



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

Bericht und Antrag des Regierungsrats
vom 27. März 2018

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

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

1. In Kürze	1
2. Aufbau des vorliegenden «Bericht und Antrag des Regierungsrats»	3
3. Kapitel V Busverkehr / Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee	3
4. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen	26
5. Zeitplan	26
6. Antrag	27

1. In Kürze

Die Festsetzung des Standorts des Hauptstützpunkts für den Busverkehr stützt sich auf das revidierte Raumplanungsgesetz, wonach Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen. Der zur Festsetzung vorgeschlagene 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 die Betriebskosten möglichst tief gehalten werden. Es gab aber auch Kritik. Dabei wurden fehlende Abklärungen über die Entwicklung des künftigen öffentlichen Verkehrs bzw. fehlende Zukunftsszenarien thematisiert. Der Regierungsrat setzte sich mit diesen denkbaren «Zukunftsszenarien» auseinander. Das Anliegen der Stadt Zug, eine neue Machbarkeitsstudie für das Gebiet «Göbli» als möglichen Ort des Hauptstützpunkts zu erstellen, möchte der Regierungsrat aus finanziellen, zeitlichen und raumplanerischen Gründen nicht weiterverfolgen. Dies wird in dem nun folgenden parlamentarischen Prozess diskutiert werden.

Festsetzung des Hauptstützpunkts am heutigen Standort «An der Aa, Zug»

Der kantonale Richtplan setzt den Hauptstützpunkt am heutigen Standort des ZVB-Depots «An der Aa, Zug» fest. Eine Standortevaluation zeigte, dass sich dieser Standort in Abwägung vieler Faktoren am besten eignen würde. Andere mögliche Standorte eignen sich aufgrund der Grösse oder Form der Grundstücke oder aufgrund der notwendigen Leerfahrten nicht. Der Standort «Göbli», welcher der Stadtrat Zug mittlerweile favorisiert, schneidet nicht besser ab, auch wenn das Land seitens der Stadt nun zur Verfügung stehen sollte.

Öffentliche Mitwirkung

Die Anpassung des Richtplans lag während 60 Tagen beim Amt für Raumplanung sowie in der Stadt Zug und den Gemeinden Baar und Steinhausen öffentlich auf. Parteien, Gemeinden, Organisationen und der Bund reichten rund 40 Stellungnahmen ein. Mehrheitlich wurde die Festsetzung des Standorts An der Aa unterstützt. Bemängelt wurden die fehlenden Zukunftsszena-

rien für den öffentlichen Verkehr. Im Weiteren wurde gefordert, für Alternativstandorte umfassendere Abklärungen zu treffen.

Regierungsrat reagiert auf Kritik

Den Standort «An der Aa, Zug» bestätigte der Kantonsrat indirekt bereits schon in zwei vorgängigen Vorlagen (Festsetzung des Areals An der Aa als Standort für eine zentralisierte kantonale Verwaltung und Start der Planungsarbeiten für eine Neubebauung des Areals An der Aa 2009, Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans, Vorlage Nr. 1869 sowie Beschluss des Kantonsrats 2012 für den Projektierungskredit, Kantonsratsbeschluss betreffend Projektierungskredit für die Planung von Neubauten für die Verwaltung und die Gerichte des Kantons Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG auf dem Areal an der Aa in Zug, Vorlage Nr. 2050). Der Regierungsrat hält deshalb und aufgrund der aufgezeigten Standortevaluation am Standort «An der Aa» fest. Die eingebrachte Kritik wird dahingehend berücksichtigt, indem der Richtplantext mit weiteren Kriterien ergänzt wird. Zudem äussert sich der Regierungsrat namentlich zu Zukunftsszenarien und zur Standortevaluation.

Alternativstandort «Göbli»

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung hat der Stadtrat Zug mitgeteilt, dass der Standort «Göbli» nicht zur Verfügung steht. Der Stadtrat hat seine Meinung mittlerweile geändert und favorisiert nun diesen Standort. Der Stadtrat möchte nun mit dem Kanton und der ZVB eine gemeinsame Machbarkeitsstudie für das Gebiet «Göbli» als möglichen Ort des Hauptstützpunkts erstellen, um dort neben dem Hauptstützpunkt für die ZVB den Ökihof, den städtischen Werkhof samt Feuerwehrstützpunkt sowie die Räumlichkeiten für den Rettungsdienst Zug (RDZ) realisieren zu können. Namentlich aus finanziellen, raumplanerischen und zeitlichen Gründen verzichtet der Regierungsrat derzeit darauf, an einer solchen Studie mitzuwirken. Ein Standort «Göbli» führt zu massiven zeitlichen Verzögerungen, bringt raumplanerisch keine bessere Lösung, führt zu umfassenden neuen Landverhandlungen und hätte grosse finanzielle Konsequenzen für den Kanton und die übrigen Gemeinden des Kantons Zug, namentlich in betrieblicher Hinsicht. Es wird Aufgabe des Kantonsrats sein, die unterschiedlichen Argumente in seinem Entscheid zu gewichten.

Finanzielle Auswirkungen der Richtplananpassung

Die Festsetzung des Hauptstützpunkts hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen. Der Investitionsbeitrag für das Vorhaben wird dem Kantonsrat gleichzeitig, jedoch in einer separaten parallelen Vorlage unterbreitet. Hingegen hat die Fahrleistung des öffentlichen Busverkehrs Auswirkungen auf die Abgeltungen der öffentlichen Hand. Ein Standort in einer Distanz von 4 km zum heutigen Hauptstützpunkt würde infolge längerer unproduktiver Leerfahrten zusätzliche Kosten in der Höhe von rund 2,1 Millionen Franken pro Jahr verursachen. Diesen Betrag müssten der Kanton und die Gemeinden zusätzlich abgelden.

Zwei parallele Vorlagen

Parallel zu dieser Vorlage wird dem Kantonsrat der Bericht und Antrag für den Beschluss betreffend Investitionsbeitrag für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie betreffend Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung im Neubau auf dem Areal an der Aa, Zug, vorgelegt. Sofern der Kantonsrat die Festsetzung des Standorts «An der Aa, Zug» im Richtplan ablehnen sollte, könnte er den Investitionsbeitrag für den neuen Hauptstützpunkt nicht beschliessen, da damit die übergeordnete räumliche Festlegung im kantonalen Richtplan fehlen würde.

2. Aufbau des vorliegenden «Bericht und Antrag des Regierungsrats»

Der vorliegende Bericht und Antrag des Regierungsrats ist wie folgt gegliedert:

Das Kapitel 3 setzt sich mit der Ausgangslage (A), der Notwendigkeit der Anpassung des Richtplans (B) und mit dem Vorschlag zur Anpassung des Richtplans, wie er bei der öffentlichen Mitwirkung aufgelegt ist (C), auseinander. Diese Texte entsprechen weitgehend den Unterlagen, welche vom 18. März bis 16. Mai 2017 öffentlich aufgelegt waren. Im Abschnitt (D) werden die Resultate dieser öffentlichen Mitwirkung aufgezeigt. Gleichzeitig wird dargelegt, wie der Regierungsrat auf die eingegangenen Stellungnahmen reagiert hat.

Die Kapitel 4, 5 und 6 beinhalten die finanziellen Auswirkungen, den vorgesehenen Zeitplan und den Antrag des Regierungsrats.

Die Synopse zur Anpassung des Richtplans (Ausgangslage / Vorschlag öffentliche Mitwirkung / Inhalt gemäss Bericht und Antrag) ist in der Beilage zu finden.

3. Kapitel V 6 Busverkehr / Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee

A. Ausgangslage

Der heutige Standort der Werkstatt und der Einstellhallen der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) besteht seit den 1950-er Jahren. Die bestehenden Gebäude sind also über 60 Jahre alt. Die letzten Erweiterungen wurden Ende der 1990-er Jahre als Provisorien erstellt. Um zukünftige Anforderungen optimal erfüllen zu können, müssen die alten Gebäude ersetzt werden; deren umfassende Erneuerung und Erweiterung ist infolge raumplanerischer Randbedingungen (Bau- und Zonenordnung der Stadt Zug) nicht möglich. Sie können sich lediglich auf die Bestandesgarantie stützen. Es gilt deshalb zu prüfen, ob der bestehende Standort für den Bau eines neuen Hauptstützpunkts auch aus heutiger Sicht sinnvoll ist oder ob Alternativstandorte insgesamt besser geeignet wären. Im Gegensatz zu den Abstellanlagen für den regionalen Bahnverkehr / Mittelverteiler sind im kantonalen Richtplan bisher keine Festsetzungen über Abstellanlagen oder Depots für den Busverkehr / Feinverteiler zu finden.

Mit der nun geplanten Vorlage ist der langfristig beste Standort für einen Hauptstützpunkt des Busverkehrs festzusetzen. Dies liegt, wie alle räumlich relevanten Entscheide, in der Kompetenz des Kantonsrats. Die Standortfestsetzung ist kein Präjudiz für die Ausgestaltung eines neuen Hauptstützpunkts. Über diese Frage entscheidet der Kantonsrat parallel in einer separaten Finanzierungsvorlage. Der Eintrag im Richtplan bedeutet lediglich, dass Kanton und Gemeinden verpflichtet sind, in den nachfolgenden Planungen die raumplanerischen Grundlagen für einen Hauptstützpunkt zu unterstützen (Zonenplan, Verkehrsplanung). Die Festsetzung des Hauptstützpunkts ist vergleichbar mit dem vom Kantonsrat beschlossenen Hochschulstandort im Kanton Zug (Vorlage Nr. 2490). Auch mit jener Richtplanfestsetzung beschloss der Kantonsrat den raumplanerisch sinnvollsten Standort unabhängig von Finanzierungsfragen oder einem konkreten Projekt.

B. Notwendigkeit zur Anpassung des Richtplans

Das revidierte Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) verlangt, dass Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan bedürfen (Art. 8 Abs. 2 RPG). Die Planung, Errichtung und der Betrieb eines überkommunalen Hauptstützpunkts samt Werkstatt und Verwaltung, wie es die Gebäude «An der Aa, Zug» heute schon sind, stellt eine raumwirksame Tätigkeit dar. Die räumliche Abstimmung hat deshalb mit

der kantonalen Richtplanung zu erfolgen. Der bisherige ZVB- Hauptstützpunkt ist nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Der Kantonsrat setzte im Richtplan jedoch vergleichbare Abstellanlagen für die Stadtbahn resp. die S-Bahn fest.

C. Vorschlag zur Anpassung des Richtplans im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung

C.1. Auswahl der Standorte

Es liegt im Interesse des Kantons, dass der Standort eines zentralen Hauptstützpunkts als Herzstück des Busverkehrs langfristig gesichert ist. Daneben sind die Transportunternehmungen frei, weitere dezentrale, kleinere Depots mit oder ohne kleiner Werkstatt zu betreiben. Zurzeit stehen solche kleine Depots in Oberägeri, Unterägeri, Rotkreuz, Cham und Menzingen zur Verfügung. Diese Depots sind aufgrund der Anzahl Fahrten und der Grösse nicht richtplanrelevant, werden deshalb nicht in den Richtplan aufgenommen und wurden auch aufgrund ihrer dezentralen Lage nicht in den Variantenvergleich miteinbezogen.

Bis 2040 sind aus heutiger Sicht am Hauptstützpunkt mindestens 130 Fahrzeuge verschiedener Typen (Gelenkbusse, Doppelgelenkbusse, Busse mit Anhänger) für den Betrieb des Zuger Busnetzes notwendig. Der heutige Bestand beträgt rund 115 Fahrzeuge. Dies entspricht einem Abstellbedarf von rund 2'000 Laufmetern. Darin eingerechnet sind zusätzliche Fahrzeuge für Unterhalt und Werkstattbetrieb, Sonderfahrten sowie Fahrten für Gemeinden.

