



**Kantonsratsbeschluss
betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans
(Kapitel V 6 Busverkehr / Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee)**

Bericht und Antrag der Kommission für Raumplanung und Umwelt
vom 18. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Kommission für Raumplanung und Umwelt hat sich am 18. Juni 2018 an einer halbtägigen Sitzung mit dieser Richtplananpassung befasst. Von der kantonalen Verwaltung nahmen an dieser Sitzung Regierungsrat und Baudirektor Urs Hürlimann, Kantonsplaner René Hutter, Patrick Stöcklin, stv. Amtsleiter des Amtes für öffentlichen Verkehr, Lisa-Mareike Pfaff, juristische Praktikantin der Baudirektion, und David Gander, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, teil. Das Protokoll verfasste Christa Hegglin Etter, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
3. Detailberatung und Schlussabstimmung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Die Festsetzung des Standorts des Hauptstützpunkts für den Busverkehr fusst auf dem revidierten Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (Raumplanungsgesetz, RPG; SR 700), wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im kantonalen Richtplan bedürfen (Art. 8 Abs. 2 RPG). Der zur Festsetzung vorgeschlagene bisherige Standort «An der Aa, Zug» stiess in der öffentlichen Mitwirkung mehrheitlich auf Zustimmung. Mit dem heute schon bestehenden zentralen Standort des Hauptstützpunkts können unproduktive Busleerfahrten minimiert und damit Betriebskosten möglichst tief gehalten werden. Trotzdem ist es der Stadt Zug ein Anliegen, eine neue Machbarkeitsstudie für das Gebiet «Göbli» als möglichen Standort des Hauptstützpunkts erstellen zu lassen.

Die ausführliche Ausgangslage für diesen Kantonsratsbeschluss ist im Weiteren im Bericht des Regierungsrats vom 27. März 2018 wiedergegeben, so dass grundsätzlich darauf verwiesen werden kann.

2. Eintretensdebatte

Die Vorlage wurde der Kommission für Raumplanung und Umwelt, der Kommission für Hochbau sowie der Kommission für öffentlichen Verkehr an einer gemeinsamen Orientierungssitzung am 7. Juni 2018 bereits grundsätzlich vorgestellt, so dass zu Beginn der Sitzung der Stadtrat Zug auf Einladung des Kommissionspräsidenten seine Meinung vorstellen konnte, insbesondere hinsichtlich einer Machbarkeitsstudie zum Standort Göbli.

Zusammengefasst beantragte der Stadtrat Zug, dass für den Standort Göbli eine Machbarkeitsstudie erstellt werden solle. In der Machbarkeitsstudie solle der Standort Göbli nochmals vertieft untersucht werden. Es solle berechnet werden, ob die verschiedenen Service Public-Nutzungen im Göbli realisiert werden könnten. Für das Göbli spreche die gute städtebauliche Lage am Stadtrand, die optimale Erschliessung über die Tangente, eine zukunftsorientierte Planung und das Potenzial für Synergien u. a. mit dem benachbarten V Zug-Technologie-Cluster. Zudem könne so hochwertiges Bauland an der Aa im Sinne der übergeordneten Vorgaben entwickelt werden. Ein Argument gegen das Göbli sei die Grundwasserschutzzone, wobei wohl ein Untergeschoss möglich wäre. Am Standort An der Aa sei es die Seekreide. Zudem befinde sich der Standort An der Aa in der Zone WA4, was die falsche Zone für einen Garagenneubau sei. Es bräuchte daher eine Änderung des Zonenplans. Beide Baugrundstücke seien schwierig, aber gerade deshalb solle eine Machbarkeitsstudie erstellt werden. Zudem sei das städtebauliche Argument stärker zu gewichten als das buchhalterische Argument (Leerkilometer). Für die Machbarkeitsstudie werde mit Kosten von maximal 200'000 Franken gerechnet und mit einer dafür benötigten Zeitspanne von rund sechs Monaten. Ende Jahr könne die Machbarkeitsstudie vorliegen. Auf Rückfrage hin bestätigten die Vertreter des Stadtrats, dass die Stadt Zug die gesamten Kosten der Machbarkeitsstudie übernehmen würde. Betreffend den Ökihof führten sie aus, dass der Wettbewerb abgeschlossen sei und in Kürze dem Grossen Gemeinderat der Baukredit vorgelegt werde. Eine Machbarkeitsstudie zum Standort Göbli hätte natürlich Folgen für dieses Projekt.

Nach dieser Präsentation durch den Stadtrat Zug konnten die Vertreter der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) auf Einladung des Kommissionspräsidenten ebenfalls ihre Meinung zur Standortwahl vorstellen.

Zusammengefasst beantragte die ZVB, dass keine Machbarkeitsstudie erstellt werden solle. Die ZVB befördere tagtäglich rund 75'000 bzw. jährlich 25 Millionen Fahrgäste. Mit der heutigen Infrastruktur sei die ZVB nicht mehr zukunftsfähig und es bestehe Handlungsbedarf. In die bestehenden Gebäude sei in den vergangenen Jahren nicht mehr investiert worden, weil der Fokus auf dem Neubau liege. Seit zehn Jahren sei intensiv geplant worden, wofür etliche Millionen Franken Planungskosten ausgegeben worden seien. Das am bisherigen Standort geplante Gebäude gleiche einem Eisberg mit zwei grossen Untergeschossen für die Parkierung der ZVB-Fahrzeuge. Die beiden Untergeschosse seien je so gross wie ein Fifa-Fussballfeld. Mit dieser unterirdischen Verdichtung würden 8000 Quadratmeter freie Fläche im Baufeld Nord geschaffen. Dieser «Eisberg» könne im Göbli nicht gebaut werden, denn es sei dort allenfalls ein Untergeschoss möglich. Es müsste ein oberirdischer Bau erstellt werden, welcher 160 Meter lang, 80 Meter breit und 24 Meter hoch wäre, was angrenzend zur Landwirtschaftszone problematisch sei. Falls der Ökihof so wie geplant gebaut werde, könne das geplante Projekt im Göbli mangels Platz gar nicht realisiert werden. Die ZVB habe auch die Betriebskosten für den Standort Göbli errechnet. Daraus würden sich Mehrkosten von rund 1,5 Millionen Franken pro Jahr ergeben, weil es mehr Leerfahrten, Werkstattfahrten und weiter entfernte Ablösepunkte geben würde. Auch mit einer Machbarkeitsstudie könnten diese Betriebskosten nicht gesenkt werden. Für eine Machbarkeitsstudie in dieser Grösse brauche man mindestens ein Jahr. Denn involviert seien nebst der ZVB und dem RDZ auch der Ökihof mit seinen vielen Nutzungen, das städtische Tiefbauamt und die Freiwillige Feuerwehr der Stadt Zug. Für die ZVB wesentlich sei zudem das Landgeschäft. Dieses könne nicht anhand der Machbarkeitsstudie abgeschlossen werden. Die ZVB wolle keinen Landabtausch nach den Vorstellungen der Stadt Zug.

Nach der Vorstellung der Haltung der ZVB präsentierte die Baudirektion die Haltung des Regierungsrats.

Die Baudirektion führte zusammengefasst aus, dass für die bisherige Planung bereits 13 Millionen Franken ausgegeben worden seien. Dazu kämen noch die Planungskosten der ZVB. Im Weiteren habe das Amt für Umweltschutz bestätigt, dass aufgrund der bestehenden Grundwasserschutzzone höchstens ein Untergeschoss mit einer Höhe von 3 Metern erstellt werden könne. Dies reiche jedoch nicht für die von den ZVB benötigten Untergeschosse, welche je eine Höhe von 7 Metern aufweisen müssen. Beim Ökihof werde bewusst auf Untergeschosse verzichtet. Im Göbli müsste somit alles oberirdisch erstellt werden. Dies würde zu einem Baukörper mit 110 Breite, 165 Meter Länge und 24 Meter Höhe führen. Ein solcher Kubus würde die Massstäbe der angrenzenden W2b – sowie der Landwirtschaftszone – sprengen und deshalb zu einem sehr hohen Prozessrisiko im Bewilligungsverfahren führen. Die Planung würde zudem auf Feld null und somit rund 15 Jahre zurückversetzt werden. Die 13 Millionen Planungskosten für das Projekt an der Aa (Eisberg), welches sich im Göbli nicht realisieren liesse, wären verloren und im Göbli müsste von Beginn an neu geplant werden mit mindestens ebenso hohen Kosten. Der Standort an der Aa sei hingegen der zentralste Standort mit den tiefst möglichen Betriebskosten. Das geplante Projekt verdichte stark und schaffe so beim Standort an der Aa Raum für Arbeiten und Wohnen. Aus diesen Gründen sei die Regierung überzeugt vom Standort an der Aa und lehne eine Machbarkeitsstudie ab. Sie mache keinen Sinn.

Nach der Vorstellung der Haltung der Stadt Zug, der ZVB und des Regierungsrats wurde eine kurze Eintretensdebatte geführt. Dabei wurde mehrheitlich die Haltung vertreten, dass aufgrund der viel höheren Betriebskosten und weil eine unterirdische Verdichtung im Göbli nicht machbar ist, der Standort im Göbli für einen ZVB-Hauptstützpunkt nicht geeignet und eine Machbarkeitsstudie daher abzulehnen ist. Aufgrund der höheren Betriebskosten im Göbli würde die Gefahr bestehen, dass die ZVB dann z. B. eine Linie streichen müsse, um Geld zu sparen. Dieses Geld solle lieber für den öffentlichen Verkehr anstatt für Leerfahrten investiert werden. Dass das Land an der Aa bereits der ZVB und dem Kanton (mit Vertrag mit der Stadt Zug gesichert) gehört, wurde von der Kommissionsmehrheit ebenfalls als weiterer Vorteil gewertet.

Die Kommissionsmitglieder, welche eine Machbarkeitsstudie unterstützten, führten aus, dass aufgrund der eingereichten Motion ein Umdenken in der Stadt Zug stattgefunden habe. Die Stadt kann sich nun auch vorstellen, dass auf dem Göbli ein ZVB-Hauptstützpunkt möglich ist. Die Stadt wächst und das Zentrum der Stadt wird je länger je mehr im Norden der Stadt Zug sein. Ein ZVB-Hauptstützpunkt dürfte deshalb auch in diesem Zentrum stehen.

Die Kommission für Raumplanung und Umwelt beschloss schliesslich mit 14 zu 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2854.2 - 15746 des Regierungsrats.

Anschliessend wurde die Vorlage im Einzelnen beraten und darüber Beschluss gefasst.

3. Detailberatung und Schlussabstimmung

Verfahrensantrag: Erstellen einer Machbarkeitsstudie für den Standort Göbli

Mehrere Kommissionsvertreter stellten den Antrag, dass eine Machbarkeitsstudie für den Standort Göbli erstellt werden solle. Der Flächenbedarf der ZVB von 13'000 Quadratmetern werde dabei als Grundlage vorausgesetzt. Das Projekt Werkhof sei zwar weit fortgeschritten, aber gegebenenfalls müsste man darüber nochmals diskutieren.

Die Kommission hat vor der Abstimmung nochmals intensiv diskutiert, wie mit diesem Antrag umgegangen werden soll und welche politischen Konsequenzen der Entscheid hat. Der Hauptstützpunkt der ZVB wird in jedem Fall auf dem Gebiet der Stadt Zug realisiert. Sowohl beim Standort an der Aa (insbesondere Bebauungsplan- und Zonenplananpassung) als auch beim Standort Göbli (insbesondere Landgeschäft und Anpassung der Bauordnung) wird die Stadt Zug ein wichtiger Partner sein. Die Kommissionsmehrheit hat sich in dieser Diskussion gegen eine Machbarkeitsstudie aufgrund der in der Eintretensdebatte genannten sachlichen Gründe ausgesprochen. Das Verhältnis zwischen der Stadt Zug und dem Kanton wurde zudem durchwegs als positiv bezeichnet. Die Kommission ist sich durchaus der politischen Brisanz des Entscheids bewusst, der Entscheid soll jedoch anhand der sachlich geführten Diskussion und der klaren Faktenlage gefällt werden.

Der Antrag, gemäss welchem eine Machbarkeitsstudie für einen ZVB-Hauptstützpunkt am Standort Göbli erstellt werden soll, wurde von der Kommission mit 8 zu 5 Stimmen und einer Enthaltung abgelehnt.

Richtplananpassung (Richtplantext sowie Richtplankarte V 6)

Die Kommission stimmt allen Änderungen im Richtplantext sowie der Richtplankarte V 6 einstimmig und ohne weitere Diskussion zu.

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage Nr. 2854.2 - 15746 von der Kommission für Raumplanung und Umwelt mit 11 zu 2 Stimmen und ohne Enthaltungen angenommen.

4. Antrag

Die Kommission für Raumplanung und Umwelt beantragt dem Kantonsrat, auf die Vorlage Nr. 2854.2 - 15746 einzutreten und dieser zuzustimmen.

Baar, 18. Juni 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Raumplanung und Umwelt

Der Präsident: Heini Schmid