grundeigentümer nicht bereit sind, dem Kanton Zug ihr Land zu verkaufen. Damit wäre eine Enteignung notwendig. Gemäss Rechtsprechung müsste eine solche Enteignung scheitern, da der Kanton Zug über genügend andere Möglichkeiten verfügt, seine Schulen zu realisieren. Es geht nicht an, private Grundeigentümer zu enteignen, wenn der Kanton über eigene Flächen in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen verfügt. Zudem bedingt der Standort Röhrliberg eine grossflächige Einzonung von Landwirtschaftsland, was der haushälterischen Bodennutzung widerspricht.

Gegen den Standort "Mono" auf dem Gaswerkareal sprechen sich in erster Linie auch die Rektoren der Sekundarstufe II aus, welche eine zu grosse Ballung von Schülerinnen und Schülern in städtischem Raum befürchteten (neben dem KBZ noch weitere 3 Schulen). Ein Standort Gaswerkareal schränkt die Büroraumplanung des Kantons ein, da die Schulen die gesamte unüberbaute Fläche benötigen.

Aufgrund dieser Interessenabwägung gibt der Regierungsrat einer Stereo-Lösung den Vorrang.

Eine umfassende Interessenabwägung ergibt schliesslich als beste Lösung die Variante "Menzingen - Theilerhausareal light". Pluspunkte für die Variante "Menzingen - Theilerhausareal light" gegenüber einer Lösung „Menzingen – Gaswerkareal“ sind:

- Favorisierung durch die Direktion für Bildung und Kultur, die Schulleitungen und die Denkmalpflege;
- Raumplanerisch erwünschte Entwicklung nach Innen (Verdichtung) und sinnvolle Weiterentwicklung eines einmaligen Industrieensembles durch den Kanton;

- Sinnvolle Weiternutzung des unter Schutz gestellten Theilerhauses und der Shedhalle;
- Grundstücke gehören dem Kanton Zug und Gaswerkareal bleibt vollständig frei für weitere Nutzungen des Kantons;
- FMS kann auf dem Atheneareal bleiben;
- Mehr öffentliche Nutzungen im südlichen Stadtteil von Zug;
- Mit dem geplanten Halbstundentakt der Stadtbahn zwischen Baar/Lindenpark und Walchwil wird Erreichbarkeit stark verbessert;
- Ruhige Umgebung und keine Massierung von Schülern auf dem Gaswerkareal.

Aufgrund dieser Vorteile hat sich der Regierungsrat für die Variante "Menzingen - Theilerhausareal light" entschieden. Dabei ist sich der Regierungsrat der höheren Kosten, der geringeren Flexibilität bei Verschiebung der Schülerzahlen zwischen den Schultypen sowie der nicht so optimalen Erschliessung mit dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr wie bei einer Variante Mono Gaswerkareal bewusst. Die regionalpolitischen Überlegungen sowie die Identitäten der bestehenden Schulen wurden aber stärker gewichtet.

Neben diesen Varianten hat die Baudirektion auch geprüft, ob der Kanton Eigentümer von anderen, entsprechend grossen Bauzonen ist, welche sich als Standort anbieten.

Die Untersuchung zeigte, dass der Kanton auf keiner anderen Liegenschaft eine Variante "Mono" oder "Stereo" realisieren kann. Entweder sind die Grundstücke schon vollständig überbaut und mit einer anderen Nutzung versehen, oder die Parzellen sind zu klein. Der Kanton verfügt über viele Grundstücke ausserhalb der Bauzone (Wald oder Seen) oder Strassenparzellen, welche sich ebenfalls nicht für einen Schulhausstandort eignen (siehe nachfolgende Tabelle).

