



## **Kantonsratsbeschluss**

### **betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (S 2 Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend», S 4 Verkehrsintensive Einrichtungen, S 9 Neuer Mittelschulstandort)**

Bericht und Antrag des Regierungsrats  
vom 21. September 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen den Bericht und Antrag für eine Anpassung des kantonalen Richtplans.  
Die Vorlage gliedert sich wie folgt:

1.	In Kürze	1
2.	Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend» Stadt Zug (Kapitel S 2)	3
3.	Verkehrsintensive Einrichtungen (Kapitel S 4)	9
4.	Neuer Mittelschulstandort (Kapitel S 9)	13
5.	Parlamentarische Vorstösse	25
6.	Zeitplan	27
7.	Antrag	27

#### **1. In Kürze**

**Der Kanton Zug passt den kantonalen Richtplan in verschiedenen Kapiteln an. Die Anpassungen lagen von Anfang April bis Ende Juni 2021 öffentlich auf. Rund 60 Stellungnahmen sind eingegangen. Es zeigte sich, dass die Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie, die verkehrsintensiven Einrichtungen (VE) und der neue Mittelschulstandort in Rotkreuz grossmehrheitlich unbestritten sind. Am meisten bewegte die Stellungnehmenden das Kapitel zur Mobilität mit den Kernsätzen und Handlungen. Die Erarbeitung der Vorlage zur Mobilität verlangt weitere Diskussionen mit den Involvierten und ist zeitintensiv. Um die Planung der neuen Mittelschule nicht zu verzögern, entschied der Regierungsrat, die Vorlage aufzuteilen. Der vorliegende Bericht und Antrag des Regierungsrats behandelt nur die drei erstgenannten Themen.**

### **Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend»**

2017 beschloss der Zuger Stadtrat den Quartiergestaltungsplan in der Äusseren Lorzenallmend. Zwischen der neuen Bebauung und der Alten Lorze entsteht ein neuer städtischer Freiraum, der Lorzepark. Für dessen Realisierung ist eine Anpassung des kantonalen Richtplans notwendig: Eine kleine Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie sowie eine Kompensation von Fruchtfolgeflächen. Das Flächenverhältnis zwischen Bau- und Nichtbauzone resp. das Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan verändert sich nicht. Die Fruchtfolgefläche wird weiter westlich am Dorfbach vollumfänglich kompensiert. Die Anpassung ist in der öffentlichen Mitwirkung praktisch unbestritten und wird unverändert übernommen.

### **Verkehrsintensive Einrichtungen (VE)**

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) beauftragte den Kanton, seinen Richtplan mit Bestimmungen über verkehrsintensive Einrichtungen und Anlagen (VE) zu ergänzen. Der Richtplan hat festzulegen, ab wann es sich um eine VE handelt und unter welchen Bedingungen diese eine Anpassung des Richtplans erfordert. Der Richtplan bezeichnet neu Gebiete, in welchen VE ohne Anpassung möglich sind. Soll beispielsweise ein neues Einkaufszentrum ausserhalb dieses Gebiets zu liegen kommen, ist dies nicht ausgeschlossen, der Kantonsrat muss den Standort zuerst aber im Richtplan festsetzen. Grundsätzlich begrüsst die Mitwirkenden die Vorlage. Es gingen aber verschiedene Hinweise zu den Kriterien und den Abgrenzungen ein. Der Regierungsrat passt die Perimeter nach Rücksprache mit den entsprechenden Gemeinden an, präzisiert die Kriterien und ergänzt die Anforderungen an solche Einrichtungen.

### **Neuer Mittelschulstandort**

Die Gemeinden reichten dem Regierungsrat verschiedene Standorte ein. Die Baudirektion prüfte in Zusammenarbeit mit der Bildungsdirektion schlussendlich fünf Standorte für eine neue Mittelschule. Aus der Beurteilung ging der Standort am Bahnhof Rotkreuz als Sieger hervor. Gegenüber dem zweitplatzierten Standort (Cham, Röhrliberg) liegt er bereits in der Bauzone (Schonung von FFF und Verdichtung nach innen) und überzeugt mit der guten Erreichbarkeit und mit schnelleren Realisierungschancen. Die benachbarten gemeindlichen Sportanlagen sind zur Mitbenutzung vorgesehen und mit der nahen Hochschule bieten sich weitere Synergien an. Die Standortgemeinde Risch begrüsst den Standort. Die allermeisten Stellungnehmenden unterstützen den Standort vorbehaltlos. Der Regierungsrat beantragt den Standort in Rotkreuz festzusetzen und setzt verschiedene Leitplanken für die anstehenden Planungsschritte (Velo-netz, Nutzung der Synergien mit den gemeindlichen Sportanlagen, Umgang mit dem Störfallrisiko).

## 2. Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend» Stadt Zug (Kapitel S 2)

### A Ausgangslage und Gründe für die Notwendigkeit einer Anpassung des Richtplans

Die «Äussere Lorzenallmend» zwischen Chamer- und Steinhauserstrasse liegt am westlichen Rand der Stadt Zug. Sie grenzt an die Gemeinde Steinhausen. Das Gebiet mit einer Fläche von rund 18 Hektaren liegt grossmehrheitlich im Siedlungsgebiet und verfügt über ein hohes Entwicklungspotenzial. Der Kantonsrat beschloss 2013 in diesem Gebiet ein kantonales Verdichtungsgebiet mit einem «Richtwert» für die Ausnutzung von 2,0. Im Beschluss S 5.1.1 beauftragte der Kantonsrat die Gemeinden, dafür zu sorgen, dass die neuen Bebauungen über eine hohe Qualität verfügen, insbesondere auch die Freiräume. Zudem beschloss er, dass ein 1:1-Abtausch von rechtskräftig eingezonten Bauzonen möglich ist, sofern keine raumplanerischen Interessen entgegenstehen. Die Anpassung der Siedlungsbegrenzungslinie ohne Handlungsspielraum (Beschluss S 2.1.3) benötigt immer eine Anpassung des Richtplans mit einer entsprechenden Interessenabwägung.

Die Korporation Zug führte 2007 in der Äusseren Lorzenallmend gemeinsam mit der Stadt Zug ein Studienverfahren durch. Das Ergebnis des qualifizierten Verfahrens wurde weiterentwickelt und schlussendlich in den Quartiergestaltungsplan «Äussere Lorzenallmend» überführt, den der Stadtrat am 19. Dezember 2017 beschloss (siehe Abbildung 1). Im Rahmen dieses Prozesses zeigte sich, dass die Siedlungsbegrenzungslinie im nordwestlichen Teil tangiert wird.

Der kantonale Richtplan bildet Grundlage und Voraussetzung für die nachfolgenden Planungen (Anpassung des Zonenplans und Erlass eines neuen Bebauungsplans) in diesem Gebiet. Eine Umzonung über die kantonale Siedlungsbegrenzungslinie hinaus ist nicht bewilligungsfähig durch den Regierungsrat. Aufgrund dieser Sachlage einigten sich der Kanton und die Stadt Zug, dem Kantonsrat aufgrund der speziellen Situation eine Anpassung des kantonalen Richtplans vorzulegen.

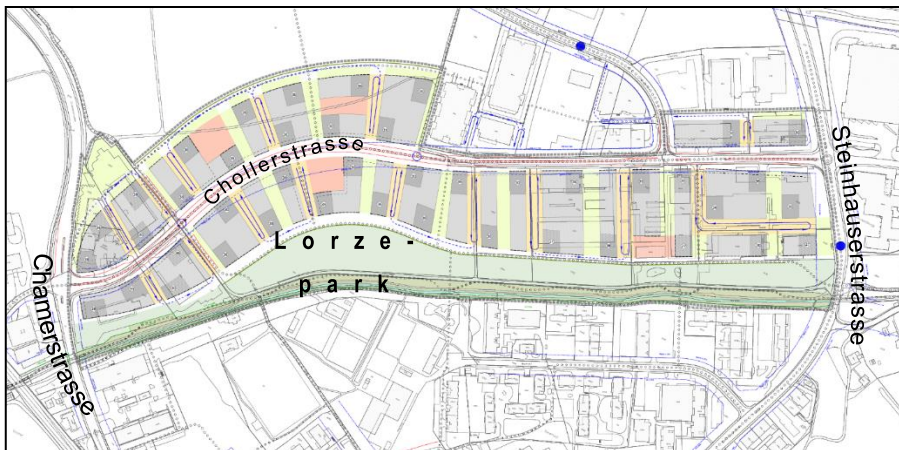


Abbildung 1: Quartiergestaltungsplan Äussere Lorzenallmend, Situation, 19.12.2017 (ergänzt durch ARV)

Das nun intensiv überarbeitete Projekt stellt der Bevölkerung – im Sinne einer zukunftsorientierten Stadtentwicklung – attraktive Freiflächen zur Verfügung. Die geplante, vergrösserte Parkanlage liegt im öffentlichen Interesse der Stadt und setzt die verschiedenen Aufträge des Richtplans um. Um die grosszügige Gestaltung des neuen Lorzeparks in einer Nichtbauzone zu ermöglichen, ist eine Umzonung mit einem flächengleichen Abtausch von Bauzone und Nichtbauzone vorgesehen (Abbildung 2). Im Richtplan ist die heute vorhandene Zone für öffentliche Freihaltung als Nichtbauzone in der Ausgangslage festgelegt und zählt somit nicht zum Siedlungsgebiet.

Der zukünftige Park kommt in eine OeIF (Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung, eine Nichtbauzone) zu liegen. Die Bauzone verschiebt sich damit um etwa dieselbe Fläche Richtung Westen zum Dorfbach. Dieser Abtausch bedingt eine Verschiebung der

Siedlungsbegrenzungslinie nach Westen und einen Abtausch der Fruchtfolgeflächen (FFF). Die Kompensation der FFF ist in Abbildung 3 dokumentiert.

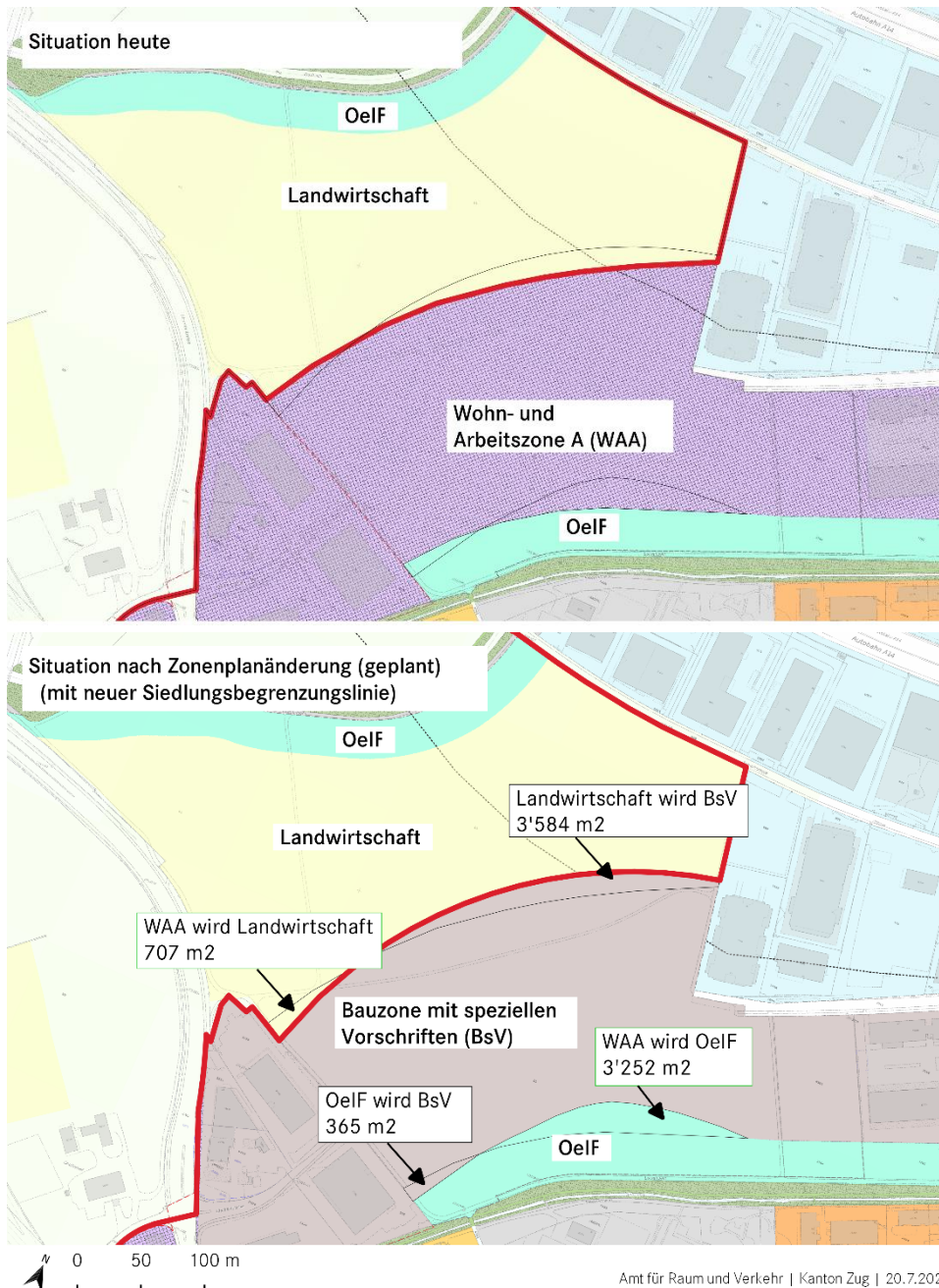


Abbildung 2: Zonenplan vor (oben) und nach (unten) der geplanten Umzonung mit Flächenangaben zum Abtausch. Bauzonen sind WAA (Wohn- und Arbeitszone A) und BsV (Bauzone mit speziellen Vorschriften); Nicht-Bauzonen sind Landwirtschaft und OeIF (Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung).

Unter dem Strich bleibt die Fläche des Siedlungsgebiets im Richtplan praktisch unverändert.

Gesamthaft resultieren folgende Verschiebungen im angedachten Zonenplan:

Auszonung (Wohn- und Arbeitszone A (WAA) zu Landwirtschaft und WAA zu OeIF): 3'959 m<sup>2</sup>

Einzonung (Landwirtschaft resp. OeIF zu Bauzone mit speziellen Vorschriften (BsV)): 3'949 m<sup>2</sup>

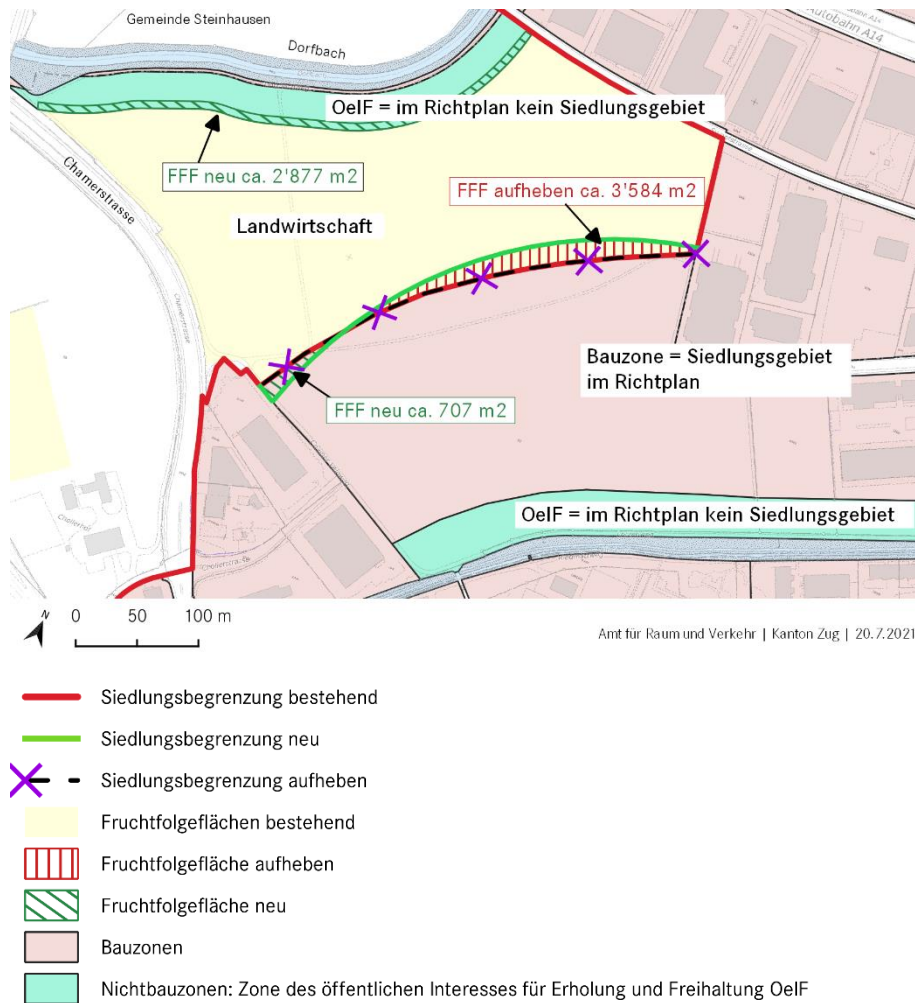


Abbildung 3: Anpassung der Fruchtfootflächen entlang des Dorfbachs in einer grosszügig ausgeschiedenen Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (OeIF, Nichtbauzone)

Das komplexe Vorhaben umfasst diverse Planungs- und Bauschritte, die jeweils mit allen Akteuren, sprich den diversen Grundeigentümern, dem Kanton, den externen Planern und der Stadt Zug, abgesprochen sind. Nach verschiedenen planerischen Vorarbeiten (Renaturierung Alte Lorze, Lorzepark, Betriebs- und Gestaltungskonzept der neuen Chollerstrasse) leitet die Stadt Zug nun die diversen Verfahren ein. Der erste Schritt dabei ist die Anpassung des kantonalen Richtplans.

#### B Vorschlag zur Anpassung des Richtplans im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Die Siedlungsbegrenzungslinie wird leicht verschoben. Es wird nur die Richtplankarte angepasst. Den Kartenausschnitt finden Sie in der Synopse.

→ Synopse S. 2 «S 2 Siedlungsbegrenzungslinie», **mittlere Spalte**

#### C Eingaben öffentliche Mitwirkung

Rund 25 Stellungnahmen erreichten die Baudirektion zur Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie und dem Abtausch der Fruchtfootflächen (FFF).

Die Mehrzahl begrüsst die geringfügige Änderung. Dass die FFF kompensiert und die Bauzone resp. das Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan nicht erweitert werde, findet volle Unterstützung. Eine der wenigen Möglichkeiten in der Stadt Zug werde für hochwertiges Wachstum genutzt. Nicht nur die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner profitierten von der vorliegenden Lösung, sondern die Verbesserungen mit den grossen Freiflächen und der renaturierten

«Alten Lörze» kämen dem ganzen Quartier zu Gute. Es gebe mehr Raum für die Erholungssuchenden und auch für die Natur: die Naturschutzorganisationen konstatieren eine Verbesserung.

Einige der Mitwirkenden sorgen sich um die zu erwartende Verkehrszunahme und die Auswirkungen der neu durchgehenden Chollerstrasse. Sie fordern, dass der öV und die Velowege zeitnah Anpassungen erfahren und sich der Richtplan zu den allenfalls geänderten Verkehrsströmen äussern müsste. Die Gemeinde Steinhausen möchte den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd forcieren und nicht bis 2035 (wie im Richtplan vorgesehen) mit einer Überprüfung der Gesamtsituation zuwarten.

Die Zuger Bauern lehnen die Verschiebung der Siedlungsbegrenzungslinie ab. Sie beanstanden, dass der Kantonsrat die Anpassung des Richtplans so spät vornimmt. Weiter sind sie der Meinung, dass ein neuer Freiraum innerhalb der Bauzone zu realisieren sei.

Für die SP ist es nicht ersichtlich, wieso eine private Planung in den Richtplan aufgenommen werden soll und moniert, dass das Interesse des Kantons an dieser Veränderung nicht ersichtlich sei. An die Verschiebung von Siedlungsbegrenzungslinien seien strenge Anforderungen zu stellen. Die Partei erwarte eine Interessenabwägung und weitere Ergänzungen der Vorlage.

Die Alternativen fordern, mehr preisgünstige Wohnungen und weniger Arbeitsplätze auf dem Gebiet zu realisieren.

Die Korporation Zug, welche Bauherrin und Grundeigentümerin ist, weist auf eine ungenaue Formulierung hin in Bezug auf die Realisierung des Lorzeparks und der Renaturierung der Alten Lörze. Diese offenen Punkte haben keinen Einfluss auf die Anpassung des Richtplans.

Der Bund kann das Vorhaben nachvollziehen. Er fordert, dass die Anpassung noch im Lichte von anderen Beschlüssen zum Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan zu betrachten sei. Zudem weist er auf Artikel 30 Abs. 1<sup>bis</sup> der Raumplanungsverordnung (RPV) hin. Diese regelt Neueinzonungen von Fruchtflächen wie folgt: Fruchtfolgeflächen dürfen nur eingezont werden, wenn ein aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht wird und es sichergestellt ist, dass die FFF nach dem Stand der Erkenntnis optimal genutzt wird. Weiter fordert die Verordnung die Kantone auf, die FFF den Landwirtschaftszonen zuzuteilen.

#### D Erläuterungen des Regierungsrats

Die Verschiebung der Begrenzungslinie ist sehr geringfügig. Es entsteht ein 1:1-Abtausch, sowohl zwischen dem Siedlungsgebiet im kantonalen Richtplan wie auch bei den später festzulegenden Bauzonen. In der Bilanz verändert sich die Grösse der Bauzone nicht. Somit sind die beiden Richtplanbeschlüsse zu den Arrondierungen (S 1.1.1 und S 1.1.4) eingehalten. Es stehen der Verschiebung allenfalls Interessen der FFF entgegen. Diese Thematik wird anschliessend abgehandelt. Wichtig ist, dass der Kanton den 1:1-Ersatz der FFF gleichzeitig mit dem Beschluss durch den Kantonsrat in der Karte nachtragen wird.

Die 3584 m<sup>2</sup> FFF, welche verloren gehen, kompensiert der Kanton zu 707 m<sup>2</sup> in der Landwirtschaftszone (LWZ) und zu 2877 m<sup>2</sup> in einer Zone des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (OeIF). Beides sind Nichtbauzonen. Die OeIF entlang des Dorfbachs ist schon seit mindestens 2004 festgelegt. Damit sicherte die Stadt Zug langfristig die Freihaltung des Dorfbachs – auch vor landwirtschaftlichen Bauten und Anlagen. Die nun festgelegten FFF genießen den gleichen Schutz, wie wenn sie in einer Landwirtschaftszone liegen. Es sind keine neuen Wege notwendig, da diese bereits bestehen. Auch weitergehende Hochwassermassnahmen drängen sich nicht auf. Mit den FFF in der vorliegenden OeIF sichert der Kanton die FFF auch langfristig. Zudem ist festzuhalten, dass der Kanton Zug sein Kontingent auch ohne einen 1:1-Abtausch einhalten könnte.

Für den 1:1-Abtausch der FFF und die Einzonung von 3584 m<sup>2</sup> FFF sprechen auch kantonale Interessen. Es handelt sich um ein Verdichtungsgebiet und der Kantonsrat hat die Gemeinden beauftragt, für die notwendige Siedlungsqualität zu sorgen. Mit dem neuen vergrösserten Lorzepark sieht die Planung nun genau dies vor. Es wird eine starke Aufwertung der Siedlungsqualität in einem Gebiet von kantonaler Bedeutung erreicht. Gleichzeitig steigert sich der ökologische Wert der Alten Lorze. Ein Verzicht dieses 1:1-Abtausches bedeutet, dass das Ziel der Entwicklung nach innen und der verträglichen Gestaltung des Übergangs der hoch verdichteten Siedlungsräume in den Landschaftsraum falliert. Die geplante Überbauung erfüllt gerade auch in diesen Themen den «Stand der Erkenntnisse».

Die geplante Überbauung löst mehr Verkehr aus. Die neu geführte Buslinie 7, Zug–Cham Gewerbestrasse, und die Stadtbahnhaltestelle «Chollermüli» erschliessen das Gebiet optimal. Die Richtplanteilkarte V 6.3 zeigt diese Verbindung im Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers. Weiter erschliessen verschiedene kantonale Velorouten das Gebiet. Direkte Velowege nach Zug, Cham und Steinhausen verbinden das Gebiet sehr gut mit den Ortszentren. Die detaillierten verkehrstechnischen Abklärungen laufen. Steinhausen wird mit der durchgehenden Chollerstrasse vom Autoverkehr entlastet, da dieser via Alpenblick direkt auf die Autobahn gelenkt wird. Der folgende Bebauungsplan regelt die notwendigen Mobilitätsmassnahmen.

Auf die Forderung, den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd zu forcieren, geht der Regierungsrat nicht ein. Das entsprechende Anpassungsverfahren schloss der Kantonsrat vor einem Jahr und wurde vom Bund am 30. Juni 2021 genehmigt. Nun bereits wieder die Beschlüsse zu ändern, widerspricht der Planbeständigkeit.