Am Hauptstützpunkt drängt sich auch die Ansiedlung der Werkstatt auf, da die Fahrzeuge regelmässig gewartet und repariert werden müssen. Mit einer zentralen Werkstatt kann die kostenintensive Infrastruktur effizient eingesetzt werden. Da die Mehrheit der Fahrzeuge am Hauptstützpunkt stationiert ist, entstehen kaum Werkstattfahrten für den Unterhalt der Fahrzeuge, was sich positiv auswirkt und die Standzeiten der Fahrzeuge verkürzt. Eine Trennung von Werkstatt und Abstellanlagen macht somit keinen Sinn. Die zu prüfenden Standorte müssen also Busdepot, Werkstatt und Verwaltung vereinen.

Ausserhalb des heutigen Standorts «An der Aa, Zug», gibt es keine - auch keine private - Werkstatt im Kanton, welche fachlich und kapazitätsmässig in der Lage wäre, die Busse zu unterhalten. Die nächste Werkstatt mit vergleichbarem Leistungsangebot liegt rund 30 Kilometer von Zug entfernt in Rothenburg. Es besteht ein öffentliches Interesse, dass der Unterhalt der Fahrzeuge an zentraler Stelle im Kanton stattfindet, da andernfalls lange und teure Leerfahrten für den Unterhalt der Fahrzeuge entstehen würden.

Die Stadt Zug weist rund um den Bahnhof Zug ein dichtes Busnetz auf. Insgesamt 13 Buslinien starten, enden oder durchfahren die Stadt Zug. Rund 60 % der Start- und Endpunkte der Busseinsätze ab dem heutigen Stützpunkt in Zug befinden sich in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs Zug. Die Suche nach möglichen Alternativstandorten geht daher von einer Lage innerhalb einer Fahrdistanz von rund 5 km vom Haupteinsatzort Bahnhof Zug aus. Noch weiter entfernte Standorte rechtfertigen sich aufgrund des steigenden Mehraufwands und damit eines höheren Abgeltungsbedarfs zulasten des Kantons und der Gemeinden nicht. Mit einem möglichst zentralen Hauptstützpunkt werden nicht nur Betriebskosten gespart, sondern es werden auch unnötige Busleerfahrten auf dem bereits stark belasteten Strassennetz vermieden. Je kürzer die Anfahrtswege zum Hauptstützpunkt sind, desto weniger Energie wird verbraucht. Dies schont auch die Umwelt, da je nach Antriebsart auch der CO₂- und NO_x-Ausstoss tiefer liegen.

Die möglichen Grundstücke für den Bau und Betrieb eines neuen Hauptstützpunkts wurden aufgrund der folgenden Anforderungen ausgewählt:

- Der Hauptstützpunkt bedarf in seiner kompaktesten Form einer Grundstücksfläche von 13'300 m².
- Dabei ist davon auszugehen, dass das Gebäude mit zwei Untergeschossen, einem Erdgeschoss und mehreren Obergeschossen realisiert werden kann.
- Würden die benötigten Flächen auf mehrere Gebäude aufgeteilt, ergäbe sich ein Mehrbedarf an Grundstücksfläche.
- Nicht eingerechnet ist der Flächenbedarf für die Grundstückerschliessung.

Zusammenfassend müssen die Standorte folgende Anforderungen erfüllen:

- Ebene Fläche von mindestens 163 x 82 Metern;
- Notzufahrt muss gewährleistet sein (unterschiedliche Zu- und Wegfahrtmöglichkeiten);
- Parkierung in unterirdischen Garagen mit entsprechenden Rampen bzw. Rampenlängen;
- ausgewiesene Flächen für Werkstatt, genügende Manövrierrflächen;
- Distanz zum Bahnhof Zug maximal rund 5 km.

Werden diese Anforderungen erfüllt, kann der jeweilige Standort die gesteckten Ziele in Bezug auf die Kompaktheit, den möglichst geringen Flächenbedarf, die optimalen betrieblichen Abläufe, die Erschliessung und die haushälterische Bodennutzung erfüllen. Die Abbildung 1 unten zeigt die in die Evaluation aufgenommenen Standorte während die nachfolgende Abbildung 2 die Standorte genauer zeigt.

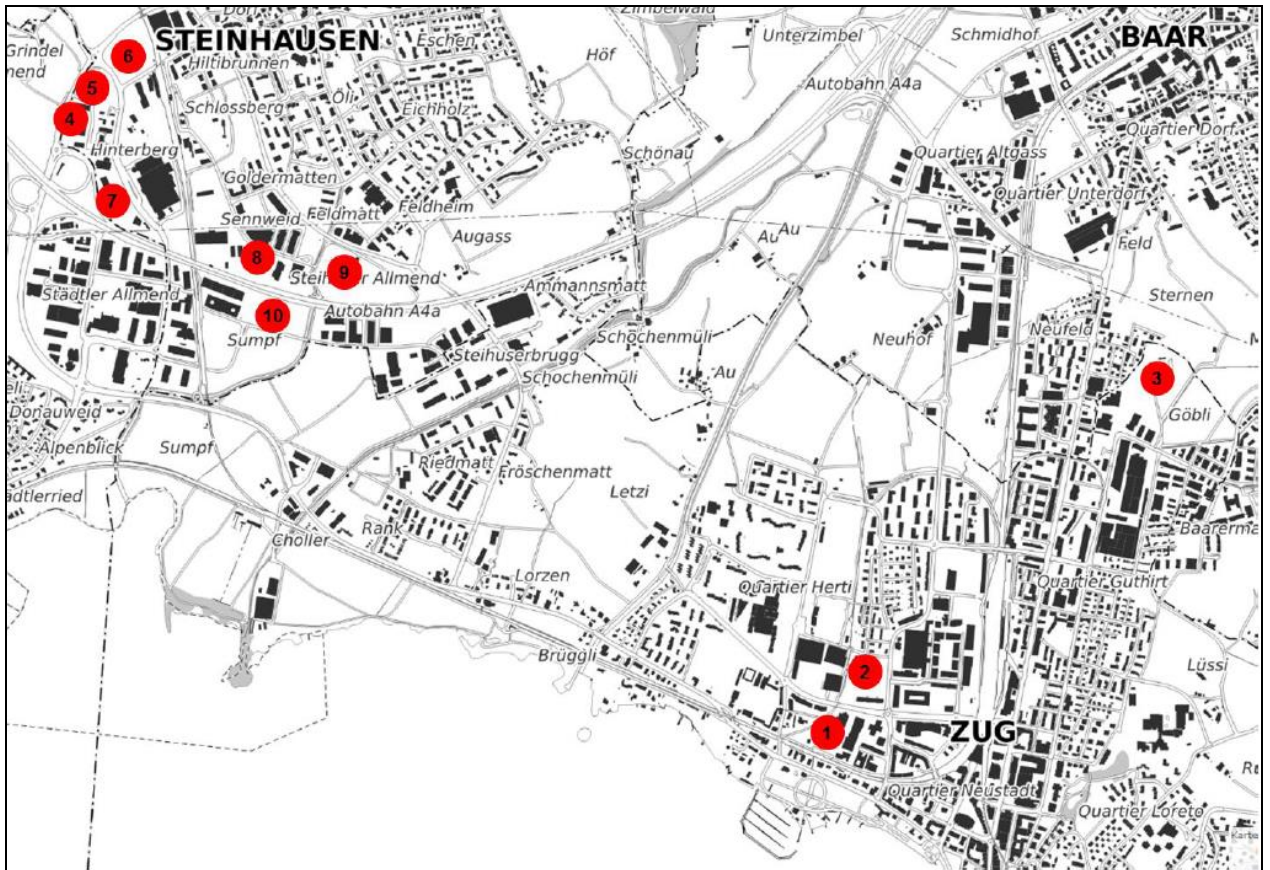


Abb. 1: 10 Standorte, die in die Bewertung einbezogen wurden

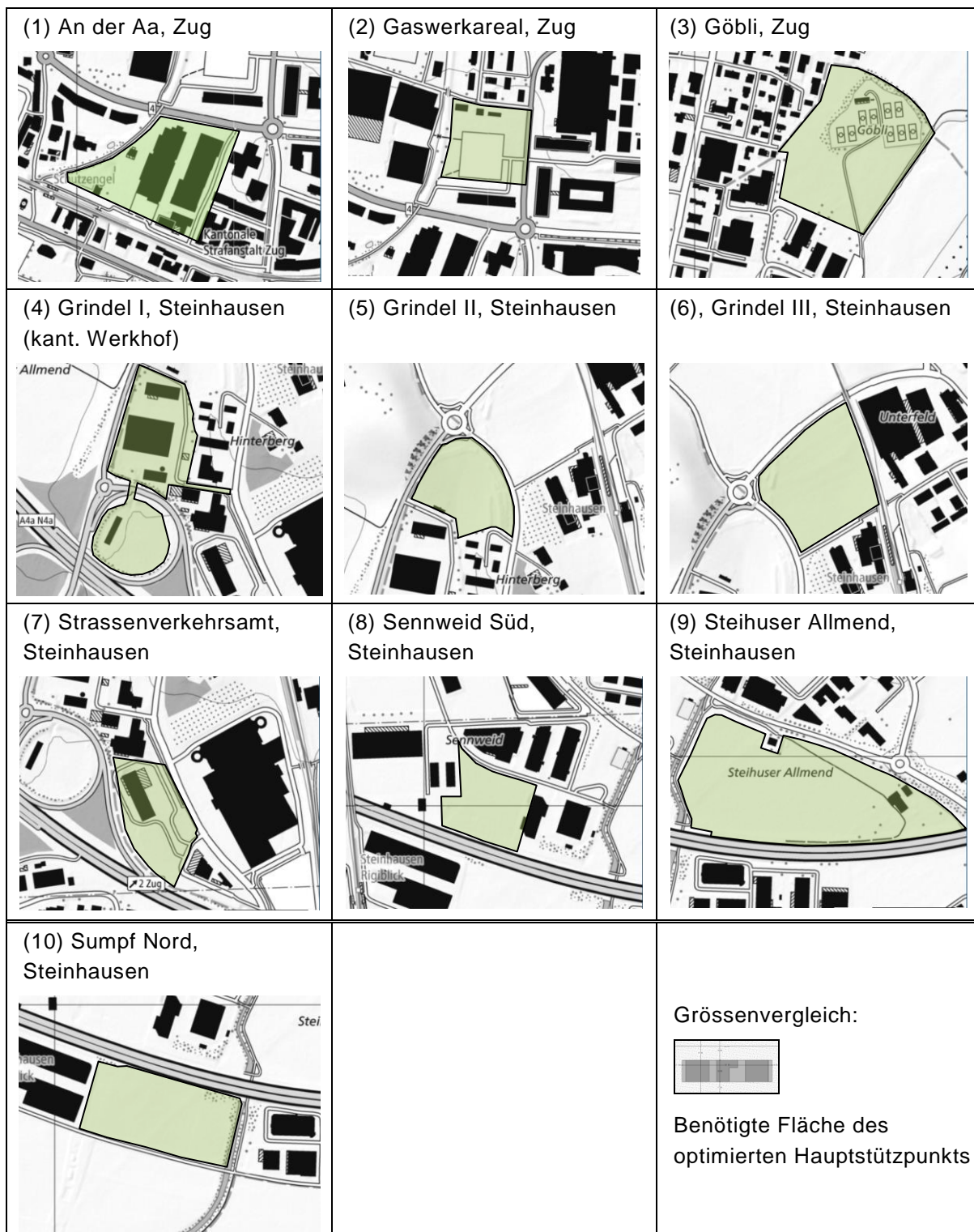


Abb. 2: Denkbare Flächen der 10 evaluierten Standorte

C.2 Standortbewertung

C.2.1 Erster Bewertungsschritt

In der ersten Evaluationsrunde (vgl. untenstehende Matrix) gelten als Ausschlusskriterien für einen Standort die mangelnde Eignung (Grösse, Form, Topographie) sowie die mangelnde Verfügbarkeit des Grundstücks (Absichten der Grundeigentümerschaft). Ein rotes Kreuz in der untenstehenden Matrix bedeutet, dass entweder die Eignung des Grundstücks oder die Verfüg-

barkeit fehlen. Diese Grundstücke werden aus der weitergehenden Prüfung gestrichen. Die anderen Standorte werden in den zweiten Bewertungsschritt einbezogen, auch wenn die tatsächliche Verfügbarkeit unsicher ist (grünes Häkchen in Klammer).

Standort	Eignung des Grundstücks		Verfügbarkeit des Grundstücks	
1) An der Aa, Zug	Fläche, Form und Topographie des Grundstücks erfüllen die Anforderungen.	✓	Die Grundstücke sind im Eigentum der ZVB, der Stadt und des Gewässerschutzverbandes GVRZ. Vorverträge für den Erwerb der Grundstücke liegen vor.	✓
2) Gaswerkareal, Zug	Die Fläche und das ebene Gelände sind geeignet. Die Form erfüllt die Anforderungen nicht. Eine kompakte, betrieblich optimale und finanziell effiziente Lösung ist nicht denkbar.	X	Die Grundstücke sind im Eigentum des Kantons und teilweise bebaut. Zwei Mehrfamilienhäuser mit preisgünstigen Wohnungen müssten abgebrochen werden.	(✓)
3) Göbli, Zug	Fläche, Form und Topographie des Grundstücks erfüllen die Anforderungen.	✓	Planungen der Stadt Zug für einen neuen Ökihof auf dem Areal sind schon weit fortgeschritten. Die Grundstücke sind im Eigentum der Stadt, der WWZ und der Korporation Zug. Es laufen Tauschgeschäfte. Die Tennisplätze müssten weichen. Die Erschliessungsplanung ist im Gang.	(✓)
4) Grindel I (kant. Werkhof), Steinhausen	Die Fläche und das ebene Gelände sind geeignet. Die Grundstücksform erfüllt die Anforderungen nur knapp. Es müssten Abstriche bei der Verkehrsfläche gemacht werden.	(✓)	Auf dem Grundstück steht der kantonale Werkhof. Dieser steht nicht zur Disposition. Eine Verlagerung des Werkhofs ist nicht geplant, würde Jahre dauern und zusätzliche Kosten generieren, falls dies überhaupt eine Option wäre.	X
5) Grindel II, Steinhausen	Die Fläche und das ebene Gelände sind geeignet. Die Form erfüllt die Anforderungen nicht. Eine kompakte, betrieblich optimale und finanziell effiziente Lösung ist nicht denkbar.	X	Privater Eigentümer: Verfügbarkeit offen.	(✓)
6) Grindel III, Steinhausen	Fläche, Form und Topographie des Grundstücks erfüllen die Anforderungen.	✓	Die städtebauliche Studie der Gemeinde Steinhausen sieht zwar eine Mischnutzung vor, es gibt dazu aber noch keine rechtsverbindlichen Planungen. Privater Eigentümer: Verfügbarkeit offen.	(✓)

7) Strassenverkehrsamt, Steinhausen	Die Fläche und das ebene Gelände sind geeignet. Die Form erfüllt die Anforderungen nur knapp. Es müssten Abstriche bei der Verkehrsfläche gemacht werden.	(✓)	Auf dem Grundstück steht das kantonale Strassenverkehrsamt. Dieses steht nicht zur Disposition. Eine Verlagerung des Strassenverkehrsamts ist nicht geplant, würde Jahre dauern und zusätzliche Kosten generieren, falls dies überhaupt eine Option wäre.	X
8) Sennweid, Süd, Steinhausen	Die Fläche und das ebene Gelände sind geeignet. Die Form erfüllt die Anforderungen nicht. Eine kompakte, betrieblich optimale und finanziell effiziente Lösung ist nicht denkbar.	X	Privater Eigentümer: Verfügbarkeit offen.	(✓)
9) Steihuser Allmend, Steinhausen	Fläche, Form und Topographie des Grundstücks erfüllen die Anforderungen.	✓	Es besteht eine vertragliche Regelung zwischen der Gemeinde und der Grundeigentümerschaft mit einem Bauverbot. Zudem könnten sich Konflikte mit dem im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis eingetragenen Halbanchluss Steinhausen Süd ergeben.	X
10) Sumpf Nord, Steinhausen	Fläche, Form und Topographie des Grundstücks erfüllen die Anforderungen.	✓	Privater Eigentümer: Verfügbarkeit offen. Das Gebiet ist mit einer Bebauungsplanpflicht belegt.	(✓)

Tabelle 1: Erster Bewertungsschritt

Nach diesem ersten Bewertungsschritt stehen nur noch die Standorte «An der Aa, Zug», «Göbli, Zug», «Grindel III, Steinhausen» und «Sumpf Nord, Steinhausen» als mögliche Standorte für den neuen Hauptstützpunkt zur Auswahl. Sämtliche anderen Standorte erfüllen aufgrund der fehlenden Eignung oder aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit die Anforderungen nicht.

C.2.2 Zweiter Bewertungsschritt

In einem zweiten Schritt werden die verbleibenden möglichen Standorte entsprechend den nachfolgend beschriebenen Kriterien beurteilt. Sofern zwischen den Standorten Unterschiede bezüglich des betreffenden Kriteriums bestehen, werden die Standorte ihrer Eignung entsprechend zwischen «++» und «--» bewertet.

Auswirkungen auf Betriebskosten

Weil die meisten Buslinien beim Bahnhof Zug beginnen oder enden, wird ein Hauptstützpunkt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zug aus betriebswirtschaftlicher Sicht besser abschneiden. Dadurch können Leerfahrten vermieden werden und das Personal lässt sich effizient einsetzen. Unnötig lange Wegzeiten, die aufgrund des Arbeitszeitgesetzes vergütungspflichtig sind, können vermieden werden. Je grösser die Entfernung zwischen Hauptstützpunkt und Bahnhof Zug ist, umso höhere Personal- und Betriebskosten für die unproduktiven Ein- und Aussetzfahrten fallen an.

Die ZVB hat die jährlichen betrieblichen Mehrkosten eines Hauptstützpunkts im Raum Steinhausen mit einer Entfernung von rund 4 km zum heutigen Standort abgeschätzt. Die Berechnungen fassen auf dem Fahr- und Dienstplan 2017 mit 143 Ein- und Aussetzfahrten und 258 Ablösungen an einem Werktag sowie den aktuellen Kilometer- und Stundensätzen. Dabei würden sich zusätzliche Leerfahrten mit rund 154'000 unproduktiven Kilometern und ein zusätzlicher Personalaufwand von rund 20'000 unproduktiven Stunden pro Jahr für die jeweils längeren Wegzeiten bei den Leerfahrten, Ablösungen und Werkstattfahrten ergeben. Gesamthaft würde daraus ein Mehraufwand und damit ein höherer Abgeltungsbedarf von jährlich 2,1 Millionen Franken resultieren. Da der öffentliche Verkehr auch längerfristig weiterhin unter starkem Kostendruck stehen wird, würde eine solche betriebliche Verschlechterung das Busangebot entweder teurer oder weniger attraktiv machen.

Mit diesen Kriterien ergibt sich die nachfolgende Bewertung der Standorte.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Betriebskosten	++	+	-	0

Tab. 2: Bewertung Betriebskosten

Fazit: Die weiter vom Haupteinsatzort Bahnhof Zug entfernten Standorte schneiden schlechter ab.

Eigentumsverhältnisse

Gut bewertet wird ein Standort, welcher schon im Eigentum der ZVB ist (An der Aa, Zug), bei dem Verträge für allfällige Landtauschgeschäfte vorhanden sind oder im Eigentum der öffentlichen Hand liegen. Neutral beurteilt werden die beiden Standorte in Steinhausen, welche in privatem Besitz sind und deren Verfügbarkeit für eine Realisierung des neuen Hauptstützpunkts noch unklar ist.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Eigentumsverhältnisse	++	+	0	0

Tab. 3: Bewertung Eigentumsverhältnisse

Fazit: Die Standorte «An der Aa, Zug» und «Göbli, Zug» schneiden besser ab als die beiden Standorte in Steinhausen.

Einbindung in das Busnetz

Je besser der Hauptstützpunkt in das Busnetz eingebunden ist, desto mehr Synergien und Flexibilität (Fahrplanstabilität, Ersatzkurse bei Pannen, Verstärkungskurse, Zuverlässigkeit Linienbetrieb, Einsatzbereitschaft bei kurzfristigen Bahnersatzfahrten) lassen sich generieren.

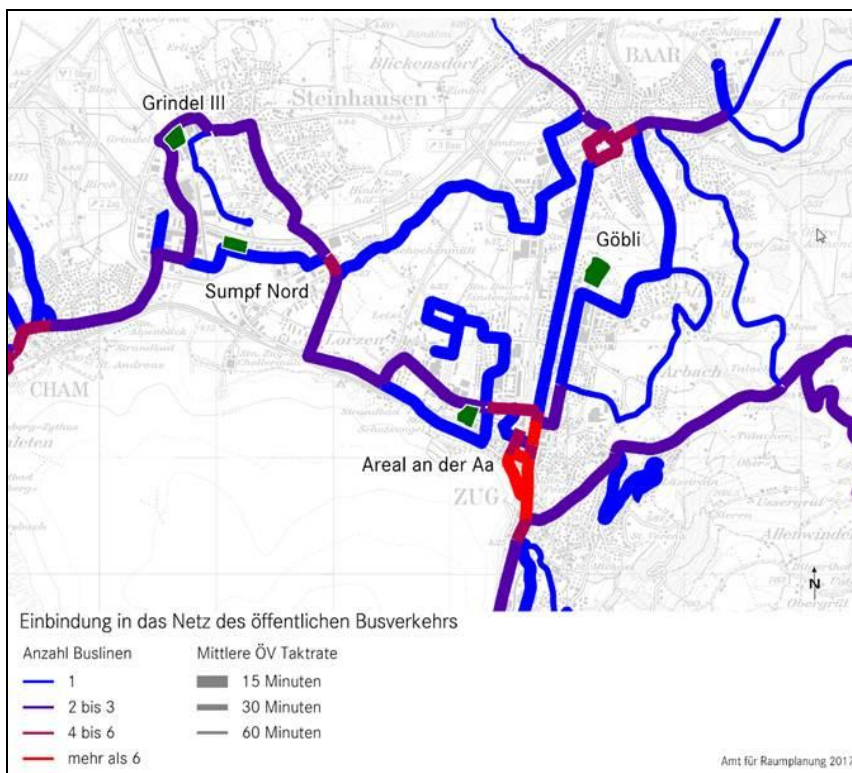


Abb. 3: Einbindung in das Busnetz

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Einbindung in das Busnetz	++	+	-	-

Tab. 4: Bewertung Einbindung in das Busnetz

Fazit: Abbildung 3 zeigt, dass der Standort «An der Aa, Zug» von allen Standorten mit Abstand am besten in das Busnetz eingebunden ist. Die peripher gelegenen Standorte in Steinhausen schneiden unter diesem Kriterium am schlechtesten ab.

Anbindung an das Strassennetz

Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist ein weiterer Faktor, der in die Bewertung einzubeziehen ist. Im schlechtesten Fall wäre eine neue Erschliessungsstrasse notwendig, welche zusätzliche Investitionskosten verursachen würde. Sämtliche vier Standorte sind jedoch an bestehende Strassen angebunden, sodass jeweils nur die interne Grundstückserschliessung realisiert werden müsste. Da die meisten Ein- und Aussetzfahrten vor oder nach den Hauptverkehrszeiten erfolgen, ist die Kapazität der Strassen im Umfeld eines neuen Hauptstützpunkts ein kaum relevantes Kriterium.

