



Amt für Raumplanung
Herrn René Hutter
Re: Richtplananpassung 17/1
Postfach
6301 Zug

Zug, 22. Mai 2017

Vernehmlassung kantonaler Richtplan, Busverkehr/Feinverteiler, u.a. auf Eigentrassee; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Volkspartei des Kantons und Freistaates Zug bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme zur rubrizierten Vernehmlassung. Gerne nehmen wir innerhalb der uns gewährten Fristverlängerung nachfolgend zu den einzelnen Bestimmungen Stellung.

Die Baudirektion legt in ihrem raumplanerischen Bericht zur Anpassung des kantonalen Richtplans betreffend Busverkehr/Feinverteiler die Notwendigkeit einer Festsetzung eines zentralen Hauptstützpunktes für den öffentlichen Nahverkehr im Kanton Zug dar.

Zehn mögliche Standorte wurden mehr oder weniger aktiv evaluiert, welche auf das bestehende Netz des traditionellen Feinverteilers ZVB und seine heutige Ausprägung (weitgehend Dieselfahrzeuge unterschiedlicher Grösse) ausgerichtet ist. Die SVP Kanton Zug ist davon überzeugt, dass der strassengebundene öffentliche Verkehr sich in den kommenden Jahren stark verändern dürfte und zwar wesentlich rascher, als man es sich heute vielleicht vorstellen kann. Dies gilt im Übrigen auch für den individuellen Motorfahrzeugverkehr privater und gewerblicher Art.

Die technischen Entwicklungen, wie selbstfahrende Fahrzeuge im öV, allenfalls elektro-mobil, vermutlich eher kleiner gebaut als heute, sowie flexible Angebotsformen (Unabhängigkeit von einem starren Fahrplan, Bestellung durch Smartphone im „Uber-Mode“) sind eindeutig absehbar. Dabei kann man, wie bei vielen technischen Entwicklungen davon ausgehen, dass für gewisse Strecken Fahrzeuge in der bisherigen Grösse, evtl. für gewisse Strecken auch grösser oder auch mit direkten Punkt zu Punkt Expressverbindungen (z.B. aus dem Aegerital in den Raum Zug-Baar) durchaus bestehen bleiben werden. Wir denken z.B. an moderne Doppeldeckerbusse, so



wie sie bereits seit langem von PostAuto (Schweiz) in der Ostschweiz eingesetzt werden. Die neuesten Modelle der 13 Meter langen und vier Meter hohen Busse bieten 78 Sitz- und 55 Stehplätze, total 133 Benutzer des öV. Laut PostAuto (Schweiz) sind sie für die Fahrgäste bequemer als die einstöckigen Gelenkbusse, die überwiegend Stehplätze aufweisen.

Es ist für uns auch klar, dass aufgrund der heute absehbaren weiteren starken Bevölkerungsentwicklung im Kanton Zug die Kapazitäten im öV generell erhöht werden müssen. Das starke Wachstum der Stadt und der weiteren Region Zug ist diesbezüglich eine enorme Herausforderung.

Auch deshalb muss das heutige Netz in den nächsten Jahren einer kritischen Überprüfung unterzogen werden. Dies gilt für die Linienführung und die heutige leicht veraltete Fahrzeugflotte zwingend.

Basierend auf zwei oder drei Zukunftsszenarien bzw. Machbarkeitsabklärungen müssen ein zukunftsorientiertes öV-Netz bzw. ein zukunftsorientiertes neues öV-Angebot, die reduzierte Grösse eines zukünftigen Stützpunktes, sowie potentielle dezentrale Standorte ausgearbeitet werden. Diese Chance wird leider überhaupt nicht genutzt, eine ernsthafte Auseinandersetzung mit der zukünftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs fehlt leider völlig.

Die Auswahl der Standorte ist im Übrigen nicht zielführend. Das Grundstück im Göbli, seit ein paar Jahren im Besitze der Stadt Zug, steht für einen ZVB-Stützpunkt sicher nicht zur Verfügung (da neuer Standort für den Ökihof der Stadt Zug, gemäss Vorlage im GGR). Weitere Standorte werden auf Seite 4 des Berichts allesamt als Standorte auf Stadtzuger Boden dargestellt. Zwei davon befinden sich jedoch in der Gemeinde Steinhausen (Grindel III und Sumpf Nord).

Es ist offenbar so, dass die Evaluation von Beginn weg so aufgebaut wurde, dass am Schluss nur noch ein einziges Ergebnis möglich war, der heutige Standort der ZVB. Das erstaunt doch sehr. Der Regierungsrat wird dringendst gebeten das Resultat nochmals zu überarbeiten.

Es geht darum, hohe Anforderungen an eine aktive, zukunftsgerichtete Planung des öffentlichen Verkehrs zu stellen. Im raumplanerischen Bericht wird auf Seite 7 dargestellt, dass ein neuer, moderner Stützpunkt in seiner flächenmässigen Ausdehnung zu optimieren ist. Dies ist schon seit längerem eine Vorgabe des Bundes (haushälterischer Umgang mit dem Boden) und der kantonalen Strategie bezüglich den Verdichtungsgebieten.

