

Interpellation der Fraktion SGA und Parteilose betreffend Vertrag zwischen Stadt und Kanton Zug, L&G Immobilien AG und SBB

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. Februar 2000

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Fraktion SGA und Parteilose hat am 26. Januar 2000 folgende Interpellation eingereicht:

1. Wie sehen die Zahlen bezüglich Status Quo aus und mit welchen Zahlen ist bei einer vollen Realisierung des „Entwicklungsplanes Areal Landis&Gyr und SBB-West“ zu rechnen inbezug auf:
 - Anzahl Wohnbevölkerung auf dem Areal
 - Anzahl Arbeitsplätze auf dem Areal
 - Anzahl Parkplätze auf dem Areal
 - Verhältnis Wohnbevölkerung/Arbeitsplätze in der Stadt Zug (mit und ohne Oberwil)
 - Anzahl der durch das Areal generierten Autofahrten pro Werktag heute und bei einem „Vollausbau“

Wie sehen die entsprechenden Zahlen aus, falls das SBB-Areal südlich der Feldstrasse nicht der neuen Zonierung entsprechend überbaut würde, sondern frei bliebe?

2. Trifft es zu, dass die durch Umzonung von I25 auf WG5 verbundene Verringerung der Ausnützung durch die Neueinzonungen kompensiert wird? Wie sieht die Gesamtausnützung im Vergleich zwischen bestehendem Zonenplan und dem neuen Entwicklungsplan aus?
3. Aus dem Erschliessungsplan wird nicht ersichtlich, ob und wie das Areal durch den öffentlichen Verkehr direkt erschlossen werden soll.

Wie stellt sich der Stadtrat diese Erschliessung vor? Hat der Stadtrat Ziele bezüglich eines zu erreichenden Modal-Splits? Wenn ja, wie sehen diese aus?
Hat der Stadtrat im Sinn, sich für eine direkte Erschliessung des Areals durch die Stadtbahn (2. Etappe) einzusetzen, wie dies im Rahmen der zweiten Planungsstudie Stadtverkehr erarbeitet wurde?

Hat der Stadtrat dieses Projekt in den Verhandlungen mit den Landeigentümern vertreten?

Wenn ja, wie ist die Haltung der Landeigentümer diesbezüglich?

4. Welche rechtliche Möglichkeiten hat die öffentliche Hand (Stadt und Kanton) grundsätzlich, um eine reichhaltige Durchmischung (sozial, kulturell, wirtschaftlich) des besagten Gebietes zu erreichen? Welche dieser Möglichkeiten bestehen nach dem erfolgten Vertragsabschluss noch?
5. Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass ein reichhaltig durchmischtes, mit dem öffentlichen Verkehr (Stadtbahn!) optimal erschlossenes neues Quartier im eminenten Interesse der Lebensqualität unserer Stadt liegt? Inwiefern glaubt der Stadtrat, dass mit dem vorliegenden Entwicklungsplan diese Zielsetzung konkret erreicht werden kann?
6. Gemäss Aussagen an der Pressekonferenz ist der Vertrag zwischen den vier Vertragsparteien nicht öffentlich. Angesichts der grossen Bedeutung dieser Vereinbarung für die Zukunft der Stadt fragen wir den Stadtrat, ob er bereit ist diesen Vertrag der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Falls nicht, weshalb nicht?“

Die Begründung ergibt sich aus dem Protokoll der Sitzung vom 1. Februar 2000, Seite 459 f.

Der Stadtrat nimmt zur Interpellation wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Die planerische Behandlung des Landis & Gyr-Areals war bereits in der parlamentarischen Beratung der Stadtplanung Gegenstand ausgedehnter und kontrovers geführter Debatten. Im Ergebnis wurde das gesamte Gebiet mit Ausnahme der Schleife nördlich der Feldstrasse und des Areals SBB West rechtskräftig der Zone

I 25 zugewiesen, welche für den Bau von Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsbetrieben bestimmt ist. Die in den vergangenen zwei Jahren zwischen den Grundeigentümern und Vertretern von Stadt und Kanton geführten Verhandlungen fanden vor dem Hintergrund dieser vor relativ kurzer Zeit in Rechtskraft erwachsenen Planungsgrundlagen statt.

Die Ziele der am Entwicklungsplan beteiligten Partner finden sich im Erläuterungsbericht zusammenfassend aufgeführt. Diese Ziele sind in vielen Beziehungen kompatibel aber naturgemäss nicht in allen Teilen deckungsgleich. Der Stadtrat ist der Überzeugung, dass der Entwicklungsplan den Weg zu einem Planungsprozess weist, der den Interessen der Öffentlichkeit und der Grundeigentümer insgesamt angemessen Rechnung trägt und eine langfristig kohärente und qualitätsvolle Ge-

staltung des vom Entwicklungsplan erfassten Gebietes ermöglicht. Dabei ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Entwicklungsplanes sehr langfristig erfolgen und im Erläuterungsbericht schon als Generationenprojekt qualifiziert wird. Insofern ist der Entwicklungsplan als Ausgangspunkt planerischer Prozesse zu betrachten, deren Inhalt und Verlauf heute nicht im Detail bekannt ist.

Mit der zwischen den Grundeigentümern der Stadt und dem Kanton abgeschlossenen Vereinbarungen haben sich die Beteiligten verpflichtet, die weiteren Planungsschritte dem Entwicklungsplan entsprechend einzuleiten und insbesondere seinem Inhalt entsprechende Planungsmassnahmen den politischen Entscheidungsträgern zu beantragen. Die politische Entscheidungsfreiheit von Parlament und Volk wird dadurch selbstverständlich nicht beeinträchtigt.

Beantwortung der Fragen:

1. Frage:

Wie sehen die Zahlen bezüglich Status Quo aus und mit welchen Zahlen ist bei einer vollen Realisierung des „Entwicklungsplanes Areal Landis&Gyr und SBB-West“ zu rechnen inbezug auf:

- Anzahl Wohnbevölkerung auf dem Areal
- Anzahl Arbeitsplätze auf dem Areal
- Anzahl Parkplätze auf dem Areal
- Verhältnis Wohnbevölkerung/Arbeitsplätze in der Stadt Zug (mit und ohne Oberwil)
- Anzahl der durch das Areal generierten Autofahrten pro Werktag heute und bei einem "Vollausbau"

Wie sehen die entsprechenden Zahlen aus, falls das SBB-Areal südlich der Feldstrasse nicht der neuen Zonierung entsprechend überbaut würde, sondern frei bliebe?

Antwort:

Die planerischen Eckdaten für das Areal des Entwicklungskonzeptes Landis & Gyr/ SBB West lauten wie folgt:

	heute	neu (Kapazitätsberechnung)
Arbeitsplätze	ca. 2'700*	ca. 10'000
Wohnbevölkerung	ca. 200	ca. 2'000
Parkplätze	ca. 1'100	ca. 3'500

* früher einmal 5000

Die Berechnung besteht auf der Annahme von 50 m² anrechenbarer Geschossfläche pro Einwohner und 35 m² anrechenbarer Geschossfläche pro Arbeitsplatz. Die Zahlen unterliegen indessen grossen Schwankungen und sind längerfristig mit Un-

sicherheiten behaftet. Bei gleichen Annahmen sah der Masterplan Landis & Gyr (ohne die Zone ÖI F) ca. 11'000 Arbeitsplätze und 1'300 Einwohner vor.

Die Gemeinde Zug weist 22'200 Einwohner und 23'460 Arbeitsplätze (Stand Juli 1999) auf. Das Quartier Oberwil umfasst ca. 2'100 Einwohner und ca. 400 Arbeitsplätze.

Die Kapazitätsberechnungen der Ortsplanungsrevision 94 ergaben folgende Zahlen für das Baugebiet der Stadt Zug:

Arbeitsplätze	30'100	
Wohnbevölkerung	32'500	Verhältnis 0.93

Der Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West verschiebt die Kapazitäten wie folgt:

Arbeitsplätze	34'000	
Wohnbevölkerung	33'250	Verhältnis 1.02

Die bestehenden 1'100 Parkplätze für Arbeiten generieren ca. 2'200 bis 3'300 Autofahrten pro Tag (Erfahrungswert 2 bis 3 Autofahrten pro Arbeitsplatzparkplatz und Tag).

Die zukünftig ca. 3'500 Parkplätze sind auf ca. 1'000 Parkplätze für Wohnen und ca. 2'500 Parkplätze für Arbeiten aufgeteilt. Die Wohnparkplätze generieren gemäss Erfahrungswerten 3 bis 4 Fahrten pro Tag. Daraus ergeben sich für alle zukünftigen ca. 3'500 Parkplätze zwischen 8'000 und 11'500 Fahrten pro Tag.

Würde das SBB-Areal südlich der Feldstrasse nicht überbaut, würde sich die Arbeitsplatzzahl um ca. 1'250 Plätze und die Wohnbevölkerung um ca. 140 Personen reduzieren.

2. Frage:

Trifft es zu, dass die durch Umzonung von I25 auf WG5 verbundene Verringerung der Ausnützung durch die Neueinzonungen kompensiert wird? Wie sieht die Gesamtausnützung im Vergleich zwischen bestehendem Zonenplan und dem neuen Entwicklungsplan aus?

Antwort:

Der Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West erhöht die anrechenbare Geschossfläche um ca. 3.5 %. In absoluten Zahlen bedeutet dies, dass die theoretisch maximale aGF bisher (rechtsgültiger Zonenplan vom Juli 1995) ca. 440'775 m² betrug und neu 456'615 m² möglich sein werden.

Zu beachten ist jedoch, dass in die Berechnung die aGF von ca. 18'400 m² der heutigen Zone ÖIF einbezogen ist.

3. Frage:

Aus dem Erschliessungsplan wird nicht ersichtlich, ob und wie das Areal durch den öffentlichen Verkehr direkt erschlossen werden soll.

Wie stellt sich der Stadtrat diese Erschliessung vor? Hat der Stadtrat Ziele bezüglich eines zu erreichenden Modal-Splits? Wenn ja, wie sehen diese aus?

Hat der Stadtrat im Sinn, sich für eine direkte Erschliessung des Areals durch die Stadtbahn (2. Etappe) einzusetzen, wie dies im Rahmen der zweiten Planungsstudie Stadtverkehr erarbeitet wurde?

Hat der Stadtrat dieses Projekt in den Verhandlungen mit den Landeigentümern vertreten?

Wenn ja, wie ist die Haltung der Landeigentümer diesbezüglich?

Antwort:

Das Areal wird wie alle Stadtquartiere von Zug durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Dies liegt sowohl im Interesse der Öffentlichkeit als auch demjenigen der Investoren. Unter der Federführung der Stadt Zug wird für das Planungsgebiet ein Erschliessungskonzept für den öffentlichen Verkehr sowie das Fuss- und Radwegnetz erarbeitet. Die Steuerung des Modal-Splits erfolgt über die Anzahl der Parkplätze. Der Stadtrat hat dem Grossen Gemeinderat diesbezüglich ein neues Parkplatzzreglement mit der Vorlage Nr. 1519 unterbreitet. Dieses Reglement berücksichtigt die Aspekte der Umwelt im hohen Mass und führt zu einer Reduktion der Arbeitsplatz- bzw. Pendlerparkplätze an zentralen und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Lagen.

Die Stadtbahn wird in einer ersten Etappe auf den bestehenden Geleisen zwischen Baar und Cham verkehren. Die Stadtbahn Zug ist als eine erste Etappe einer Regionalbahn „S-Bahn Zentralschweiz“ zu verstehen. Ob die Bahn zukünftig je das Trasse der SBB verlassen wird, ist daher ungewiss. Zu beachten ist, dass die Stadtbahn die Bedürfnisse des zur Diskussion stehenden Areals in Fussgängerdistanz voll abdeckt. Im weiteren ist darauf hinzuweisen, dass die SBB im Bereich zwischen Feldstrasse und Aabachstrasse Raum für ein achttes Geleise freihalten. Die damit längerfristig verbundene Kapazitätserweiterung wird sich sehr positiv auf die Attraktivität der Stadtbahn auswirken, da sie die Führung der Bahn im 15-Minuten-Takt erlaubt. Schliesslich ist die Stadtbahn auf einem eigenen Trasse auch leistungsfähiger als auf der Strasse im Mischverkehr.

4. Frage:

Welche rechtliche Möglichkeiten hat die öffentliche Hand (Stadt und Kanton) grundsätzlich, um eine reichhaltige Durchmischung (sozial, kulturell, wirtschaftlich) des besagten Gebietes zu erreichen? Welche dieser Möglichkeiten bestehen nach dem erfolgten Vertragsabschluss noch?

Antwort:

Der Vertrag beinhaltet bezüglich der Nutzungsdurchmischung keine Aussagen, welche über die Bestimmungen von Zonenplan und Bauordnung hinausgehen. Es war weder Ziel noch Absicht des Regierungs- und Stadtrates die zukünftige Entwicklung vorwegzunehmen. Wichtig für die Entwicklung eines Quartiers sind möglichst flexible Rahmenbedingungen, welche eine reichhaltige Nutzungsvielfalt zulassen. Mit der im Entwicklungsplan vorgesehenen Zonierung kann eine insgesamt wesentlich bessere Durchmischung erreicht werden. Unter Berücksichtigung des Bebauungsplangebietes entlang der Gubelstrasse, welches die gewünschte Durchmischung ermöglicht, reduziert sich die reine I 25-Zone auf rund 50 % der ursprünglichen Fläche.

5. Frage:

Ist der Stadtrat auch der Meinung, dass ein reichhaltig durchmischtes, mit dem öffentlichen Verkehr (Stadtbahn!) optimal erschlossenes neues Quartier im eminenten Interesse der Lebensqualität unserer Stadt liegt? Inwiefern glaubt der Stadtrat, dass mit dem vorliegenden Entwicklungsplan diese Zielsetzung konkret erreicht werden kann?

Antwort:

Der Entwicklungsplan bringt eine ausgewogene Berücksichtigung der Interessen der Grundeigentümer und der Öffentlichkeit zum Ausdruck. Das Ergebnis darf zweifellos als Win-Win-Ergebnis bezeichnet werden.

Es gilt zu beachten, dass das Planungsgebiet keine Zentrumsfunktion übernimmt, d.h. es soll hier kein neues Stadtzentrum entstehen. Dies bedeutet, dass Gebäudestrukturen mit publikumsorientierter Nutzung in den Erdgeschossen und einer Mischnutzung darüber nicht im Vordergrund stehen. Zentrumsnahe Quartiere zeichnen sich mehrheitlich durch Bauten mit einer einzigen Nutzung aus. Im Planungsgebiet wird nicht eine Nutzungsdurchmischung in der Vertikalen sondern in der Horizontalen angestrebt. Dieses Ziel wurde erreicht, und die Nutzungsdurchmischung wurde insgesamt substantiell verbessert (vgl. Antwort zu Frage 4).

6. Frage:

Gemäss Aussagen an der Pressekonferenz ist der Vertrag zwischen den vier Vertragsparteien nicht öffentlich. Angesichts der grossen Bedeutung dieser Vereinbarung für die Zukunft der Stadt fragen wir den Stadtrat, ob er bereit ist diesen Vertrag der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Falls nicht, weshalb nicht?“

Antwort:

Der Vertrag bindet die Behörden von Stadt und Kanton Zug die entsprechenden öffentlich kommunizierten Planungsinstrumente zu erarbeiten und dem Parlament bzw. dem Volk zu unterbreiten. Der Vertrag als solcher ist für die Öffentlichkeit nicht verbindlich, ganz im Gegensatz zu den zukünftigen planungsrechtlichen Festsetzungen.

In diesem Sinne ist der Vertrag ein internes Papier; er steht aber auf der Stadtkanzlei zur Einsicht offen.

Zug, 22. Februar 2000

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Christoph Luchsinger Albert Rüttimann