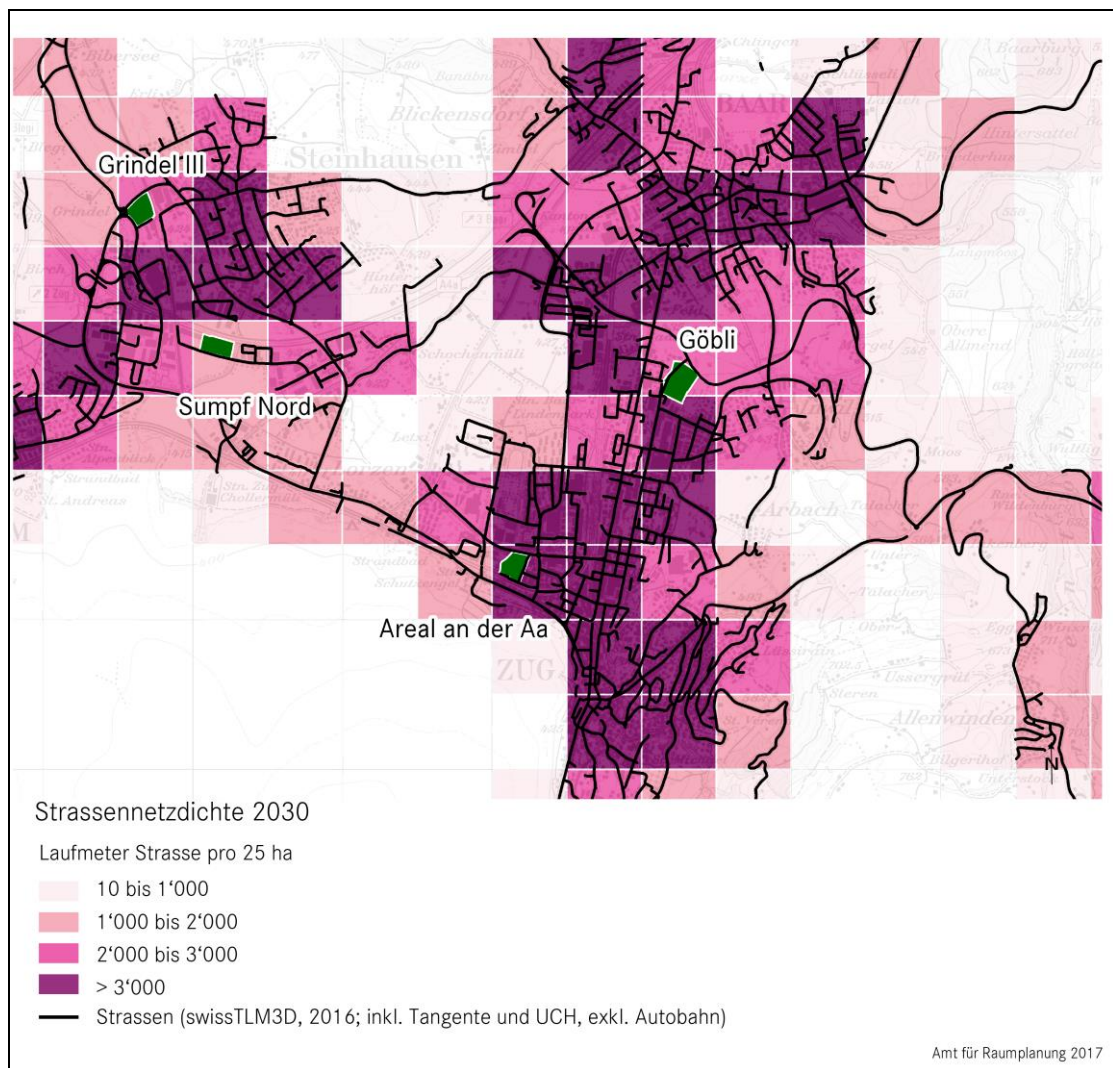


Abb. 4: Anbindung an das Strassennetz

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Anbindung an das Strassennetz	++	+	-	-

Tab. 5: Bewertung Anbindung an das Strassennetz

Fazit: Die Abbildung 4 zeigt die Anbindung der vier zu bewertenden Standorte an das Strassennetz. Der Standort «An der Aa, Zug» liegt hinsichtlich der Anbindung an das Strassennetz optimal, da Ausfallachsen in verschiedene Richtungen bestehen (General-Guisan-Strasse, Chamerstrasse, Nordstrasse). Zudem haben potentielle Stausituationen aufgrund der kurzen Distanz zum Bahnhof Zug nur wenige Auswirkungen, namentlich geringe Verspätungen zur Folge. Schliesslich werden die leistungsfähigen Strassen nach Walchwil und ins Ägerital schnell erreicht. Eine ähnlich gute Anbindung an das Strassennetz weist nur das Göbli in Zug auf. Die Standorte im Raum Steinhausen (Grindel III, Steinhausen und Sumpf Nord, Steinhausen) schneiden bei diesem Kriterium schlecht ab.

Lärm und Umwelt

Durch kurze Leerfahrten wird der umweltschädliche CO₂- und NO_x-Ausstoss nicht unnötig erhöht und zusätzlicher Strassenlärm vermieden.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Lärm und Umwelt	++	+	-	0

Tab. 6: Bewertung Lärm und Umwelt

Fazit: Die zentraler gelegenen Standorte schneiden besser ab.

Verfahrensrisiken Raumplanung

Entspricht die aktuelle Zonierung nicht den Anforderungen, um einen Hauptstützpunkt realisieren zu können, bedarf es vor Baubeginn einer Umzonung, einer Anpassung der Bauordnung oder eines Bebauungsplans. Dies ist ein zusätzlich notwendiger Schritt, der mit Risiken und zeitlichen Verzögerungen verbunden sein kann. Ist ein solcher Schritt nicht notwendig, spricht das für den jeweiligen Standort.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Verfahrensrisiken	0	0	0	0

Tab. 7: Bewertung Verfahrensrisiken

Fazit: Bei beiden Standorten in Steinhausen ist eine Anpassung der Bauordnung notwendig, da die heutige Arbeitszone nur Gebäude mit einer Gesamtlänge von 40 Metern zulässt. Ähnliches gilt für den Standort «An der Aa, Zug», wo sich ein Teil in der Wohn- und Arbeitszone 4 (WA4) und ein anderer Teil in der Zone für öffentliches Interesse für Bauten und Anlagen (OelB) befindet. In der heutigen Zone WA4 muss ein Mindestwohnanteil erstellt werden. Die Bauordnung ermöglicht es dem Stadtrat, vom Wohnanteil Abstand zu nehmen, wenn Einrichtungen einem öffentlichen Interesse dienen. Im Gebiet Göbli in Zug läuft zurzeit eine Zonenplananpassung. Diese ist noch nicht genehmigt und äussert sich nicht zur Frage, ob ein Hauptstützpunkt in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen denkbar ist. Somit sind auch im Gebiet Göbli zonenplanerisch noch Fragen ungeklärt. Aufgrund dieser Ausgangslage werden die Risiken in allen vier Gebieten gleich gewichtet.

Raumentwicklung - haushälterische Bodennutzung

Die Bewertung geht davon aus, dass an allen vier Standorten die gleich grossen Flächen gebraucht werden. Diese Annahme ist aus raumplanerischer Sicht sinnvoll, denn damit wird eine haushälterische Bodennutzung postuliert. Die Annahme ist aber auch aufgrund fehlender deutlich grösserer Grundstücke (siehe erster Bewertungsschritt) richtig. An dezentralen Standorten ist die Versuchung grösser, aus Kostengründen keine Abstellplätze in Tiefgaragen zu erstellen. Damit wären diese Standorte betreffend haushälterischer Bodennutzung eher schlechter zu beurteilen. Am Standort «An der Aa, Zug» kann man sich die Frage stellen, ob ein solch flächenintensiver Hauptstützpunkt nicht peripherer zu platzieren sei und stattdessen mehr Raum für Dienstleistungen und Wohnen in einem städtischen Kontext sinnvoll wären. Dagegen spricht, dass eine Verlagerung des Hauptstützpunkts auf die grüne Wiese in Steinhausen oder im Göbli einer Entwicklung des Kantons nach Innen - auch für öffentliche Bauten und Anlagen - dem bundesrechtlichen Anliegen der haushälterischen Bodennutzung zuwiderlaufen würde.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Raumentwicklung / Haushälterische Bo- dennutzung	0	0	0	0

Tab. 8: Bewertung Raumentwicklung / Haushälterische Bodennutzung

Fazit: Die vier verbleibenden Standorte werden in diesem Punkt gleich gewertet.

C.3 Gesamtbeurteilung

Die Bewertung der einzelnen Kriterien führt zu folgender Gesamtbeurteilung. Auf eine Gewichtung der verschiedenen Kriterien wurde bewusst verzichtet, um eine möglichst hohe Transparenz zu erhalten.

	An der Aa, Zug	Göbli, Zug	Grindel III, Steinhausen	Sumpf Nord, Steinhausen
Betriebskosten	++	+	-	0
Eigentumsverhältnisse	++	+	0	0
Einbindung in das Busnetz	++	+	-	-
Anbindung an das Strassennetz	++	+	-	-
Lärm und Umwelt	++	+	-	0
Verfahrensrisiken	0	0	0	0
Raumentwicklung / Haushälterische Bo- dennutzung	0	0	0	0
Gesamt (alle «+» abzüglich den «-»)	+ 10	+ 5	- 4	- 2

Tabelle 9: Resultat des zweiten Bewertungsschritts

Damit ergibt sich, dass der Standort «An der Aa, Zug» aufgrund obenstehender Bewertung klar zu favorisieren ist. Mit der räumlichen Nähe zur Zuger Polizei sowie zum Rettungsdienst können zusätzliche Synergien beim Fahrzeugunterhalt, bei Reparaturen und Fahrzeugausbauten genutzt werden.

D. Öffentliche Mitwirkung

D.1 Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Während der öffentlichen Auflage der Richtplananpassung gingen rund vierzig Stellungnahmen ein. Die Mehrheit der Gemeinden und der Organisationen und auch der Bund unterstützen den vorgeschlagenen Standort «An der Aa, Zug». Mehrheitlich wird begrüsst, dass der heute bestehende zentrale Standort beibehalten werden soll und damit unnötige Leerfahrten und eine zusätzliche Belastung von bereits stark belasteten Strassen vermieden werden können.

Die kritischen Rückmeldungen lassen sich folgendermassen zusammenfassen:

- es fehlten grundlegende Abklärungen, welche sich mit dem - in Zukunft rasant verändernden - öffentlichen Verkehrswesen auseinandersetzen;
- es brauche zwei bis drei wahrscheinliche Zukunftsszenarien, um sich eine umfassende Meinung bilden zu können, denn die zukünftige Entwicklung des Kantons Zug und des öffentlichen Verkehrs werde zu neuen Konzepten, neuen Linienführungen und neuen Fahrzeugen führen;
- einzelne Gebiete seien umfassender zu evaluieren (kantonaler Werkhof Steinhausen mit Delegation der Aufgaben des Kantons an die Gemeinden, Strassenverkehrsamt, Grindel II);
- eine wesentliche Reduktion der oberirdischen Ausdehnung eines zukünftigen Hauptstützpunkts sei eine zwingende Aufgabe;
- beim Standort «An der Aa, Zug» müsse eine quartierinterne Vernetzung mit Fuss- und Radwegen und eine optimale Anbindung der Stadtbahnhaltestelle in der geforderten Qualität gewährleistet werden;
- die Finanzierbarkeit eines mehrstöckigen Hauptstützpunkts im Zentrum von Zug sei generell zu hinterfragen;
- die Stadt Zug stellt klar, dass das Grundstück im Göbli für einen Stützpunkt nicht zur Verfügung stehe (Standort für Ökihof mit Nebennutzungen, Energiezentrale, Werkhof, Feuerwehr);
- aus Sicht des Umweltschutzes fehlten Überlegungen zum Schutz der Nachbarschaft vor übermässigen Immissionen, insbesondere Lärm, aber auch Luftbelastung durch Betrieb der Busflotte und der dazugehörigen Unterhaltswerkstatt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist dies aufzuzeigen.