Für die nun anstehende Anpassung des Richtplans ist die Frage «mehr Wohnen oder mehr Arbeiten» nicht direkt relevant. Der Kantonsrat beschloss im Richtplan, dass die Gemeinden und der Kanton die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum unterstützen. Die konkrete Ausgestaltung der Verteilung ist im Rahmen des Bebauungsplans durch die Stadt Zug zu diskutieren. Im Rahmen der Genehmigung der Zonenplanänderung und des Bebauungsplans überprüft der Regierungsrat oder die Baudirektion die Umsetzung dieses Grundsatzes.

#### E Interessenabwägung und Vorschlag zur Anpassung des Richtplans

Der Zuger Regierungsrat übt Zurückhaltung bei den Anpassungen der kantonalen Siedlungsbegrenzungslinien. Der Kantonsrat hat seit 2004 nur drei Anträgen zur Erweiterung des Siedlungsgebiets stattgegeben. Auch in diesen Fällen handelte es sich um sehr kleinräumige, auf der Richtplankarte kaum feststellbare, Anpassungen. Dies gilt es auch zukünftig so zu handhaben. Die Begrenzungen haben sich bewährt und bilden das Rückgrat der Zuger Siedlungspolitik seit Jahrzehnten.

Im vorliegenden Fall kommt der Regierungsrat aufgrund des Abwägens aller Interessen zum Schluss, dass eine Anpassung vertretbar ist und mehr Vorteile vereint:

- Die Verdichtung und optimale Bebauung dieser Grundstücke sind prioritär. Der Kantonsrat legte ein kantonales Verdichtungsgebiet fest. Es handelt sich um eines der letzten grossen Entwicklungsgebiete im Kanton Zug. Dem ist Rechnung zu tragen.
- Das Siedlungsgebiet und auch die nachfolgend festzulegenden Bauzonen vergrössern sich nicht.
- Die Zone für öffentliche Erholung und Freihaltung vergrössert sich zulasten der Landwirtschaftszone um knapp 2900 m<sup>2</sup>. Damit schafft die Korporation Zug - als Landeigentümerin - einen neuen Park, der dem ganzen Quartier und den naheliegenden öffentlichen Schulanlagen dient. Gleichzeitig gewinnt auch die «Alte Lorze» an ökologischem Wert.
- Die Fruchtfolgefleichen erfahren eine vollständige Kompensation. Auch hält der Kanton sein Kontingent von 3000 Hektaren unabhängig von dieser Kompensation ein.

- Das Wettbewerbsprojekt profitiert dank der Verschiebung der Siedlungsbegrenzung von einer klaren baulichen Struktur und der Möglichkeit, genügend interne Freiräume zu entwickeln. Es gestaltet den Übergang Siedlung-Landschaft einheitlich.
- Das Gebiet geniesst schon heute eine sehr gute Erschliessung und mit der neuen Buslinie wird diese weiter gestärkt. Ebenso liegen sehr gute Velorouten in alle Richtungen vor.

Der Richtplan bildet die Grundlage und Voraussetzung für die nachfolgenden Planungen. Die Anpassung berücksichtigt die öffentlichen und privaten Interessen. In Abwägung aller Interessen legt der Regierungsrat dem Kantonsrat die Verschiebung zum Beschluss vor. Der Beschluss aus der öffentlichen Mitwirkung erfährt keine Veränderung.

→ Synopse S. 2 «S 2 Siedlungsbegrenzungslinie», rechte Spalte

## F Kosten

Durch die Anpassung des Richtplans in der Äusseren Lorzenallmend Zug entstehen keine Kosten für den Kanton. Die späteren Planungen sind seitens Kantons im «normalen» Verfahren vor zu prüfen und zu genehmigen. Dies ist mit dem heutigen Personal erfüllbar.



### 3. Verkehrsintensive Einrichtungen (Kapitel S 4)

#### A Ausgangslage und Gründe für die Notwendigkeit einer Anpassung des Richtplans

Verkehrsintensive Einrichtungen oder Anlagen, kurz VE, wirken sich erheblich auf Raum und Umwelt aus und sind deshalb im kantonalen Richtplan zu behandeln. Unter VE fallen typischerweise grosse Einkaufszentren, Fachmärkte, Freizeiteinrichtungen wie Fussballstadions oder Vergnügungsparks. Welche Bauten und Anlagen diese Kriterien für VE erfüllen, legen die Kantone in ihren Richtplänen fest.

Das Bundesamt für Raumentwicklung erteilte dem Kanton Zug 2017 den Auftrag, seinen Richtplan mit Bestimmungen über verkehrsintensive Einrichtungen zu ergänzen. Die Formulierung im rechtskräftigen Richtplan «mit einer guten Verkehrserschliessung» (Kapitel S 4.1.1) ist aus Sicht des Bundes zu vage. Der Kanton Zug soll angemessen festlegen, was er unter einer guten Verkehrserschliessung versteht. Des Weiteren fehlen im Richtplan Aussagen zu möglichen anderen VE. Das Kapitel S 4 ist zu konkretisieren.

#### B Vorschlag zur Anpassung des Richtplans im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Verkehrsintensive Vorhaben sind im Kanton Zug seit Jahrzehnten von untergeordneter Bedeutung. Das Potential für überregionale verkehrsintensive Einrichtungen ist aufgrund der hohen Bodenpreise und des kleinen lokalen Einzugsgebiets klein. Dies zeigt auch die Vergangenheit: Im Kanton Zug gibt es weder ausufernde «Einkaufsmeilen auf der grünen Wiese», noch grosse «Kinolandschaften» oder Vergnügungsparks. Ausser dem Einkaufszentrum «Zugerland», welches in den 70er Jahren Eröffnung feierte, sind die anderen grossen Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtkernen lokalisiert (Metalli Zug, Bahnhof Baar, Ortszentrum Cham). Auch das «Zugerland» steht heute nicht mehr auf der grünen Wiese: Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist gut ausgebaut und der Standort liegt in einem Verdichtungsgebiet gemäss dem aktuellen kantonalen Richtplan.

Der Richtplan definiert in einem ersten Beschluss die VE. Die vorgeschlagenen «3000 Fahrten» beinhalten 1500 Hin- und 1500 Wegfahrten. Es ist die gängige Form, um die Anzahl Bewegungen zu definieren.

Im zweiten Schritt zeigt er Gebiete auf, in welchen VE keine Anpassung des Richtplans benötigen (gelber Perimeter in der Synopse). Diese gelben Gebiete stützen sich auf die Verdichtungs-, Zentrums- und Kernzonen und die öV-Güteklassen A (sehr gute Erschliessung). Der vorgeschlagene Perimeter umfasst nicht zwingend alle vorgenannten Kriterien. Teilweise liegen sie auch in einer öV-Güteklasse B (gute Erschliessung).

Ausserhalb dieser gelben Gebiete sind VE nicht grundsätzlich ausgeschlossen. Sie bedingen aber einen Eintrag im kantonalen Richtplan. Dafür braucht es eine übergeordnete räumliche Koordination im kantonalen Richtplan (öV, Velo- und Fussverkehr und MIV, Auswirkungen auf die Zentren, geprüfte Alternativen etc.).

→ Synopse S. 3 ff. «S 4 Verkehrsintensive Einrichtungen», **mittlere Spalte**

#### C Eingaben öffentliche Mitwirkung

Rund 30 Stellungnahmen gingen zum Thema VE ein. Dass ein solches Kapitel notwendig ist, um die Vorgaben des Bundes zu erfüllen, ist grundsätzlich unbestritten. Die Schonung von Kulturland, der Landschaft und Naturräume wird gewürdigt. Die Vorlage sei pragmatisch und sinnvoll. Sie führe zu einer Stärkung der Zentren und erschwere das Entstehen von neuen VE auf «der grünen Wiese». Dies sei erwünscht. Die andere Seite der Medaille: Solche grossen VE strapazieren die Strassenkapazität in den Zentren und bringen in den Verkehrsspitzenzeiten

Lärm und Stau in die Zentren. Einkaufen ohne Auto sei mehr Wunschdenken und weniger Realität.

Nicht einig mit dem Vorschlag des Kantons sind verschiedene Stellungnehmende bei den Kriterien, was eine VE ist. Es falle auf, dass die Kriterien in den Nachbarkantonen oftmals strenger seien (siehe Tabelle 1). Verschiedene Seiten beantragten, statt auf «Verkaufsfläche» eher auf «Nutzfläche» oder «aGF» (anrechenbare Geschossfläche) abzustützen. Dies umschliesse auch (Freizeit-) Einrichtungen ohne Verkaufsflächen. Weiter sei statt von «Fahrten» von «Bewegungen» zu sprechen. So seien alle Mobilitätsformen mitgemeint, nicht nur Autofahrten. Eine Stellungnahme machte geltend, dass auch grosse neue Arbeitsplatzgebiete einen Eintrag im Richtplan benötigen. Andere Stimmen fordern, dass die drei Kriterien kumulativ erfüllt sein müssten. Der jetzige Richtplan gehe davon aus, dass es reiche, wenn nur ein Kriterium erfüllt sei. Die Stadt Zug fordert, die Definition der VE weiter zu schärfen. Es brauche eine eindeutige und praxistaugliche Definition.

Tabelle 1: Kriterien für verkehrsintensive Einrichtungen in den Richtplantexten der Nachbarkantone

Kanton	Verkaufs-/Nutzfläche grösser als...	Fahrten pro Tag (an 100 Tagen pro Jahr) mehr als...	Anzahl Parkplätze grösser als...
Aargau	3000 m <sup>2</sup>	1500	300
Schwyz	3000 m <sup>2</sup>	2000	300
Luzern	7500 m <sup>2</sup>	--	500
Zürich	--	3000	--
Zug (Vorschlag Richtplananpassung)	7500 m <sup>2</sup>	3000	500

Änderungswünsche kommen zum Perimeter (in der Karte gelb eingezeichnet). Vorschläge zur Anpassung der Perimeter brachten besonders die Einwohnergemeinden ein. Die Stadt Zug möchte Anpassungen im Herti (Sportanlagen) sowie die Streichung der Altstadt. Baar, Cham, die Alternativen und das BauForum schlagen weitere Gebietserweiterungen vor. Das Bundesamt für Raumentwicklung schlägt vor, die beiden Perimeter in Steinhausen und Unterägeri nochmals zu prüfen: Ob es wirklich erwünscht sei, in diesen beiden Dorfkernen solche VE ohne Anpassung des Richtplans zuzulassen?

Ein weiterer Punkt betrifft die heute bereits bestehenden oder sich in Planung befindlichen VE und deren möglichen Ausbauten. Die Gemeinde Cham befürchtet, dass bestehende VE (wie das EKZ «Zugerland») oder der Ersatz von bestehenden Standorten (mit teilweise seit Jahren laufenden Planungen) negativ betroffen seien. Diese bestehenden Standorte seien im Richtplan als Ausgangslage zu festigen. Damit ergäbe sich für diese Standorte eine «Bestandesgarantie» auf Stufe Richtplanung.

Das ARE empfiehlt neben anderen Inputs, den Gemeinden weitergehende Anweisungen betreffend Parkplatzmanagement oder Fahrtenmodellen für die nächsten Schritte mitzugeben.

#### D Erläuterungen des Regierungsrats

Der Regierungsrat setzte sich intensiv mit den Eingaben auseinander. Das Thema VE ist im Kanton Zug nicht so virulent, wie beispielsweise in klassischen Einkaufsgegenden (Oftringen-Zofingen / Wallisellen-Opfikon / Emmen / Spreitenbach). In den letzten Jahrzehnten entstanden im Kanton Zug keine neuen grossen VE ausserhalb der Zentren. Mit den bisherigen Bestimmungen in den kommunalen Bauordnungen steuerten die Gemeinden die VE erfolgreich. Es entstanden keine «Kleinzentren mit 2000 bis 3000 m<sup>2</sup> Verkaufsflächen» in reinen Arbeitszonen.

Der überarbeitete Beschluss nimmt viele Inputs auf, bleibt aber dennoch schlank. Er spricht neu von Verkaufs- und Nutzfläche und von Bewegungen statt Fahrten. Weiter sind die Anzahl Bewegungen als «pro Jahr» definiert. Auf weitere Präzisierungen ist zu verzichten. Aus Sicht des Regierungsrats definieren die bereinigten Kriterien damit genügend, was eine VE ist. Ein Richtplan hat eine gewisse Flughöhe und kann und soll nicht jedes Detail regeln.

