

Willi Vollenweider, dipl.Ing.ETH
Mitglied in GGR+BPK+der
Schweizerischen Volkspartei
Chamerstrasse 117
6300 Zug

Parlamentarischer Vorstoss GGR

Eingang : 12. MÄRZ 2014
Bekanntgabe im GGR : 8. APRIL 2014
Überweisung im GGR : 8. APRIL 2014



Herrn Stefan Moos
Präsident des GGR
c/o Stadtkanzlei -
Stadthaus am Kolinplatz
6300 Zug

Zug, den 12. März 2014

Motion

**„Rettet den Oekihof !
- keine Immobilien-Spekulation auf dem Güterbahnhof-Areal
der Stadt Zug“**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Motion wird der Stadtrat aufgefordert, alle notwendigen und zweckdienlichen Massnahmen einzuleiten, um die Beibehaltung des „Oekihofs“ am jetzigen Standort (BahnaREAL Parzelle 434 Ostseite) im Interesse der Stadtbevölkerung sicherzustellen, sowie die Verhinderung einer Überbauung des Areals „Güterbahnhof Zug“ durchzusetzen.

Begründung

1. Der **Oekihof der Stadt Zug** liegt seit 1999 auf dem Areal des Güterbahnhofes Zug. Er ist zentral gelegen und für die Zuger und Zugerinnen ausgezeichnet erreichbar. Dank Bahnanschluss sind die zur Entsorgung resp Wiederverwertung (Recycling) bestimmten Materialien ökologisch verträglich abtransportierbar. Dem Vernehmen nach hat der Oekihof pro Monat nicht weniger als 35'000 Besucher und Besucherinnen zu verzeichnen. Er gilt zu recht als zukunftsweisendes Pionier- und Vorzeige-Projekt.
2. Das Land für den Bau der Bahnanlagen „Zug-Thalwil“ inklusive des Güterbahnhofes Zug wurde in den 1890er-Jahren im **zwangsrechtlichen Enteignungs-Verfahren** den Grundeigentümern weggenommen und der damaligen Nordostbahn NOB übereignet. Unbestritten ist, dass die Massnahme der „Enteignung“ ausschliesslich aufgrund des vorgesehenen Verwendungszwecks für „**Bahn-Anlagen**“ im Landesinteresse möglich und rechters war. Dies ist auch heute nicht viel anders. Die Übernahme des gesamten Aktienkapitals der NOB durch die SBB in den Jahren 1901/1902 bewirkte den Übergang sämtlicher Aktiven und Passiven an die SBB, somit implizit auch die hier betroffene Parzelle 434.
3. Die **strikte Zweckbindung** der damaligen Enteignung verjährt selbstverständlich nicht, und verschwindet auch nicht durch die Übereignung des Grundstückes von der NOB auf

die SBB. Wird die Parzelle 434 oder Teile davon vom jetzigen Eigentümer für die Nutzung für Bahnanlagen nicht mehr benötigt, sind die überzähligen Flächen den Eigentümern resp deren Erben zurückzugeben. Falls solche nicht mehr ausfindig gemacht werden oder nicht existieren, wäre dies die Öffentlichkeit (d.h. Stadt Zug).

4. Die **damaligen Grundstückseigentümer** waren gemäss in den Archiven vorhandenen Parzellenplänen „unteres Lauried/Bahnhof Zug“ von 1895: Melchior Iten, Joseph Keiser, Alois Weiss, Xaver Waller, Corporation Zug, ev. auch Hr. Garnin, Hr. Landis (Quelle: SBB-Archiv, Bern).
5. Auf gar keinen Fall angehen kann, dass eine seinerzeit von privaten Grundeigentümern durch Enteignungs-Verfahren angeeignete Parzelle völlig **zweckentfremdet** nun mit Wohn- und/oder Gewerbebauten überbaut werden soll. Einem allfälligen solchen Ansinnen der SBB ist dezidiert entgegenzutreten und dagegenzuhalten. Zwangsrechtliche Enteignung mit späterer zweckentfremdeter Umnutzung zur Immobilienspekulation und dergleichen ist Rechts-Perversion und stossend.
6. Der aktuell rechtskräftige „**Kantonale Richtplan**“ lässt eine Verwendung für „gewöhnliche“ (also nicht bahnbetriebliche) Wohn- und Arbeitsnutzung sowieso auf gar keinen Fall zu. So bestimmt der Richtplan in Ziffer V 7.4: „an den nachfolgenden Standorten für Güterumladestationen besteht ein **nationales und kantonales Interesse**. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:
Nr 1: Vorhaben: „Güterumladestation Bahnhof Zug (Zug), Planquadrat: K10.“

