



**Interpellation von Willi Vollenweider  
betreffend in die Irre führende Raum-, Verkehrs- und Stadtplanung im Güterbahnhof-  
Areal der Stadt Zug: Sind die öffentlichen Interessen von Bevölkerung und Wirtschaft  
noch zu retten oder ist unsere Raumplanung Makulatur**

(Vorlage Nr. 2835.1 - 15687)

Antwort des Regierungsrats  
vom 5. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrat Willi Vollenweider, Zug, hat am 14. Februar 2018 die obengenannte Interpellation (Vorlage Nr. 2835.1 - 15687) eingereicht. Der Kantonsrat hat die Interpellation am 29. März 2018 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

**A. Beantwortung der Fragen**

1. *Anerkennt der Regierungsrat die grosse Bedeutung des Bahnhofs Zug für die Zuger Bevölkerung sowie dessen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft von Stadt und Kanton Zug und auf die Standort-Attraktivität unserer Region?*

Der Regierungsrat anerkennt die Bedeutung des Bahnhofs Zug als zentrale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug. Mit dem Beschluss im Richtplan des Kantons Zug (Richtplanbeschluss V 4.1 bis V 4.4) hat der Kantonsrat den Regierungsrat beauftragt, sich für die Stärkung des Bahnhofs Zug einzusetzen. Zudem weist der kantonale Richtplan verschiedene Vorhaben aus, welche den Bahnhof Zug weiter in seiner Bedeutung stärken sollen. Auch der Mittelverteiler (Richtplanbeschluss V 5.1) und der Feinverteiler auf Eigentrassee (Richtplanbeschluss V 6) setzen auf die Drehscheibe «Bahnhof Zug».

2. *Anerkennt der Zuger Regierungsrat angesichts der zu erwartenden gewaltigen urbanen Entwicklung von «Zug-Nord» die dadurch resultierende gesteigerte verkehrspolitische und städtebauliche Bedeutung des südlichen Teils des Güterbahnhofsareals = der nördlichen Hälfte der Perron-Anlagen mit ihrem westlichen und östlichen Umfeld?*

Der Kantonsrat hat mit den kantonalen Verdichtungsgebieten im kantonalen Richtplan (Richtplanbeschluss S 5.2.3) ein klares Signal für die Entwicklung nach innen gesetzt. Dies betrifft nicht nur die nördliche Hälfte der Perron-Anlagen des Bahnhofs Zug, sondern das gesamte Umfeld des Bahnhofs Zug und auch die nördlich gelegenen Stadtbahnhaltestellen bis zum Bahnhof Baar. Der Bahnhof Zug bleibt ein wichtiges Zentrum in der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Zug, da er auch künftig der best erschlossene Verkehrsknoten des Kantons sein wird.

3. *Wie wertet der Zuger Regierungsrat die besondere rechtliche sowie gesellschaftliche Stellung, Verpflichtung und Verantwortung, welche der im Eigentum des Schweizer Volkes befindlichen Bahnareal-Grundeigentümerin SBB obliegen, ihre Dispositionen prioritär und primär im Interesse der Öffentlichkeit und der Bahnkunden vorzunehmen und nicht mit seinerzeit zwangsrechtlich enteigneten Grundstücken im Bereich von Immobilien-Spekulationen tätig zu sein?*

Gestützt auf Art. 7a Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 20. März 1998 (SBBG; SR 742.31) legt der Bundesrat für jeweils vier Jahre fest, welche Ziele die SBB verfolgen soll. Zurzeit gelten die vom Bundesrat verabschiedeten Strategischen Ziele 2015 bis 2018. Darin sind für die Division Immobilien zwei Zielsetzungen des Bundesrats festgehalten:

- Die SBB gestaltet die Bahnhöfe attraktiv, treibt deren Entwicklung und Ausbau zu kundenfreundlichen Dienstleistungszentren nachfrageorientiert voran und fördert den Zugang zur Bahn. Bei Projekten in Bahnhofsgebieten stimmt sie sich mit kantonalen und kommunalen Behörden ab.
- Die SBB partizipiert mit einem aktiven Portfolio-Management und durch gezielte Entwicklung der Bahnareale an den Wertsteigerungen der Grundstücke und Immobilien.

Nach dem Kenntnisstand des Regierungsrats verfolgt die SBB diese Zielsetzungen auch in Zug. Sowohl das Amt für öffentlichen Verkehr als auch das Amt für Raumplanung sind aktiv in verschiedenen Planungen der SBB im Gebiet des Bahnhofs Zug involviert. Diese kantonalen Fachstellen setzen sich zusammen mit der Stadt Zug neben dem Verdichtungsprimat gemäss kantonalem Richtplan auch stark für die Interessen der Bevölkerung (Zugänge zum Bahnhof, genügend Flächen für die Zubringerfunktionen eines Bahnhofs, Zukunftstauglichkeit der Peron-Anlagen mit Erschliessung) ein. Dabei unterstützen sie auch die Anliegen der SBB Infrastruktur für genügend Flächen in und rund um den Bahnhof Zug.