Die vorgeschlagenen Kriterien stützen sich auf Werte von anderen Kantonen. Weiter lehnen sie sich an das kantonale Planungs- und Baugesetz (ab 7500 m<sup>2</sup> braucht es einen Bebauungsplan) und die Umweltgesetzgebung (ab 500 Parkplätzen oder 7500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche braucht es eine Umweltverträglichkeitsprüfung) an. Vor dem Hintergrund der bisherigen Entwicklung der VE im Kanton Zug ist dieser eher grosszügige Rahmen vertretbar. Auch Bauten und Anlagen, die tiefere Werte haben, müssen im Rahmen der Projektierung aufzeigen, welche Auswirkungen sie auf Raum und Umwelt haben.

Auf die Aufnahme einer Richtplanpflicht für grosse neue Arbeitsgebiete verzichtet der Regierungsrat. Mit den Verdichtungsgebieten, dem Einzonungsstopp und den Siedlungsbegrenzungslinien beschloss der Kantonsrat die Leitplanken für die Siedlungsentwicklung im Kanton Zug. Eine einzelfallweise Anpassung des Richtplans für Arbeitsgebiete verzögert die Planungen unnötigerweise.

Die drei Kriterien, was eine VE ausmachen, sind einzeln zu betrachten. Daran hält der Regierungsrat fest. Bei der kumulativen Anwendung wären beispielsweise Freizeiteinrichtungen mit weniger als 7500 m<sup>2</sup> Fläche aber 650 Parkplätzen nicht mehr als VE definiert, obwohl diese Vorhaben grosse Auswirkungen auf Raum und Umwelt auslösen. Die vorgeschlagene Praxis deckt sich mit anderen Richtplänen der Schweiz.

Der gelbe Perimeter (siehe Synopse) beruht nicht auf «harten und eindeutig messbaren» Kriterien, er ist vielmehr das Produkt von verschiedenen qualitativen Hinweisen (Zentrums-, Verdichtungs-, Kerngebiete, öV-Güteklassen) und planerischer Erfahrung. Mit den Inputs der Gemeinden in der Mitwirkung sind die Perimeter breiter verankert und justiert.

Die Zuger Altstadt liegt nicht mehr im gelben Perimeter, während in den gut – auch mit dem MIV – erschlossenen Gebieten zwischen Zug und Baar, der Perimeter ausgedehnt wird. Den Input des ARE nahm der Regierungsrat auf. Nach Diskussionen mit den beiden Gemeinden Steinhausen und Unterägeri streicht der Regierungsrat diese beiden gelben Perimeter aus der Richtplankarte. Beide Gemeinden sehen keine grossen VE in den Ortskernen. Die heute realisierten Nutzflächen bei den Einkaufsläden resp. der «Ägerihalle» betragen zwischen 1800 m<sup>2</sup> und 3000 m<sup>2</sup>. Die Auswirkungen einer VE mit über 500 Parkplätzen und 7500 m<sup>2</sup> Nutzflächen wären nicht raum- und umweltverträglich. Zudem bestehen in den nächsten 10–20 Jahren in beiden Ortskernen keine Optionen für solche Grossprojekte (Denkmalschutz, keine freien Flächen verfügbar, viele neue Bauten und Anlagen).

Bestehende oder vom Kanton geprüfte Standorte ausserhalb des gelben Perimeters benötigen eine Regelung, damit nicht am Ende des Planungsprozesses eine Anpassung des Richtplans notwendig ist. Dies erhöht die Planungssicherheit. Dies betrifft im Kanton Zug drei Standorte:

- Einkaufszentrum Zugerland (keine Sanierung offen)
- Fachmärkte Städtler Allmend / Hinterbergstrasse (hier laufen seit rund drei Jahren die Planungen für den Ersatz der heutigen Verkaufsflächen im Rahmen einer gesamtstädtischen Studie)
- Areal Spinnerei Baar (hier laufen seit rund drei Jahren die Planungen für den Ersatz der heutigen Verkaufsflächen im Rahmen einer gesamtstädtischen Studie)

Mit einem neuen Beschluss zu den bestehenden Einrichtungen reagiert der Regierungsrat auf die bestehenden Standorte ausserhalb der gelben Perimeter. Auf einen Eintrag als Ausgangslage in der Richtplankarte wird verzichtet.

Bei VE sorgen die Gemeinden und der Kanton (Genehmigung der notwendigen Bebauungspläne) für ein Mobilitätsmanagement (Parkplatzzahl, Bewirtschaftung der Parkplätze,

Erschliessung öffentlicher Verkehr und Veloverkehr, alternative Mobilitätsformen, Mitfinanzierung notwendiger Ausbauten an Strassen). Der neue Beschluss S 4.3 hält dies fest. Auch in Verdichtungsgebieten sind seit mehreren Jahren nicht mehr Parkplätze zugelassen, als ohne Verdichtung. Diese bestehende und anerkannte Praxis findet mit einem Beschluss neu Eingang in den Richtplan. Dies deckt sich auch mit den bestehenden Beschlüssen des Kantonsrats zu den Verdichtungsgebieten (S 5.2.3) und Hochhäusern (S 3.1.3). Damit kommt der Regierungsrat dem Anliegen des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) entgegen.

#### E Interessenabwägung und Vorschlag zur Anpassung des Richtplans

Die vorgeschlagenen Beschlüsse stellen sicher, dass in den zentralen, gut erschlossenen Gebieten eine Innenentwicklung auch mit VE möglich ist. Dichte gehört grundsätzlich in die Zentren.

Der Regierungsrat kommt aufgrund des Abwägens aller Interessen zum Schluss, dass die Anpassung vertretbar ist und viele Vorteile vereint:

- Mit der Anpassung des Perimeters, wo keine vorgezogene Anpassung des Richtplans notwendig ist, konzentrieren sich die Gebiete noch stärker auf den sowohl mit dem öffentlichen und privaten, wie auch dem Velo- und Fussverkehr optimal erschlossenen Raum.
- Für Investoren ist zukünftig klar, wann sie noch eine übergeordnete räumliche Koordination via kantonalen Richtplan absolvieren.
- Die Kriterien stützen sich stark auf bestehende «Grenzwerte» in anderen Gesetzen. Somit bleibt das System überschaubar und logisch.
- Eine VE ausserhalb des gelben Perimeters ist nicht ausgeschlossen, sie benötigt einen Beschluss des Kantonsrats im kantonalen Richtplan. Damit übernimmt der Kantonsrat die Steuerung der räumlichen Entwicklung ausserhalb des gelben Perimeters.

Die vorliegende Anpassung setzt die Anliegen des Bundes um. Er orientiert sich an den schon bestehenden Regelungen anderer Kantone und fördert mit den gelben Perimetern («VE ohne Richtplaneintrag») die Steuerung dieser Einrichtungen auf diese Gebiete. Damit lässt sich die Entwicklung der Siedlung nach innen weiter stärken und neue grosse Einrichtungen auf der grünen Wiese sind nicht ausgeschlossen. Sie brauchen allerdings eine umfassende übergeordnete Koordination auf Stufe kantonalen Richtplan und einen Entscheid des Kantonsrats.

→ Synopse S. 3 ff. «S 4 Verkehrsintensive Einrichtungen», rechte Spalte

#### F Kosten

Diese Anpassung hat keine direkte Kostenfolge. Aufgrund der bisherigen Entwicklung im Kanton Zug gehen wir aufgrund der dargelegten Ausgangslage nicht davon aus, dass es in den nächsten Jahren zu vielen Anpassungen kommen wird. Diese werden im Rahmen der jährlichen Anpassungsrunden abgehandelt und sind mit den vorhandenen personellen Ressourcen machbar.

#### 4. Neuer Mittelschulstandort (Kapitel S 9)

A Ausgangslage und Gründe für die Notwendigkeit einer Anpassung des Richtplans

Nach einem Grundsatzentscheid für einen vierten Mittelschulstandort setzte der Kantonsrat 2013 den Standort Röhrliberg in Cham im kantonalen Richtplan fest. Nach dem Nein des Chammer Stimmvolks 2019 beriet der Regierungsrat die weiteren Schritte. Er forderte im Mai 2019 alle Zuger Gemeinden auf, sich mit geeigneten Standorten für eine vierte Mittelschule zu bewerben. Dazu legte der Regierungsrat einen Kriterienkatalog fest. Der Fokus für den neuen Standort liegt auf dem westlichen Kantonsgebiet.

Innert Jahresfrist schlugen die Gemeinden Cham, Hünenberg, Steinhausen und Risch folgende fünf Standorte vor: Allmendhof/Röhrliberg und Pavatex (beide Cham); Dersbach Süd (Hünenberg); Sumpf (Steinhausen); Bahnhof Rotkreuz (Risch).

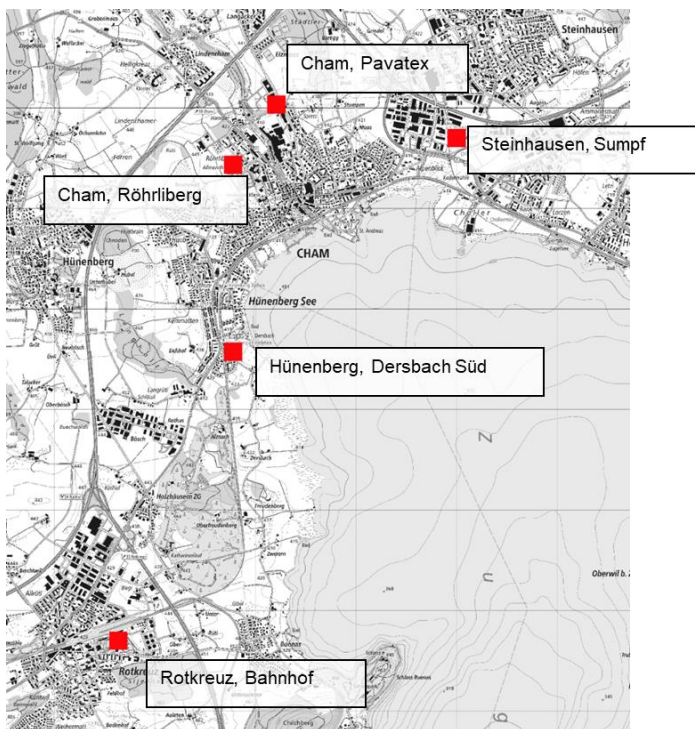


Abbildung 4: Die fünf eingereichten Standorte der Gemeinden.

Die Gemeinden Cham, Hünenberg und Risch teilten dem Regierungsrat in einem Schreiben mit, dass sie gemeinsam für einen Standort im Ennetsee einstehen und einen Standortentscheid in einer dieser Gemeinden in jedem Fall mittragen.

Mit den genannten fünf Standorten erfolgte eine zweistufige Evaluation. Der erste Schritt beinhaltete eine grobe Triage, bei der die Ausschlusskriterien abgefragt und die eingereichten Unterlagen auf Vollständigkeit überprüft wurden. Die Feinevaluation als zweiter Schritt ermöglichte eine detaillierte Gegenüberstellung der zwei verbliebenen Standorte Röhrliberg Cham und Rotkreuz Bahnhof.



Abbildung 5: Die beiden nach dem ersten Evaluationsschritt verbleibenden Standorte Cham Röhrliberg (oben) und Rotkreuz Bahnhof (unten).

Beide Standorte sind im Grundsatz denkbar. Der Standort Röhrliberg hat das Handicap der Neueinzonung verbunden mit dem Verlust von Fruchtfolgefächern (FFF) und der Lage in einem ISOS-Gebiet (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz). Beim Standort Rotkreuz ist die Bauphase anspruchsvoller (Störfallthematik, dichtes Siedlungsgebiet, Baugrund). Die «Abhängigkeit» von den bestehenden kommunalen Infrastrukturen (Sportplatz) ist in Rotkreuz ebenfalls grösser, dafür ergeben sich Synergien mit der Doppelnutzung der bestehenden Sportanlagen. Durch die Nähe zu den Gleisen der SBB, respektive der teils darauf transportierten Gefahrgüter, befindet sich der Standort Rotkreuz in unmittelbarer Nähe zu einer störfallrelevanten Anlage, was in den nachfolgenden Planungen berücksichtigt werden muss. Beide Dossiers zeigen auf, dass auch eine zukünftige Erweiterung möglich ist.

Die Bewertung fand nach den vorgegebenen Kriterien statt. Es handelt sich dabei um eine qualitative Beurteilung. Im Bericht zur öffentlichen Auflage lag diese Beurteilung mit allen Kriterien öffentlich auf. Hier wird nur noch das Schlussfazit dargestellt:

Ziele/Themen	Rotkreuz	Röhrliberg
Schulische Anforderungen / Synergien	6 +	7 +
Raumplanung / Verfahren	5 +	2 -
Umwelt / Landschaft / Boden	3 +	2 +
Erreichbarkeit / Verkehr	3 +	1 +
Wirtschaftlichkeit / Verfügbarkeit	3+	1 +
<b>Total</b>	<b>20+</b>	<b>9 +</b>
<b>Risikobeurteilung</b>		
<b>Gesamtbeurteilung</b>	<b>Platz 1</b>	<b>Platz 2</b>

Abbildung 6: Qualitative Beurteilung der beiden Standorte nach den fünf zusammengefassten Themen und Risikobeurteilung für die Realisierung.