Gemeinde	Parz Nr	Grösse, Zone, heutige Nutzung	Potential für Schulstandort
Zug	480	16'609 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort des GIBZ	Nein, die Fläche wird bereits genutzt, keine Reserven.
Zug	255	17'534 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort der kantonalen Verwaltung	Nein, die Fläche wird bereits genutzt, keine Reserven.
Zug	1759 3070 3554 4142	80'517 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort der Kantonsschule	Nein, die Fläche wird bereits genutzt, keine Reserven.
Zug	1407 1408 1412	27'394 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort des Kantonsspitals	Nein, mit der Fläche ist eine Umnutzung geplant, der Verkauf ist bereits aufgegleist.
Zug	1426 3889	4'812 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB) (1426) und 1'496 m ² , Wohnzone (W2) (3889)	Nein, die Fläche ist zu klein.
Baar	3832 3916	16'272m ² , Reservebauzone (RB), ungenutzt	Nein, die Fläche ist zu klein und wird zudem durch den Bau der Nordzufahrt geteilt. Ein Teil der Fläche soll zu Landwirtschaftsland umgezont werden.

Cham	214	23'935 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort der landwirtschaftlichen Schule Schluecht	Nein, die Fläche wird bereits genutzt, keine Reserven.
Cham	2257	26'818 m ² , Zone für öffentliches Interesse (OeIB), Standort des Zivilschutz-zentrums	Nein, die Fläche ist vollständig ausgenutzt, keine Reserven.

3.2. Berücksichtigung der Mitwirkung

Zusammenfassend kann als Resultat der Mitwirkung festgehalten werden, dass die Mehrheit der Stellungnahmen die Festsetzung einer Lösung "Menzingen – Theilerhausareal light" unterstützt. Im Folgenden soll auf einzelne zentrale Anliegen der Mitwirkenden eingegangen werden.

Die drei Ennetseegemeinden Risch Rotkreuz, Hünenberg und Cham sind mit der gewählten Variante nicht einverstanden und bevorzugen entweder die Lösung "Röhrliberg" oder eine Lösung mit Menzingen und einem neu zu findenden Alternativstandort im Ennetsee.

Stellungnahme: Der Regierungsrat hat laufend über den Stand der Planungen informiert. Es ist auch nicht Sache des Regierungsrates, neue alternative Standorte im Ennetsee zu eruieren, wenn er im Raum Zug über zwei rechtsgültig eingezonte Gebiete verfügt, welche dem Kanton gehören. Im Rahmen einer Diskussion mit Vertretern der drei Ennetseegemeinden wurden verschiedene Alternativen vorgebracht. Es zeigte sich aber aufgrund einer ersten Analyse, dass diese Gebiete nur bedingt geeignet sind (Grösse, Widerspruch zu anderen Interessen wie Landschaftsschutz oder Wildtierkorridore) oder zu wenig zentral liegen. Teilweise handelt es sich um heute rechtskräftig eingezonte Wohn- oder Arbeitszonen. Eine Umzonung wäre bei diesen Standorten mit hohen Kosten verbunden, da der Kanton die Preise für Land in einer Wohnbauzone bezahlen müsste. Sofern die Eigentümer ihr Land aber nicht zur Verfügung stellen, käme es wiederum zu einer Enteignung mit den rechtlichen Problemen. Der Regierungsrat ist auch nicht bereit, die Planung von neuem aufzurollen, mit grossen zeitlichen Verzögerungen und einem ungewissen Ausgang. Die drei Schulen sind auf eine schnelle Planung angewiesen.

Bei der Mitwirkung wird auf die Erschliessung der beiden Standorte durch den öffentlichen Verkehr hingewiesen. In Menzingen sollte die Nachfrage in den Morgen- und Abendspitzenstunden mit den heutigen taktmässigen Fahrzeugumläufen bewältigt werden können, indem das kgm die Stundplanung entsprechend gestaltet. Wenn hingegen die Nachfrage seitens der Schülerschaft durch einheitliche Blockzeiten auf die Morgen- und Abendspitzenzeit konzentriert würde, wären Zusatzkurse mit entsprechenden Kostenfolgen für den Kanton notwendig. Hinsichtlich des Standortes Theilerhausareal wird auf die begrenzten Transportkapazitäten auf der Buslinie 12 (Kleinfahrzeuge wegen engen Strassenverhältnissen) hingewiesen.

