

Bebauungsplan Kistenfabrik: Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, inkl. Umweltverträglichkeitsbericht 2. Lesung

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 20. August 2002

Das Wichtigste im Überblick

Die Bauherrschaft Kistenfabrik beantragt die Erhöhung der zulässigen Parkplatzzahl im Areal Kistenfabrik von 290 auf 400 Parkplätze. Die beantragte Erhöhung ist aus nutzungsplanerischer Sicht nachvollziehbar und aus verkehrsplanerischer sowie umweltschützerischer Sicht vertretbar, zumal in der nun vorliegenden Bebauungsplanänderung mehrere signifikante Massnahmen hinsichtlich Parkplatzbewirtschaftung und Steuerung des Fahrtenaufkommens vorgeschrieben werden.

Verschiedene Vorbehalte der Baudirektion im Rahmen der 2. (revidierten) Vorprüfung konnten berücksichtigt werden; der Vorbehalt, wonach die Anzahl Fahrten vom und zum Areal Kistenfabrik auf 420'000 Fahrten pro Jahr zu beschränken sei, kann aus der Sicht der Stadt Zug aus verschiedenen Gründen nicht berücksichtigt werden.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 25. Juni 2002 in der 1. Lesung die Änderung des Bebauungsplanes Kistenfabrik beschlossen. Diese Änderung beinhaltet eine Erhöhung von maximal 290 auf maximal 400 Parkplätze sowie verschiedene neue Bestimmungen zu einer Parkplatzbewirtschaftung und zur Steuerung des Fahrtenaufkommens. Ein mehrteiliger Vorbehalt der kantonalen Baudirektion im Rahmen der Vorprüfung des Bebauungsplanes wurde dabei in den Bestimmungen zur Steuerung des Fahrtenaufkommens nicht berücksichtigt. Die Gründe für die Nichtberücksichtigung sind im Bericht und Antrag des Stadtrates vom 21. Mai 2002 zur 1. Lesung aufgeführt.

Vom 1. bis am 30. Juli 2002 lag die Bebauungsplanänderung öffentlich auf, wobei keine Einwendungen eingegangen sind.

Der Stadtrat hat am 21. Mai 2002 mit einem Schreiben die Baudirektion um eine revidierte Vorprüfung ersucht. Am 17. Juni 2002 fand eine Aussprache zwischen Behördenvertretern von Stadt und Kanton statt, an welcher beschlossen wurde, die umstrittenen Fragen auf Fachebene zu behandeln. An mehreren darauffolgenden Besprechungen zwischen Vertretern des Kantons und der Stadt konnte mit Ausnahme eines umstrittenen Punktes (Jahresfahrtenzahlbeschränkung) eine Einigung erzielt werden.

Am 6. August 2002 ging die 2. (revidierte) Vorprüfung der Baudirektion bei der Stadt ein. Dabei wird am Vorbehalt betreffend eine Beschränkung der Fahrtenzahl pro Jahr festgehalten. Dieser Vorbehalt soll nicht berücksichtigt werden, weil eine solche Beschränkung nie Gegenstand der Verhandlungen mit dem Grundeigentümer war, an denen im Übrigen Vertreter des Kantons stets anwesend waren.

2. Neuerungen gegenüber der 1. Lesung

- **Parkplatzbewirtschaftung: Grundsatz**

Neu wird eine **kostendeckende** Parkplatzbewirtschaftung verlangt.

Die Bauherrschaft muss damit sicherstellen, dass keine Subventionierung der Parkplätze und damit des motorisierten Individualverkehrs, welcher Umweltbelastungen verursacht, erfolgt. Diese präzisierende Festlegung ist nur schon aus betriebswirtschaftlicher Sicht angezeigt und soll deshalb neu berücksichtigt werden.

- **Steuerung des Fahrtenaufkommens: Voraussetzungen**

Neu werden die **bisherigen Voraussetzungen gestrichen und dafür die Einführung eines Mobilitätsmanagements festgelegt.**

Wie auch aus dem 2. Vorprüfungsbericht der Baudirektion hervorgeht, handelt es sich beim Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West um eine andere Planungsebene als beim Bebauungsplan Kistenfabrik, welcher - im Gegensatz zu diesem Sondernutzungsplan - ein konkretes Bauvorhaben umfasst, für das konkrete Massnahmen im Umweltbereich erforderlich sind. Deshalb sind die Massnahmen für die Steuerung des Fahrtenaufkommens nicht von Voraussetzungen abhängig zu machen, sondern sofort einzuführen. Dies ist eine einschneidende Massnahme, entspricht aber den Anforderungen des Umweltrechtes.

- **Steuerung des Fahrtenaufkommens: Mobilitätsmanagement**

Neu werden von der Bauherrschaft **verschiedene Anreizsysteme** verlangt, um die Umweltbelastungen in den Bereichen Luft und Lärm zu beschränken. Zu diesem Zweck ist von der Bauherrschaft ein **Mobilitäts- und Bewirtschaftungsmodell** zu erstellen, das **jährlich nachfolgende Kontrollen der Wirksamkeit** beinhaltet und das der **Zustimmung des Stadtrates** bedarf. Bei zu geringer Wirksamkeit dieses Modells sind **weiter gehende Massnahmen** wie z. B. die Ausdehnung der Spitzen-

stunde, die Erhöhung der Parkgebühren oder zusätzliche Umsteige-Anreize zu ergreifen.

Es ist zweckmässig und entspricht dem aktuellen Rollenverständnis zwischen Staat und Wirtschaft, der Bauherrschaft das umweltrechtliche Ziel - eine Beschränkung der Umweltbelastungen im Bereich Luft und Lärm - vorzugeben und es der Bauherrschaft zu überlassen, ein geeignetes, auf das Areal angepasstes Modell zu dieser Zielerreichung zu erstellen. Dazu gibt es bereits ein ähnliches, erprobtes Beispiel im Zentrum Zürich Nord; auch wird zurzeit für das Areal Landis & Gyr / SBB-West ein Mobilitätsmanagementkonzept erarbeitet. Wichtig ist dabei, dass der Stadtrat dieses Modell bewilligen und jährlich die Wirksamkeit kontrollieren kann; auf diese Weise kann gegebenenfalls eingegriffen und es können verschärfte Massnahmen verlangt werden.

Die Beschränkung auf maximal 420'000 Fahrten pro Jahr von und zum Bebauungsplanareal Kistenfabrik, wie von der Baudirektion im Rahmen der beiden Vorprüfungsberichte verlangt, wird hingegen nicht in die Bestimmungen zum Mobilitätsmanagement aufgenommen (Begründung vgl. nachfolgend Ziffer 3).

- **Steuerung des Fahrtenaufkommens: Abend- und Morgenspitzenstunde:**
Neu wird der **Zeitraum für die Abend- und Morgenspitzenstunde definiert**. Diese Präzisierung - Abendspitzenstunde von 16.30 Uhr bis 18.30 Uhr und Morgenspitzenstunde von 7.00 Uhr bis 8.00 Uhr ist fachlich begründet sowie zweckmässig und kann problemlos berücksichtigt werden.

- **Steuerung des Fahrtenaufkommens: Morgenspitzenstunde:**
Neu wird ein **Zuschlag von mindestens 5 sFr.** auf die Parkgebühr für einfahrende Fahrzeuge verlangt und es müssen die entsprechenden **Erträge zweckgebunden für das Mobilitätsmanagement** verwendet werden.
Gegenüber der Formulierung in der 1. Lesung ist eine Präzisierung des relevanten Betrages angezeigt. Dieser Betrag darf nicht zu tief sein, damit er eine Wirkung auf das Fahrtenaufkommen am Morgen entfaltet. Der Betrag von mindestens 5 sFr. ist vertretbar, denn er entspricht der Parkgebühr pro Tag für Pendler auf öffentlichen Parkplätzen. Zudem ist unbedingt festzuhalten, wofür die entsprechenden Erträge zu verwenden sind. Da es sich um einen umweltschutzbedingten Zuschlag handelt, muss der Ertrag auch wieder zugunsten des Umweltschutzes verwendet werden; dies wird vom Mobilitätsmanagement sichergestellt. Die entsprechenden Details sind im Mobilitäts- und Bewirtschaftungsmodell aufzuzeigen.