## B Vorschlag zur Anpassung des Richtplans im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

Der Regierungsrat schlug gestützt auf obige Evaluation vor, den bestehenden Standort Röhrliberg zu streichen und den Standort Rotkreuz Bahnhof als neuen Mittelschulstandort im kantonalen Richtplan festzusetzen.

→ Synopse S. 7 f. «S 9 Neuer Mittelschulstandort», **mittlere Spalte**

## C Eingaben öffentliche Mitwirkung

Zum neuen Mittelschulstandort gingen rund 30 Stellungnahmen ein. Alle Teilnehmenden unterstützen im Grundsatz den Standortentscheid. Insbesondere äusserten sich alle mitwirkenden Einwohnergemeinden positiv zu Rotkreuz. Die Gemeinde Risch sichert dem Kanton ihre Unterstützung zu und führt aus, dass der Standort vom Volk und den Sportvereinen begrüsst wird. Die nötigen politischen Entscheide seien bereits in Vorbereitung.

Auch die politischen Parteien und die sich beteiligenden Organisationen sind mit der Standortwahl einverstanden. Sie loben im Besonderen die Synergien in Rotkreuz, die gute Verkehrsanbindung, die Schonung von FFF und die Nähe zum Dorfzentrum. Die Mitte äussert sich zu den Synergien (Sportanlagen, Hochschule, Gemeindesaal). Diese seien von Anfang an konsequent einzubinden. Die späteren Nutzungsabläufe seien schnellstmöglich zu definieren. Die lokalen Vereine und alle beteiligten Interessensgruppen seien anzuhören. Ein weiteres Thema ist die überkantonale Zusammenarbeit. Die ALG stellt die Frage, ob die Nachbarkantone einbezogen seien. Einzig die SP hinterfragt den raumplanerischen Bericht betreffend Fruchtfolgeflächen und Denkmalschutz in Cham. Sie sieht den Standort Cham eher als zu schlecht beurteilt.

Das BauForum ist mit dem Standort einverstanden und fordert für die Projektierung einen offenen Wettbewerb. Die neue Anlage dürfe durchaus «eine architektonisch repräsentative Ausstrahlung mit einem gewissen Wiedererkennungswert erhalten». Mit einem offenen Wettbewerb steht das «Tor zum Mitdenken» auch einheimischen Zuger Architektinnen und Architekten offen.

Verschiedene Mitwirkende (ALG, die Mitte, Pro Velo Zug) verlangen eine Stärkung der Veloinfrastruktur. Die Velorouten zwischen Cham, Hünenberg und Rotkreuz seien zu prüfen und gewisse Abschnitte zu verbessern. Die ALG äussert leise Bedenken zur Kapazität der Stadtbahn.

Die Stellungnahme des Bundes basiert auf verschiedenen Vorgesprächen, die im Frühling 2021 zwischen dem Amt für Raum und Verkehr, dem Ingenieurbüro EBP, den Bundesstellen (Raumentwicklung (ARE), Verkehr (BAV), Militär (VBS) und Umwelt (Bafu)) und der SBB stattfanden.

Der Standort in einem Verdichtungsgebiet und nicht auf der grünen Wiese ist für den Bund nachvollziehbar. Diese Strategie decke sich mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung. Auch die Beurteilung der verschiedenen Standorte sei transparent und umfassend abgehandelt. Der Entscheid sei nachvollziehbar.

Hauptthema der Diskussionen ist der Einfluss des Projektvorhabens auf die Störfallrisiken der Bahnlinie im Bahnhof Rotkreuz. Der Bund begrüsst die bereits durchgeführten Untersuchungen zum Risiko (Bericht von EBP Schweiz AG, 2021) und zur Koordination zwischen der Störfallvorsorge und der Raumplanung. Dies ermögliche dem BAV und dem VBS, als zuständige Vollzugsstellen des Bundes, eine erste Abschätzung. Es zeigten sich in den Diskussionen verschiedene offene Fragen:

- Risikooptimierte Verteilung der Gebäude im Projektperimeter;
- Bauliche und technische Massnahmen zur Minderung der Risiken;
- Betriebliche und organisatorische Massnahmen sowohl beim Betreiber wie auch bei der Schule;

- Möglichkeit der Einschränkung des künftigen Bahnbetriebs aufgrund der Projektrealisierung;
- Weiterer Einbezug der Bundesstellen in die nachfolgenden Planungen.

Das ARE macht in seinem Bericht einen Vorbehalt im Hinblick auf die Genehmigung. Entweder prüfe der Kanton und die Gemeinde eine Verschiebung der Gebäude, so dass diese ausserhalb des Konsultationsbereichs zu liegen kommen oder andernfalls sei im Richtplan eine verbindliche Festlegung aufzunehmen. Diese muss den Einbezug der Bundesstellen im Rahmen der nächsten Planungsschritte (Wettbewerb) garantieren. Diese im Detail noch zu evaluierenden, vorsorglichen Massnahmen seien im anschliessenden Bebauungsplan bzw. der Baubewilligung grundeigentümergebunden festzulegen. Der Textvorschlag des ARE lautet *«Die federführende Planungsbehörde stellt im Rahmen des Architekturwettbewerbs den Einbezug der für die Störfallvorsorge zuständigen Vollzugsbehörden (BAV, VBS) der benachbarten, störfallrelevanten Anlagen und wichtiger Stakeholder (z. B. SBB) gemäss der Planungshilfe «Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge» (BAFU/ARE, 2021 in Vorbereitung) sicher. Dabei werden die in Bezug auf die Störfallvorsorge notwendigen, vorsorglichen Massnahmen evaluiert und in einem Bebauungsplan bzw. im Rahmen der Baubewilligung grundeigentümergebunden festgelegt.»*.

Durch die Arealentwicklung sind noch zwei bestehende Fahrleitungsmasten zu verschieben. Die Kosten tragen die Verursacher. Der Einbezug der SBB hat frühzeitig zu erfolgen.

#### D Erläuterungen des Regierungsrats

Der Regierungsrat ist sich der verschiedenen Chancen und Herausforderungen bewusst, die ein Standort am Bahnhof in Rotkreuz bietet. Die grosse Zustimmung zum Vorschlag zeigt, dass der eingeschlagene Weg mit den Gemeinden Rückhalt findet.

Der Regierungsrat nimmt zu den verschiedenen Eingaben wie folgt Stellung:

Die von der SP geäusserten Bedenken, dass verschiedene Sachverhalte (ISOS-Schutzwürdigkeit, Fruchtfolgeflächen) ungenügend abgeklärt seien, teilt der Regierungsrat nicht. Die zuständigen kantonalen Fachstellen äusserten sich in der Mitwirkung. Es ist unbestritten, dass die beiden Kriterien «ISOS-Schutzgebiet» und «Verlust von FFF» den Standort Cham belasten. Es ist fraglich, ob mit den heutigen gesetzlichen Vorgaben der FFF-Verlust umsetzbar ist. Artikel 30 Abs. 1<sup>bis</sup> der Raumplanungsverordnung regelt die Neueinzonungen von Fruchtflächen: Fruchtfolgeflächen dürfen nur eingezont werden, wenn ein aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von FFF nicht sinnvoll erreicht wird und es sichergestellt ist, dass die FFF nach dem Stand der Erkenntnis optimal genutzt werden. Die Evaluation zeigte nun auf, dass eine Mittelschule an einem alternativen Standort (Rotkreuz) auch ohne Verlust von FFF realisierbar ist. Ein Entscheid für Cham hätte somit bei Einsprachen ein grosses Prozessrisiko. Das Gleiche gilt für das Tangieren des ISOS-Gebiets. Da der Regierungsrat nun Rotkreuz vorschlägt, ist auch eine Stellungnahme der nationalen Kommissionen (ENHK<sup>1</sup> oder EKD<sup>2</sup>) nicht notwendig. Auch das ARE hat davon abgesehen.

Ein mehrfach genannter Hinweis betrifft die Veloinfrastruktur: Diese sei heute ungenügend. Die zuständige Baudirektion prüft zurzeit das gesamte kantonale Velonetz. Ein besonderes Augenmerk gilt der Erschliessung dicht besiedelter Gebiete und den Verbindungen wichtiger Quell- und Zielorte, u.a. Schulstandorte. Dazu gehört auch eine Schwachstellenanalyse. Diese wird zeigen, wo und wie stark das kantonale Velonetz auch im Raum Ennetsee ausgebaut werden soll.

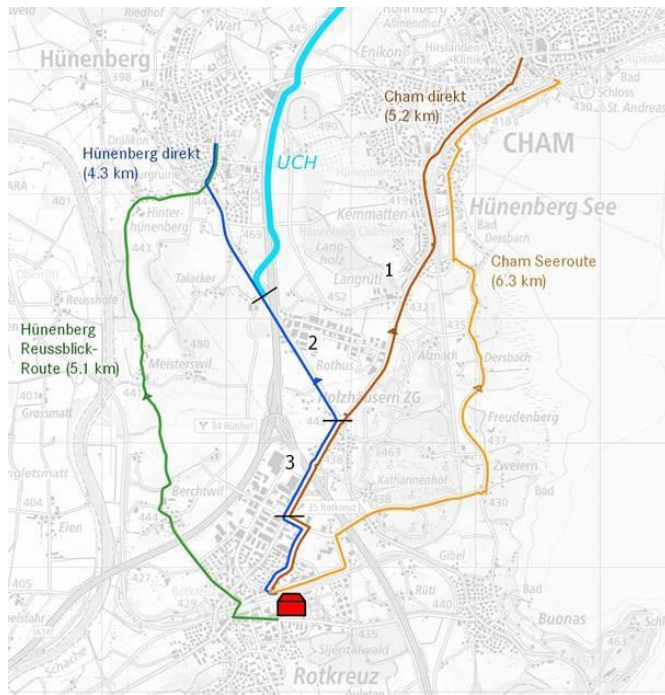
---

<sup>1</sup> Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission

<sup>2</sup> Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege



Die folgende Abbildung zeigt auf, wo bereits heute mögliche Veloverbindungen (grösstenteils kantonale Velostrecken sowie Veloland-Schweiz-Freizeitroutes) aus dem Raum Cham und Hünenberg nach Rotkreuz bestehen. Neben den landschaftlich schönen Verbindungen von Cham via Seeufer sowie von Hünenberg via Reuss sind aus beiden Gemeinden direkte Verbindungen entlang der Kantonsstrassen vorhanden. An letzteren sind Ausbauten bis zur Eröffnung der Mittelschule realisierbar (u.a. im Rahmen des Projekts Umfahrung Cham–Hünenberg, UCH). Im Rahmen der weiteren Projektierung muss sicher auch auf eine ausreichende Veloparkierung bei der Hochschule Luzern geachtet werden. Es ist davon auszugehen, dass Schülerinnen und Schüler der Mittelschule ihre Velos auch dort parkieren werden.



Strecke	Distanz	Auf- / Abstieg (ab Rotkreuz)
Cham direkt	5,2 km	31 m / 38 m
Cham Seeufer	6,3 km	63 m / 77 m
Hünenberg direkt	4,3 km	49 m / 25 m
Hünenberg Reussblick	5,1 km	79 m / 56 m

Abbildung 7: mögliche Veloverbindungen zu den anderen Ennetsee Gemeinden:

- 1: attraktiver für Velofahrende durch die flankierenden Massnahmen der UCH;
- 2: hier müssen noch Massnahmen ergriffen werden im Zusammenhang mit der UCH;
- 3: grösstenteils ein separater Fuss-/Veloweg vorhanden.

Rotkreuz ist heute mit den anderen Gemeinden viertelstündlich durch die Stadtbahnlinie S1 Baar–Zug–Cham–Rotkreuz (–Luzern) und einen stündlich verkehrenden InterRegio (Zürich–) Baar–Zug–Rotkreuz (–Luzern) verbunden. Darüber hinaus erschliessen diverse Buslinien das Einzugsgebiet des Schulstandorts in Rotkreuz (Linie 48 Cham–Rotkreuz, Linie 51 Hünenberg–Rotkreuz–Küntwil, Linie 53 Küssnacht–Buonas–Rotkreuz, Linie 73 Luzern–Breitfeld–Rotkreuz).

In den Spitzenzeiten sind Bahn und Bus heute gut bis sehr gut ausgelastet. Deshalb ist es Standard, dass sich die Schulleitungen mit den Fahrplanverantwortlichen austauschen und die Stundenpläne auf den Fahrplan des öffentlichen Verkehrs ausrichten. Dies lindert das Problem mit der Spitzenstunde nachhaltig.

Bei der S1 (Luzern–Baar) wird die stärkste Auslastung am Morgen in Fahrrichtung Zug erreicht und am Abend noch in der umgekehrten Fahrrichtung. Dieses ungünstige Verhältnis verbessert sich, wenn künftig Schülerinnen und Schüler gegen den Hauptverkehrsstrom nach Rotkreuz und nicht nach Zug oder Menzingen pendeln. Unabhängig von der neuen Schule braucht Rotkreuz

einen Ausbau auf der Schiene: Dies aufgrund der steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen. Mit dem Ausbausritt 2035 verkehren neu stündlich vier RegioExpress Züge und vier Stadtbahnen zwischen Zug und Rotkreuz. Dies entspricht nahezu einer Verdoppelung des heutigen Angebots, welches den Schulstandort direkt erschliesst.

Die Nutzung der gemeindlichen Sportanlagen und allenfalls von Räumlichkeiten der Hochschule oder Gemeinde (Labore, Schulungsräume, Aula) ist ein grosser Pluspunkt des favorisierten Standorts. Die Gemeinde unterstützt den Standort und ist bereit, mit dem Kanton die entsprechenden Verträge zu erarbeiten. Die konkrete Ausgestaltung ist in den nächsten Planungsschritten festzulegen. Der Regierungsrat schlägt eine Ergänzung des Beschlusses zu dieser Thematik vor.

Der Kanton Zug kennt verschiedene Absprachen, die es ausserkantonalen Schülerinnen und Schülern ermöglicht, weiterführende Zuger Schulen zu besuchen. Weder der Kanton Aargau noch der Kanton Luzern äussern in ihren Stellungnahmen Interesse am Austausch von Kantonsschülerinnen und -schülern. Der Kanton Aargau schreibt, die Strategie der räumlichen Entwicklung der Aargauer Mittelschulen sei nicht betroffen und keine Interessen des Kantons seien tangiert.

Zentraler Diskussionspunkt beim Standort Rotkreuz ist der Einfluss des Projektvorhabens auf die Störfallrisiken der SBB-Bahnlinie und des Tanklagers des VBS (Situationsplan siehe Abbildung 8).

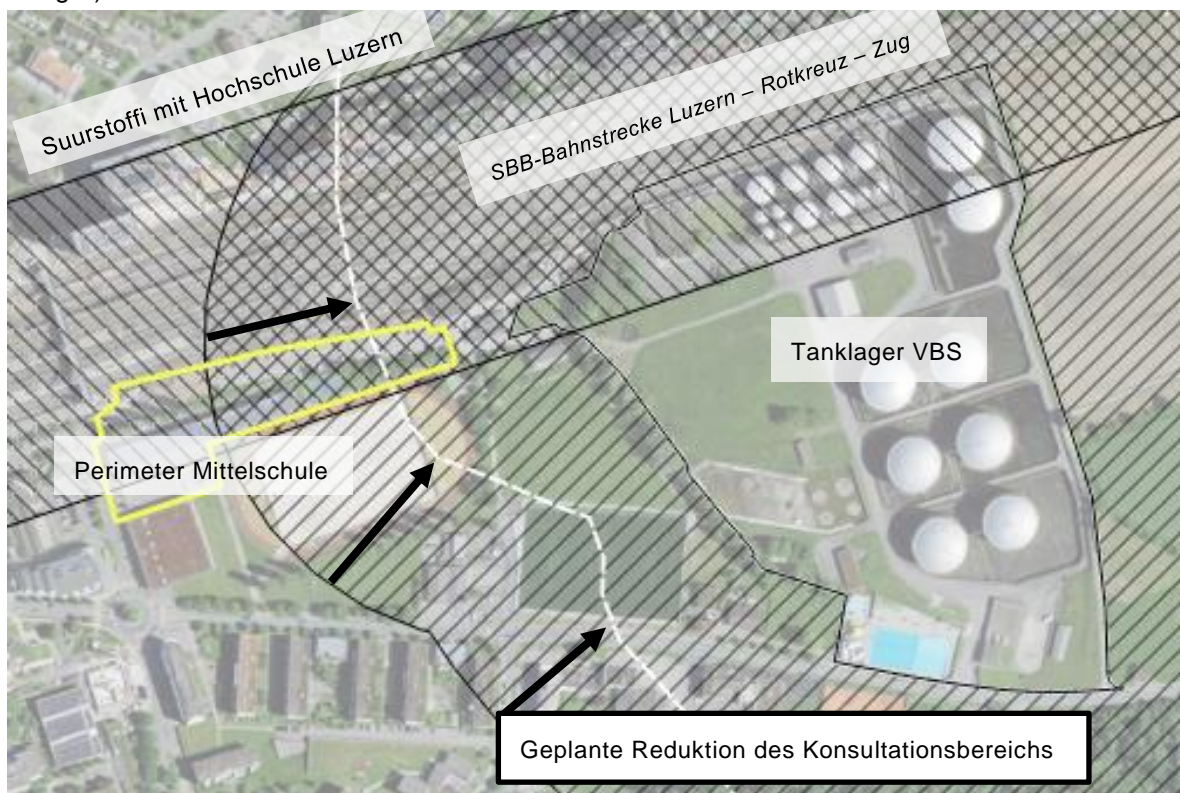


Abbildung 8: Perimeter Mittelschule in gelb mit Konsultationsbereich VBS und SBB (aktueller Stand und geplante Reduktion [schwarze Pfeile zu weisser gestrichelter Linie], schematisch)

Der Standort Rotkreuz befindet sich im «Konsultationsbereich» der weiter östlich gelegenen Tankanlage des VBS und der weiter nördlich gelegenen Bahnlinie. Die Tankanlage wie auch die Bahnlinie sind aufgrund der gelagerten bzw. transportierten Gefahrgüter der Störfallverordnung (StFV) unterstellt. Für die Anpassung des Richtplans ist daher eine Koordination der Raumplanung und der Störfallvorsorge auf der Basis von Art. 11a StFV erforderlich.

Der Regierungsrat war sich im Vorfeld der Richtplananpassung der Störfallsituation bewusst. Er liess deshalb eine Risikoabschätzung – von einem profilierten externen Büro in

Störfallthemen – erstellen (EBP Schweiz AG, «Einfluss des Projektvorhabens auf die Störfallrisiken», 2021). Die Störfallverordnung hat zum Ziel, die Bevölkerung und die Umwelt vor schweren Schädigungen infolge von Störfällen zu schützen. Hierzu gehört, dass die Kantone die Störfallvorsorge in der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei ihren übrigen raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigen. Dabei handelt es sich immer um eine Interessenabwägung zwischen der Erhöhung der Störfallrisiken der Anlage und dem öffentlichen Interesse an der geplanten Entwicklung.

#### *Tankanlage VBS*

Das VBS lagert in der nahegelegenen Tankanlage Diesel oder dieselähnliche Produkte (siehe Abbildung 8). Gemäss VBS gibt es keine konkreten Planungen für eine Entwicklung hin zu anderen Produkten (Lagerung von Benzin, leichtflüchtige Brennstoffe). Auch ein Ausbau steht zurzeit nicht zur Diskussion.

Im Rahmen der Mitwirkung zum Objektblatt im Sachplan Militär setzte sich der Zuger Regierungsrat im letzten Jahr für die Aufhebung der Anlage ein. Zudem beantragte er, den «Konsultationsbereich» auf die heute in Betrieb stehenden Tanklager zu reduzieren. In intensiven Diskussionen erarbeiteten Bund und Kanton ein angepasstes Objektblatt. Der Perimeter des Störfallbereichs wird voraussichtlich reduziert (Abbildung 8). Damit fällt der Standort der Kantonschule fast aus dem Perimeter. Betreffend eine langfristige Aufhebung, einen Ersatz oder eine Verschiebung der Lagerstätte laufen die Diskussionen mit dem VBS resp. dem Bundesrat, welcher das neue Blatt genehmigen muss.

Die EBP Studie weist aus, dass von der Tankanlage des VBS mit der gegenwärtigen Nutzung und dem bisherigen Konsultationsbereich keine erhöhten Risiken ausgehen. Das Risiko liegt im akzeptablen Bereich. Sofern trotz allem seitens VBS andere Produkte gelagert würden, erhöhte sich das Risiko. Dann ergäbe sich ein Nachrüsten der Fenster der Schule.

#### *SBB-Bahnkorridor*

Auf dem Bahnkorridor in Rotkreuz werden Gefahrguttransporte durchgeführt. Auch in anderen Städten und Agglomerationen (Basel, Bellinzona, Lausanne) werden Gefahrguttransporte durch dicht besiedeltes Gebiet geführt. Rund 3 % der SBB-Gefahrgut-Transportstrecken resp. 87 km verlaufen in einem mit Rotkreuz vergleichbaren Risikoumfeld.

Die Methodik zur Beurteilung des Risikos bei Gefahrgut-Transportstrecken unterscheidet zwischen einem akzeptablen und einem nicht-akzeptablen Risiko. Dazwischen gibt es einen Übergangsbereich, welcher mit einer gestrichelten Linie nochmals unterteilt ist (siehe Abbildung 10). Risiken vollständig im akzeptablen Bereich werden in der Regel als tragbar beurteilt. Bei höheren Risiken (Übergangsbereich, nicht akzeptabler Bereich) ist eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Berechnet wird das Risiko für einzelne Streckenabschnitte. In Rotkreuz ist dies das Segment X143. Dieses Segment umfasst die gesamten Gleisanlagen von Ost nach West und umfasst rund 1 km (siehe Abbildung 9). Das Segment X143 lässt sich in Teilsegmente unterteilen, damit zeigen sich die Auswirkungen von einzelnen neuen Bauten genauer. Die neue Kantonsschule liegt im Teilsegment X143, welches rund 400 Meter umfasst. Das Risiko misst sich ab der Gleisachse, welche für den Gütertransport massgebend ist.

Der Bund erstellte eine Planungshilfe für die Koordination der Störfallvorsorge und der Raumplanung. Die Planungshilfe zeigt die Schritte zur Koordination auf. Schlussendlich führt der Prozess zu einer Interessenabwägung, welche seitens des Kantonsrats im Richtplan und anschliessend durch die Baubewilligungsbehörde in den nachfolgenden kommunalen Verfahren durchzuführen ist.

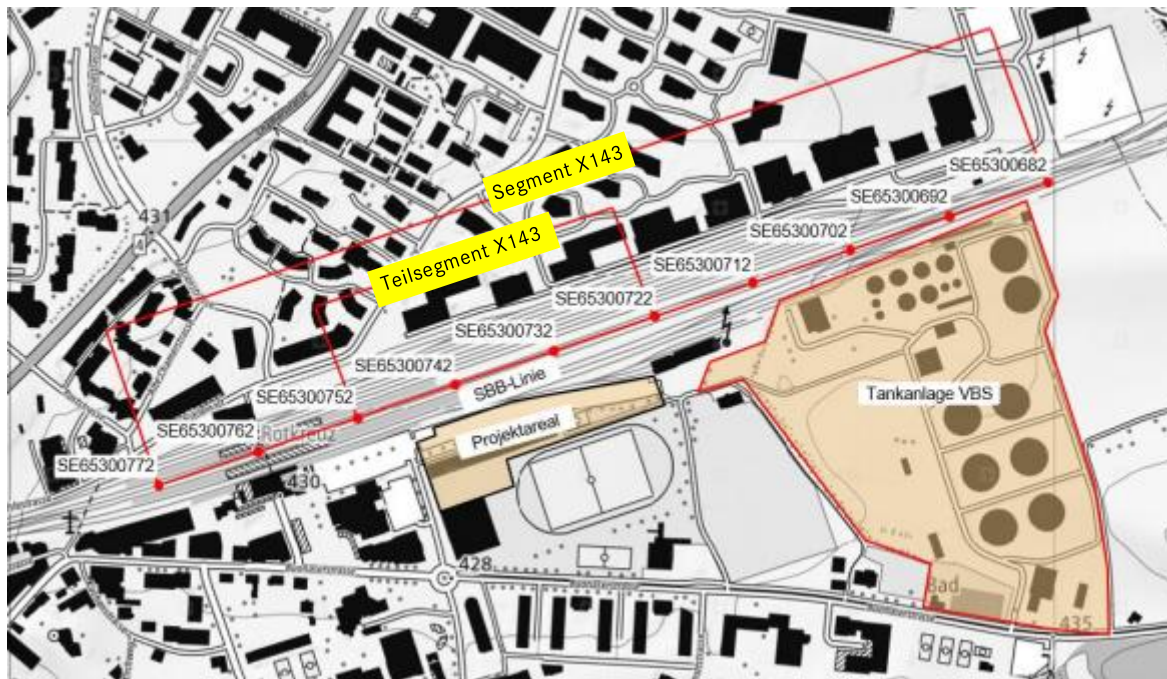


Abbildung 9: Lage des Projektareals und der störfallrelevanten Anlagen; Segment X143 und Teilsegment X143 der Bahnstrecke.

Der EBP Bericht kommt zu folgenden Schlüssen: Im Einzugsgebiet der zukünftigen Mittelschule liegt das Risiko im sogenannten Übergangsbereich. Die untenstehende Grafik (Abbildung 10) zeigt, dass das Risiko durch die Mittelschule (rot) gegenüber der Situation ohne Mittelschule im Jahr 2030 (orange) nur marginal höher liegt.

Dies bedeutet, dass die Erhöhung des Risikos zwischen 2020 und 2030 in erster Linie durch den Verursacher (SBB mit mehr Güter- und Personenverkehr) und viele weitere geplante Bauten und Anlagen entlang von Segment X143 ausgelöst sind. Der neue Mittelschulstandort ist kein Treiber des Risikos. Risiken im Übergangsbereich können akzeptiert werden, sofern alle zur Verminderung des Risikos geeigneten Massnahmen umgesetzt sind. Diese Massnahmen umfassen solche, die nach dem Stand der Sicherheitstechnik verfügbar, aufgrund der Erfahrung ergänzt und wirtschaftlich tragbar sind. Massnahmen wie eine Reduktion der Geschwindigkeit von Güterzügen, ein Verzicht auf den Transport bestimmter Gefahrgüter oder eine zeitliche Eingrenzung der Gefahrguttransporte sind bei Risiken in der Mitte des Übergangsbereichs wirtschaftlich nicht tragbar respektive nicht verhältnismässig. Entsprechende Massnahmen sind daher für die SBB-Bahnlinie aufgrund der Projektrealisierung nicht zu erwarten.

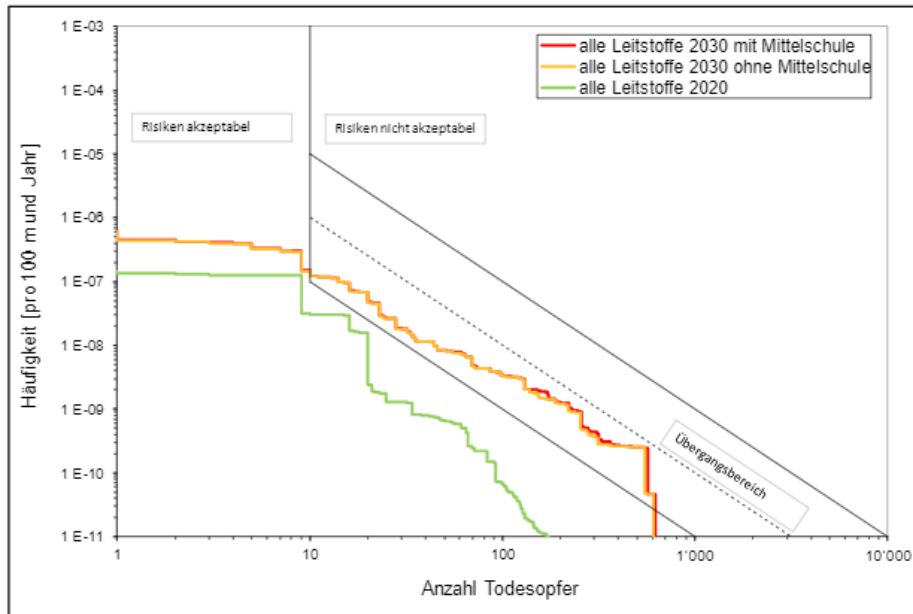


Abbildung 10: Risiken 2020, 2030 und Einfluss Projekt Mittelschule Rotkreuz **Segment** X143 (Bericht EBP, 2021).

Schaut man im EBP Bericht das Risiko im Teilsegment X143 an (Abbildung 11), zeigt sich, dass hier das Risiko deutlich unter demjenigen für das ganze Segment X143 liegt. Die Schule erhöht zwar das Risiko nachweislich, es liegt im Teilsegment X143 jedoch nur knapp im Übergangsbereich. Bedeutende Massnahmen (vgl. oben) auf der SBB-Bahnlinie aufgrund des Projekts der Mittelschule sind daher nicht zu erwarten. Die Schule kommt im gesamten Segment an einen Standort zu liegen, wo das Störfallrisiko tiefer ist als auf anderen Teilen des Segments.

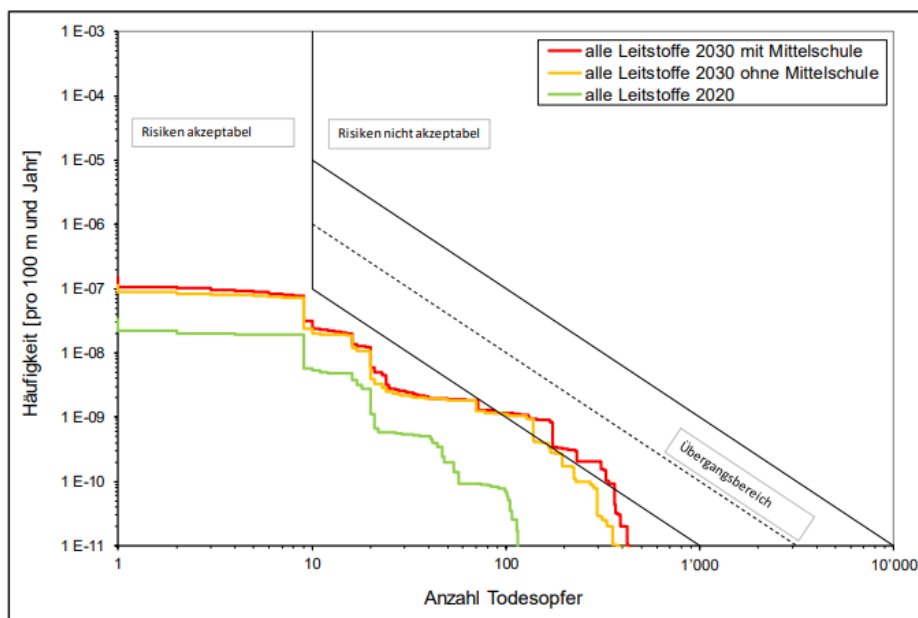


Abbildung 11: Risiken 2020, 2030 und Einfluss Projekt Mittelschule Rotkreuz **Teilsegment** X143 (Bericht EBP, 2021)

Bei Projektvorhaben im Nahbereich von störfallrelevanten Anlagen sind im Sinne des Vorsorgeprinzips Massnahmen zur Minderung der Risiken an der Anlage wie auch am Projektvorhaben zu prüfen. Dies gilt auch dann, wenn die Risiken der Anlage im akzeptablen Bereich liegen. Solche Massnahmen greifen bei der gegenüberliegenden Hochschule Luzern mit rund 1600 Studierenden und Angestellten, wie auch beim gesamten Suurstoffiareal (hoch verdichtete

Arbeitsplätze und Wohnungen) oder beim neu genehmigten Bebauungsplan «Chäsimmatt». Beim zurzeit in Prüfung stehenden Bebauungsplan «Bahnhof Süd» der SBB sind die gleichen Aspekte zu behandeln.

Der Regierungsrat ist gewillt, im Rahmen der nachfolgenden Planungen risikomindernde Massnahmen zu prüfen. Gemeinsam mit der Gemeinde Risch prüfte der Regierungsrat vertieft eine Anordnung der zukünftigen Schulgebäude ausserhalb des «Konsultationsbereichs». Eine solche bedingt das Verschieben der heutigen Leichtathletikbahn zu den Gleisen. Die Schulgebäude verschieben sich nach Süden zur Buonaserstrasse. Folgende Gründe sprechen gegen eine solche Alternative:

- Politische Akzeptanz fehlt: Der Gemeinderat informierte die interessierten Vereine über den im Richtplan vorgeschlagenen Standort der Schule an den Gleisen. Eine Verschiebung nach Süden steht quer zur weiteren geplanten Entwicklung der kommunalen Zone für öffentliche Bauten und Anlagen. Weiter vernichtet die Verlegung der Leichtathletikanlage grosse Investitionen der Gemeinde der letzten Jahre. Der Betrieb der Sportanlagen fiel während eines bis zweier Jahre aus, was nicht den Abmachungen mit den Vereinen entspricht.
- Städtebaulich am richtigen Ort: Städtebaulich fand in den letzten 15 Jahren eine Entwicklung mit Hochpunkten und partiellen starken Verdichtungen entlang der Gleise statt. Mit der Setzung der neuen Schule neben den Gleisen und vis-à-vis der Hochschule resp. der geplanten Überbauung «Bahnhof Süd» der SBB schliesst die neue Schule diese Entwicklung nach Osten ab. Die Schule gibt der neu gebauten Überführung zudem den südlichen «Anker» in der Bebauung. Dafür bleibt der Raum gegen die Buonaserstrasse als grosses offenes Sportband weiterhin frei von dichter Bebauung.
- Zeitliche Verzögerung und Potential für Einsprachen nimmt zu: Mit weiteren grundsätzlichen Studien zur Verlegung der Schule wird der Bau weiter verzögert. Die Bereitstellung des dringend notwendigen Schulraums verzögert sich weiter. Zudem steigt das Potential von Einsprachen bei einer 4–6 geschossigen Schule an der Buonaserstrasse.
- Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr: Eine direkte Anbindung an die neu erstellte Überführung stärkt die Attraktivität der Schule. Auch die Wege zur Hochschule und zum Bahnhof sind kurz und attraktiv.
- Synergien mit bahnhofsnahe Nutzung: Das UG der neuen Schule integriert den Ersatz der heute oberirdischen P+R Parkplätze der SBB. Neben der haushälterischen Nutzung ergeben sich bei der Parkierung sinnvolle Synergien. Das Anlegen von P+R Parkplätzen an der Buonaserstrasse ist zu weit weg vom Bahnhof und unzweckmässig.
- Sozioräumliche Überlegungen: Die neue Schule ist ein Teil der Belebung des urbanen Umfelds des Bahnhofs – neben der Hochschule Luzern, dem Suurstoffiareal und der geplanten Bahnhofsüberbauung mit dem Dorfplatz. An der Buonaserstrasse ist Wohnen angesagt und die Schule wäre hier eher ein Fremdkörper.
- Die vorliegenden Verträge mit der Gemeinde und den SBB müssten nochmals überarbeitet und austariert werden. Es ist nicht abschätzbar, ob solche neuen Verträge überhaupt realisierbar sind. Es besteht auch hier ein nicht abschätzbares Prozessrisiko.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass eine Verschiebung aus reiner Fachoptik «Störfall» die beste Lösung wäre. Die dargelegten Gründe sind aber zu schwerwiegend. Somit soll die zweite Option des Prüfberichts des Bundes umgesetzt werden.

- Ausarbeiten von vorsorglichen baulichen und betrieblichen Massnahmen, welche für den anschliessenden Wettbewerb für die Schule den verbindlichen Rahmen bilden (Ausrichtung der sensiblen Räume nach Süden; bauliche Massnahmen an den Fassaden und den Zugängen zu den Gebäuden; Anordnung von Lüftung und Fluchtwegen; Evakuierungskonzepte).
- Erarbeiten dieser Rahmenbedingungen in enger Absprache mit den zuständigen Vollzugsbehörden des Bundes (VBS und BAV), der SBB und der gemeindlichen und kantonalen Fachstellen.
- Grundeigentümerverbindliches Festlegen in einem Bebauungsplan bzw. im Rahmen der Baubewilligung. Welches Verfahren gewählt wird, ist aufgrund des Wettbewerbs und mit der Gemeinde zu entscheiden.

Mit diesem Prozess sind die berechtigten Anliegen der Bundesstellen aufgenommen. Dieses Vorgehen hat sich in der ganzen Schweiz etabliert.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass eine Mittelschule am Bahnhof Rotkreuz realisierbar ist. Dies unter Auflagen, die das Risiko weiter senken. Um den Vorbehalt des Bundes abzuholen, schlägt der Regierungsrat eine Ergänzung des Beschlusses zum Standort Rotkreuz vor.

#### E Interessenabwägung und Vorschlag zur Anpassung des Richtplans

Im Rahmen der Evaluation schneidet der Standort Rotkreuz deutlich besser ab als Cham Röhrliberg. Der Verlust an Fruchtfolgeflächen, das Problem von grossflächigen Neueinzonungen, die Lage im ISOS und die schlechtere Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr sprechen gegen Cham. Der Regierungsrat gewichtet diese Problempunkte stärker als die Störfallthematik in Rotkreuz.