D.2 Erläuterungen des Regierungsrats

D.2.1 Entwicklung von Busverkehr und Feinverteiler bis 2040

Im Kanton Zug haben sich in den letzten fünfzig Jahren die Bevölkerung verdoppelt und die Arbeitsplätze verfünffacht. Dies führte zu einem starken Wachstum der gesamten Mobilität. In den vergangenen 10 Jahren konnte die ZVB ein durchschnittliches jährliches Wachstum von mehr als 2 % ausweisen. Das Zuger Bussystem befördert zwei Drittel der gesamten Nachfrage im bestellten öffentlichen Verkehr des Kantons. Im Jahr 2016 fuhren 25,2 Millionen Passagiere mit dem Bus, während die Bahn 10 Millionen Passagiere mit Stadtbahn und S-Bahn im Kanton beförderte. Es ist keine Verkehrsprognose bekannt, welche von einem Nullwachstum oder gar von einem Rückgang der künftigen Nachfrage im öffentlichen Verkehr ausgeht. Im Gegenteil: Vor kurzer Zeit veröffentlichte das Bundesamt für Raumentwicklung die Verkehrsperspektiven für das Jahr 2040. Diese gehen von einem Wachstum im öffentlichen Verkehr von über 50 % aus (vgl. Abb. 5).

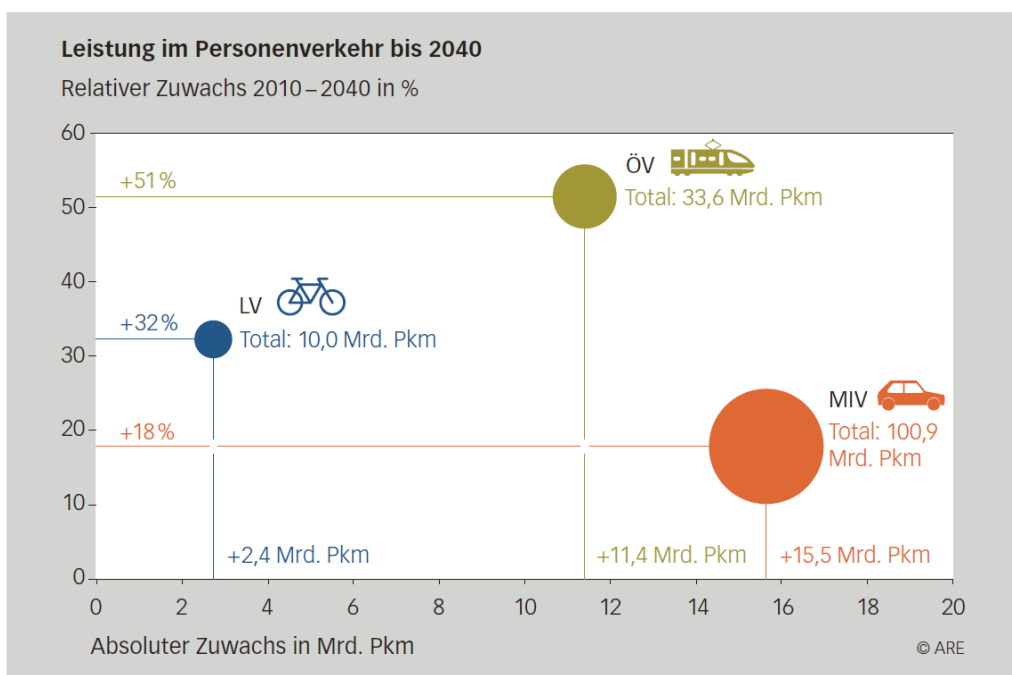


Abb. 5: Verkehrsnachfrage bis 2040. Quelle: Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Es kann zwar davon ausgegangen werden, dass die Nachfrageentwicklung im öffentlichen Verkehr bei der Bahn und beim Bus nicht gleich dynamisch verlaufen wird, da der Bus durch den ebenfalls wachsenden Langsamverkehr konkurrenziert wird. Trotzdem wird erwartet, dass im Kanton weiterhin ein erheblicher Anteil des Wachstums im öffentlichen Verkehr durch Busse zu bewältigen ist.

Um zu klären, ab welchem Zeitpunkt das Feinverteilerangebot im Kanton Zug nicht mehr durch Busse bewältigt werden kann, wurde im Jahr 2013 eine Studie durch das Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich durchgeführt. Darin wurden mögliche Bus- und Tramnetze auf die Entwicklungsgebiete des aktuellen Richtplans ausgerichtet und untersucht. Es hat sich gezeigt, dass die bisherige Konzeption, welche auf Bushubs an den grösseren Bahnhöfen aufbaut, weiterhin richtig ist. Das Hauptziel der ETH-Studie war jedoch die Klärung der Frage, ob der Kanton Zug mittelfristig ein Tram benötigt. Nebst einem Tramsystem wurden ein System Busplus (konventionelles Busnetz; Anhängerzüge) und andererseits ein Bussystem BRT (Bus rapid transit; komplett eigentrassiert; elektrifiziert; Doppelgelenk-Trolleybusse) in die Abklärungen einbezogen. Es hat sich gezeigt, dass die Grenze, bei der über ein neues Transportsystem nachgedacht werden müsste, auch bei einer Steigerung der Nachfrage um + 200 % nicht erreicht wird. Am Beispiel der bereits heute stark frequentierten Buslinie 6 zeigt sich, dass bei einer Bedienung mit grösseren Bussen und einer Taktfolge von 4 Minuten eine bis zu 200 %-ige Nachfragesteigerung im massgebenden Querschnitt bewältigt werden könnte.

Zusammenfassend hält die ETH in ihrer Studie fest, dass ein Tramsystem für den Kanton Zug nicht angemessen ist, da es einerseits aus Kapazitätsgründen nicht notwendig ist und andererseits mit einem weiterentwickelten, eigentrassierten Bussystem eine wesentlich grössere Wirkung pro eingesetztem Franken erzielt werden kann, namentlich in Bezug auf alle betrachteten Kostenarten (Investitionskosten, Betriebskosten und Gesamtannuitäten). Selbst wenn der Kanton Zug sich eines Tages für ein Tram entscheiden sollte, würden damit nur einzelne Buslinien ersetzt. Zur Feinerschliessung des gesamten Kantons wären weiterhin zahlreiche Buslinien notwendig. Somit werden auch in den kommenden Jahrzehnten Busse in unterschiedlichsten Grössen das Verkehrssystem im Kanton Zug prägen. Diese müssen auch in Zukunft versorgt, gereinigt, unterhalten und abgestellt werden können.

Der Bahnhof Zug ist im Kanton der am besten erschlossene Bahnhof. Unzählige Fern- und Regionalzugsanschlüsse werden hier angeboten. Diese Funktion wird künftig noch gestärkt (zusätzlicher Gotthard-Verkehr, zusätzliche Verbindungen nach Zürich/Luzern mit STEP 2030/35). Auf der Basis des Sachplans Verkehr Schiene des Bundes hat die SBB im Korridorrahmenplan Baar-Zug die langfristige Entwicklung der Bahn in Etappen bis über das Jahr 2050 hinaus aufgezeigt. Die Ausrichtung des Feinverteilers auf den Hub Zug ist somit auf sehr lange Zeit richtig. Mit dem Abgleich von Grob-, Mittel- und Feinverteiler am wichtigsten Bahnhof im Kanton entstehen funktionierende Reiseketten, welche auch in Zukunft eine wesentliche Voraussetzung für einen erfolgreichen öffentlichen Verkehr sind. Die bisher eingeschlagene Strategie des öffentlichen Verkehrs funktioniert und ist auch in Zukunft ausbaubar.

Wie schon in Kapitel C.1.2.2 «Zweiter Bewertungsschritt» aufgezeigt, fallen mit steigender Entfernung zwischen Hauptstützpunkt und Einsatzort umso höhere Personal- und Betriebskosten für die unproduktiven Ein- und Aussetzfahrten an. Weil die meisten Buslinien am Bahnhof Zug beginnen oder enden, ist ein Hauptstützpunkt in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und im Herzen sowohl des heutigen als auch des künftigen Netzes aus betriebswirtschaftlicher Sicht richtig. So können Leerfahrten vermieden werden und das Personal lässt sich effizient einsetzen. Selbst wenn eines Tages Fahrzeuge führerlos unterwegs sein sollten, ist ein zentraler Hauptstützpunkt immer noch richtig. Die Vermeidung unnötig langer Leerfahrten führt zu einer geringeren Umweltbelastung durch Minimierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen (CO₂, NO_x etc.) oder des Bedarfs an elektrischer Energie. Gleichzeitig können Strassenlärm und die Verkehrsbelastung auf bereits heute stark belasteten Zufahrtsachsen reduziert werden.

Die Ansiedlung des Hauptstützpunkts im Zentrum des Busnetzes ist richtig. Die konkrete Ausgestaltung und Weiterentwicklung dieses Angebots des öffentlichen Verkehrs (Linienführungen, Takt, Fahrzeuggrößen etc.) hängt hingegen nicht vom Standort des Hauptstützpunkts ab. Das ganze Busnetz soll sich der wachsenden Nachfrage, dem technologischen Wandel oder den politischen Vorgaben entsprechend verändern können. Baulich muss der Hauptstützpunkt so konstruiert sein, dass künftige Veränderungen im Angebot oder bei der Technik flexibel bewältigt werden können. Somit wird mit der Festlegung des Standorts im Richtplan weder das bisherige Angebotskonzept zementiert, noch werden künftige Entwicklungsschritte verhindert.

D.2.2 Digitalisierung im Verkehr

Unter den Begriff «digitalisierter Verkehr» fallen verschiedene Themen: intelligente Verkehrssysteme, Sharing-Plattformen, vernetzte Mobilität, autonome Fahrzeuge, e-Ticketing, Mobility-Pricing und Car- and Ride-Sharing. Entsprechende Pilotprojekte werden durch die Medien publik, endeten bisher aber nach Projektende ohne praxistaugliche Umsetzungen für den Massentransport. Im Bereich der automatisierten Fahrzeuge laufen weltweit - notabene auch in der Schweiz - verschiedene Testbetriebe. Bis zur Marktreife im Alltagsverkehr ist es noch ein langer Weg. Zu berücksichtigen ist, dass die Technik viel schneller als das menschliche Verhalten ändert. Nicht alles, was technisch möglich ist, wird von der Mehrheit der Menschen sofort akzeptiert. Die Diffusionstheorie zeigt, dass Innovationen teilweise 20 Jahre oder mehr benötigen, bis sie sich flächendeckend durchsetzen. Aus heutiger Sicht wird der öffentliche Verkehr auch mit neuen Technologien seine Trümpfe als raum- und energieeffizientes Massentransportmittel ausspielen können und damit auf den Linien des Hauptnetzes des öffentlichen Feinverteilers (siehe auch vom Kantonsrat festgesetzte Richtplan-Teilkarte V 6.3 in Abb. 6) durchaus trotz autonomer Fahrzeuge seine Berechtigung beibehalten.

