



Baudirektion Kanton Zug
Amt für Raum und Verkehr
Aabachstrasse 5
Postfach
6310 Zug

per Mail: info.arv@zg.ch

6343 Rotkreuz, 22. Juni 2021

Anpassung kantonaler Richtplan 21/1 – Mitwirkung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat Florian Weber
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns mit Schreiben vom 29. März 2021 zur Mitwirkung für die Überprüfung der Richtplananpassungen eingeladen. Wir danken der Baudirektion für diese Der Mitte Kanton Zug eröffnete Möglichkeit

Die Mitte Kanton Zug nimmt gerne die Gelegenheit wahr, sich zur beabsichtigten Anpassung des kantonalen Richtplans 21/1 zu äussern und möchten anmerken, dass wir die angesetzte Frist angesichts der Bedeutung etlicher Themen als äusserst knapp bemessen erscheint.

Gerne gliedern wir unsere Stellungnahme in Vorbemerkungen (Ziffer 1) und Ausführungen zu den vorgeschlagenen Anpassungen und Ergänzungen des Richtplantextes (Ziffer 2).

1 VORBEMERKUNGEN

1.1 Priorisierten Einzelvorlagen

Die Mitte Kanton Zug würde es begrüssen, wenn die vier (thematisch je anders gelagerten) Bereiche der Richtplananpassung als separate Vorlagen ausgearbeitet und so in den politischen Prozess eingebracht würden.

Eine damit einhergehende Priorisierung der Vorlagen sollte so vorgenommen werden, dass zeitlich dringliche Bereiche zuerst behandelt werden können, so dass für den Fall, dass längere Diskussionen in einem Bereich nicht zu unnötigen Verzögerungen in anderen (zeitlich kritischen) Bereichen führen können.

Gemäss den uns zur Verfügung stehenden Informationen erachten wir folgende Priorisierung für die Behandlung als zielführend: Neuer Mittelschulstandort, Verkehrsintensive Einrichtungen, Gebietsplanung «Äussere Lorzenallmend» und Mobilitätskonzept.

1.2 Mobilitätskonzept – fehlende Konkretisierungen

Wir begrüssen die Zusammenführung des Mobilitätskonzeptes in den Buchstaben G und M. Die Kernsätze – mit erkennbar mittelfristiger Ausrichtung (G) – ebenso wie die Handlungen - mit kurzfristiger Ausrichtung und Wirkung (M) - erscheinen uns indes auf weiten Strecken als zu allgemein gehalten. Mit den auf weiten Strecken deskriptiven und vage gehaltenen Aussagen, erhalten die anstehenden Prozesse für die Gestaltung der Mobilität im Kanton Zug aus unserer Sicht zu wenig fassbare und verbindliche Eck- und Planungswerte.

Punktuelle (zeitliche und inhaltliche) Konkretisierungen, wie z.B. im Kontext der flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen (G. 7.3.), des «Pay for use» (G 7.4.) oder die vermehrte Setzung konkreter (messbarer) Ziele auf Stufe der Handlungen würden dem Mobilitätskonzept erhöhte Aussagekraft verleihen. Verbleiben die Kernsätze und Handlungen indes auf dem aktuell sehr hohen Abstraktionsgrad, stufen wir das Mobilitätskonzept eher als Ausgangspunkt für ein Konzept.

2 RICHTPLANANPASSUNG 21/1 – BEMERKUNGEN

In den nachstehenden Ausführungen folgen wir mit unseren Kommentaren der uns zur Verfügung gestellten Synopse zur Richtplananpassung 21/1 vom 23. März 2021.

2.1 Gebietsplanung «äussere Lorzenallmend» (Seite 2)

Die aktuelle Richtplankarte und die damit verbundene Siedlungsbegrenzungslinie sind behördenverbindlich und steuern die Siedlungsentwicklung. Bei der nun vorgelegten Anpassung der Gebietsplanung geht es störenderweise darum, dass der Kantonsrat im Nachhinein deren Nichteinhaltung respektive einen flächengleichen Ausgleich für die Anpassung der Siedlungsbegrenzungslinien genehmigen soll.

Eine lang dauernde (städtebauliche) Planung, welche sich über hohe Qualitäten ausweisen kann, macht diese Anpassung nun gemäss den Darlegungen erforderlich. Soweit dies für uns erkennbar ist, werden signifikante und nachweisbare Verbesserungen zu Gunsten der Allgemeinheit geschaffen, was zentral für uns ist. Die Fruchtfolgeflächen bleiben durch den Ausgleich hinsichtlich Fläche und Qualität identisch.

Vor diesem Hintergrund können wir dieser Anpassung ausnahmsweise zustimmen und betonen, dass damit kein Präjudiz für zukünftige, ähnlich gelagerte Situation geschaffen werden soll.



2.2 Verkehrsintensive Einrichtungen (Seite 3ff.)

Wir erkennen die Notwendigkeit dieser Anpassungen und haben keine inhaltlichen Bemerkungen dazu.

Redaktionell ist uns aufgefallen, dass auf Seite 3 in Ziffer S 4.1 (2. Zeile) eine begriffliche Korrektur anzubringen hilfreich wäre, so dass (neu) von «Nutzfläche» anstelle von (bestehend) «Verkaufsfläche» gesprochen wird; dies ist erforderlich, weil sonst die vorgängig erwähnten Freizeitanlagen begrifflich (zumindest teilweise) ausgeschlossen wären, da sie in der Regel über keine Verkaufsflächen verfügen.

2.3 Neuer Mittelschulstandort (Seite 7ff.)

Die Mitte Kanton Zug dankt den zuständigen Stellen dafür, dass das Resultat eines auf Subsidiarität ausgerichteten Evaluationsprozess nun vorliegt und sehr zu überzeugen vermag.

Dank einer von Beginn an klaren Rollenzuweisung an die Gemeinden und transparent kommuniziertem Kriterienkatalog konnte eine klare Ausgangslage für die bewerbenden Standortgemeinden geschaffen werden.

Die Gemeinden konnten dank dieser Vorgehensweise zielgerichtet arbeiten und gute Lösungen suchen. Parallel konnte dadurch nun auch sichergestellt werden, dass der nun vorliegende Entscheid zu Gunsten des Standortes Risch von allen Ennetseegemeinden mitgetragen wird. Der zeitgerechte Miteinbezug der kantonalen Hochbaukommission trägt dazu bei, dass der Standortentscheid auch eine breite parlamentarische Abstützung finden dürfte.

Der Mittelschulstandort Risch überzeugt uns durch die räumliche Nähe zum Dorfzentrum und die Einbindung in das bestehende öffentliche Verkehrssystem. Wir würden es im Speziellen begrüßen, wenn der neue Mittelschulstandort schwellenfrei und privilegiert an das kantonale Velowegnetz aus Cham und Hünenberg angebunden wird.

Der Standortentscheid überzeugt uns auch deshalb, weil die lokale Bevölkerung durch die zuständigen Behörden aktiv in den «Bewerbungsprozess» miteingebunden wurde. Ihnen wurde auch kommuniziert, wie der neue Mittelschulstandort ab Inbetriebnahme der breiten Bevölkerung zugutekommen wird.

Was die Mitnutzung der Räume und Sportplätze durch lokale Vereine und die Bevölkerung anbelangt, erachten wir es als wichtig und ausschlaggebend, dass von Anfang an und konsequent die späteren (für einen reibungslos funktionierenden Betrieb erforderlichen) Nutzungsabläufe definiert werden. Dieser wichtige Aspekt eines guten Betriebskonzeptes sollte unter Miteinbezug der lokalen Interessengruppen erarbeitet und definiert werden. Deren Bedürfnisse sind als wichtiger Teil innerhalb der Planungs- und Umsetzungsprozesse zu berücksichtigen. Ausserhalb des eigentlichen Schulbetriebes muss die Zugangs- und Durchgangssituation so gestaltet werden, dass die diversen Raum- und Flächennutzungen im Innen- und Aussenbereich einfach und unkompliziert stattfinden können. Ohne solche multifunktionale Zugangs- und Durchgangsregelung drohen diese wichtigen

Synergien, wie sie zu Recht wesentlicher Vorteil des Standortes Rotkreuz hervorgehoben werden, zu verpuffen.

Weiter möchten wir mit Blick auf zukünftige (schulische) Kapazitätsansprüche des Kantons Zug anregen, dass er sich in Zusammenarbeit mit der Standortgemeinde für eine Vergrösserung des Areal zu Lasten des im Bundeseigentum stehenden Tanklagers einsetzt. Damit können Reserven für weitere Ausbauschritte rechtzeitig geschaffen oder Klarheit darüber gewonnen werden, dass allfällige Ausbauschritte andernorts angegangen werden müssten.

2.4 Mobilitätskonzept (Seite 9ff.)

Wir verweisen auf unsere eingangs erwähnten Ausführungen betreffend Konkretisierungen.