4. *Teilt der Regierungsrat die Auffassung des Interpellanten, dass die von SBB-Immobilien als Motiv ins Feld geführte «Sanierung» der Pensionskasse der SBB zum einen abgeschlossen ist und zum zweiten gar keine staatliche Aufgabe des Kantons oder der Gemeinden des Kantons Zug ist und uns bei den Überlegungen und Handlungen für unsere raum-, städte- und verkehrsplanerischen Aktivitäten weder zu interessieren noch in irgendeiner Art und Weise zu beeinflussen hat?*

Die SBB ist eine Aktiengesellschaft im Eigentum des Bundes. Er lässt der SBB unternehmerische Freiheiten. Gemäss den finanziellen Zielen des Bundesrats soll die SBB langfristig den Unternehmenswert steigern und in allen Geschäftsfeldern branchenübliche Ergebnisse erzielen. Die SBB muss verschiedene Interessen unter einen Hut bringen. Wie weit überschüssige Mittel der SBB-Immobilien zur Sanierung der Pensionskasse beigezogen werden, entzieht sich der Kenntnis des Regierungsrats. Wenn es um die In-Wertsetzung von Grundstücken der SBB geht, orientieren sich der Regierungsrat und die Fachstellen des Kantons Zug am vom Kantonsrat beschlossenen kantonalen Richtplan. Es gilt, einerseits den berechtigten Anliegen der Verdichtung um den Bahnhof Zug Rechnung zu tragen, andererseits sind auch die im Richtplan ausgewiesenen Bahnausbauten (inkl. den notwendigen Installationsflächen) zu sichern. Die Verdichtung und Überbauung von heute schon rechtsgültig eingezonten Flächen der SBB im Osten oder Westen des Bahnhofs entsprechen der Entwicklungsstrategie des kantonalen Richtplans. In seinen Entscheiden orientiert sich der Kanton an seinem Richtplan und nicht an der Immobilienstrategie der SBB.

5. a) *Welche Handlungsoptionen sieht der Regierungsrat für sich, für seine Ämter, für die Raumplanungskommission, für den Kantonsrat und allenfalls für Dritte, der Priorisierung des öffentlichen Interesses in diesem sensitiven Areal Nachachtung zu verschaffen?*
- b) *Welche darauf hinwirkenden Beschlüsse müssten gefasst und welche Massnahmen könnten ergriffen werden und durch wen?*

Aus Sicht des Regierungsrats sind die Handlungsoptionen im kantonalen Richtplan durch den Kantonsrat festgelegt worden. An diesen Vorgaben müssen sich der Regierungsrat, seine Ämter sowie die städtischen Planungsbehörden orientieren. Der Kantonsrat hat sich beispielsweise im Richtplanbeschluss S 10.1.2 eine Option für die Realisierung von preisgünstigem Wohnungsbau auf Bundesarealen verschafft. Sofern in den künftigen Planungen auf den SBB-Grundstücken der preisgünstige Wohnungsbau kein Thema sein sollte, steht es den Planungsbehörden frei, dies einzufordern.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass für die Planungen auf den SBB-Arealen nicht der Kanton, sondern die Einwohnergemeinden zuständig sind. Im Rahmen der Vorprüfung von Anpassungen des Zonenplans oder von Bebauungsplänen kann die Baudirektion auf die berechtigten öffentlichen Interessen hinweisen und entsprechende Vorbehalte formulieren, sofern gemeindliche Bauvorschriften und Pläne mit dem eidgenössischen und kantonalen Recht, insbesondere mit dem Raumplanungsgesetz, dem Planungs- und Baugesetz und dem kantonalen Richtplan nicht übereinstimmen sollten. Dabei bleibt aber der Ermessensspielraum der Gemeinden selbstverständlich gewahrt.

6. *Wie gedenkt der Regierungsrat, die Organe der Stadt Zug stufengerecht darin zu unterstützen und zu ermächtigen, auf besagtem Bahnareal und im unmittelbaren Umfeld dieses Bahnareals verkehrspolitisch und städtebaulich/raumplanerisch sinnvolle Nutzungen priorisiert zu planen und durchzusetzen, um drohende fehlgeleitete, nicht im Allgemeininteresse liegende Nutzungen zu verhindern?*

Wie in der Antwort auf Frage 5 dargelegt, können die Baudirektion im Rahmen der Vorprüfung sowie der Regierungsrat im Rahmen der Genehmigung von Ortsplanungen und Bebauungsplänen die gesetzlich verankerten öffentlichen Interessen einbringen – selbstverständlich unter Beachtung des Ermessensspielraums der Gemeinden. Die Verantwortung für die Erarbeitung von städtebaulichen Studien, von Umzonungen sowie die Erarbeitung von Bebauungsplänen im Bahnhofsgelände Zug obliegen der Kompetenz der Stadt Zug. Sie nimmt diese Pflicht auch aktiv wahr.