Es fällt auf, dass mit der Aufhebung der Güterumladestation in Steinhausen somit Kantons-weit nur noch zwei Güterumladestationen erhalten bleiben werden. Ein weiterer Abbau durch Kantons- und Regierungsrat wäre fatal.
Der Erhalt, die Nutzung und vor allem die Freihaltung des Güterbahnhof-Areals Parz 434 Ost zu diesem Zweck ist gut begründbar: Die Fähigkeit für Güter-Transporte der SBB (und weiterer Bahn-Netz-Nutzer gem Bahnreform I, II und III etc) sind ökologisch sowie aus Gründen der Versorgung in ausserordentlichen Lagen und Katastrophenfällen zwingend im öffentlichen Interesse aufrechtzuerhalten. Beispiele sind: Bahntransporte Zirkus Knie etc, Schwertransporte, grössere militärische Bahn-Transporte zwecks Entlastung der Strasse, Versorgung in ausserordentlichen Lagen und Katastrophenfällen, Versorgung der Bevölkerung wenn Strasse nicht zur Verfügung steht (Unterbruch/Verknappung der Erdöl-Versorgung, Unterbruch wichtiger Strassen etc), Offenhaltung der Option einer allfälligen künftigen Rückkehr zu einer ökologisch nachhaltigeren Volkswirtschaft (Verlagerung Strasse->Bahn).
7. Weder der Stadt noch dem Kanton Zug steht es zu, sich über das im Richtplan V 7.4 festgehaltene „nationale Interesse“ **leichtfüssig hinwegzusetzen**. Auch dem BAV+UVEK ist die alleinige Beurteilungs-Legitimation abzusprechen, ist doch das nationale Interesse längst nicht abschliessend nur durch die Bedürfnisse der Bahn begründet.
8. Das **öffentliche Interesse der Bevölkerung der Stadt Zug** an der weiteren Nutzung des Areals für Weiterführung und allfälligem Ausbau des bestehenden „Oekihof Zug“, im Verbund mit den weiteren in dieser Motion beschriebenen diversen öffentlichen Interessen, überwiegt selbstverständlich allfällige Absichten der SBB zur Errichtung von bahnbetriebsfremden Wohn- und/oder Gewerbebauten bei weitem.
9. Die angebliche **Zonierung des Oekihof-Areals** in WA4 und WA5 o.ä. (Trennlinie unmittelbar südlich des jetzigen Güterschuppens) ist umstritten. Ihr wurde vom Regierungsrat mit Beschluss vom 22. Juni 2010 aufgrund von Streitereien mit den SBB nicht stattgegeben. Aus diesem Grund ist das besagte Areal auf dem aktuellen Zonenplan 2009 als „weisse Fläche“ eingezeichnet, was wohl auf eine rechtlich fragwürdige und ungültige Zonierung hinweisen soll (sowohl in gedruckter Form wie auch

auf zugmap.ch). Bestätigt wird diese Unsicherheit bereits im „Entwicklungskonzept 2006 der Stadt Zug“, wo auf Seite 49 vermerkt wird, dass „im Gebiet des Güterbahnhofs eine Umzonung geprüft“ wird.

10. Für den umweltverträglichen Abtransport des Aushubmaterials beim beabsichtigten **Bau des Stadttunnels** ist die Beanspruchung des südlichen Teils der Parzelle 434 Ost unerlässlich. Eine Über- oder Unterführung der Ausbruchsmaterial-Förderbandanlage hin zur westlichen Seite der Geleiseanlagen des Bahnhofs Zug wäre angesichts dieser optimalen Verlademöglichkeit geradezu irrsinnig (Ergänz.-Bericht Mat-Logistik Var 2-4). Die ursprüngliche Planung „Stadttunnel Zug“, Materiallogistik – Option 1 – Bahnverlad Güterbahnhof Zug (Plan Nr. 6-812 vom 25.4.2013) sieht deshalb richtigerweise die temporäre Inanspruchnahme des Südteils der Parzelle 434 Güterbahnhof-Areal vor. Eine anderweitige Nutzung dieses Areals kann auch deshalb nicht in Frage kommen.
11. Der **Auftrag und Zweck der SBB** lautet, auf dem Gebiet der Schweizerischen Eidgenossenschaft adäquate Bahntransport-Dienstleistungen im Personen- und Güterverkehr zu erbringen. Ein Auftrag zur Immobilienspekulation bestand nie und wäre eine abstruse und unzulässige Missachtung des eigentlichen Auftrages, wie ihn auch das Volk versteht.
Vgl Zweck-Artikel 3 im „Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen“: „Die SBB erbringen als Kernaufgabe Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr, namentlich in der Bereitstellung der Infrastruktur, im Personenfernverkehr, im regionalen Personenverkehr und im Güterverkehr sowie in den damit zusammenhängenden Bereichen“. Weitere Aufträge existieren nicht.
12. Unbestritten und im aktuellen Richtplan des Kantons Zug bereits so berücksichtigt ist die Forderung des „Gotthard-Komitees“ nach einem **durchgehenden Doppelspur-Ausbau der Strecke Zug-Arth/Goldau**.
Völlig klar ist, dass dieser Ausbau nicht oberirdisch entlang der jetzigen meist einspurigen Streckenführung realisiert werden kann (Kurvenradien, Geschwindigkeit/Fahrzeit, Lärmemissionen, 24h-Betrieb, Erschütterungen etc).
Ebenso unbestritten ist die absolute Notwendigkeit dieses **Doppelspur-Tunnels** wegen der beträchtlichen **Ausfall-Risiken** der einzigen Alternativ-Verbindung zwischen Arth-Goldau und Immensee. (vgl Diskussion im KR, Sitzung vom 27. Juni 2013, vormittag) sowie wegen deren begrenzten Kapazität.
Dieses Vorhaben wird nach dem Erfolg von „FABI I“ mit grosser Wahrscheinlichkeit wichtiger Bestandteil des zurzeit noch nicht publizierten Pakets „FABI II“.
Die Stadtplanung der Stadt Zug hat diese Entwicklung selbstverständlich bereits jetzt zu berücksichtigen, selbst wenn dazu ein Planungshorizont von geschätzten 10-25 Jahren angenommen wird. Eine mögliche direkte oder indirekte Beanspruchung der Parzelle 434 Ost kann frühestens beim Vorliegen der Detailplanung dieses Vorhabens ausgeschlossen werden. Eine voreilige Überbauung könnte nachteilige Präjudizien schaffen und Handlungsoptionen verunmöglichen.
13. Langfristige **Sicherung der Schnellzughalte im Bahnhof Zug** für die Gotthardstrecke (Vision NEAT-Bahnhof Zug 2030),
vgl Kantonaler Richtplan: Bestimmungen
V 4.5: „...der Kanton favorisiert eine östliche, unterirdische Linienführung mit Anschluss des Bahnhofes Zug“.
V 4.6: „...dabei unterstützt der Kanton Zug einen NEAT-Bahnhof in Zug“.
Für Stadt und Kanton Zug ist die Sicherstellung der Schnellzug-Halte Zürich-Tessin-Milano in der Stadt Zug von grosser Wichtigkeit und von enormem öffentlichen Interesse.

Die Einfahrt in den zu erwartenden durchgängigen Doppelspurtunnel Zug-Arth/Goldau im Bereich des Bahnhofs Zug wird nur unterirdisch erfolgen können und bedingt einen tiefergelegten, unterirdischen Bahnhof (analog Durchmesserlinie-Bahnhof ZH HB). Da die SBB-Unterführung Gubelstrasse nicht tiefer gelegt werden kann, muss dieser

Tiefbahnhof unter die Auto-Fahrbahn des "Gubellochs" gelegt werden. Ebenso ist die dort vorgesehene Einfahrt in den Auto-Stadttunnel zu unterfahren. Für die Zufahrtsrampe bahnseitig Richtung Baar dürfte die teilweise Untertunnelung im Bereich Neufeld/Lindenpark wohl ausreichen.

Angesichts dieses mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwartenden Bauprojektes 2025/2035 wäre es geradezu grobfahrlässig, das direkt anstossende Areal Güterbahnhof-Süd jetzt voreilig mit Hochbauten zu bebauen.

Um die Ausbau-Optionen im öffentlichen Interesse von Stadt und Kanton Zug zu sichern, ist ein Bauverbot/Planungszone zu verfügen, solange die Lösung des "gordischen Knotens" "Gubelloch/SBB-NEAT-Tiefbahnhof Gotthardstrecke" nicht absehbar und nicht klar ist.

(Vernachlässigt die Stadt Zug dieses zugegebenermassen langfristige Infrastrukturprojekt, besteht die begründete Gefahr, dass das Tunnelportal des Doppelspurtunnels irgendwo zwischen Baar und Zug platziert werden wird, unter Weglassung einer Haltestelle "Stadt Zug". Der Bahnverkehrs-Knoten "Zug" würde dann in den Bahnhof Baar verlegt, mit allen entsprechenden Konsequenzen.)

Ratsam wäre im weiteren auch, dass beim Bau des Gubelloch-Stadttunnel-Anschlusswerks gleichzeitig auch mindestens das ggfs direkt darunterliegende Teilstück des zu erwartenden „Tiefbahnhofs Zug“ im Rohbau erstellt würde (Solches ist nicht neu: vgl "vorsorglicher" Bahnhofbau für die Zürcher U-Bahn unter dem Bahnhofplatz ZH HB, später zum SZU-Bahnhof umfunktioniert. Oder: "vorsorglich" bereits gebauter unterirdischer Anschluss Zimmerberg tunnel in Thalwil, Richtung Baar).

Gerüchteweise ist zu vernehmen, dass bezüglich der künftigen Überbauung des Areals bereits recht konkrete Gespräche mit den SBB im Gange sein sollen. In Anbetracht der vorstehend geschilderten gravierenden Konsequenzen einer unmittelbar **drohenden strategischen Stadt- und Verkehrs-planerischen Fehlentwicklung** könnte dies – falls tatsächlich zutreffend – so gewertet werden, als ob hier mit Aktionen „unter dem Radar der Politik“ ein „Fait Accompli“ geschaffen werden sollte.

Die in dieser Motion ausreichend begründeten **langfristigen Interessen der Zuger Bevölkerung** dürfen nicht durch kurzsichtige und rasch wieder verpuffte Immobilien-Spekulation leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden.

Schon gar nicht durch einen Staatsbetrieb im Eigentum und im Dienst des Volkes.

Aufträge:

1. Der Stadtrat wird beauftragt, aus obigen und allfälligen weiteren Gründen den Erhalt des Güterbahnhof-Areals im bisherigen Umfang mit allen finanziell tragbaren Mitteln und Massnahmen sicherzustellen und eine nicht rückgängigzumachende voreilige Überbauung durch bahnbetriebsfremde Bauten zu verhindern.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, sich dafür einzusetzen, dass auf dem Areal des Güterbahnhofes Parzelle 434 Ost in der Stadt Zug vorsorglich ein längerfristiges planungsrechtliches Bauverbot erlassen und durchgesetzt wird.

Ich danke dem Stadtrat für die Ergreifung aller notwendiger Massnahmen zum Erhalt der geschilderten zentralen Interessen der Bevölkerung, der Stadt und des Kantons Zug.

Mit freundlichen Grüssen



Willi Vollenweider