Stellungnahme: Der Regierungsrat nimmt sich dieser Fragen an. Es wird Aufgabe der Schulleitung des kgm sein, ihre Stundenpläne auf das Angebot der ZVB auszurichten, um die erwähnten Konzentrationen auf Hauptstosszeiten zu vermeiden. Für den Standort des Theilerhausareals wird mit dem geplanten Halbstundentakt auf der Stadtbahnlinie S2 und der im Richtplan vorgesehenen neuen Haltestelle Casino die Erreichbarkeit massiv verbessert. Die Schulleitungen von FMS und WMS haben durch entsprechende Massnahmen die Schülerschaft prioritär auf die S2 (und nicht auf die kapazitätsmässig beschränkte Buslinie 12) zu lenken.

3.3. Fazit

Aus den Abwägungen ist dem Standort "Menzingen-Theilerhausareal light" der Vorzug zu geben. Dabei wird das Gaswerkareal Zug als strategische Reserve für die kantonale Büroraumplanung oder andere Nutzungen hoch gewichtet. Mit der Nutzung des Theilerhausareals als Schulzentrum werden zudem Impulse im Süden der Stadt Zug im Rahmen eines bestehenden Schulareals gesetzt und die verschiedensten Diskussionen um die Nutzung des Theilerhauses in klare Bahnen gelenkt. Für allfällige dannzumal nicht mehr mögliche Nutzungen ist entsprechend für Ersatz zu sorgen. Mit dem Standort "Menzingen-Theilerhausareal light" wird auch den Anliegen der DBK und der Schulleitungen am ehesten entsprochen. Aufgrund dieser umfassenden Interessenabwägung sollen im kantonalen Richtplan die Standorte Menzingen und Theilerhausareal als Standorte für die Sekundarstufe II festgesetzt werden.

4. Genehmigung der Anpassung durch den Bund

Der Beschluss des Kantonsrates wird dem Bund zur Genehmigung eingereicht. Der kantonale Richtplan wird nach dieser Genehmigung sowohl für den Bund als auch für unsere Nachbarkantone verbindlich (Art. 11 Abs. 2 RPG). Dies betrifft aber nur Beschlüsse des Richtplans, welche kantonsübergreifende Fragen behandeln.

5. Finanzielle Auswirkungen der beiden Anpassungen

Die beiden Anpassungen lösen keine direkten finanziellen Verpflichtungen aus. Bei der Umfahrung Unterägeri wird es im Rahmen weiterer Anträge um die Planungs- und Baukredite gehen, welche dannzumal zu bewilligen sind. Mit der Anpassung des Richtplans wird in erster Linie die Linienführung festgesetzt. Indirekt hat der Entscheid des Kantonsrates aber durchaus eine finanzielle Komponente. Wird entgegen dem Antrag des Regierungsrates die Variante 10 im Richtplan festgesetzt, dürften die Kosten für die Umfahrung Unterägeri mind. 35 Mio. Franken höher ausfallen (erste grobe Kostenschätzung!). Die nun festzusetzende Linienführung ist somit eine kostengünstige Variante.

Das Gleiche lässt sich für die Festsetzung der Standorte für die Sekundarstufe II festhalten. Mit dem Entscheid für die Variante „Menzingen-Theilerhausareal light“ wird eine Anpassung des Richtplans festgelegt, welche gegenüber der billigsten Variante rund 30 Mio. Franken teurer ist. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Variante "Menzingen-Theilerhausareal light", wenn nur die Bau- und Unterhaltskosten betrachtet werden, ungefähr gleich teuer ist, wie die Variante Mono Röhrliberg. Den Hauptunterschied machen die Landkosten aus. Diese betragen beim Röhrliberg nur rund 0.4 Mio. Franken (Landwirtschaftszone), während sie beim Theilerhausareal rund 25-30 Mio. Franken ausmachen (Wert der Mischzonen, Wert der zu übernehmenden Liegenschaften etc.). Dabei ist jedoch anzumerken, dass die Liegenschaften und Grundstücke dem Kanton gehören und er diese für eine öffentliche Nutzung vorgesehen hat. Zudem ist der Landwert beim Röhrliberg ein theoretischer, da es dem Kanton Zug juristisch voraussichtlich nicht gelingen würde, sich billiges Landwirtschaftsland über ein Enteignungsverfahren anzueignen, wenn er über genügend eigene Flächen verfügt.

6. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 1626.2 - 12594 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 8. Januar 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio

Beilage

- Synopse, Dezember 2007