In Kapitel B6 (Weitere Schritte) wird weiter ausgeführt, dass es der ZVB im Falle einer Ablehnung der kantonsrätlichen Finanzierungsvorlage für den neuen Stützpunkt gestützt auf den neuen Eintrag im Richtplan freistehe, den heutigen Gebäudepark zu erneuern. Das sehen wir nicht so. Die Stadt Zug ist nämlich Landeigentümerin von einem knappen Drittel des heutigen ZVB-Areals. Aufgrund der Sistierung des Projektes „Focus“ wird es voraussichtlich auch keine konkreten Tauschgeschäfte mit dem



Kanton geben. Eine wesentliche Reduktion der oberirdischen Ausdehnung eines zukünftigen Hauptstützpunktes für den Feinverteiler ist eine zwingende Vorgabe.

Der gesamte raumplanerische Bericht zur Anpassung des kantonalen Richtplans lässt eine gewisse Sorgfalt der Abklärungen vermissen. Dies wird der Bedeutung des Themas nicht gerecht.

Der Zuger Stadtrat schreibt in seiner Vernehmlassung zu dieser Frage zur aktuellen Situation zu Recht: „Die Stadt Zug ist das Zentrum der sich stark entwickelnden Region Zug. Die Stadt befindet sich in einer eigentlichen Umbruchphase. Das Siedlungsgebiet wird verdichtet, es wird insbesondere in den Zentrumslagen deutlich urbaner. Eine besondere Stellung in der weiteren Entwicklung der Stadt Zug kommt dem Gebiet Grafenau, an der Aa und Herti Süd zu. Diese Areale begleiten die Achse Gubelstrasse/General-Guisan-Strasse und stellen das Bindeglied zwischen den grossen Wohnquartieren im Westen und dem Zentrum der Stadt sowie dem Seeufer dar. Es gilt dieses Gebiet zu verdichten, mit den sie umgebenden Quartieren zu vernetzen und Freiräume von hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen“. Dies ist die reale Situation auf die der Kanton Rücksicht nehmen müsste.

Vor vielen Jahren befand sich der heutige Stützpunkt der ZVB am Rande der Stadt, im Westen, östlich der SBB-Geleise nach Norden, umgeben vom einem Gaswerk, einer Kläranlage, den Sportplätzen und der offenen Eisbahn im Herti und weiteren gewerblich-industriellen Nutzungen. Heute ist jedoch alles ganz anders: Der Stützpunkt ist heute von Schulen, Wohnsiedlungen, der kantonalen Verwaltung, Dienstleistungen und zwei Sporthallen umgeben und steht damit mitten im Stadtteil Herti bzw. Zug-West. Der Stützpunkt steht der angestrebten städtebaulichen Entwicklung (Mischnutzung von hoher Dichte, städtisches Gefüge mit gegenseitigen Verknüpfungen und eng verflochtenem Wegnetz etc.) im wahrsten Sinne des Wortes „im Wege“.

Wie in den Erwägungen des eigenen raumplanerischen Berichts auf den Seiten 7 und 19 festgehalten, widerspricht die heutige flächige Ausdehnung der Anlage den Vorgaben der haushälterischen Bodennutzung und dem Gebot der Verdichtung. Die Bau- und Verkehrsdepartement hält in ihrem Schreiben vom 22. März 2017 zuhanden des Gemeinderats von Baar im Zusammenhang mit dem Verdichtungsgebiet Unterfeld zudem fest, dass in den vom Kantonsrat bestimmten Verdichtungsgebieten die Gemeinden den Auftrag zum Verdichten haben ("Verfassungsauftrag des Schweizer Volkes").

Die SVP Kanton Zug kann einem allfälligen Verbleib des Stützpunktes im Gebiet an der Aa nur dann zustimmen, wenn dieser in seiner flächenmässigen Ausdehnung reduziert wird. Zudem ist der neue Stützpunkt so zu organisieren, dass die quartierinterne Vernetzung (Fuss- und Radwege) und eine optimale Anbindung der Stadtbahnhaltestelle jederzeit und in der geforderten Qualität gewährleistet sind. Der ZVB-Stützpunkt im heutigen Umfang widerspricht einerseits den planungsrechtlichen Vorgaben von Bund, Kanton und Stadt Zug und verunmöglicht andererseits die angestrebte stadträumliche Entwicklung des Stadtquartiers.



Unser Antrag lautet deshalb wie folgt: „Die SVP beantragt, die Festsetzung eines zentralen Hauptstützpunktes für den öffentlichen Nahverkehr im Kanton Zug erst dann vorzunehmen, wenn die Grundlagen für einen solchen Beschluss umfassend vorhanden sind“.

Die zukünftige Entwicklung des Kantons Zug wie auch diejenige des öffentlichen Verkehrs wird zu neuen Konzepten, zu neuen Linienführungen und zu einem neuen Fahrzeugpark führen. Wo ein zukünftiger Hauptstützpunkt liegen wird und welche Dimensionen dieser aufzuweisen hat, kann heute ohne breite Abklärungen schlicht nicht beantwortet werden.

Sollte der Hauptstützpunkt für den öffentlichen Nahverkehr im Kanton Zug auf dem Areal an der Aa festgesetzt werden, so ist der Richtplangentext V 6.10 so zu ergänzen, dass eine haushälterischen Nutzung des Bodens beachtet werden muss und die flächenmässige Ausdehnung des Stützpunktes auf ein Minimum reduziert wird. Vor einer Umzonung durch den GGR der Stadt Zug ist ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durchzuführen.

Wir danken der Baudirektion für die Gelegenheit zur Stellungnahme und hoffen, dass unsere Bemerkungen gute Aufnahme finden und verbleiben mit

Freundliche Grüsse

Präsident SVP Kanton Zug

Nationalrat Thomas Aeschi

Präsident SVP Stadt Zug

Kantonsrat Philip C. Brunner, Mitglied
KÖV