Zu einzelnen Aspekten möchten wir folgendes ausführen:

Zu G – Allgemein (S. 9)

Wir vermissen hier Aussagen, welche auf die räumliche Entwicklung im Verbund mit den Nachbarkantonen fokussieren. Es wird wohl von Nachbarn in G. 7.7. gesprochen, aber indes nicht geklärt, wer nun diese Nachbarn sind; zudem bezieht sich die Aussage lediglich auf die Infrastrukturen und blendet alle weiteren Aspekte aus.

Wir sind überzeugt, dass der Miteinbezug einer (über-)regionalen Sicht für die Entwicklung des Standorts Zug wichtig ist und im Richtplan als einer der Kernsätze aufgenommen werden sollte. Dies im Besonderen mit Blick auf das angrenzende Freiamt sowie die Gebiete an der Kantonsgrenzen in Richtung Luzern und Schwyz (-> Halbanschluss), deren Gestaltung und Entwicklung wiederum direkte Auswirkungen auf innerkantonale Situationen und Bedürfnisse haben (Mobilität für die Kleinstadt äussere Lorzenallmend und Verkehrssituation Stadt Zug).

Die unter M 5.5 und 5.6 gemachten punktuellen Ausführungen sind konzeptionell in einer übergeordneten Sicht bzw. dem erwünschten Kernsatz zu berücksichtigen.

Zu G 7.4 (S. 9)

Der Grundsatz «Pay for use» kann und darf über die Dauer nicht zu generellen Kostensteigerungen führen. Vielmehr sind Konzepte auf der Basis von «Pay for use» so auszugestalten, dass damit die die zurückgehenden Einnahmen aus den Treibstoffzöllen nur aber immerhin kompensiert werden können. So generierte Einnahmen sind als gebundene Ausgaben auszugestalten.

Um von einer unnötigen und einseitigen Fokussierung auf Kosten wegzukommen, so auch der anderweitig verwendete Ausdruck des «Mobility Pricing», wäre unseres Erachtens ein anderer formulierter Kernsatz hilfreich: «Der Kanton strebt Massnahmen an und schafft finanzielle Anreize, welche die Verkehrsspitzen brechen und für einen flüssigen Verkehr sorgen». Eine solche

Formulierung böte den zusätzlichen Vorteil, dass auch andere Massnahmen – ausser Kosten bzw. Gebühren – eingesetzt werden könnten.

Weiter ist es bei der Einführung von Massnahmen auf der Basis des Grundsatzes «Pay for use» zentral, dass einzelne Verkehrsmittel für die Kostentragung nicht von vorneherein ausgeschlossen werden dürfen. Eine spätere politische Gewichtung oder gar Befreiung einzelner Verkehrsmittel von der Mittragung der Kosten soll dadurch nicht ausgeschlossen werden.

Zu M 5.1 Pos 2.5 – (S 13)

1. Beim ersten Satz stellt sich uns die Frage, wie die Formulierung «... grosse Auswirkungen auf Raum und Umwelt ...» definiert wird bzw. wie sie sich solche beispielsweise von «sehr grossen» oder «geringen» Auswirkungen unterscheiden lassen. Wir begrüssen es sehr, wenn hier begriffliche Präzisierungen stattfinden und definiert wird, in welchen Fällen eine umfassende oder eine andersgeartete Interessensabwägung stattfinden muss. Falls dies so nicht möglich sein sollte, erachten wir eine Streichung als weitere Möglichkeit.

2. Im zweiten Satz wird die «... umfassende Prüfung des Netzes ...» vorgeschlagen (siehe dazu unsere Ausführungen weiter unten). Innerhalb der Position 2 wird von Hauptnetz, Schienennetze und etlichen weiteren «Netzen» gesprochen. Wir begrüssen es, wenn dafür eine neue Position 2.6 geschaffen würde und darin präzise festgelegt wird, welche Netze unter diese vorgeschlagene Prüfung per 2035 fallen sollen (mit entsprechenden Referenzen zu den voranstehenden Positionen). Weiter stellt sich uns die Frage, ob anstelle der erwähnten Räume nicht vielmehr vom ganzen Kanton gesprochen werden sollte. Dem Kommentar kann nicht entnommen werden, ob und ggf. weshalb diese räumliche Einschränkung auf die erwähnten Räume, deren räumliche Ausdehnung uns nicht bekannt ist, zweckmässig ist.