3. Nichtberücksichtigter Vorbehalt der Baudirektion

Die Baudirektion hat im Rahmen beider Vorprüfungen vom 29. April 2002 und 6. August 2002 verlangt, dass die Anzahl Fahrten vom und zum Areal Kistenfabrik auf maximal 420'000 Fahrten pro Jahr zu beschränken ist. Dieser Vorbehalt wird in der vorliegenden Fassung der Bebauungsplanänderung nicht berücksichtigt, und zwar aus folgenden Gründen:

- Auch die Areale Untermüli und Eidg. Zeughaus werden über das Areal Kistenfabrik erschlossen. Nur schon technisch dürfte es nicht ganz einfach sein, jede einzelne Fahrt einem dieser drei Areale zuzuordnen, geschweige denn, im gegenwärtigen Zeitpunkt nur für eines dieser drei Areale eine Fahrtenbeschränkung einzuführen.
- Hinzu kommt, dass für das Areal Zeughaus eine künftige Parkplatzzahl von 280 geschätzt wird, womit sich keine UVP-Pflicht ergeben würde und diese Parkplätze wohl kaum so streng wie für das Areal Kistenfabrik bewirtschaftet werden könnten. Diese ungleiche Behandlung kann zu grossen Problemen in der Umsetzung führen, die mit der verlangten Beschränkung der Jahresfahrtenzahl noch vergrössert würden.
- Eine Beschränkung der Jahresfahrtenzahl ist kantonsweit noch nirgends eingeführt worden. Insbesondere hat der Regierungsrat die Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und Objekte mit hohem Verkehrsaufkommen gemäss § 12 Abs. 2 lit. a. EG USG noch nicht festgelegt. Auch aus dieser Sicht stellt sich die Frage, ob die verlangte maximale Jahresfahrtenzahl angesichts der Tatsache, dass die Luftschadstoffbelastung grossräumig problematisch ist und dementsprechend primär auch grossräumig Massnahmen zu ergreifen wären, zulässig ist.
- Bei einer Überschreitung der maximalen Jahresfahrtenzahl wären von den Eigentümern weitergehende Massnahmen zu ergreifen. Da es sich inzwischen um mehrere Eigentümer innerhalb des Perimeters handelt, wäre die Umsetzung äusserst schwierig und in Bezug auf andere Gebiete wohl auch unverhältnismässig.
- Weil das Mobilitäts- und Bewirtschaftungsmodell auch eine jährliche Kontrolle der Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen beinhaltet, erhält der Stadtrat diesbezüglich jährlich Kenntnis und kann gegebenenfalls weitergehende Massnahmen verlangen, falls sich in Bezug auf die Verkehrssituation oder die Umweltbelastung unhaltbare Zustände ergeben sollten. Insofern könnte die Jahresfahrtenzahl von 420'000 vom und zum Areal Kistenfabrik als grobe Beurteilungs- bzw. Richtgrösse aufgefasst werden.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- vom Bericht des Stadtrates Kenntnis zu nehmen und
- den Bebauungsplan Kistenfabrik, Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, Plan Nr. 7049, inkl. Umweltverträglichkeitsbericht, zum Beschluss zu erheben.

Zug, 20. August 2002

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Bebauungsplan Kistenfabrik, Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, Plan Nr. 7049 (Fassung 2. Lesung, Format A3)
- Kistenfabrik Zug: Bebauungsplanänderung mit UVP-Verfahren, Beurteilung des Berichtes zur Umweltverträglichkeit, Amt für Umweltschutz, 18. April 2002

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr.

betreffend Bebauungsplan Kistenfabrik, Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, inkl. Umweltverträglichkeitsbericht

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst in 2. Lesung** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1664.2 vom 20. August 2002:

1. Der Bebauungsplan Kistenfabrik, Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, Plan Nr. 7049, inkl. Umweltverträglichkeitsbericht, wird in Kenntnis des nicht berücksichtigten kantonalen Vorprüfungsverbahalts (Beschränkung der Jahresfahrtenzahl) festgesetzt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung, einer Beschwerde im Sinne von § 41 PBG sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Das Baudepartement wird gestützt auf § 41 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) beauftragt, diesen Beschluss zweimal im Amtsblatt zu publizieren und während 20 Tagen öffentlich aufzulegen.

Zug,

Ruth Jorio, Präsidentin

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Referendumsfrist: