



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 in Zug

Bericht und Antrag der Kommission für Hochbauten
vom 28. November 2011

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Unsere Kommission hat sich der umfangreichen und weittragenden Vorlage an drei Sitzungen angenommen. Baudirektor Heinz Tännler, Urs Kamber, stellvertretender Kantonsbaumeister, Cyrill Weber, Unternehmensleiter der Zugerland Verkehrsbetriebe AG, und Generalsekretär Max Gisler haben unsere Arbeit unterstützt. Teilweise waren von der Zugerland Verkehrsbetriebe AG auch Martin Kuchler, Projektleiter, André Roth, Leiter Technik, und Rolf Gertsch, Leiter Betrieb, zugegen, zudem Roger Boltshauser und Daniel Christen, Boltshauser Architekten AG, Zürich, sowie Herbert Staub, Kantonsbaumeister, Harry Klein, Stadtplaner, und Beat Aeberhard, Stadtarchitekt in Zug. Das Protokoll führte Christa Hegglin Etter, Obfelden.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

A.	In Kürze	Seite	1
B.	Zum Bericht des Regierungsrates	Seite	3
C.	Ablauf der Kommissionsarbeit	Seite	5
D.	Schwerpunkte der Kommissionsberatung	Seite	5
	1. Bedarf und Bedarfsnachweis	Seite	5
	2. Bauliches Konzept und Projektwettbewerb	Seite	7
	3. Nutzung des Areals durch die ZVB im Speziellen	Seite	9
	4. Baustandards und Ökologie	Seite	10
	5. Verhältnis des Kantons zur Stadt Zug und zum GVRZ	Seite	10
	6. Finanzielles, Beteiligung ZVB	Seite	11
	7. Etappierung und Terminierung	Seite	12
E.	Zusammenfassung und Anträge	Seite	13

A. IN KÜRZE

Der Regierungsrat will Neubauten für Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug einerseits und die Zugerland Verkehrsbetriebe AG andererseits kombinieren. Die Projektierung auf dem Areal An der Aa in Zug soll bald beginnen. Der Regierungsrat beantragt dafür einen Kredit von 35 Mio. Franken. Die kantonsrätliche Kommission für Hochbauten stimmt dem Antrag nach eingehender Prüfung der Vorlage im Wesentlichen zu.

Die Einwohnerzahl wächst im Kanton Zug nach wie vor, mehr noch nehmen die Arbeitsplätze zu. Dafür braucht es Infrastruktur, nicht nur Strassen und Schienen, sondern auch Verwaltungsdienste. Die kantonale Verwaltung muss Schritt halten. Sie ist heute in verschiedenen Gebäuden hauptsächlich in der Stadt Zug untergebracht. Der Kantonsrat hat sich mit einem

Richtplanbeschluss bereits dafür ausgesprochen, die Verwaltung an zwei Orten zu konzentrieren. Ein Teil der Büros bleibt am Postplatz, wo auch das Regierungsgebäude steht, der Hauptteil gruppiert sich an der Aabachstrasse und General-Guisan-Strasse. Dort lassen sich die bisherigen Verwaltungsgebäude 1 und 2 ergänzen. Das sichert die für den Kanton vorteilhaften kurzen Wege.

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) besitzt seit 60 Jahren ihren Hauptstützpunkt ebenfalls An der Aa. Er ist stark erneuerungsbedürftig, im Bereich Werkstätten sogar klar ungenügend. Der Regierungsrat will eine Gesamtplanung an die Hand nehmen und sowohl für Verwaltung als auch ZVB neue Infrastrukturen schaffen. Dazu sollen Grundstücke von Kanton, Stadt und ZVB zusammengelegt und ein angrenzendes Grundstück des regionalen Gewässerschutzverbandes für die Umgebungsgestaltung einbezogen werden.

Auf der arrondierten Baufläche von rund 25'000 m² sollen für ein neues Verwaltungszentrum 3 (VZ 3) rund 40'000 m² Nutzfläche entstehen, während für die ZVB eine Nutzfläche von rund 34'000 m² für Betriebs- und Verwaltungsbauten inklusive Verkehrsflächen benötigt werden.

Entlang der SBB-Gleise sind die Werkstätten der ZVB und zwei Untergeschosse für die Garagierung von Bussen und Personenwagen angeordnet. Nördlich und parallel folgt ein Längsbau mit Büros für die Verwaltung und für die Gerichte. Entlang der General-Guisan-Strasse sind zwei acht- und neugeschossige Bürogebäude sowie ein achtgeschossiges Wohngebäude gedacht, die zwischen dem bisherigen, grün gekachelten Verwaltungsgebäude 1 und der neuen Wohnüberbauung gegenüber der BOSSARD-Arena liegen.

Stadt und Kanton haben einen Landtausch vereinbart. Die Stadt wirft das Grundstück der ehemaligen städtischen Kläranlage ein und erhält im Gegenzug eine Teilfläche zwischen Kaufmännischem Bildungszentrum Zug und Weststrasse, wo früher das Gaswerk stand. Der Gewässerschutzverband räumt dem Kanton eine Dienstbarkeit ein, damit gestaltete Freifläche zwischen den neuen Verwaltungsgebäuden und angrenzenden Wohnbauten entsteht.

Die Projektidee ging ursprünglich von einem Hochhaus anstelle des heutigen Gerichtsgebäudes aus. Davon ist der Regierungsrat abgerückt. Das Gerichtsgebäude soll bis auf weiteres stehen bleiben. Die Behörden der Stadt Zug sind jedoch bereit, zu einem späteren Zeitpunkt ein Hochhaus auch auf dem Areal An der Aa zu ermöglichen, sofern es städtebaulich richtig platziert ist. Der Verzicht auf das Hochhaus bedeutet keine Einbusse an Nutzflächen, weil sie in den anderen Neubauten untergebracht werden können.

Die Projektidee muss nun in eine konkrete Planung gehen. Dafür beantragt der Regierungsrat einen Kredit von 35 Mio. Franken. Die Kommission für Hochbauten hat die Vorlage geprüft und stimmt ihr im Wesentlichen zu. Sie beantragt, den Kredit auf 33,5 Mio. Franken zu reduzieren, vor allem weil die detaillierte Planung eines Hochhauses wegfällt.

Stimmt auch der Kantonsrat dem Kredit zu, wird die Baudirektion einen Projektwettbewerb starten. Bei optimalem Verlauf der weiteren Planungsarbeiten und der politischen und rechtlichen Entscheidungsverfahren werden die Neubauten bis 2020 bezugsbereit sein.

B. ZUM BERICHT DES REGIERUNGSRATES

Mit einem geschätzten Investitionsvolumen von rund 450 Mio. Franken, aber auch aufgrund der damit verbundenen Grundsatzentscheide für die Entwicklung von Verwaltung und ZVB handelt es sich wohl um eines der bedeutendsten Geschäfte der jetzigen Legislatur. Gelingt das Vorhaben, hat der Kanton Zug Mut bewiesen und wird in weniger als zehn Jahren über eine wesentlich bessere Infrastruktur sowohl für seine Verwaltung als auch für den öffentlichen, strassengebundenen Nahverkehr verfügen. Der regierungsrätliche Bericht, die beigelegte Machbarkeitsstudie aber auch die umfangreichen ergänzenden Informationen, welche der Kommission zur Verfügung gestellt wurden, zeigen, dass der Regierungsrat umfassende und detaillierte Abklärungen vorgenommen hat. Diese umfangreiche Arbeit und der grosse persönliche Einsatz der Beteiligten seien hier ausdrücklich verdankt.

Der regierungsrätliche Bericht zeigt auf, dass als Antwort auf die Motion von Hans Abicht vom 29. Juni 2000 (siehe Vorlage Nr. 801.2 - 12157) die wachsende Verwaltung statt wie bisher verstreut nur noch an zwei Standorten in der Stadt Zug konzentriert sein soll, d.h. am Postplatz und An der Aa. Der Kantonsrat hat diese Absicht bei der Richtplanung unterstützt. Inzwischen ist unter der Leitung des Hochbauamtes eine Büroraumplanung über die Bühne gegangen, die nicht nur den Standort für ein neues, grosses Verwaltungszentrum ergab, sondern auch vorausschauend den Bedarf an Büroflächen ermittelte. Das Hochbauamt verglich den Büroraumbedarf im Rahmen eines sogenannten Benchmarks mit Standards und Arbeitsplatzmodellen des Bundes und anderer Kantone. Die Standortwahl wurde 2009 konkreter, als sich der Regierungsrat für Grundstücke der ZVB, der Einwohnergemeinde Zug und des Kantons Zug An der Aa entschied, um die Planung für das Verwaltungszentrum 3 in Angriff zu nehmen. Der Kantonsrat fixierte den Standort im Frühjahr 2010 im kantonalen Richtplan. Noch war der Kanton Zug nicht im Besitz aller Grundstücke, um eine freie Planung zu gewährleisten. Ein Tauschvertrag zwischen Stadt und Kanton vom Frühjahr 2011 bereinigte die grundbuchliche Situation. Die Einwohnergemeinde Zug wird rund die Hälfte des ehemaligen Gaswerkareals bekommen und im Gegenzug ihr Grundstück beim ZVB-Areal dem Kanton abtreten.

Die Ausgangslage war somit für Kanton und Stadt geklärt. Sie sollte es auch für die ZVB sein. Diese sah sich im gleichen Zeitraum, als der Kanton seine Büroraumplanung in Schwung brachte, vor die Frage gestellt, wie lange der Hauptstützpunkt An der Aa dem starken Wachstum noch genügen würde. Die ZVB veranlasste eine Logistikstudie, die 2008 räumliche, betriebliche und funktionale Anforderungen für die Zukunft festhielt. Sie aktualisierte ihre Studie aufgrund des Entscheids des Regierungsrates, den Hauptstützpunkt in die anderen Nutzungen An der Aa zu integrieren. Das Unternehmen bezifferte den Flächenbedarf bis zum Jahr 2020 mit mindestens 34'000 m² brutto, während der Flächenbedarf für das Verwaltungszentrum 3 mit 40'000 m² veranschlagt wird.

Nächster Schritt war eine Machbarkeitsstudie, um zu prüfen, ob wirklich alle Nutzungen von Verwaltung, Dienstleistungen, ZVB usw. auf dem Areal kombinierbar sein würden und ein funktionstüchtiges Konzept versprechen. Ein Planerteam hat dazu Ideen für eine Bebauung entwickelt, die dem Raumprogramm entspricht und die sowohl die Bedürfnisse des Kantons als auch der ZVB abdeckt. Dass ein Logistikunternehmen wie die ZVB mit einem Dienstleistungsbetrieb, wie ihn die kantonale Verwaltung darstellt, in enger räumlicher Nähe liegt und Planung und Bau gemeinsam erfolgen, bedeutet nichts Neues. Das Konzept ist auch Ausdruck des kantonalen Richtplans. Dieser sieht die Erweiterung der kantonalen Verwaltung in Richtplantext S 9.2.1 Nr. 6 vor, während bezüglich des Hauptstützpunktes der ZVB im kantonalen Richtplan

nichts zu finden ist. Die beauftragten Architekten haben für das Nutzungskonzept Grundeigentum der Stadt Zug, des Kantons Zug und des Gewässerschutzverbandes der Region Zugersee-Küssnachtsee-Ägerisee (GVRZ) zusammengelegt. Die Baufläche beträgt 25'822 m² und wird gebildet vom kantonalen und städtischen Grundstück. Hinzu kommt eine Fläche von 3'996 m² des GVRZ, die der Kanton mittels Dienstbarkeit für die Umgebungsgestaltung einbeziehen will. Das Gelände wird in drei Bereiche unterteilt. Im Süden entlang der Bahn sind die Anlagen für die ZVB angeordnet, im Mittelteil stehen Verwaltungseinheiten und Gerichte, während nördlich entlang der General-Guisan-Strasse zwei Gebäude für die Verwaltung vorgesehen sind. In der nordwestlichen Ecke des Grundstückes ist ein Wohnblock gedacht. Das Gebäudevolumen ist auf fünf Gebäude aufgeteilt, darunter zwei mit acht bzw. neun Geschossen an der General-Guisan-Strasse. Das Konzept ist auf das Jahr 2030 ausgelegt. Im Wohnhaus sollen etwa 30 bis 40 Wohnungen zur Verfügung stehen.

Der Bericht des Regierungsrats sah vor, dass anstelle des heutigen Gerichtsgebäudes ein etwa 60 bis 70 m hohes Hochhaus erstellt werden sollte. Da diese Idee in der Öffentlichkeit auf Unverständnis stiess, wurde das Bebauungskonzept noch vor der Kommissionsberatung so verändert, dass dieses Hochhaus nur als langfristige Option vorgesehen wird.

Die Erschliessung für die ZVB erfolgt hauptsächlich von der General-Guisan-Strasse her Richtung Süden zu den Garagen und Werkstätten. Als Freifläche wird das Grundstück des GVRZ beigezogen und dieses zusammen mit dem Siehbach ansprechend gestaltet.