3. Zudem erscheint uns der im zweiten Satz vorgeschlagene Richtplantext nicht mit dem Kommentar des Raumplanerischen Berichts (RB) übereinzustimmen. Im Richtplantext wird von einer Überprüfung «... im Jahr 2035 ...» gesprochen und auf Seite 49 RB wird ausgeführt, dass «In den Räumen Stadt Zug, Baar-Zug-Steinhausen, Rotkreuz und Unterägeri sind bis 2035 ... zu prüfen und dem Kantonsrat zum Entscheid vorzulegen sind.»

Die im RB gemachten Ausführungen sind u.E. klar und wir begrüssen es deshalb, wenn diese im RB gemachten Ausführungen entsprechend im Richtplantext – anstelle der aktuellen Fassung - aufgenommen werden (gemäss Vorschlag oben in einer neuen Ziffer 2.6.).

Zu M 5.1 Pos 3.1 (S 13)

Wir begrüssen es, wenn anstelle von (bestehend) «... sorgen für einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr ...» neu die folgende Formulierung aufgenommen wird: «... sorgen für ein umfassend vernetztes und einen leistungsfähigen Velo- und Fussverkehr ...».

Zu M 5.2.2 – Punkt 2.1

Gerne möchten wir mit Blick auf den Halbanschluss Arth Goldau – Immensee den folgenden Passus anstelle des ersten Satzes anregen: «Der Regierungsrat setzt sich beim Bund und dem Kanton Schwyz für eine Autobahneinfahrt zwischen Arth und Immensee ein (Halbanschluss in Richtung Küssnacht). Parallel und zeitnah dazu analysiert der Kanton Zug die Verkehrssituation von Arth in Richtung Walchwil/Zug und prüft bis 2025 Massnahmen zur Verkehrsentslastung im südlichen Bereich der Stadt Zug, allen voran zu Stossverkehrszeiten.

Zu M 5.2.2 – Punkt 3

Wir regen an, zu überprüfen, ob der Neubau Autobahn Halbanschluss Steinhausen Süd zeitlich vorgezogen werden sollte; dies zwecks Entlastung der durch die Realisierung des neuen Stadtteils «äussere Lorzenallmend» entstehenden Verkehrsbelastungen bei der Kreuzung Alpenblick. Erschwerend für die Situation an der Kreuzung Alpenblick kommt hinzu, dass weitere Überbauungen im Städtler Allmend (Coop-Arealüberbauung) anstehen. Dies ist ein weiterer Grund für eine vorgezogene Realisierung des Autobahn Halbanschluss Steinhausen Süd.

Denkbar bleibt, dass ein so zeitlich vorgezogener Halbanschluss Steinhausen Süd bis zur Verwirklichung des neuen Stadtteils (nur aber immerhin) auch als Zulieferstrecke dienen könnte. So liesse sich für die Bauzeit eine erhebliche Verkehrsentslastung im Bereich Alpenblick und für die Gemeinde Steinhausen schaffen und somit auch weniger Emissionen und Immissionen.

Zu M 5.3.2 – Punkt 5.1

Die nun vorgeschlagene zeitliche Verschiebung der Umfahrung von Unterägeri auf das Jahr 2035 – also um 11 Jahre - ist aufgrund Bedeutung dieses Vorhabens und der langdauernden Pendenz dieses Geschäftes nicht akzeptabel, auch weil keine Begründung dafür erfolgt. Die aktuelle geltende Fassung des Richtplantextes ist deshalb beizubehalten und die Bestvariante ist dem Kantonsrat bis spätestens 2024 zu unterbreiten (bestehend: V 3.3. Nr. 2 «Vorhaben Umfahrung Unterägeri»).

Zu M 5.6.1

Eine Beschränkung auf das Busnetz erscheint als zu einengend. Wir schlagen vor, dass es neu heissen soll: «... das heutige Busnetz und/oder anderer Mobilitätsträger ...».

Zu 5.9.1 Position 2

Hier sind – analog der zeitlichen Fixierung der Vorhaben im Strassenbau – verbindliche Termine für einzelne Vorhaben aufzuführen und diese, soweit erforderlich, zu etappieren. Damit kann eine bessere Übersichtlichkeit in diesem für die Mobilität immer wichtiger werdenden Bereich geschaffen werden.

Dies sind unsere Ausführungen. Wir danken der Baudirektion für die uns ermöglichte Mitwirkung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Kanton Zug



Laura Dittli
Präsidentin



Kim Gunkel
Geschäftsführerin