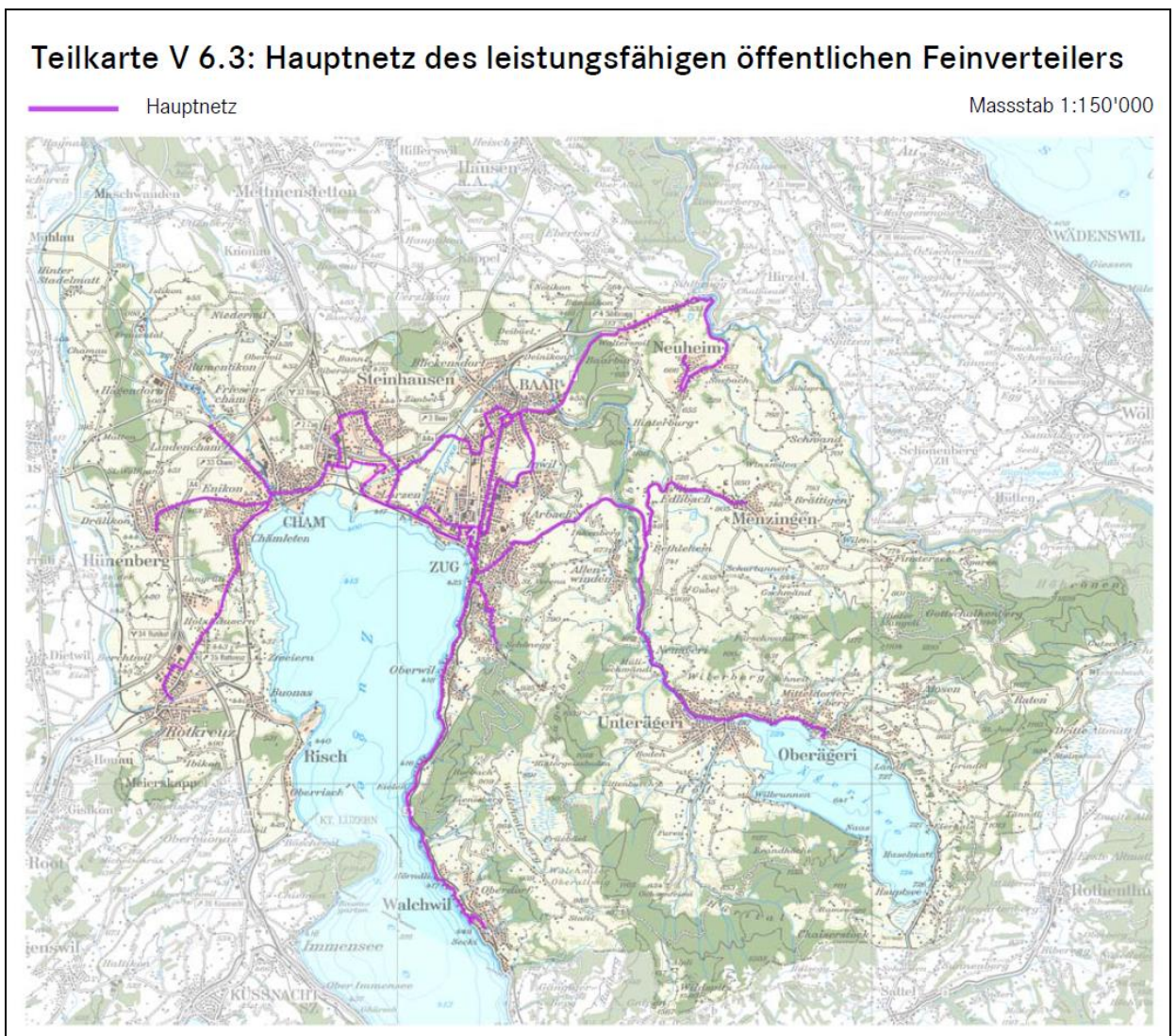


Abb. 6: Richtplan-Teilkarte V 6.3: Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers

Ob Fahrzeuge teilweise oder ganz autonom unterwegs sind, spielt in Bezug auf den Bedarf eines Hauptstützpunkts eine untergeordnete Rolle. Die Fahrzeuge werden technisch anspruchsvoller und müssen unterhalten und vandalensicher garagiert werden können. Dank elektronischer Überwachung der Fahrzeuge wird es künftig möglich sein, Versorgung, Unterhalt und Reparaturen bedarfsgerechter zu gestalten. Ein zentraler Hauptstützpunkt ermöglicht Skaleneffekte bei der Bewirtschaftung der Fahrzeuge und gleichzeitig geringere Ausfallzeiten im Störfall. Dass die ZVB am Pilotbetrieb zu autonom verkehrenden Kleinbussen der SBB zusammen mit der Stadt Zug und dem Technologiecluster Zug beteiligt ist, verdankt sie nicht zuletzt dem zentralen Standort. Dort sollen die Fahrzeuge gereinigt, unterhalten und aufgeladen werden. Unabhängig von der technologischen Entwicklung liegt es im Interesse des Kantons, dass ein zentraler Hauptstützpunkt als Herzstück des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs langfristig gesichert ist. Dadurch können das künftige Mobilitätswachstum abgedeckt, mögliche Mobilitätsveränderungen berücksichtigt und den veränderten Antriebstechnologien (z.B. Hybridfahrzeuge, Ladestationen) Rechnung getragen werden. Mit dem zentralen Standort wird man den zukünftigen Anforderungen nach rascher Reaktionszeit und flexiblem Einsatz gerecht. In jedem Fall steht eine lange Zeit mit dualen Verkehrssystemen bevor, welche hohe Anforderungen an Depot und Werkstatt stellen. Ein moderner Hauptstützpunkt muss sich flexibel auf technologische Entwicklungsschritte einstellen können. Der geplante Neubau reagiert auf diese notwendige Flexibilität beispielsweise durch eine stützenarme Bauweise.

Ein Blick über die Landesgrenzen hinaus zeigt, dass nahezu alle Städte und Agglomerationen auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs setzen, um ihre Verkehrsprobleme zu lösen. Sogar im Silicon Valley, wo notabene an vielen Innovationen gearbeitet wird, setzt man zur Behebung der vorhandenen Verkehrsprobleme auf den Ausbau des traditionellen öffentlichen Verkehrs. In der Schweiz setzen Städte und Gemeinden auf einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Mit Blick auf den zurzeit in Diskussion stehenden Ausbauschnitt 2030/35 bei der Bahn kann davon ausgegangen werden, dass alle Kantone und der Bund den öffentlichen Verkehr in Zukunft weiter ausbauen wollen. In Zug würden durch den Bahnausbau vor allem die Schnellzugshalteorte an Attraktivität gewinnen und der Bahnhof würde neu in den Hauptrichtungen viertelstündlich bedient werden. Davon wird der Busverkehr profitieren.

Alle grösseren Busunternehmen in der Schweiz betreiben aus betriebswirtschaftlichen Gründen Hauptstützpunkte an zentraler Lage in ihrem Netz. Die Fahrzeuge werden vielerorts auch in dicht bebauten städtischen Quartieren gereinigt, unterhalten und abgestellt (z.B. Luzern Tribtschen, Winterthur, Zürich Hardau, - Oerlikon, - Kalkbreite, - Escher Wyss Platz). Es ist kein Trend erkennbar, welcher für eine Verschiebung von zentralen Hauptstützpunkten bei Busunternehmen an die Peripherie sprechen würde. Da verschiedene Hauptstützpunkte in die Jahre gekommen sind oder aus allen Nähten platzen, stehen auch andernorts diverse Ersatz- und Neubauten an (z.B. Wetzikon, Wädenswil, Zürich Hardau, Root).

D.2.3 Auswirkungen verschiedener denkbarer Entwicklungen auf den Standort des Hauptstützpunkts

Die Stadt Zug forderte eine vertiefte Auseinandersetzung mit verkehrlichen Szenarien und deren künftigen Entwicklungen. Dies nicht im Sinne einer wissenschaftlichen Zukunftsforschung, sondern in einfachen «wenn, dann» Abschätzungen. In Rücksprache mit dem Stadtrat Zug entstanden die nachfolgenden «Denkansätze» mit einer Abschätzung der Konsequenzen für den Hauptstützpunkt:

Szenario 1: «Es geht doch nicht so schnell wie erwartet»

Die Digitalisierung des Verkehrs und damit auch das Fahrzeug-Sharing setzen sich aufgrund verschiedener technischer und gesetzlicher Hindernisse nicht so schnell durch wie erwartet (> 25 Jahre). Der «klassische» öffentliche Verkehr übernimmt in den nächsten 25 Jahren einen grossen Teil des Mehrverkehrs im Kanton Zug. Dank des neuen modernen und zentralen Hauptstützpunkts kann eine lokale Transportunternehmung diese Aufgaben effizient abwickeln. Die bisherigen arbeits- und kommunikationstechnischen Entwicklungen (wie Homeoffice, Videokonferenz, Internet etc.) haben die generelle Mobilität nicht reduziert. Dies wird sich wohl auch in Zukunft so fortzuschreiben: Weder die morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden werden geglättet, noch die Verkehrsleistungen auf Schiene und Strasse reduziert.

Bedeutung für den Standort des Hauptstützpunkts:

- Der Hauptstützpunkt dient als konventioneller Stützpunkt für eine lokale Transportunternehmung als Betreiberin eines umfassenden Feinverteilers im Kanton Zug (Busbetreiberin, Werkstatt);
- dank der neuen Infrastruktur kann sich das Transportunternehmen auch im Wettbewerb der verschiedenen Transportunternehmungen um neue Dienstleistungen optimal positionieren, den öffentlichen Verkehr als Dienstleistung für Wirtschaft und Bevölkerung aufrecht erhalten und Arbeitsplätze im Kanton Zug sichern;
- im langsamen Wandel zur digitalisierten Verkehrswelt hat das Transportunternehmen gute Karten, da ihr die moderne Werkstätte und der zentrale Standort als Heimbasis zur Verfügung stehen;
- mit einem modernen Stützpunkt kann die Qualität der Dienstleistung aufrecht erhalten und weiterentwickelt werden, damit die Zuger Bevölkerung auch in Zukunft einen funktionierenden öffentlichen Verkehr hat.

Szenario 2: «Autonome Fahrzeuge» setzen sich in den nächsten 20 Jahren durch. Die Digitalisierung und das Sharing setzen sich in den nächsten 20 Jahren durch. Autonome Fahrzeuge in unterschiedlichen Grössen und von verschiedensten Anbietern (Swisscom, VW, Google, Amazon) prägen den öffentlichen und privaten Verkehr. Die Mobilität ist elektronisch. Klassische Fahrzeuge verschwinden zunehmend von den Strassen und werden steuerlich stark belastet. Auf gewissen starkfrequentierten Strecken (z.B. Zug - Unterägeri) transportieren zu den Hauptverkehrszeiten aus Risikoüberlegungen klassische Doppelgelenkbusse die Reisenden. Auf den Schienen verkehren autonome Schienenfahrzeuge in kurzen Takten, welche permanent die grossen und mittleren Zentren verbinden. Die beiden Bahnhöfe Zug und Rotkreuz stärken ihre Rolle als Mobilitätshubs, wo alle Mobilitätsdienstleistungen zusammenfinden. Das lokale Transportunternehmen wandelt sich vom Verkehrsbetrieb mit eigenen Fahrzeugen zu einem umfassenden Servicebetrieb für autonome Fahrzeuge. Da die Fahrzeuge fast ständig unterwegs sind und die Technik an Komplexität stark zugenommen hat, steigt der Unterhaltsbedarf der Fahrzeuge.

Bedeutung für den Standort des Hauptstützpunkts:

- Der Hauptstützpunkt dient der lokalen Transportunternehmung als Werkstatt für den Service der autonomen Fahrzeuge und der klassischen Doppelgelenkbusse. Dank der zentralen Lage sind die Verlustzeiten für den Service klein, die unproduktiven Leerfahrten auf den Strassen minimiert und dadurch die Kosten und die Belastung für das Strassennetz tief;
- anstelle der Busse werden in einem Teil der Tiefgarage die hochtechnisierten Fahrzeuge abgestellt (Schutz vor Vandalismus und Hacker, Wind und Wetter). Auch neu gelieferte Fahrzeuge der verschiedenen Hersteller finden Platz, bevor sie zugelassen werden;
- ein Teil der Tiefgarage wird zu Werkstätten umgebaut (Fahrzeuge ohne Abgase ermöglichen auch in der ehemaligen Tiefgarage den computerunterstützten Unterhalt);
- durch die zentrale Lage im Kanton ist die zeitliche Verfügbarkeit der Fahrzeuge für die Bevölkerung sehr hoch.

Szenario 3: «Die Digitalisierung greift voll durch»

Auf den Strassen und den neu asphaltierten Trasseen des ehemaligen schienenengebundenen Verkehrs zirkulieren im Jahr 2040 nur noch autonome Fahrzeuge, welche als eigenständige Unternehmen unterwegs sind. Dies dank einer Anpassung der Gesetzgebung: Neben den natürlichen und juristischen Personen gibt es neu die digitale Person im schweizerischen Recht (Haftpflicht, Eigentum etc.). Die Fahrzeuge sind einerseits «Mobilitätsdienstleister», anderer-

seits aber auch Zwischenhändler für Energie, welche die Schwankungen im Stromnetz ausgleichen. Die Strassen sind flächendeckend mit Lade-/und Entladetechnologie ausgerüstet. Mit grossen Fahrzeugen (50 - 200 Personen) werden Punkt-zu-Punkt-Beziehungen gefahren, kleinere Fahrzeuge (1 - 50 Personen) decken die individuellen Bedürfnisse ab. Private Verkehrsmittel sind von den Strassen verschwunden. Einzelne Passstrassen dienen Nostalgiezwecken: Für 500 Franken pro Tag steuert man einen alten VW Golf. Der Preis der Mobilität für den Einzelnen richtet sich strikte nach Angebot und Nachfrage. Dank Werbung und weiteren kommerziellen Angeboten in den Fahrzeugen reduziert sich der Preis für die Mobilität stark und tendiert gegen null. Der Staat finanziert seine Infrastruktur über eine fahrleistungs- und zeitabhängige Steuer, welche täglich und direkt von den Fahrzeugen über digitale Kanäle abgerechnet wird. Das lokale Transportunternehmen bietet sich als Servicestation für fremde Fahrzeuge an und betreibt allenfalls noch eigene Fahrzeuge. Auch damit ist der Bedarf für eine entsprechende Infrastruktur ausgewiesen. Die Punkt-zu-Punkt-Beziehungen, welche immer noch mit grösseren Fahrzeugen bedient werden, starten und enden an zentralen Anfangs- und Endpunkten. Dies sind die neuen Hubs für das Umsteigen von kleineren auf die grösseren Fahrzeuge. Deren zentrale Lage spielt damit auch in diesem Szenario eine wichtige Rolle. Allfällig nicht durch das lokale Transportunternehmen benutzte Flächen nutzen andere Servicedienstleister oder Fahrzeuge synergetisch mit. Durch die Zentralisierung können die komplexen technischen Komponenten verschiedenen Anbietern angeboten und somit geteilt (sharing economy) werden.

Bedeutung für den Standort des Hauptstützpunkts:

- Der Hauptstützpunkt dient der lokalen Transportunternehmung als Werkstatt für den Service der autonomen Fahrzeuge. Dank der zentralen Lage sind die Verlustzeiten für den Service klein, die unproduktiven Leerfahrten auf den Strassen minimiert und dadurch die Kosten und die Belastung für das Strassennetz tief;
- je nach Marktsituation wird die unterirdische Fläche am neuen Hauptstützpunkt anderweitig verwendet (computergesteuerte Werkstätten, private Abstellanlagen, Computer- oder Elektroaustauschzentrale). Neue tageslichtähnliche Beleuchtungskonzepte ermöglichen ein angenehmes Arbeiten auch in den Untergeschossen;
- dank der zentralen Lage und der knapper werdenden Flächen an zentraler Lage sind die Mieteinnahmen entsprechend hoch. Gleich wie viele andere Hochbauten wird der Hauptstützpunkt in der Höhe und allenfalls auch unterirdisch weiter wachsen;
- durch die zentrale Lage der Heimbasis für die Fahrzeuge und der zentralisierten Werkstätten mit entsprechendem Wissen ist die Verfügbarkeit der Fahrzeuge hoch und die Dienstleistung entsprechend kosteneffizient.

D.2.4 Busverkehr und Feinverteiler im kantonalen Richtplan

Im Kapitel V 6 «Busverkehr / Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassée» des kantonalen Richtplans hat der Kantonsrat die Grundsätze und Vorhaben zum Feinverteiler festgesetzt. Danach soll das heutige Busnetz schrittweise zu einem leistungsfähigen öffentlichen Transportsystem ausgebaut werden. Dieses zeichnet sich durch hohe Qualität, Zuverlässigkeit, hohe Reisegeschwindigkeit und Wirtschaftlichkeit aus. Der Fahrzeugeinsatz richtet sich nach der Nachfrage, dem Kundenbedürfnis und dem Stand der Technik. Zusätzlich ist in der Richtplankarte (Teilkarte V 6.3, Abb. 6) das Hauptnetz des leistungsfähigen öffentlichen Feinverters grafisch festgehalten, welches jedoch ohne einen zentralen Hauptstützpunkt kaum in der heutigen Qualität betrieben werden könnte.

Mit dem im kantonalen Richtplan angenommenen Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum wird auch die Mobilität bzw. das Verkehrsaufkommen im Kanton Zug weiterhin zunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsfläche nicht im gleichen Masse wachsen kann,

weshalb eine Verdichtung im Verkehr konkret durch Förderung von Massentransportmitteln wie Busse oder Bahnen erfolgen muss.

D.2.5 Alternative Standorte

Zu den in der öffentlichen Mitwirkung angesprochenen Standorten wurden Zusatzabklärungen vorgenommen.

D.2.5.1 Kantonaler Werkhof und Innenraum der Autobahneinfahrt Zug



Abb. 7: Standort kantonalen Werkhof und Innenraum der Autobahneinfahrt Zug

Mit dem Vorschlag, den Standort des kantonalen Werkhofs als mögliche Alternative einzubeziehen, ging die Begründung einher, die Leistungen des kantonalen Werkhofs könnten auch an die Gemeinden delegiert werden. Dazu ist Folgendes entgegenzuhalten:

Die Aufgaben des Personals und die Grösse des kantonalen Werkhofs sind auf die Kantonsstrassen ausgerichtet. Zudem besteht heute schon eine Mehrnutzung des Werkhofareals durch weitere kantonale Ämter wie z.B. für Schwerverkehrskontrollen. Auf dem Werkhofareal sind massgebende übergeordnete Infrastrukturbestandteile untergebracht, welche zur Gewährleistung der Betriebssicherheit auf den Kantons- und Nationalstrassen sowohl von der Zuger Polizei als auch vom Tiefbauamt genutzt werden.

Die Anforderungen von Kantonsstrassen gegenüber Gemeindestrassen, wie deren Verfügbarkeit und die Ansprüche an die baulichen und betrieblichen Unterhaltsarbeiten, sind auf den meistens deutlich stärker belasteten kantonalen Strassen höher. Im Ereignisfall bilden u.a. die Kantonsstrassen eine wichtige Grundlage für die Blaulichtorganisationen zur schnellen Erreichbarkeit des Einsatzorts. Innerhalb 30 Minuten sind Mitarbeitende des Strassenunterhaltsdienstes einsatzbereit. Die Mehrheit der Mitarbeitenden sind im Pikettdienst Betrieb oder im Bereitschaftsdienst Elektrotechnik. Den Gemeinden fehlen die entsprechenden Infrastrukturen (Salz-/Solelager) sowie die technischen Mittel (z.B. Fahrzeuge mit Pflug und Salzstreuer, Eiswarnanlagen, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen).

Ein vollständiger Aufgabenverzicht des Kantons im betrieblichen und baulichen Unterhalt ist nicht möglich, da der Kanton die Kantonsstrassen verwaltet und deren Eigentümer ist. Die Koordination des Winterdienstes für die Schneeräumung und die Glättebekämpfung kann nicht an den Gemeindegrenzen halt machen. Ebenso ist für die optimierten Verkehrsflüsse eine übergeordnete einheitliche Betrachtungsweise und Zuständigkeit der Verkehrsregelungsanlagen notwendig. Der Privatisierungsgrad der Kernaufgaben im Bereich Strassenunterhalt ist bereits heute hoch.

Neben den Ansprüchen des kantonalen Werkhofs an dieses Grundstück werden dort weitere Ansprüche befriedigt, insbesondere jene der Zuger Polizei für Schwerverkehrskontrollen, Raum- und Lagerbedürfnisse für das Museum Burg Zug und das Kunstmuseum sowie für die Kantonsarchäologie, das Eichamt und den Forstbetrieb.

Das nordöstliche Innenohr des Autobahnanschlusses Zug gehört zu den Liegenschaften des Bundesamtes für Strasse ASTRA. Auf diesen Flächen sind heute der Elektrostützpunkt der A4 sowie ein Absetzbecken vorhanden. Ausserdem wird der Platz als Lager für Miniguard-Elemente (Stahlschutzwände für Autobahnabsperrrungen) genutzt. Bisherige Anfragen für alternative Nutzungen wurden denn auch immer negativ beantwortet. Ein Verkauf dieses Grundstücks steht für das ASTRA nicht zur Diskussion, da die Fläche auch weiterhin für die Belange der Nationalstrasse zur Verfügung stehen muss.

Ausserdem ist diese Fläche der einzige Helikopterlandeplatz im Kanton Zug (nebst dem Kantonsspital in Baar). An dieser Stelle tangiert dieser keine Wohngebiete und weist keine Konflikte mit den anderen vorhandenen Nutzungen auf. Eine Aufgabe dieses Standorts hätte auch negative Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.

Zudem würden mit einer notwendigen Verlegung des kantonalen Werkhofs zusätzliche Kosten für den Abbruch der heute vorhandenen Gebäude und den Bau (allenfalls mit Landerwerb) des neuen kantonalen Werkhofs entstehen.

D.2.5.2 Strassenverkehrsamt

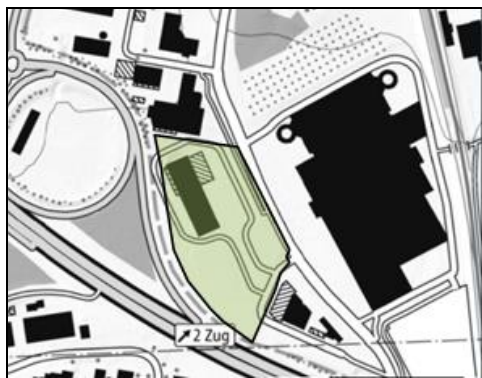


Abb. 8: Standort Strassenverkehrsamt

Das Strassenverkehrsamt hat den Auftrag, gemäss Schweizerischem Verkehrsgesetz (SVG) im Kanton Zug die ordentliche Zulassung von Fahrzeuglenkenden, Fahrzeugen und Schiffen aller Kategorien sicher zu stellen. Dieser Auftrag kann aus verschiedenen Gründen nicht delegiert oder ausgelagert werden. Auch betriebswirtschaftlich macht es keinen Sinn, die Zuger Autobesitzerinnen und Autobesitzer in Nachbarkantonen prüfen zu lassen. Hier verweisen wir auf die Geschäftsberichte der vergangenen Jahre, die den Umfang des Wirkens des Strassenverkehrsamts aufzeigen.

Aus Kapazitätsgründen wurde im Dezember 1993 an der Hinterbergstrasse 41 das heutige Strassenverkehrsamt eröffnet. Das Areal (Testgelände mit Kunden- und Mitarbeitenden-Parkplätzen) wie auch das Gebäude (Prüfhalle mit 6 Prüfbahnen und Administration) wurden in optimaler Ergonomie erstellt. Dies erlaubt es auch heute noch, auf relativ kleinem Raum Fahrzeugprüfungen und Führerprüfungen aller Kategorien in hoher Effizienz durchzuführen. Die heute zur Verfügung stehende Verkehrsfläche auf dem Areal des Strassenverkehrsamts ist nach über 24 Jahren mit dem stetigen Fahrzeugwachstum von jährlich fast 2 % knapp gewor-

den. Ebenso sind die Kundenparkplätze in der Anzahl eher knapp bemessen und decken den Bedarf in Spitzenzeiten nicht mehr. Das Strassenverkehrsamt arbeitet und bewegt sich auf relativ engem, aber gut genutzten Raum.

Es ist zu erkennen, dass auf dem Areal des Strassenverkehrsamts noch eine kleine Wiesenfläche teilbenutzt ist. Dazu sind zwei wichtige Hinweise zu berücksichtigen: Beim Bau des Strassenverkehrsamts wurde gleichzeitig eine unterirdische Abwasserpumpstation mit Zu- und Ableitung im südwestlichen Teil dieser Wiese realisiert. Somit ist diese Infrastruktur nicht einsehbar und das zur Verfügung stehende Wiesengelände nicht mehr so gross. Vor ca. drei Jahren wurde mit der Polycom-Antenne mit Fernmeldestation eine weitere Infrastruktur auf dem Rest der noch zur Verfügung stehenden Wiese realisiert.

Mit einer notwendigen Verlegung des Strassenverkehrsamts würden zudem zusätzliche Kosten für den Abbruch der heute vorhandenen Gebäude und den Bau (allenfalls mit Landerwerb) des neuen Strassenverkehrsamts entstehen.

D.2.5.3 Privates Grundstück im Gebiet Grindel



Abb. 9: Standort Grindel II

In den Eingaben zur öffentlichen Mitwirkung wurde nebst den Grundstücken «Kantonaler Werkhof» und «Strassenverkehrsamt» auch die nochmalige Überprüfung des sich in Privatbesitz befindenden Grundstücks «Grindel II» gefordert. Schriftliche und telefonische Abklärungen mit dem Grundeigentümer haben gezeigt, dass dieses Grundstück zurzeit für eine Bebauung nicht zur Verfügung steht.

D.2.5.4 «Göbli» Stadt Zug



Abb. 10: Standort Göbli

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung hat der Stadtrat Zug mitgeteilt, dass der Standort «Göbli» nicht zur Verfügung steht. Am 4. Dezember 2017 reichten die Grossen Gemeinderäte Eisenring/Brunner in der Stadt Zug eine Motion zur Aufwertung und besseren Nutzung des Areals «Göbli» ein. Aufgrund einer Anfrage des Stadtrats Zug um eine kurze Denkpause von ein bis zwei Monaten gewährte ihm der Regierungsrat die Möglichkeit, bis Ende Februar seine Überlegungen zum Standort «Göbli» aufzuzeigen. Der Regierungsrat erwartete bis Ende Februar 2018 gestützt auf eine Grobanalyse den Bericht und Antrag des Stadtrats an den Grossen Gemeinderat zur Motion Eisenring/Brunner. Darin sollte sich der Stadtrat Zug auch zum Bau eines ZVB-Hauptstützpunkt in der Stadt Zug und zwar am Standort «An der Aa» und/oder am Standort «Göbli» bekennen können. Selbstverständlich stünden dem Stadtrat Zug dafür auch die kantonalen Fachstellen und sicher auch Vertreter der ZVB gerne beratend zur Seite. Der Stadtrat fasste seine städtischen Ideen im Schreiben vom 6. März 2018 zusammen. Der Stadtrat anerkennt darin grundsätzlich die Notwendigkeit eines Hauptstützpunkts für den Busverkehr im Kanton Zug, sofern sich der Regierungsrat und die ZVB auf eine gemeinsame Machbarkeitsstudie «Göbli» einliessen. Er legt des Weiteren die Gründe dar, weshalb der Standort «Göbli» aus seiner Sicht bestens für den Bau des Hauptstützpunkts geeignet sei. Mittels einer Machbarkeitsstudie solle innert vier Monaten geprüft werden, wie der Hauptstützpunkt der ZVB, der Rettungsdienst Zug, der Feuerwehrstützpunkt und der städtische Werkhof auf dem Areal - ohne das bereits verplante Areal für den Ökihof - untergebracht werden könnten. Vorliegend kann jedoch nicht auf die Forderung nach der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie sowie auf die Bewertung des Standorts «Göbli» durch den Stadtrat materiell eingegangen werden, da der Fokus des Kantons in politischer, finanzieller und zeitlicher Hinsicht anders gelagert ist. Bekanntlich ist der Regierungsrat seit 3. Mai 2012 mit dem Objektkredit (Vorlage Nr. 2050) für die Planung von Neubauten für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG auf dem Areal An der Aa in Zug im Umfang von 33,5 Mio. Fr. inkl. 8 % MWST (Preisstand: Zürcher Baukostenindex vom 1. April 2010) vom Kantonsrat beauftragt worden, das Wettbewerbsverfahren, das Vor- und Bauprojekt sowie das Baubewilligungsverfahren (inkl. Zonenplanänderung und Bebauungsplanverfahren) für dieses Projekt zu erarbeiten und durchzuführen. Diesen Auftrag gilt es zu erfüllen. Anschliessend wird es die Aufgabe der kantonsrätlichen Kommissionen sein, die Geschäfte vorzubereiten. Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass namentlich die Raumplanungs- und Umweltkommission (RUK) mit dem Schreiben des Stadtrats vom 6. März 2018 bedient wird und dass der Stadtrat bei der Festsetzung des Standorts im kantonalen Richtplan namentlich in der RUK auch seine Sicht der Dinge darlegen können.

D.2.6 Städtebauliche Aspekte

Ein städtebaulicher Wettbewerb unter Mitwirkung der Stadt Zug hat ergeben, dass sich am Standort «An der Aa, Zug» ein leistungsfähiger Hauptstützpunkt gut in die Stadtlandschaft integrieren lässt und zudem weitere Verdichtungen und Nutzungen möglich sind. Nähere Ausführungen sind in der Vorlage betreffend Investitionsbeitrag für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie betreffend Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung im Neubau auf dem Areal An der Aa, Zug, dargelegt.

Der Regierungsrat beschloss bereits 2009, das Areal An der Aa als Standort für eine zentralisierte kantonale Verwaltung festzusetzen und gemeinsam mit der ZVB Planungsarbeiten für eine Neubebauung des Areals An der Aa zu starten (Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans, GS 30, 111). Die entsprechenden Planungsarbeiten konnten mit dem Beschluss des Kantonsrats 2012 für den Projektierungskredit (Kantonsratsbeschluss betreffend Projektierungskredit für die Planung von Neubauten für die Verwaltung und Gerichte

des Kantons Zug und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG auf dem Areal an der Aa, Zug, GS 31, 603) aufgenommen werden.

D.3 Interessenabwägung

In den vorhergehenden Ausführungen wurden die vielfältigen Vorteile des Standorts «An der Aa, Zug» aufgezeigt. Es sind jedoch nicht nur die Vorteile dieses Standorts selbst, sondern auch die fehlenden sinnvollen und wirtschaftlichen Alternativstandorte, die für den Standort «An der Aa, Zug» sprechen. Da der Kantonsrat diesen Standort bereits in den Vorlagen Nr. 1869 und 2050 indirekt bestätigt hat, hält der Regierungsrat an der Festsetzung des Hauptstützpunkts am Standort «An der Aa, Zug» fest. Die im Lauf der öffentlichen Auflage eingegangenen Kritikpunkte werden jedoch insofern berücksichtigt, als dass der Regierungsrat vorschlägt, den Richtplantext V 6.10 wie folgt zu ergänzen (siehe auch Synopse in der Beilage): «Die flächenmässige Ausdehnung ist auf ein Minimum zu begrenzen. Ein qualifiziertes städtebauliches Studium ist Voraussetzung für eine Umzonung. Das Verfahren setzt sich mit mindestens folgenden Punkten auseinander:

- a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass;
- b. Vernetzung der Beziehungen des Langsamverkehrs;
- c. Zugänge zur Stadtbahnhaltestelle;
- d. Freiraum und landschaftliche Einbettung.

D.4 Zwei separate Vorlagen zum Hauptstützpunkt

Parallel zu dieser Vorlage betreffend Richtplanfestsetzung «Standort Hauptstützpunkt» wird der Bericht und Antrag für den «Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag für den neuen Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe AG und die damit verbundenen Landgeschäfte sowie betreffend Objektkredit für den Mieterausbau für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung im Neubau auf dem Areal An der Aa, Zug» vorgelegt. Beide Vorlagen werden vom Regierungsrat gleichzeitig zuhanden des Kantonsrats verabschiedet. Im optimalen Fall behandelt der Kantonsrat die beiden Vorlagen möglichst zeitgleich. Die Richtplananpassung ist aber vor der Finanzierung eines Neubauprojekts am Standort «An der Aa, Zug» zu beschliessen.

Der Kantonsrat könnte den Standort des Hauptstützpunkts am Standort «An der Aa, Zug» festsetzen, die Finanzierung aber ablehnen. In diesem Fall genössen die heutigen Bauten und Anlagen Bestandesgarantie, da sie nicht der heute rechtsgültigen Zonenplanung der Stadt Zug entsprächen. Die ZVB könnte die altrechtlichen Bauten und Anlagen nur geringfügig ändern bzw. erweitern (z.B. Liftanbauten). Grössere Umbauten und Ersatzneubauten wären nicht zulässig. Sofern die ZVB über die Bestandesgarantie hinausgehen wollte, müsste sie dem neuen Richtplanbeschluss entsprechen und ein qualifiziertes städtebauliches Verfahren anstossen. In diesem Verfahren müssten die Vorgaben des Richtplanes und der Stadt Zug (Vernetzung der Quartiere, Ausbau Langsamverkehr, Wohnanteil etc.) erfüllt werden. Gestützt auf dieses Verfahren wäre auch der Zonenplan der Stadt Zug anzupassen. Mit dem Richtplaneintrag legt der Kantonsrat gegenüber der Stadt Zug fest, dass der Standort im Grundsatz «An der Aa, Zug» ist.

Stimmt der Kantonsrat sowohl dem Standort als auch der Finanzierung zu, werden die nächsten Planungen (Umzonung, Erarbeitung Bebauungsplan, Bauprojekt) gemeinsam mit der Stadt Zug erarbeitet.

Sofern der Kantonsrat den Standort «An der Aa, Zug» und damit die Richtplanfestsetzung ablehnt, kann er den Antrag auf Finanzierung nicht beschliessen, da die übergeordnete räumliche Festlegung für dieses Bauprojekt im kantonalen Richtplan fehlen würde (Art. 8 Abs. 2 RPG).

Grundsätzlich kann der Kantonsrat auch einen anderen Standort im Richtplan festsetzen. Dies würde bedeuten, dass für diesen Standort die Machbarkeit (Kauf Grundstück, neue Planung) nachgewiesen werden müsste. Mit dem Eintrag im Richtplan für einen kantonalen Hauptstützpunkt lässt sich noch kein Enteignungstitel gegenüber einer Privatperson erzwingen, da der Richtplan nur behördenverbindlich ist. Für eine Enteignung müsste die Standortgemeinde vorab noch eine entsprechende Zone des öffentlichen Interesses schaffen.

4. Finanzielle Auswirkungen und Anpassungen von Leistungsaufträgen

4.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

Die Festsetzung des Hauptstützpunkts für den Feinverteiler hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen für den Kanton. Der Investitionsbeitrag wird dem Kantonsrat in einer separaten parallelen Vorlage unterbreitet.

Hingegen hat die Fahrleistung des öffentlichen Feinverteilers Auswirkungen auf die Abgeltungen der öffentlichen Hand, falls ein anderer Standort als «An der Aa, Zug» beschlossen und realisiert würde. Wie in Kapitel C.1.2 dargestellt, verursachten längere Leerfahrten jährliche zusätzliche Kosten in der Höhe von 2,1 Millionen Franken. Dieser Betrag wäre durch den Kanton (ca. 80 %) und die Gemeinden (ca. 20 %) abzugelten. Mit der Festsetzung des Hauptstützpunkts am heutigen Standort werden keine höheren Abgeltungskosten verursacht.

4.2 Finanzielle Auswirkungen auf die Gemeinden

Die in Kapitel 4.1 gemachten Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen auf den Kanton gelten auch für die finanziellen Auswirkungen auf die Gemeinden.

4.3 Anpassungen von Leistungsaufträgen

Diese Vorlage hat keine Anpassungen von Leistungsaufträgen zur Folge.

5. Zeitplan

3. Mai 2018	Kantonsrat, Kommissionsbestellung
Juni 2018	Kommissionssitzung(en)
August 2018	Kommissionsbericht
27. September 2018	Kantonsrat (nur eine Lesung)

Der Kanton unterbreitet nach der Beschlussfassung durch den Kantonsrat die Anpassung dem Bund zur Genehmigung. Mit dem Beschluss des Bundesrats wird der Richtplan auch für die Bundesbehörden und die Nachbarkantone verbindlich. Genehmigt der Bund die Anpassung nicht, steht dem Kanton Zug das Bereinigungsverfahren an den Bundesrat offen.

6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2854.2 - 15746 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Zug, 27. März 2018

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Die Frau Landammann: Manuela Weichelt-Picard

Der Landschreiber: Tobias Moser

Beilage:
- Synopse, März 2018