

Interpellation im Zuger Kantonsrat

Willi Vollenweider, Zug, 14. Februar 2018

In die Irre führende Raum-, Verkehrs- und Stadtplanung im Güterbahnhof-Areal der Stadt Zug. Sind die öffentlichen Interessen von Bevölkerung und Wirtschaft noch zu retten oder ist unsere Raumplanung Makulatur?

[\(Vorlage Nr 2835 im Geschäftsverzeichnis des Zuger Kantonsrats\)](#)

Der drohende strategische Fehlentscheid:

Es besteht die grosse Gefahr, dass das Güterbahnhof-Areal nördlich der Gubelstrasse (GS Nr 434 Ost, Teil Süd) von den SBB einer Bahnbetriebs-fremden spekulativen Nutzung zugeführt wird, welche den Zielsetzungen unserer Raumplanung, unserer Verkehrs- und Stadtplanung irreparablen Schaden zufügt und damit dem öffentlichen Interesse von Stadt und Kanton Zug diametral zuwiderläuft.

Die sensitive Lage des Güterbahnhof-Areals und ihre strategische Bedeutung für die Verkehrspolitik von Stadt und Kanton Zug:

Betrachtet man den Personen-Bahnhof Zug auf der Karte (ZugMap.ch), so ist leicht festzustellen, dass die Gubelstrasse ziemlich genau in der Nord-Süd-Mitte der benützbaren Perron-Längen liegt (rund 230m südlich, 230m nördlich). Sämtliche jetzigen (Personen-)Bahnhof-Erschliessungen liegen aber ausnahmslos an und im Süden der Gubelstrasse. Die Erschliessung der Perrons in der nördlichen Hälfte des Bahnhofs Zug aus Westen, Osten und Norden fehlt komplett.

Die verkehrspolitisch überragende Bedeutung des Bahnhofs Zug für Stadt und Kanton ist evident und dementsprechend auch im kantonalen Richtplan berücksichtigt. Seiner Funktion als zentraler Umsteige-Ort im Fernverkehrs-Bahnhof Zug zu örtlich unmittelbar benachbarten Umsteige-Möglichkeiten im Nah- und Mittelverteiler ist absolute Priorität einzuräumen. Für die verkehrspolitisch zweckmässige Erschliessung des nördlichen Teils der Perrons ist die Beanspruchung des südlichen Teils des jetzigen Güterbahnhof-Areals zwingend notwendig. Die nun von den SBB beabsichtigte anderweitige, Bahnverkehrsfremde Nutzung desselben muss deshalb von Stadt und Kanton Zug mit allen legalen Mitteln verhindert werden. Das langfristige öffentliche Interesse von Stadt und Kanton Zug steht hier einem kurzfristigen spekulativen Interesse der SBB-Immobilien gegenüber.

Die Geschichte:

Seit Jahren herrscht bezüglich des Südteils des Güterbahnhof-Areals Uneinigkeit zwischen den Behörden der Stadt Zug und der Immobilien-Abteilung der SBB. Die Stadt Zug vertritt zu Recht den Standpunkt, dass bei einer unvernünftigen Umnutzung des Areals wichtige langfristige verkehrsplanerische und städtebauliche Interessen von Stadt und Kanton Zug massiven und irreparablen Schaden erleiden würden. Das kurzfristige Gewinn-Maximierungs-Bestreben der SBB-Immobilienabteilung sei abzulehnen. Würde sich die Immobilienabteilung der SBB durchsetzen, würde das Areal von ihr mit Rendite-Objekten überbaut, die dann, wie andernorts geschehen, zum Teil sogar an

«Höchstbietende» versteigert werden. Es ist äusserst befremdlich, dass ein vollständig im Volkseigentum stehender Bundesbetrieb wie die SBB sich dermassen dem umfassend und umsichtig zu fördernden öffentlichen Verkehr widersetzt und zu keinerlei Einlenken bereit ist.

An seiner Sitzung vom 8. April 2014 hat der GGR der Stadt Zug die Motion: «Rettet den Oekihof! – keine Immobilien-Spekulation auf dem Güterbahnhof-Areal der Stadt Zug» an den Zuger Stadtrat überwiesen und am 27. Oktober 2015 als erheblich erklärt. Im Dezember 2017 kapitulierte der Zuger Stadtrat - nicht zuletzt wegen der Nichtunterstützung durch die kantonalen Gremien – und beantragte dem GGR, die Motion als «erledigt» abzuschreiben und sich der absehbaren katastrophalen Entwicklung wohl oder übel zu fügen. Ist das Areal einmal gemäss dem Verlangen der SBB Immobilienabteilung mit Hochhäusern zubetoniert, wird es während Generationen nicht mehr zur Verfügung stehen. Dieses fait-accompli würden künftige Generationen bereuen!

Zum befremdlichen Verhalten der SBB, zwei Erklärungs-Versuche der Motive:

Erstens.

Die Immobilienabteilung der SBB kommuniziert öffentlich, dass ihr Auftrag darin bestünde, ihre Immobilien mit möglichst hohem (Spekulations-)Gewinn zu bewirtschaften oder weiterzuveräussern, um explizit auch die Pensionskasse der SBB zu sanieren (Zitat Leiter IM-SBB Jürg Stöckli, Handelszeitung Nr 5/2018 Special Immobilienwirtschaft vom 1. Februar 2018, Seite 8: «Wir haben den Auftrag des Bundes, und die SBB Pensionskasse zu sanieren»). Diese Äusserung ist kongruent mit dem Dokument «Strategische Ziele des Bundesrates für die SBB 2015–2018» Punkt 2.1 («...und trägt zur Sanierung der Pensionskasse bei»). Nun weist die SBB Pensionskasse aber seit Ende 2013 gar keine Unterdeckung mehr auf. Der Deckungsgrad betrug Ende 2013 102,4%, Ende 2014 107,3%, Ende 2015 104,6% und Ende 2016 107,1%! Von einem «Sanierungsfall» kann längst keine Rede mehr sein. Die bundesrätliche Zielvorgabe besagt unmissverständlich «...und trägt zur Sanierung der Pensionskasse bei». Dieses Ziel ist längst erreicht und somit seit Jahren hinfällig (trotzdem schenkte die SBB der Pensionskasse im Jahr 2016 ohne Zwang die unglaubliche Summe von 690 Mio CHF à fonds perdu, die jährlichen Arbeitgeber- und Arbeitnehmer-Beiträge weit übersteigend!). Es ist somit absurd, dass der Immobilienchef der SBB sich nach wie vor auf dieses «strategische Ziel» beruft, um seine bisherigen Spekulations-Tätigkeiten (z.B. Europa-Allee Zürich, Altstetten ZH) und zukunftsgerichteten Spekulations-Vorhaben (Zug) zu rechtfertigen.

Zweitens.

Äusserst suspekt ist unter dem Aspekt der «Bahnliberalisierung» im weiteren die Vermutung der SBB, dass im südlichen Teil der Güterbahnhofs langfristig künftig keine Geleiseanlagen mehr nötig seien. Diese Behauptung ist mit allergrösster Skepsis zu betrachten.

Die seit Jahren fortschreitende «Bahnliberalisierung» soll bekanntlich ausser den SBB auch anderen, im Wettbewerb konkurrierenden Transportunternehmungen die Nutzung von Geleise- und Bahnhofs-Infrastrukturen ermöglichen (Rechtsanspruch). Der Verdacht liegt daher nahe, dass die SBB «in letzter Minute» noch versuchen, allfälligen künftigen Konkurrenten die von diesen dereinst benötigten Infrastrukturen a priori zu entziehen («Politik der verbrannten Erde») um damit die Zielsetzungen der bundesrätlichen

Bahnliberalisierung zu sabotieren. Die Entscheidungs-Kompetenz über die Infrastrukturen liegt aus diesem Grund längst nicht mehr bei den SBB, sondern beim BAV, bei der Trasseevergabestelle und beim Bundesrat, allenfalls sogar bei einem der «gemischten Ausschüsse Schweiz-EU» u.a. betreffend Landverkehrsabkommen und europäischer Bahnliberalisierung. Vergangene und aktuelle Stellungnahmen seitens der SBB dürften daher künftig kaum Bestand haben und sind deshalb mit äusserster Vorsicht zu geniessen. Sie sind nicht bindend.

GGR der Stadt Zug und Zuger Stadtrat wehren sich gegen diese drohende katastrophale Fehlentwicklung:

Der Stadtrat der Stadt Zug hat den Regierungsrat des Kantons Zug mit Schreiben vom 23. Februar 2016 ersucht, die Zonierung des Bahn-Areals Güterbahnhof Süd im Sinne öffentlichen Interesses zu überprüfen, leider ohne die künftigen «Nutzungen im öffentlichen Interesse» näher zu spezifizieren, vermutlich weil er diese für evident hielt. Der Regierungsrat hat in der Folge vor allem wegen dieses fehlenden Nachweises eines öffentlichen Bedürfnisses das Gesuch um eine Vorprüfung abgelehnt.

Diese «fehlenden Nachweise» seien hier deshalb stichwortartig nachgeliefert:

Als denkbare Nutzungen dieses Areals müssten beispielsweise folgende Nutzungen als Handlungsoptionen vorgesehen, zumindest aber offengehalten werden:

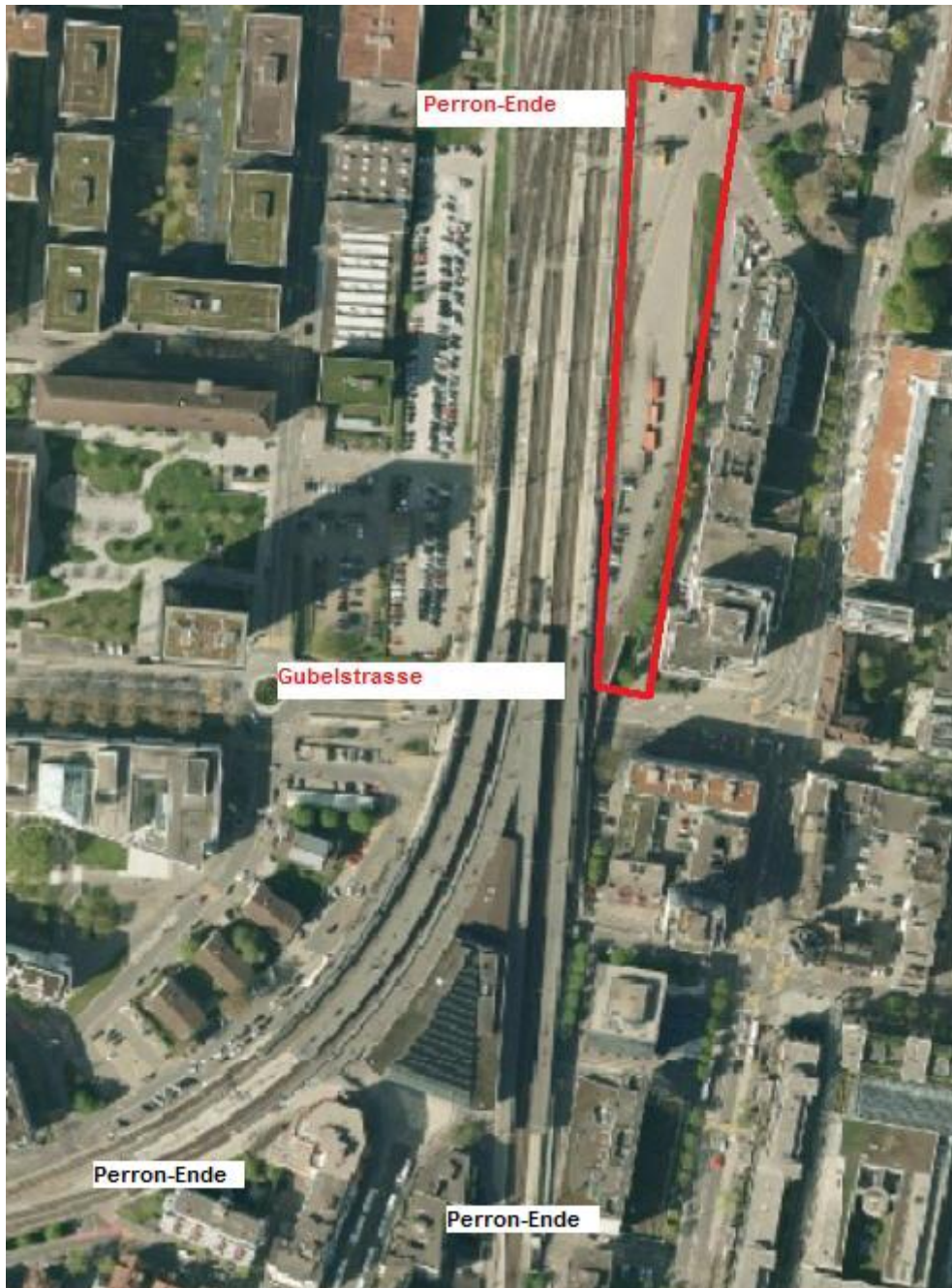
Neue, zusätzliche Personen-Unterführung mit separatem Velo-Weg nördlich der Gubelstrasse hinüber zum L&G-Areal, neue Haltestellen-Plätze für den kommenden ZVB-Bus-Mehrverkehr und eventuell zusätzliche ZVB-Bus-Linien, zusätzliche Velo-Abstellplätze, Standplätze für künftige selbstfahrende e-Taxis sowie für Car-Sharing (Mobility), zweite Zone für Kiosks/Kaffeebars und dergleichen (wie West-Unterführung im HB Zürich), im Winter beheizte Warteräume für öV-Reisende, Parkhaus (Park&Ride), eventuell Zwischen-Abstellflächen für ein paar ZVB-Einsatzbusse falls das ZVB-Areal an die Stadt-Peripherie verlegt werden sollte, Haltestellen für Reiseautos, Ski-Busse und allfällige künftige Fernbusse («Bahnliberalisierung»). Zu berücksichtigen ist auch eine Flächen-Kompensation des vorgesehenen Baus des Geleises 8 an der Westseite des Bahnhofs, der dort einen Teil der jetzigen Publikumsverkehrsfläche aufheben wird. Wir dürfen vor allem auch künftigen, teils bereits absehbaren Entwicklungen im Bereich von «urban transportation» nicht buchstäblich den Platz «verbauen», sprich zu-betonieren! Auch eine regional wichtige Schule wie eine Berufs-, Fach- oder Wirtschaftsmittelschule, direkt beim Bahnhof Zug, wäre langfristig in Betracht zu ziehen. In Rotkreuz ging das ja auch. In unmittelbarer Bahnhofnähe besteht im übrigen seit längerem auch dringender Bedarf für ein Hotel. Diese Absicht bestand schon beim Park-Tower, wurde dann aber dort zugunsten von Luxuswohnraum nicht umgesetzt.

Es gäbe noch zahlreiche weitere publikumsintensive Nutzungen. Spekulativer Hochhaus-Wohnungsbau, wie von den SBB angestrebt, gehört definitiv nicht dazu.

Grundlagen haben sich massiv verändert:

Seit kurzem haben sich die Grundlagen für die Lagebeurteilung und die Entscheidungsfindung gegenüber 2016 nochmals massiv verändert. Was vor ein paar Jahren noch Vermutung war, ist mittlerweile zur Gewissheit geworden. Denn: spätestens seit der Hochhaus-Abstimmung vom 26. Nov. 2017 in der Stadt Zug ist klar, dass die nördlichen Gebiete der Stadt Zug (nördlich der Gotthardstrasse bis zur Baarer Gemeindegrenze) in

den nächsten Jahrzehnten eine enorme städtebauliche Entwicklung ganz im Sinne der raumplanerischen Verdichtungs-Vorgaben erleben werden. Dieses vom Volk deutlich gutgeheissene Wachstum wird tausende zusätzliche Arbeitsplätze und Wohnraum für tausende zusätzliche Bewohnende schaffen. Diese deutlich absehbare Entwicklung raumplanerisch und verkehrspolitisch einfach zu ignorieren oder gar zu verdrängen, wäre grotesk und verantwortungslos.



Fragen

1. Anerkennt der Regierungsrat die grosse Bedeutung des Bahnhofs Zug für die Zuger Bevölkerung sowie dessen Auswirkungen auf die Volkswirtschaft von Stadt und Kanton Zug und auf die Standort-Attraktivität unserer Region?
2. Anerkennt der Zuger Regierungsrat angesichts der zu erwartenden gewaltigen urbanen Entwicklung von «Zug-Nord» die dadurch resultierende gesteigerte verkehrspolitische und städtebauliche Bedeutung des südlichen Teils des Güterbahnhofareals = der nördlichen Hälfte der Perron-Anlagen mit ihrem westlichen und östlichen Umfeld?
3. Wie wertet der Zuger Regierungsrat die besondere rechtliche sowie gesellschaftliche Stellung, Verpflichtung und Verantwortung, welche der im Eigentum des Schweizer Volkes befindlichen Bahnareal-Grundeigentümerin SBB obliegen, ihre Dispositionen prioritär und primär im Interesse der Öffentlichkeit und der Bahnkunden vorzunehmen und nicht mit seinerzeit zwangsrechtlich enteigneten Grundstücken im Bereich von Immobilien-Spekulationen tätig zu sein?
4. Teilt der Regierungsrat die Auffassung des Interpellanten, dass die von SBB-Immobilien als Motiv ins Feld geführte «Sanierung» der Pensionskasse der SBB zum einen abgeschlossen ist und zum zweiten gar keine staatliche Aufgabe des Kantons oder der Gemeinden des Kantons Zug ist und uns bei den Überlegungen und Handlungen für unsere raum-, städte- und verkehrsplanerischen Aktivitäten weder zu interessieren noch in irgendeiner Art und Weise zu beeinflussen hat?
5. Welche Handlungsoptionen sieht der Regierungsrat für sich, für seine Ämter, für die Raumplanungskommission, für den Kantonsrat und allenfalls für Dritte, der Priorisierung des öffentlichen Interesses in diesem sensitiven Areal Nachachtung zu verschaffen ? Welche darauf hinwirkenden Beschlüsse müssten gefasst und welche Massnahmen könnten ergriffen werden und durch wen?
6. Wie gedenkt der Regierungsrat, die Organe der Stadt Zug stufengerecht darin zu unterstützen und zu ermächtigen, auf besagtem Bahnareal und im unmittelbaren Umfeld dieses Bahnareals verkehrspolitisch und städtebaulich/raumplanerisch sinnvolle Nutzungen priorisiert zu planen und durchzusetzen, um drohende fehlgeleitete, nicht im Allgemeininteresse liegende Nutzungen zu verhindern?
7. Ist der Zuger Regierungsrat bereit, die ausgewiesenen Zuger Interessen mittels entsprechender Interventionen beim Bundesrat zu vertreten und wahrzunehmen, um ein Einlenken des Bundes zugunsten einer Planung und Realisierung wirklich im öffentlichen Interesse stehender nachhaltiger Nutzungen, Bauwerke und Anlagen an diesem heiklen Ort zu bewirken?
8. Welche Zonierung müsste dem Areal GS 434 Ost, Teil Süd, zugewiesen werden um dieses Areal vor einer raumplanerisch völlig unsinnigen Bebauung (Zubetonierung) zu bewahren und zu schützen?

9. In den Stadtzuger Hochhaus-Verdichtungs-Gebieten bestehen kaum Möglichkeiten, den Privat-Motorfahrzeug-Verkehr mit zusätzlichen Fahrspuren weiter auszubauen, um dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Der totale Verkehrs-Kollaps ist vorhersehbar.

Geht der Regierungsrat mit der Auffassung einig, dass die Erschliessung sowohl für den öffentlichen als auch für den Langsam-Verkehr für die Attraktivität und die Lebensqualität in diesen Hochhaus-Verdichtungs-Gebieten («walkable City») eine existentiell wichtige Funktion zu erfüllen hat, deren Erfolg zum beträchtlichen Teil von optimalen Umsteige-Verhältnissen im und beim Verkehrs-Knotenpunkt Bahnhof Zug abhängen wird?

10. Wie und wo gedenkt der Regierungsrat raumplanerisch den Verlust an öffentlichen Verkehrsflächen zu kompensieren, der durch den vorgesehenen Bau eines Geleises 8 auf der Westseite des Bahnhofs resultieren wird, unter Berücksichtigung eines dannzumalig gegenüber heute wesentlich gesteigerten Personen-Verkehrs-Aufkommens? Werden daselbst die Kurzzeit-Parkplätze, die «Kiss+Ride»-Anhalteplätze, die Mobility-Plätze, die Taxi-Standplätze oder gar alle diese vier dereinst wegfallen? Wo ist Ersatz vorgesehen?

11. Ist dem Regierungsrat auch schon aufgefallen, dass die Bestrebungen der SBB-Immobilien, Bahnanlagen nach Möglichkeit teilweise einer anderen, bahnfremden Nutzung zuzuführen und dadurch den Service Public abzubauen oder sogar (in vorliegendem Fall) zu verhindern/behindern, auffallend grosse Ähnlichkeiten und Parallelitäten mit den in der Bevölkerung äusserst unpopulären Bestrebungen der Schweizerischen Post haben, das Poststellennetz massiv zu «verdünnen»? Stimmt der Regierungsrat der Auffassung des Interpellanten zu, dass wie der «Fall Post» gezeigt hat, passives «Abseitsstehen» und «Zuschauen» falsch war und immer noch ist.

12. Teilt der Regierungsrat die hinreichend begründete Befürchtung, dass ein Unterlassen zeitnaher Gegenmassnahmen und Handlungen zur Rettung des Areals Güterbahnhof-Süd zugunsten der Zuger Interessen die zukunftsorientierte nachhaltige Gestaltung dieses Areals im Interesse der Allgemeinheit irreversibel vernichten würde ?

Der Regierungsrat wird gebeten, die Fragen schriftlich zu beantworten.