7. *Ist der Zuger Regierungsrat bereit, die ausgewiesenen Zuger Interessen mittels entsprechender Interventionen beim Bundesrat zu vertreten und wahrzunehmen, um ein Einlenken des Bundes zugunsten einer Planung und Realisierung wirklich im öffentlichen Interesse stehender nachhaltiger Nutzungen, Bauwerke und Anlagen an diesem heiklen Ort zu bewirken?*

Aus Sicht des Regierungsrats ist keine Intervention notwendig, da die Planungsbehörde der Stadt Zug ebenfalls dem kantonalen Richtplan verpflichtet ist. Die beiden Gebiete Bahnhof-West und -Ost werden im Rahmen von städtebaulichen Studien professionell durch die Stadt Zug analysiert. Beide Planungen werden schliesslich der kantonalen Vorprüfung und Genehmigung bedürfen. In diesem Rahmen wird der Kanton die kantonalen Interessen ebenfalls noch einbringen können.

8. *Welche Zonierung müsste dem Areal GS 434 Ost, Teil Süd, zugewiesen werden, um dieses Areal vor einer raumplanerisch völlig unsinnigen Bebauung (Zubetonierung) zu bewahren und zu schützen?*

Das Areal liegt heute in einer rechtskräftigen Wohn- und Arbeitszone. Im Rahmen des nun laufenden städtebaulichen Studienverfahrens wird sich zeigen, welche Zonierung zukunftstauglich sein wird. Es liegt nicht in der Kompetenz des Regierungsrats, der Stadt Zug in diesem Zusammenhang Ratschläge zu erteilen. Gemäss kantonalem Planungs- und Baugesetz obliegt die Ortsplanung den Zuger Einwohnergemeinden. Diesem föderalen Aufbau gilt es, Rechnung zu tragen. Weiter hat der Kantonsrat mit der Festlegung der Verdichtungsgebiete im kantonalen Richtplan ein klares Zeichen für die Entwicklung des Bahnhof-Areals Zug gesetzt. Dabei setzt sich der Kanton dafür ein, dass die notwendigen Bau- und Installationsflächen für die künftigen Ausbauten im und um den Bahnhof Zug erhalten bleiben.

9. *In den Stadtzuger Hochhaus-Verdichtungs-Gebieten bestehen kaum Möglichkeiten, den Privat-Motorfahrzeug-Verkehr mit zusätzlichen Fahrspuren weiter auszubauen, um dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Der totale Verkehrs-Kollaps ist vorhersehbar.  
Geht der Regierungsrat mit der Auffassung einig, dass die Erschliessung sowohl für den öffentlichen als auch für den Langsam-Verkehr für die Attraktivität und die Lebensqualität in diesen Hochhaus-Verdichtungs-Gebieten («walkable City») eine existentiell wichtige Funktion zu erfüllen hat, deren Erfolg zum beträchtlichen Teil von optimalen Umsteige-Verhältnissen im und beim Verkehrs-Knotenpunkt Bahnhof Zug abhängen wird?*

Verschiedene Zugangsmöglichkeiten zum Bahnhof sind für die Zukunft essenziell. Der Kanton setzt sich für attraktive Rad- und direkte Fusswege zum Bahnhof ein. Veloabstellanlagen werden vom Kanton unterstützt. Weiter wird in verschiedenen Arbeitsgruppen die Infrastruktur am Bahnhof Zug analysiert und – wo immer möglich – verbessert. Geplant ist zudem eine neue Unterführung mit Perronzugang im nördlichen Teil des Gleisfelds, welche auch vom Bund via Agglomerationsprogramm finanziell unterstützt wird. Mit dieser neuen Unterführung soll der Bahnhof aus den nördlicheren Verdichtungsgebieten (Landis & Gyr-Areal, Güterbahnhof-Areal) direkt erschlossen werden. Damit erfährt der eigentliche Bahnhof eine starke Entlastung. Neben dem neuen Bahnzugang dient die Unterführung in hohem Masse der Vernetzung und Verbindung der Quartiere beidseits der Bahnlinie. Die Zugangsbereiche sollen attraktiv in die Areale einbettet werden. Wie weit dem vom Interpellanten aufgezeigten «totalen Verkehrskollaps» entgegenzuwirken ist, wird im Rahmen des zu erarbeitenden Mobilitätskonzepts aufgezeigt werden müssen. Verschiedene Studien erwarten eher eine Entschärfung der Spitzenthematik, wenn Digitalisierung und «Sharing»-Modelle greifen.