Die FFF und das ISOS beinhalten bei potentiellen Einsprachen ein grosses Prozessrisiko. Dieses Risiko führt zu einer weiteren Verzögerung des Baus der Schule, was im Widerspruch zu den nach wie vor stark wachsenden Zahlen der Schülerinnen und Schüler im Kanton Zug steht. Eine Verzögerung der Eröffnung, weit über 2030 hinaus, führt zu starken Engpässen an den bestehenden Kantonsschulen.

Bildungspolitisch sprach sich der Kantonsrat bisher gegen eine «Grossschule» am Standort in Zug aus. Dieser Grundsatz für einen weiteren Mittelschulstandort setzt die nun vorliegende Anpassung des kantonalen Richtplans um.

Der Standort in Rotkreuz entspricht dem seit 2012 eingeschlagenen Weg des Zuger Kantonsrats, die Entwicklung im Kanton Zug nach innen zu lenken. Diese Grundstrategie – welche der Verfassung und dem Raumplanungsgesetz entspricht – soll auch bei öffentlichen Bauten und Anlagen gelebt werden. Eine kompakte Schule an einem Standort, welcher bereits heute in der «richtigen» Zone für öffentliche Bauten und Anlagen liegt. Es ist keine Umzonung notwendig.

Aus Sicht der Bildung erfüllt der Standort alle schulischen Anforderungen. Es bietet sich für die neue Schule die Chance, sich im «urbanen» Umfeld mit Hochschulen, Bahnhof und Sportanlagen zu positionieren und ein eigenes unverkennbares Profil zu entwickeln.

Die Regierung ist überzeugt, dass die nächsten Schritte die zu klärenden Fragen aus dem Weg räumen. Das Projekt ist «risikotechnisch» zu optimieren und die offenen Fragen betreffend Synergien und Veloerschliessung sind umgehend anzugehen. Der Standort Rotkreuz ist stufengerecht abgeklärt (Festsetzung Richtplan) und die in den Beschluss aufgenommen Aufträge bilden die Leitplanken für die nächsten Planungsschritte.

## F Kosten

Gesamthaft rechnet der Kanton für den Landerwerb für die Kantonsschule in Rotkreuz mit einem finanziellen Engagement von rund 11,2 Millionen Franken. Die Kosten für die neue Schule sind in den späteren separaten Beschlüssen durch den Kantonsrat (Planungs- und Baukredit) zu bewilligen. Als Beispiel sei der Umbau und die Erweiterung der neuen Kantonsschule in Menzingen 2015–2018 mit Investitionen von rund 100 Millionen Franken (ohne Landerwerb) erwähnt.

Aufgrund allgemeiner Schätzungen dürfte die neue Schule in Rotkreuz kostengünstiger sein, als in Cham. Dafür verantwortlich sind die tieferen Kosten für den Landerwerb, die Synergien mit bestehenden Sportanlagen, schnellere Verfahren und wohl auch die kompaktere Bauweise. Die Störfallthematik verteuert die Schule. Die notwendigen Massnahmen sind Teil des Programms für den Wettbewerb. Damit lassen sich diese Mehrkosten optimieren.

Auf Stufe Richtplan hat der Entscheid des Kantonsrats keine direkten Kostenfolgen.



## 5. Parlamentarische Vorstösse

### 5.1. Motion der Mitte-Fraktion betreffend Kantonsschule im Ennetsee (Vorlage Nr. 2952.1 - 16028)

Im Rahmen dieses Berichts des Regierungsrats wird die Motion der Mitte-Fraktion betreffend eine neue Kantonsschule gehört in den Ennetsee (Vorlage Nr. 2952.1 - 16028) behandelt. Der Kantonsrat überwies sie am 11. April 2019 an den Regierungsrat.

Die Mitte-Fraktion beauftragte in ihrer Motion den Regierungsrat, in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, mögliche Standorte für eine Kantonsschule im Ennetsee zu evaluieren. Mit der vorliegenden Standortfestlegung ist die Motion erfüllt und kann als erledigt abgeschrieben werden.

### 5.2. FDP Postulat zu den Kurzzeitgymnasien (Vorlage Nr. 3131.1 - 16385)

Ebenfalls behandelt wird das Postulat (Vorlage Nr. 3131.1 - 16385) der FDP-Fraktion betreffend Prüfung eines Angebots für ein Kurzzeitgymnasium neben Menzingen auch in Zug und später in Ennetsee. Es wurde am 25. August 2020 eingereicht und am 24. September 2020 an den Regierungsrat überwiesen.

Die FDP hebt im Postulat die vergleichsweise hohen Zuweisungszahlen gewisser Gemeinden ans Langzeitgymnasium hervor und stellt sie in Zusammenhang mit tiefen Zahlen zu den Übertritten ans Kurzzeitgymnasium.

Als Hauptbegründung für die tiefen Übertrittsquoten ans Kurzzeitgymnasium nennt das Postulat die geographische Lage der beiden Kantonsschulen bzw. die grosse Distanz zwischen gewissen Gemeinden und dem Kurzzeitgymnasium in Menzingen. Diese Distanz wirke sich auf die Zuweisungen ans Langzeitgymnasium bzw. Kurzzeitgymnasium aus: Die Gemeinden Zug, Baar, Hünenberg, Steinhausen und Risch weisen hohe Zuweisungszahlen ans Langzeitgymnasium und tiefe ans Kurzzeitgymnasium aus.

Gemäss Postulat hat die Länge des Schulwegs auf den Entscheid, ob direkt nach der 6. Klasse der Primarschule das Langzeitgymnasium oder nach der Sekundarschule das Kurzzeitgymnasium besucht wird, einen grossen Einfluss. «Ein weiterer Standort könnte helfen, dass sich manche starke Primarschülerin und mancher starker Primarschüler überlegt, zuerst die Sek zu besuchen, um sich dann später zu entscheiden, ob sie oder er eine Berufslehre oder das Kurzzeitgymnasium absolvieren möchte. Es kann für die Sekundarschule positive Effekte haben, wenn mehr starke Schülerinnen und Schüler diese besuchen.»

Eine Analyse des Amts für Mittelschulen und Pädagogische Hochschule zeigt, dass in den Schuljahren 2017/18 bis 2020/21 mit 5,9 % durchschnittlich mehr Schülerinnen und Schüler der Berggemeinden (Menzingen, Neuheim, Unterägeri, Oberägeri) das Kurzzeitgymnasium in Menzingen besuchten als Schülerinnen und Schüler aus dem Tal (4 %) und dem Ennetsee (4,3 %). Durchschnittszahlen aus den Schuljahren 2017/18 bis 2020/21 bestätigen, dass aus den Berggemeinden weniger Schülerinnen und Schüler ein Langzeitgymnasium beziehungsweise mehr eine Sekundarschule besuchen. Während von den Berggemeinden 19 % ein Langzeitgymnasium besuchten, waren es im Tal 27 % und im Ennetsee 24 %. Das Führen eines zweiten Kurzzeitgymnasiums im Tal oder im Ennetsee dürfte somit dazu führen, dass mehr Schülerinnen und Schüler aus dem Tal und dem Ennetsee in ein Kurzzeitgymnasium eintreten. Der Regierungsrat teilt deshalb die im Postulat formulierte Einschätzung, dass mit dem Führen eines zweiten Kurzzeitgymnasiums die Sekundarschulen gestärkt werden. Der kurze Schulweg wird leistungsstarke Schülerinnen und Schüler motivieren, zunächst die Sekundarschule zu besuchen, bevor sie sich für eine Mittelschule oder eine Berufslehre mit Berufsmatura entscheiden. Wie im Postulat der FDP festgehalten wird, spielen neben der Lage des Kurzzeitgymnasiums auch sozioökonomische Faktoren bei der Schulwahl eine Rolle.

Mit 563 Schülerinnen und Schülern an der Kantonsschule Menzingen (KSM) ist die ursprünglich geplante Zahl von 480 Schülerinnen und Schülern heute bereits deutlich überschritten. An der KSM können keine weiteren Klassen geführt werden. Es müssten externe Räume hinzuge-mietet oder weiterer Schulraum erstellt werden. In Anbetracht der erreichten Kapazitätsgrenzen der KSM, des Bevölkerungswachstums und der in den letzten Jahren gestiegenen Übertritts- quote ans Gymnasium bzw. der angestrebten Stärkung des Bildungswegs über eine Sekundar- schule ist ein zweiter Standort für ein Kurzzeitgymnasium vorzusehen.

Aus Sicht des Regierungsrats ist das neue Kurzzeitgymnasium Teil der neuen Mittelschule in Rotkreuz. Mit je einem Kurzzeitgymnasium in Menzingen und Rotkreuz erreicht der Kanton eine ideale Verteilung der Klassen über den Kanton. Mit einem zweiten Kurzzeitgymnasium in der Stadt Zug entstünde eine Asymmetrie und die Zuteilung der Schülerinnen und Schüler an die beiden Schulen vor dem Hintergrund der Schulwegdauer wäre deutlich erschwert.

Bis zur Realisierung der neuen Mittelschule mit einem Kurzzeitgymnasium in Rotkreuz stellt sich die Frage, wo ein allfälliges Provisorium für das zweite Kurzzeitgymnasium sinnvoll ist. In Frage kommen ein Provisorium in Rotkreuz oder an der Kantonsschule in Zug. Beide Optionen bieten Vor- und Nachteile. Diese sind in den nächsten Planungsschritten durch die zuständige Baudirektion in Zusammenarbeit mit der Bildungsdirektion zu klären.

Erste Gespräche für ein Provisorium in Rotkreuz fanden statt. Aus Sicht des Regierungsrats ist dies eine spannende Option, insbesondere wenn in diesem Provisorium auch Klassen des zu- künftigen Langzeitgymnasiums geführt würden. Erfahrungen mit dreijährigen Provisorien hat der Kanton in Menzingen gemacht. Es ist offen, ob es zu einer für alle Seiten tragbaren Lösung kommt.

Parallel zum Standort Rotkreuz ist abzuklären, ob die geplante Sanierung der Kantonsschule Zug (KSZ) mit einem zusätzlichen Provisorium für ein Kurzzeitgymnasium verträglich ist. Die KSZ - neben der Sanierung - auch noch mit einem provisorischen Kurzzeitgymnasium zu «be- lasten», beurteilt der Regierungsrat als kritisch. Dies aufgrund der Grösse der KSZ und von baulogistischen Überlegungen (weiteres Provisorium für das heutige Langzeitgymnasium, Ab- läufe der Schule, vorhandene Landflächen, etc.). Trotzdem ist diese Schiene weiter zu bearbei- ten, da sie eine Rückfallebene für ein Provisorium in Rotkreuz ist.

Die FDP formuliert in ihrem Postulat: «Der Regierungsrat des Kantons Zug wird aufgefordert, zu evaluieren, dass neben der Kantonsschule Menzingen auch ein weiterer Standort ein Kurz- zeitgymnasium anbietet. Bis zur Erstellung einer Kanti Ennetsee soll dies an der Kantonsschule Zug erfolgen». Der Regierungsrat unterstützt den Antrag zur Führung eines zweiten Kurzzeit- gymnasiums. Ob Zug der richtige Standort für das Provisorium eines Kurzzeitgymnasiums ist, kann zum heutigen Zeitpunkt noch nicht festgelegt werden. Es braucht weitergehende Abklä- rungen. Das Postulat soll deshalb als teilerheblich erklärt werden.

## 6. Zeitplan

28. Oktober 2021	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
5. Nov. und 10. Dez. 2021	Kommissionssitzungen
Januar 2022	Kommissionsbericht
März 2022	Kantonsrat (nur eine Lesung)
Herbst 2022	Genehmigung durch den Bundesrat

Nach der Beschlussfassung durch den Kantonsrat unterbreitet der Kanton die Anpassung des Richtplans dem Bund zur Genehmigung. Mit dem Beschluss des Bundesrats erhält der Richtplan auch für die Bundesbehörden und die Nachbarkantone Verbindlichkeit. Genehmigt der Bund die Anpassungen nicht, steht dem Kanton das Bereinigungsverfahren offen.

## 7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen:

1. Auf die Vorlage Nr. 3306.2 - 16726 sei einzutreten und es sei ihr zuzustimmen.
2. Die Motion (Vorlage Nr. 2952.1 - 16028) der Mitte-Fraktion betreffend eine neue Kantonschule gehört in den Ennetsee sei als erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.
3. Das Postulat (Vorlage Nr. 3131.1 - 16385) der FDP-Fraktion betreffend Prüfung eines Angebots für ein Kurzzeitgymnasium neben Menzingen auch in Zug und später in Ennetsee sei teilerheblich zu erklären.

Zug, 21. September 2021

Mit vorzüglicher Hochachtung  
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Martin Pfister

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage:

- Synopse, Stand 13. September 2021