Die Anlagen werden sowohl den Mehrzuwachs an Arbeitsplätzen von etwa 1'300 auf 1'550 im Jahr 2020 auffangen als auch die auf den Hauptstützpunkt entfallenden 60 % der Gesamtflotte der ZVB, d.h. 145 Normalbuseinheiten (Normalbuseinheit = Bus mit zwei Achsen; Bus mit drei Achsen sind 1,5 Normalbuseinheiten, Doppelgelenkbusse entsprechen zwei Normalbuseinheiten). Die Vorlage der Regierung sieht zwar einen etappierten Bauablauf vor, nicht aber eine Etappierung des gesamten Bauvorhabens. Begründet wird dies damit, dass die Gebäude über die Untergeschosse direkt miteinander verbunden sind. Die Etappierung würde die Untergeschosse über längere Zeit unfertig lassen. Eine zeitliche Etappierung hätte somit wesentlich höhere Kosten zur Folge.

Die Kosten des Gesamtvorhabens sind beachtlich. Zwar geht es vorerst um den Projektkredit von 35 Mio. Franken sowohl für die Verwaltungsgebäude als auch für den Hauptstützpunkt der ZVB und den Wohnblock. Absehbar sind jedoch Gesamtkosten von rund 450 Mio. Franken. Der Regierungsrat schlägt vor, dass der Kanton Zug den Hauptstützpunkt für die ZVB allein finanziert. Was dafür spricht, ist der gesetzlich festgelegte Kostendeckungsgrad von mindestens 40 %, der bei einer wesentlichen Beteiligung der ZVB an der Investition entweder unterschritten werden müsste, oder erhöhte Billettpreise zur Folge hätte.

Terminlich hat sich der Regierungsrat für ein enges Programm entschieden. Bis 2020 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen sein. Voraussetzung ist wie immer bei einer solchen Terminierung, dass bei den weiteren Planungsarbeiten und bei den politischen und rechtlichen Entscheidungsverfahren keine besonderen Hindernisse auftreten.

C. ABLAUF DER KOMMISSIONSARBEIT

An der ersten Kommissionssitzung besichtigten wir das Areal an der Aa und den Hauptstützpunkt der ZVB von der Terrasse im 4. Stock des Verwaltungsgebäudes 1 aus und bei einem Rundgang und gewannen so einen unmittelbaren Eindruck vom künftigen Baugelände. Anschliessend erfolgte eine ausführliche Einführung in die Vorlage durch die Vertretungen der Baudirektion und der ZVB. Die Kommission erstellte eine umfangreiche Liste von Fragen. Diese betrafen den Bedarfsnachweis, die bauliche Konzeption, mögliche Alternativen, die Machbarkeit, die Kosten und die Finanzierung, die Rahmenbedingungen der Stadt Zug und verschiedene ergänzende Detailfragen.

An der zweiten Sitzung wurden diese Fragen mit einer detailreichen Dokumentation beantwortet und die einzelnen Antworten besprochen. Ergänzend dazu standen uns Harry Klein, Stadtplaner, und Beat Aeberhard, Stadtarchitekt, als Vertreter der Stadt Zug Red und Antwort zu den Rahmenbedingungen der Stadt Zug. Daraufhin beschloss die Kommission mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltungen Eintreten auf die Vorlage. Angesichts der grossen Bedeutung dieses Geschäfts beauftragte die Kommission die Baudirektion auf die dritte Sitzung hin Abklärungen über mögliche Alternativen zu machen. Als Alternativen wurden bezeichnet: ZVB Sanierung am jetzigen Standort oder Neubau am Standort Gaswerkareal. Ergänzend zu den Beratungen in der Kommission vertieften zwei Mitglieder der Kommission in zwei Besprechungen noch Einzelfragen. Die Ergebnisse dieser Besprechungen flossen in die Kommissionsberatung ein.

Die Darlegungen zu möglichen Alternativen und die Beantwortung weiterer Fragen standen im Zentrum der dritten Sitzung. Die Baudirektion stellte die Antworten in einer Broschüre zusammen und erläuterte sie auch mündlich. Gestützt auf die ausführliche Beratung formulierte die Kommission einige Empfehlungen und Anträge, welche im Folgenden im Detail dargestellt werden sollen. Am Schluss der Beratungen waren die Fragen soweit geklärt und ausdiskutiert, dass der Kommissionsantrag eindeutig ausfiel.

D. SCHWERPUNKTE DER KOMMISSIONSBERATUNG

1. Bedarf und Bedarfsnachweis

a) *Kantonale Verwaltung*

Der Kantonsrat hat mit der teilweisen Erheblicherklärung der Motion von Hans Abicht vom 29. Juni 2000 der Regierung den Auftrag für eine langfristige Büroraumplanung erteilt. In den vergangenen Jahren ist das Fehlen dieser Büroraumplanung mehrmals vom Kantonsrat angemahnt und der Regierungsrat entsprechend gerügt worden. Am 10. Juli 2007 hat der Regierungsrat einen Grundsatzbericht zur Büroraumplanung zur Kenntnis genommen, strategische Grundsätze beschlossen und den Auftrag für die weitere Bearbeitung erteilt. Die weiteren, etappiert vorgenommenen Abklärungen inkl. Machbarkeitsstudie führten schlussendlich zur aktuellen Vorlage. Dahinter steht ein bewusster Entscheid für ein Szenario „umfassende Neukonzeption“, das den beiden anderen Szenarien „Status Quo reorganisiert“ und „Mittelweg“ vorgezogen wurde. Der Kantonsrat hat diesen Weg am 25. März 2010 mit der Festsetzung des Standorts für das Verwaltungszentrums 3 unterstützt.

Der Flächenbedarf für die kantonale Verwaltung und die Gerichte, die immer auch einzu beziehen sind, war eine der ersten Fragen, die wir als Kommission prüften. Hinter der Frage steht auch das Interesse, mit Mehrflächen nicht etwa ein Stellenwachstum anzureizen, das dank Globalbudget im Rahmen von Leistungsaufträgen (§ 41 Bst. h der Verfassung des Kantons Zug vom 31. Januar 1894; BGS 111.1) nun leichter möglich ist. Die uns vorgelegten Zahlen beziehen sich auf 2030, wie uns Baudirektor Heinz Tännler versicherte. Die Zahlen stehen mit der Strategie des Regierungsrates im Einklang. Dort heisst es, der Kanton Zug pflege kurze Wege als Beitrag zur leistungsfähigen Verwaltung mit einem hohen Service Public und sehr guten Dienstleistungen. Mit dem Verwaltungszentrum 3 kommt es zu einer Konzentration der Flächen, auch was die Eigentumsverhältnisse betrifft. Sind es heute 48'650 m², wovon 8'000 m² in Miete, werden es künftig 69'860 m² sein, davon lediglich noch 950 m² in Miete. In dieser Zahl ist eine Reservefläche von 5'000 m² eingeschlossen. Ohne Reservefläche stehen somit rund 17'000 m² zusätzliche Flächen zur Verfügung. Es können Miet- und Nebenkosten von ca. 2,6 Mio. Franken pro Jahr eingespart werden, weil Mietverhältnisse wegfallen. Nicht mehr benötigte Liegenschaften kann der Regierungsrat als Finanzvermögen veräussern, was dem Kanton gegen 40 Mio. Franken Einnahmen verschaffen könnte.

Ein mittleres Wachstumsszenario geht von einem Bevölkerungswachstum von 2010 bis 2020 von 10 % aus, bis 2030 dürften es ca. 18 % sein, bei den Arbeitsplätzen sind ebensolche Zunahmen zu erwarten. Damit steht das Arbeitsplatzwachstum der Verwaltung und Gerichte von rund 25 % bis 2030 durchaus im Einklang, weil zusätzliche Aufgaben und künftige Arbeitsformen wie vermehrte Teilzeitarbeit und Jobsharing zu berücksichtigen sind. Für die Planung von neuen Verwaltungsgebäuden geht der Regierungsrat von 16 m² sogenannter Hauptnutzfläche nach SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein) pro Arbeitsplatz aus, worin ein Anteil Erschliessungsfläche und allgemeine Räume enthalten sind. Ein reiner Arbeitsplatz misst dann 8 bis 9 m². Hinzu kommt ein Raumbedarf von 10 % der Flächen für sogenannte Shared Facilities, d.h. gemeinsam genutzte Räume wie Empfang, Sitzungszimmer, Schulungsräume, Personalverpflegung, Kinderhort, usw. Die detaillierten Abklärungen und Vergleiche zeigen, dass St. Gallen mit derselben Hauptnutzfläche pro Arbeitsplatz rechnet, gesamtschweizerisch liegt der Durchschnitt bei gut 20 m².

Wichtig ist, dass die richtplanmässig vorgegebene Konzentration der kantonalen Verwaltung an zwei Standorten auch erreicht wird. Von rund 70'000 m² Gesamtfläche werden bei der Realisierung des VZ 3 die kantonale Verwaltung und die Gerichte rund 62'000 m² am Standort An der Aa einnehmen und rund 2'000 m² am Standort Postplatz. Weitere, kleinere Flächen betreffen Aussenstellen im Eigentum des Kantons, namentlich das Strassenverkehrsamt und das Amt für Verbraucherschutz. Gegenüber der aktuell fremd gemieteten Fläche von ca. 8000 m² würden noch knapp 1000 m² in Miete verbleiben.

Aufgrund der vorgelegten Grundlagen ist die Kommission zur Überzeugung gelangt, dass mit dem vorgeschlagenen Konzept eine langfristig sinnvolle Konzentration der Verwaltung realisiert werden kann. Die Planungsparameter sind nachvollziehbar und angemessen. Dass für die Verwaltung auch Reserveflächen geschaffen werden, ist grundsätzlich vernünftig. Es wird Aufgabe des Kantonsrats sein, darauf zu achten, dass der Regierungsrat auch haushälterisch mit diesen Reserven umgeht.

b) ZVB

Für die ZVB ist der entsprechende Bedarf mit einer Logistikstudie nachgewiesen. Festzuhalten ist hier, dass die aktuelle Situation insbesondere im Bereich der Werkstätten äusserst unbefriedigend ist. Nur dank verschiedenster Provisorien und Improvisationen ist ein einigermaßen geordneter Betrieb überhaupt möglich. Aufgrund der mangelhaften Infrastruktur sind verschiedene Abläufe im betrieblichen Alltag unrationell. Für Fahrzeuge der nächsten Busgeneration wird der Unterhalt mit der jetzigen Infrastruktur kaum mehr möglich sein. Zudem sei darauf verwiesen, dass die ZVB-Werkstätte die einzige LKW-Reparaturwerkstatt in der Region Zug ist und dass hier auch die Motorfahrzeugkontrolle der Linienbusse durch das Strassenverkehrsamt erfolgt.

Gemäss Angaben der Beteiligten sind die Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Anlagen ausgereizt. Eine ganze oder teilweise Sanierung mache deshalb keinen Sinn. Eine Verbesserung der technischen Infrastruktur ist nur mit einem Neubau möglich.

2. Bauliches Konzept und Projektwettbewerb

Das vorgeschlagene Bebauungskonzept beinhaltet eine hohe Baudichte und multiple Abhängigkeiten. Auch wenn sich bei der Beantwortung der Fragen und in der Diskussion zeigte, dass das Konzept in sich gut durchdacht ist, erachtete es die Kommission als richtig, auch allfällige Alternativen zu diskutieren. Eine zentrale Frage lautete deshalb, ob der Hauptstützpunkt der ZVB im Zentrum der Stadt Zug am richtigen Ort ist und ob er innerhalb des Areals An der Aa ebenfalls richtig liegt. Es wurde überzeugend dargelegt, dass die ZVB ihre Bedürfnisse genau abgeklärt hat. Sie hat sowohl einen kompletten Neubau, sozusagen auf der grünen Wiese, geprüft, andererseits auch die vorliegende Projektidee. Zusätzlich hat die Baudirektion in unserem Auftrag als zusätzliche Alternativen die Sanierung der heutigen Anlagen der ZVB einerseits und der Bau eines neuen Hauptstützpunkts auf dem Gaswerkareal andererseits abgeklärt. Diese drei Varianten - Erneuerung der bestehenden Anlagen, Neubau auf grüner Wiese oder auf dem Gaswerkareal - schneiden alle schlecht ab gegenüber der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Projektidee.

- Da der Landbedarf für einen Stützpunkt rund 34'000 m² beträgt, An der Aa jedoch heute der ZVB nur 18'000 m² zur Verfügung stehen, müsste diese Fläche mit einem Untergeschoss für die Garagierung von Bussen unterkellert werden, und es wären somit Abriss und Neubau aller bestehenden Anlagen notwendig. Werkstätten und betriebliche Einrichtungen könnten kaum entsprechend den neuen Anforderungen erstellt werden.
- Für einen Neubau des Hauptstützpunktes auf grüner Wiese gibt es kein Landangebot. Diese Variante hat die ZVB unter Beizug von Planungsbüros ebenfalls geprüft. Weil die meisten Kurse der ZVB den Kantonshauptort radial einbeziehen, ist zudem ein Hauptstützpunkt in unmittelbarer Nähe des Zentrums richtig und mit vielen logistischen, betriebswirtschaftlichen und ökologischen Vorteilen verbunden. So können Leerfahrten vermieden werden und lässt sich das Personal mit rund 150 Ablösungen/Tag am besten einsetzen. Ein Hauptstützpunkt auf grüner Wiese hätte letztlich höhere Betriebskosten zur Folge, allein schon weil sich die Kosten für Leerfahrten erhöhen würden.
- Für einen Hauptstützpunkt auf dem Gaswerkareal gab es Mitte der 90er Jahre bereits ein Projekt, das Kosten von 105 Mio. Franken auswies, nach heutigem Preisstand rund 130 Mio. Franken. Inzwischen hat das Kaufmännische Bildungszentrum einen Teil des

Areals beansprucht. Dem Kanton stünde noch soviel Fläche zur Verfügung, dass sich ein Hauptstützpunkt knapp erstellen liesse, doch wäre eine Kombination mit anderen Nutzungen schwierig, weil ein grosser Teil der Erdgeschossflächen von ZVB und RDZ (Rettungsdienst Zug) benötigt würde. Die älteren Mehrfamilienhäuser an der Weststrasse müssten verschwinden. Die Baudirektion hat dazu auch Kosten aufgrund einer groben Machbarkeitsstudie ermittelt. Sie belaufen sich auf rund 185 Mio. Franken und liegen damit etwas höher als jene für einen neuen Hauptstützpunkt An der Aa.

Die Kommission hat auch die Verteilung der Nutzungen auf dem Areal hinterfragt. Als Ergebnis der Diskussion zeigte es sich, dass das vorgeschlagene Konzept eine insgesamt optimierte Lösung darstellt. Insbesondere ist der definierte Standort für die ZVB-Anlagen kaum verschiebbar, ohne gewichtige Nachteile in Kauf zu nehmen. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Ansprüche der künftigen Nutzer und der Abhängigkeiten unterstützt die Kommission das vorgeschlagene Konzept. Allerdings ist die Kommission der Meinung, dass mit der Machbarkeitsstudie die Parameter für den ZVB-Teil so eng definiert sind, dass kaum Spielraum für einen eigentlichen Architekturwettbewerb bestehen. Die Kommission stellt deshalb den Antrag, den ZVB-Bereich aus dem Perimeter für den Wettbewerb herauszunehmen und einzig einen Honorarwettbewerb für die Planerleistungen durchzuführen. Damit können beim Projektierungskredit rund 0,5 Mio. Franken eingespart werden.

Nach der Veröffentlichung der regierungsrätlichen Vorlage ist in der Öffentlichkeit eine Diskussion darüber entbrannt, ob es sinnvoll sei, das erst etwa zwanzig Jahre alte Gerichtsgebäude abzureissen und durch ein Hochhaus zu ersetzen. Regierung und Baudirektion haben darauf reagiert und ein überarbeitetes Baukonzept vorgelegt, bei welchem die Nutzungen anders verteilt werden, so dass auf den Abriss des Gerichtsgebäudes verzichtet werden kann (vgl. Beilage 4). Die Kommission äusserte sich dahingehend, dass zum jetzigen Zeitpunkt der Ersatz des Gerichtsgebäudes kaum sinnvoll sei. Andererseits war sich die Kommission einig, dass es bedauerlich wäre, langfristig auf die Möglichkeit eines 60 bis 70 m hohen Hochhauses zu verzichten, zumal die Vertreter der Baubehörde der Stadt Zug versichert haben, dass ein solches Hochhaus mit der Hochhausplanung der Stadt Zug kompatibel sei und von der Stadt auch unterstützt würde. Im Einvernehmen mit der Baudirektion beantragt, die Kommission,

1. dass der weiteren Planung das Konzept ohne Hochhaus anstelle des Gerichtsgebäudes unterlegt werden soll;
2. dass Im Wettbewerb die Option eines 60 bis 70 m hohen Hochhauses enthalten sein soll und dieses in den Planverfahren mit der Stadt Zug auch baurechtlich gesichert werden soll;
3. dass auf eine eigentliche Projektierung dieses Hochhauses verzichtet werden soll, die Realisierung im Sinne einer Reserve also einer nächsten Generation überlassen werden soll.

Damit kann der Projektierungskredit um 1 Mio. Franken entlastet werden.

Der Projektierungskredit von 35 Mio. Franken (Antrag Kommission: 33,5 Mio. Franken) ermöglicht es dem Regierungsrat, einen Projektwettbewerb zu starten. Dieser folgt den allgemeinen Regeln für Submissionen im Planungswesen. Das Resultat wird zeigen, ob die hohe bauliche Dichte des Projekts und die Verwebung der Erschliessung sowie die Einbettung ins Quartier städtebaulich tatsächlich so gut gelöst werden können, wie es die Machbarkeitsstudien erwarten lässt.

In der Kommission wurde auch über den vorgesehenen Wohnbau diskutiert. Für die Mehrheit der Mitglieder ist dieser Wohnungsbau gut vorstellbar. Die Kommission war sich aber einig darin, dass der Wohnungsbau so dimensioniert und eingefügt werden muss, dass die kurz- und mittelfristigen Reserveflächen für die Verwaltung gewährleistet sind.

3. Nutzung des Areals durch die ZVB im Speziellen

Die neuen Gebäude für die ZVB liegen im Bereich des heutigen sogenannten ZVB-Hochhauses, das abgerissen wird, und erstrecken sich in südwestlicher Richtung. Gemäss einer Logistikstudie der ZVB gibt es - ohne Verkehrsflächen - einen Bedarf an 20'080 m², mit den Verkehrsflächen sind es 34'000 m². Aufgeschlüsselt geht es um

- Stauraum, Waschstrasse und Betankung, das sogenannte Durchlaufverfahren, mit 890 m²;
- Stauraum, Waschplatz, Werkstatt, Prüfstand und Nebenräume mit 6'140 m², das sogenannte Standverfahren;
- eine Einstellhalle für 145 Normalbuseinheiten mit insgesamt 8'350 m²;
- einen Bürobereich für die zentralen Dienste, die technischen Dienste, Sozial- und Nebenräume mit 4'700 m².

Die ZVB wird für die Bauphase für 9 Mio. Franken eine provisorische Busgarage erstellen müssen, ein Betrag, der im geschätzten Teilkredit von 172 Mio. Franken für die Anlagen der ZVB eingeschlossen ist.

Die ZVB wird sämtliche Anlagen so bauen, dass Fahrzeuge mit neuen Antriebssystemen garagiert und gewartet werden können. Die Wartung von Drittfahrzeugen wird sie allenfalls dann einschränken, wenn die Kapazität der Werkstatt nicht mehr ausreichen sollte. Für den nicht im Hauptstützpunkt Platz findenden Teil der Fahrzeugflotte, verfügt die ZVB über Landreserven in Rotkreuz, Menzingen, Unter- und Oberägeri, wo Einstellhallen entweder schon bestehen oder noch erstellt werden können. Dieses Konzept - Hauptstützpunkt in Zug und Nebenstützpunkte an den Endpunkten wichtiger Buslinien - hat sich bewährt und verspricht, auch in Zukunft eine unter den verschiedensten Gesichtspunkten optimale Lösung zu sein.

Unsere Kommission hat speziell danach gefragt, ob anstelle von zwei Untergeschossen für die Garagierung der Busse lediglich eines und ein oberirdisches Geschoss erstellt werden könnten. Statisch und betrieblich ist die vorgeschlagene Lösung besser. Zu ebener Erde soll die Werkstatt stehen, eine Garagierung von Bussen in Obergeschossen würde das Betriebsgebäude der ZVB gegenüber den umliegenden Gebäuden zu stark erhöhen. Letztlich wäre es nicht sinnvoll, an zentraler Lage in der Stadt Zug eine ebenerdige Buseinstellhalle zu erstellen. So oder anders werden die Untergeschosse an der Aa im Grundwasser stehen und muss jede Baugrube zuerst abgedichtet werden.

Die Zufahrt für die ZVB-Busse erfolgt oberirdisch von der General-Guisan-Strasse her, was die Frage aufwarf, ob auch eine unterirdische Zufahrt möglich wäre. Diese hätte jedoch eine zusätzliche Rampe zur Folge, da von einer Auffüllung der Wanne bei der ehemaligen Schleife der SBB auszugehen ist. Die unterirdische Zufahrt würde auch die Anfahrtswege zur ebenerdigen Tankstelle und Waschanlage verlängern.

Wie bereits erwähnt, wurde auch die Frage gestellt, warum die ZVB ihren Neubau nicht an die General-Guisan-Strasse legen will. Dort wäre jedoch dieses Gebäude wegen seiner Länge gar nicht unterzubringen. Der Busverkehr um den Werkhof der ZVB würde das übrige Areal von der

Stadt abschneiden. Gesamthaft ergäben sich für eine solche Anordnung deutlich mehr Nach- als Vorteile.

4. Baustandards und Ökologie

Der Kanton Zug will ein vorbildlicher Bauherr sein, der Energie- und Klimafragen ernst nimmt und dementsprechend handelt (Leitsatz 2 und Massnahme 4a des Energieleitbilds, Regierungsratsbeschluss vom 21. Juni 2011). Dies führt dazu, dass bereits für den Projektwettbewerb klare Vorgaben gemacht werden müssen. Unsere Kommission hat dennoch diskutiert, ob der vom Regierungsrat ins Auge gefasste MINERGIE-P[®]-Standard richtig ist. Wir haben uns dafür entschieden, die Formulierung zu wählen, es sei ein hoher energietechnischer Standard anzustreben, nicht ein bestimmter MINERGIE[®]-Standard. Dies hat damit zu tun, dass ein grosses Risiko besteht, dass im Laufe der doch mehrere Jahre dauernden Planungs- und Bauarbeiten, die Normen überarbeitet werden, so dass eine zum Zeitpunkt des Wettbewerbs vorgegebene Norm bei der Realisierung gar nicht mehr bedeutsam ist. Zudem wird man Werkstätten und Bürogebäude nicht über einen Leisten schlagen können. Fossile Energieträger werden ausgeschlossen sein, das Augenmerk wird stark auf dem Strombedarf liegen. Hier muss die Projektierung den verlangten Fortschritt ermöglichen.

Ökologie bleibt nicht bei Energiefragen stehen. Nach Richtplantext S 5.3.1 sorgen Kanton und Gemeinden für ökologische Ausgleichsflächen auch in der Siedlung. Sie achten auf die naturnahe Umgebungsgestaltung. Dazu können sie

- a) im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die naturnahe Umgebungsgestaltung aufnehmen ...

Mit diesem Richtplantext stimmt die Umgebungsgestaltung überein, wie sie in der Machbarkeitsstudie enthalten ist. Schleifedamm und offen gelegter Siehbach sollen wie ein kleiner Park erscheinen und eine Verbindung zum Bossard-Areal bzw. der Jugendherberge in der Stadt Zug darstellen. Die General-Guisan-Strasse andererseits bildet eine Promenade und schafft auf ihre Weise einen Freiraum.

5. Verhältnis des Kantons zur Stadt Zug und zum GVRZ

Wenn der Kanton als Bauherr auftritt, muss er wie jede andere Bauherrschaft darauf bedacht sein, ein Baubewilligungsverfahren erfolgreich zu bestehen. Baubehörde ist auch für kantonale Vorhaben die jeweilige Gemeindeexekutive. Jedes Vorhaben muss sich am geltenden Planungs- und Baurecht messen lassen.

Grundvoraussetzung ist selbstverständlich die Verfügbarkeit der Bauherrschaft über das Land. Der Kanton Zug und die ZVB sind allein nicht in der Lage, ihre Projektidee ohne Einverständnis der Stadt Zug umzusetzen. Diese hat An der Aa früher ihre Kläranlage betrieben, daher der Begriff "Alte Kläranlage". Kanton und Stadt haben sich für ein Tauschgeschäft entschieden. Der Kanton erhält von der Stadt 7'869 m² Land, GS 216 in der Zone WA4, die Stadt vom Kanton 5'924 m² Land mit einem 3-Familienhaus und einem 6-Familienhaus, GS 4709 in der Zone OeIB, und 6'276 m² Land, unbebaut, ab GS 286 in der Zone OeIB. Die letzteren beiden Flächen sind Teil des Gaswerkareals. Der Grosse Gemeinderat von Zug hat dieses Tauschgeschäft am 28. Juni 2011 genehmigt, der Beschluss ist rechtskräftig. Auf kantonaler Seite bedarf es eines parallelen Beschlusses nach Rechtskraft des Baukredits.

Planungsrechtliche Voraussetzungen für die Verwirklichung der Projektidee sind eine Änderung des Zonenplans der Stadt Zug und ein Bebauungsplan. Das Areal liegt heute in der Wohn- und Arbeitszone WA4 mit erlaubten vier Vollgeschossen und einem Wohnanteil von mindestens 50 %. Zweckmässig ist die Fortsetzung der angrenzenden Zone des öffentlichen Interesses. Unsere Kommission hat eine Vertretung des Baudepartements der Stadt Zug eingeladen, zu der planungsrechtlichen Verträglichkeit der Projektidee Stellung zu nehmen. Wie nach der Zustimmung zum Vorvertrag für den Tauschvertrag nicht anders zu erwarten, ist die Stadt Zug willens, die Änderungen planungsrechtlicher Art an die Hand zu nehmen. Selbstverständlich ist ein Beschluss des Grossen Gemeinderates referendumsfähig.

Städtebaulich gesehen ist das Areal umgeben von grösseren Überbauungen, wie jener, die sich "Schutzengel" nennt, der BOSSARD-Arena und der bestehenden Verwaltungsgebäude 1 und 2 samt kantonalem Gefängnis. Im Süden ist eine Interessenslinie der SBB für das dritte Gleis zwischen Zug und Cham zu beachten. Besonders wollte unsere Kommission erfahren, wie sich die Stadt Zug zu einem Hochhaus auf dem Areal An der Aa stellt. Dieses 60 bis 70 m hohe Bürogebäude sollte nach Meinung des Regierungsrates anstelle des heutigen Gerichtsgebäudes erstellt werden. Die Nachbarschaft mit dem ParkTower und dem Uptown hätte - so der Regierungsrat - "zu einem städtebaulich interessanten Dreiklang" führen sollen. Nachdem Opposition entstanden war, hat die Baudirektion nach einer Alternative gesucht. Diese steht heute im Vordergrund. Das Hochhaus soll jedoch zu einem späteren Zeitpunkt erwogen werden können. Die Vertreter der Stadt haben den Standort geprüft und halten einen einzelnen Hochpunkt, wie sie sich ausdrücken, im Bereich der Kreuzung Aabach-/Gubel-/General-Guisan-Strasse als vertretbar. Das Gebäude soll jedoch eine Höhe von 60 m nicht überschreiten. Wichtig war für unsere Kommission, dass die Stadt die Projektidee des Kantons unterstützt und eine Bebauungsplanung fördern wird.

Als weiteres Thema kam die allfällige Auffüllung der Unterführung an der General-Guisan-Strasse zur Sprache. Die städtische Strasse muss seit langem kein Gleis mehr unterqueren. Es ist daher geplant, die General-Guisan-Strasse auch An der Aa à niveau zu führen und die Senke aufzufüllen. Da bei der Unterführung bauliche Mängel bestehen, wird eine Auffüllung in den nächsten Jahren auch aus technischen Gründen gemacht werden müssen. Frühester Baubeginn ist 2013.

6. Finanzielles, Beteiligung ZVB

Mit 450 Mio. Franken Investitionsvolumen handelt es sich um ein für den Kanton Zug ausserordentlich grosses Hochbau-Bauvorhaben. Es besteht das Risiko, dass das Projekt allein schon wegen dieses stolzen Preises – immerhin ein dreimal höherer Baukredit als für das Kantons-spital in Baar - politisch gefährdet sein könnte. Obwohl die Kommission insgesamt sowohl von der Notwendigkeit wie auch von den Qualitäten der vorgeschlagenen Konzeption überzeugt ist, hat sie über Möglichkeiten zur Etappierung diskutiert. Die Kommission ist klar der Meinung, dass der Regierungsrat bei der Baukreditvorlage auch Möglichkeiten aufzeigen sollte, wie das ganze Bauvorhaben allenfalls auch in einzelnen Etappen realisiert werden könnte. Auch wenn dies allenfalls zu Mehrkosten führt, macht es Sinn, wenn bei der Baukreditvorlage nicht nur die Variante alles oder nichts diskutiert werden kann sondern auch die Möglichkeit mehrerer in sich einigermaßen abgeschlossener Etappen.

Die vom Regierungsrat beantragten Projektierungskosten von 35 Mio. Franken entsprechen dem Gesamtkonzept. Wie schon dargelegt, beantragt die Kommission eine Reduktion um 1,5 Mio. Franken:

- Da das Hochhaus nicht zu projektieren sein wird, sondern nur Teil eines Projektkonzeptes bilden soll, kann der Projektierungskredit um 1 Mio. Franken reduziert werden.
- Eine weitere Reduktion um 0,5 Mio. Franken ergibt sich daraus, dass die Projektierung für den Hauptstützpunkt der ZVB nicht Teil des Projektwettbewerbs sein soll, sondern dass die Planungsarbeiten in einem einfacheren Verfahren vergeben werden sollen. Das genaue submissionsrechtliche Vorgehen muss aber noch abgeklärt werden.

Der Kreditantrag unserer Kommission beläuft sich im Ergebnis auf 33,5 Mio. Franken.

Die Kommission diskutierte auch den Landabtausch mit der Stadt und insbesondere die im Vertrag eingesetzten Landpreise. Während für das städtische Areal noch einigermaßen nachvollziehbare Preisvergleiche gemacht werden können, ist dies bei der kantonalen Parzelle kaum möglich. Dieses Areal ist in der Zone OelB und bildet einen Übergang zwischen Gebieten mit sehr unterschiedlichen Nutzungen und Baudichten. Für die Mehrheit der Kommission ist das Verhandlungsergebnis angemessen und wird akzeptiert.

Die Kommission diskutierte auch darüber, ob sich die ZVB an der Finanzierung des Hauptstützpunktes zu beteiligen hat. Die regierungsrätliche Vorlage äussert sich dazu ausführlich. Das Angebot im öffentlichen Verkehr muss zu mindestens 40 % durch "Erlöse gemessen am Betriebsaufwand der Gesamtheit der Linien des öffentlichen Verkehrs" gedeckt sein (§ 1 Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007; BGS 751.31). Dies würde dazu führen, dass bei einer Beteiligung der ZVB an der Finanzierung des neuen Hauptstützpunktes entweder die Billettpreise angepasst werden müssten oder dann der Kostendeckungsgrad im Gesetz tiefer angesetzt werden müsste. Eine volle Finanzierung durch den Kanton hat andererseits den Nachteil, dass wichtige Investitionskosten für die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs nicht abgebildet werden. Zwar kann die Kommission die Argumente der Regierung, welche für eine volle Finanzierung des Hauptstützpunktes durch den Kanton sprechen, nachvollziehen. Dennoch ist die Kommission der Meinung, dass diese Frage bei der Baukreditvorlage nochmals angeschaut werden muss. Auch wenn diese Finanzierungsfragen primär in der Kompetenz der Stawiko sind, stellt die Kommission den Antrag, dass bei der Baukreditvorlage auch Varianten mit einer Beteiligung der ZVB an den Investitionskosten unter Berücksichtigung der dann geltenden rechtlichen Grundlagen aufgezeigt werden sollen. Nur so kann der Kantonsrat die verschiedenen Varianten aufgrund der unterschiedlichen Auswirkungen diskutieren und beurteilen.

7. Etappierung und Terminierung

Der regierungsrätliche Bericht äussert sich zur Etappierung insofern, als es um den Bauablauf geht, der in vier Etappen unterteilt werden soll. Die erste Etappe umfasst den Rückbau der Einstellhalle für die ZVB und die Erstellung des Längsbaus für RDZ und Gerichte samt Personalrestaurant und eines Provisoriums für die Verwaltung der ZVB. Danach folgen der Abbruch des ZVB-Hochhauses und der Neubau von Werkstätten und unterirdischer Einstellhalle für die ZVB entlang der Gleise der SBB. In der dritten Bauetappe geht es um den Rückbau der restlichen ZVB-Anlagen, um den Neubau der Verwaltungsgebäude an der General-Guisan-Strasse und des Wohnblocks. Die letzte Etappe beträfe das heutige Gerichtsgebäude. Weil das Hochhaus anstelle des Gerichtsgebäudes bloss noch konzeptionell, nicht aber für die Ausführungsplanung zu berücksichtigen ist, ergibt sich für die Etappierung eine andere Ausgangslage.

Wie bereits dargelegt, ist die Kommission der Ansicht, dass im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Baukredit die Möglichkeit aufgezeigt werden soll, die Etappen 3 und 4, d.h. den Rückbau von Anlagen der ZVB und den Neubau der Verwaltungsgebäude an der General-Guisan-Strasse eigenständig zu planen und bauen. Die Etappierung ist somit nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Bauvorgangs zu betrachten, sondern im Rahmen der auf die Planung folgenden Beschlussfassung über den Baukredit zu prüfen.

Die Planung selber ist von der Etappierung ausgenommen. Somit bleibt es beim vorliegenden Projektierungskredit, der lediglich in der Höhe eine leichte Anpassung erfahren soll.

E. ZUSAMMENFASSUNG UND ANTRÄGE

Unsere Kommission ist mit 13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung auf die Vorlage Nr. 2050.1 - 13779, 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 in Zug, eingetreten.

Die Kommission ist überzeugt, dass sowohl auf Seiten der ZVB wie auch auf Seiten der Verwaltung Handlungsbedarf besteht. Mit der vorgeschlagenen Konzeption kann der absehbare Bedarf gedeckt aber auch eine angemessene Raumreserve geschaffen werden. Die Konzentration auf einen Standort beinhaltet erhebliches Synergiepotential für die Arbeit der Verwaltung, entspricht mit der vorgesehenen Dichte einer haushälterischen Nutzung des Bodens, führt aber auch zu internen Abhängigkeiten der verschiedenen Bauvorhaben.

Die Kommission verabschiedete verschiedene Empfehlungen, welche in der weiteren Projektierungsarbeit zu berücksichtigen sein werden. Falls diese Empfehlungen vom Kantonsrat unterstützt werden, sind sie von Regierung und Verwaltung umzusetzen. Ausser bei der Anpassung des Projektierungskredits verzichtet die Kommission darauf, diese Empfehlungen in den Beschlussentwurf aufzunehmen. Sinnvollerweise beschränkt sich der KRB darauf, ein Kreditbeschluss zu sein. Es handelt sich um folgende Empfehlungen:

- Im Bebauungskonzept soll die Möglichkeit eines etwa 60 m hohen Hochhaus vorgesehen und im Bebauungsplan auch baurechtlich gesichert werden. Auf die Ausarbeitung auf Stufe Bauprojekt soll vorläufig verzichtet werden (12 : 1 Stimmen und ohne Enthaltung).
- Der Architekturwettbewerb soll auf Verwaltungsgebäude und Wohnblock beschränkt werden (12 : 0 Stimmen und eine Enthaltung). Für die Planungsarbeiten des ZVB-Teils ist ein einfacheres aber selbstverständlich submissionsrechtlich korrektes Verfahren zu wählen.
- Bei der Baukreditvorlage sind neben dem Gesamtkredit auch die Möglichkeit von etappierten Baukrediten aufzuzeigen (12 : 0 Stimmen bei einer Enthaltung).
- Der Wohnbau soll die kurz- und mittelfristigen Reserven für die Verwaltung nicht gefährden (11 : 1 Stimmen bei einer Enthaltung).

- Bei der Planung ist ein energietechnisch hoher Standard anzustreben und nicht ein bestimmter MINERGIE®-Standard (13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung).
- Bei der Baukreditvorlage sollen im Rahmen von Finanzierungsvarianten auch Varianten aufgezeigt werden, bei denen die ZVB an der Finanzierung des neuen Hauptstützpunkts beteiligt wird (13 : 0 Stimmen und ohne Enthaltung).

Der Projektierungskredit ist um 1 Mio. Franken zu reduzieren, weil das Hochhaus vorerst entfällt. Die Kommission hiess diese Reduktion mit 11 : 0 Stimmen bei einer Enthaltung gut, ebenso war sie mit einer weiteren Reduktion von 0,5 Mio. Franken einverstanden, weil für die Bauten der ZVB kein Projektwettbewerb durchgeführt werden soll. Daraus ergab sich in der Detailberatung ein Projektierungskredit von 33,5 Mio. Franken.

Die Ermächtigung des Regierungsrates, die Baudirektion (Hochbauamt) mit den Vorbereitungsarbeiten für die erste Stufe des Generalplanungs-Projektwettbewerbs nach der zweiten Lesung und Schlussabstimmung während der Referendumsfrist zu beauftragen, war unbestritten.

Die Schlussabstimmung ergab zwölf befürwortende Stimmen, eine Enthaltung und keine Gegenstimme zur Vorlage Nr. 2050.2 - 13780.

Die Kommission für Hochbauten beantragt,

auf die Vorlage Nr. 2050.2 - 13780 einzutreten, die Empfehlungen der Kommission zu unterstützen und einen Projektierungskredit in der Höhe von 33,5 Mio. Franken zu genehmigen.

Zug, 28. November 2011

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Hochbauten

Der Präsident: Eusebius Spescha, Zug

Beilagen:

1. Auszug aus dem Schlussbericht der Masswerk AG, Kriens, betreffend strategische Büroraumplanung für die kantonale Verwaltung Zug, Bedarfsermittlung und Szenarien für das Belegungskonzept
2. Benchmark für Flächen pro Arbeitsplatz, Auszug aus der Unterlage der Baudirektion, Fragenbeantwortung für die zweite Kommissionssitzung, vom 18. November 2011
3. Visualisierung "Stand vertiefte Machbarkeitsstudie, 19.04.2011, mit Hochhaus"
4. Visualisierung "Stand Überarbeitung vertiefte Machbarkeitsstudie, 25.08.2011, ohne Hochhaus"