- 10.a) *Wie und wo gedenkt der Regierungsrat raumplanerisch den Verlust an öffentlichen Verkehrsflächen zu kompensieren, der durch den vorgesehenen Bau eines Geleises 8 auf der Westseite des Bahnhofs resultieren wird, unter Berücksichtigung eines dannzumalig gegenüber heute wesentlich gesteigerten Personen-Verkehrs-Aufkommens?*  
 b) *Werden daselbst die Kurzzeit-Parkplätze, die «Kiss+Ride»-Anhalteplätze, die Mobility-Plätze, die Taxi-Standplätze oder gar alle diese vier dereinst wegfallen?*  
 c) *Wo ist Ersatz vorgesehen?*

Die notwendige Fläche des Geleises 8 mit Perron ist räumlich gesichert und im Eigentum der SBB. Derzeit wird geprüft, wo künftig die «Andockstellen» des Bahnhofs Zug für die verschiedenen Verkehrsträger (Velo, Fussgänger, Busse, Taxi, Parkplätze, Kiss+Ride etc.) sein wer-

den. Mit dem Bau des Gleises 8, welches gemäss heutiger Planung erst in rund 40 Jahren Thema sein wird, werden westlich des Bahnhofs öffentliche Verkehrsflächen umorganisiert werden müssen. Mit einer Neuplanung des ganzen «Bahnhofplatz West» wird im Gegenzug viel neue Verkehrsfläche geschaffen werden können. Welche Flächenbedürfnisse am Bahnhof Zug in 40 Jahren benötigt werden, ist heute schwierig abzuschätzen. Trotzdem fordert der Kanton im Rahmen von Planungen bereits heute Flächen zur Befriedigung künftiger Erschliessungsbedürfnisse. Mit der bereits erwähnten neuen Unterführung inkl. Perronzugängen kann eine weitere Dezentralisierung der Zugangsmöglichkeiten erreicht werden.

*11.a) Ist dem Regierungsrat auch schon aufgefallen, dass die Bestrebungen der SBB-Immobilien, Bahnanlagen nach Möglichkeit teilweise einer anderen, bahnfremden Nutzung zuzuführen und dadurch den Service Public abzubauen oder sogar (in vorliegendem Fall) zu verhindern/behindern, auffallend grosse Ähnlichkeiten und Parallelitäten mit den in der Bevölkerung äusserst unpopulären Bestrebungen der Schweizerischen Post haben, das Poststellennetz massiv zu «verdünnen»?*

*b) Stimmt der Regierungsrat der Auffassung des Interpellanten zu, dass wie der «Fall Post» gezeigt hat, passives «Abseitsstehen» und «Zuschauen» falsch war und immer noch ist?*

Aus Sicht des Regierungsrats verfügen die Post und die SBB hinsichtlich der öffentlichen Interessen über unterschiedliche Rechtsgrundlagen.

Mit der Überbauung von nicht mehr für den Bahnverkehr notwendigen Flächen an den zentralen Bahnhöfen unterstützt die SBB sogar die Entwicklung nach innen. Zudem handelt es sich beim Bahnhof Zug um bereits rechtsgültig eingezontes Bauland. Die bauliche Nutzung dieser Flächen führt zu keinem Abbau des Service Public. Im Gegenteil: Attraktive Bahnhofsgebiete mit bester Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie mit entsprechenden Nutzungen (Einkaufen, Restaurant, Schalter) liegen auch im Interesse des Kantons.

Bei den SBB stehen weder der Regierungsrat noch die kantonalen Fachstellen abseits. Im Gegenteil: Der Regierungsrat sowie die kantonalen Fachstelle wirken in verschiedensten Arbeitsgruppen mit und sorgen dafür, dass die kantonalen Interessen an einem funktionierenden öffentlichen Verkehr genügend Beachtung finden.

*12. Teilt der Regierungsrat die hinreichend begründete Befürchtung, dass ein Unterlassen zeitnaher Gegenmassnahmen und Handlungen zur Rettung des Areals Güterbahnhof-Süd zugunsten der Zuger Interessen die zukunftsorientierte nachhaltige Gestaltung dieses Areals im Interesse der Allgemeinheit irreversibel vernichten würde?*

Diese Aussage vermag der Regierungsrat aufgrund der Beantwortung der vorstehenden Fragen nicht zu teilen. Der Regierungsrat und die kantonalen Fachstellen setzen sich im Sinn des vom Kantonsrat beschlossenen kantonalen Richtplans für die berechtigten öffentlichen Interessen des Kantons auf und um den Bahnhof Zug ein. Für die konkrete Formulierung und Umsetzung der städtischen Interessen (Nutzungsmix, Planungsverfahren, Umzonungen etc.) ist einzig die Stadt Zug verantwortlich.

**B. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 5. Juni 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart