

Postulat betreffend Aufwertung und bauliche Verdichtung in der Umgebung von Haltestellen der Stadtbahn Zug

Der Stadtrat wird eingeladen, dem Grossen Gemeinderat im Hinblick auf die Revision der Stadtplanung gesondert Bericht zu erstatten, wo und wie eine planerische Aufwertung und bauliche Verdichtung in der Umgebung von bestehenden und geplanten Stadtbahnhaltestellen auf dem Gebiete der Stadt Zug zu bewerkstelligen ist:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| a) an der Linie Baar – Rotkreuz: | Lindenpark
Schutzengel
Chollermüli |
| b) an der Linie Baar – Goldau | Postplatz
Fridbach (Roostmatt)
Oberwil |
| c) sowie gemäss Teilrichtplan Verkehr | Casino (Frauensteinmatt)
Räbmatt |

Begründung:

Gemäss Rangliste der besten und attraktivsten Städte der Schweiz liegt die Stadt Zug bezüglich öffentlichem Verkehr nur im Mittelfeld. Auch wenn das diesbezüglich herangezogene Zahlenmaterial total veraltet ist, scheint doch – auch noch heute - das Hauptproblem beim zugerischen öV darin zu liegen, dass nicht die theoretische Verfügbarkeit (seit Eröffnung der Stadtbahn und Anpassungen beim Busnetz hervorragend!), sondern die tatsächliche Nutzung des Angebots zu wünschen übrig lässt.

Eine der wirksamsten Massnahmen zur Steigerung der tatsächlichen Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel ist die bauliche Verdichtung (mit einem ausgewogenen Mix von Wohnen, Arbeiten und Konsum) in der unmittelbaren und mittelbaren Umgebung der Haltestellen. In Beantwortung einer Interpellation der CVP-Fraktion hielt der Stadtrat in Vorlage Nr. 1773 fest, dass . . . „**bei der Anordnung der Stadtbahnhaltestellen darauf geachtet wurde, dass sich in den Erschliessungsrays ein entsprechendes Verdichtungspotential (Kapazitätsreserven) befindet**“. Allerdings machte der Stadtrat keine Aussage zu konkreten Verdichtungsmassnahmen.

Beim Bus gehen Linienführung und Platzierung der Haltestellen in der Regel von der bestehenden Bebauung aus; bei grösseren Neuüberbauungen folgen sie hinterher (bei Linie 11 in der Herti und bei Linie 13 im Feldhof bereits erfolgt, bei Linie 6 oder 8 im Zusammenhang mit der baulichen Weiterentwicklung im Gebiet Choller/Sumpf in absehbarer Zeit zu erwarten).

Bei der Stadtbahn dagegen ist die Linienführung durch das SBB-Trasse bestimmt, die Platzierung der Haltestellen in dichter besiedelten Quartieren ist nicht von vornherein gegeben – im Gegenteil: Die SBB-Linien befinden sich, nicht zuletzt infolge der bis vor kurzem zu hohen Lärmbelastung, meist weiter entfernt von dichteren Überbauungen. Gerade dieser Umstand eröffnet unter planerischen Gesichtspunkten – und den vordringlichen Bestrebungen zur Verdichtung gehorchend – echte Chancen, die es bei der Revision der Stadtplanung zu nutzen gilt: Mit Höherzonierungen in der Umgebung von Stadtbahnhaltestellen können mehr Wohnungen und Arbeitsplätze öV-gerecht gebaut und damit mehr potenzielle öV-Benützer erzeugt werden.

Selbstverständlich dürfen dabei andere echte Prioritäten nicht verletzt werden. Es ist also – um ein konkretes Beispiel zu nennen – nicht die Absicht dieses Postulates, bei der **Haltestelle Chollermüli seeseits der Bahnlinie** eine neue Bauzone festzulegen. Natur, Landschaft und Landwirtschaft geniessen an dieser Lage höhere Priorität. Um aber bei diesem Beispiel zu bleiben: Ernsthaft zu prüfen ist, wo und wie weit **nördlich der Bahnlinie** eine WG5-Zone oder gar eine Kernerweiterungszone festgesetzt werden soll.

Oder: **östlich der Haltestelle Postplatz** am Guggihügel soll keine verdichtete Terrassensiedlung geplant und gebaut werden. **Westlich der Bahnlinie** muss jedoch das theoretische Verdichtungspotenzial voll ausgenützt werden (der Bebauungsplan Postplatz Ost bietet dafür eine in letzter Minute noch zu nutzende Gelegenheit!).

Offensichtlich und unzweifelhaft ist der Handlungsbedarf bei der **Haltestelle Schutzengel**. Hier ist es ein absolutes Muss, ein kategorischer Imperativ, nördlich der Bahnlinie bis zur General Guisan-Strasse und in östlicher Richtung bis zur Aabachstrasse eine Kernerweiterungszone (Fortsetzung der Grafenau Süd-Überbauung), mindestens aber eine WG5 Zone (wie bei der Überbauung Feldhof-Schleife) vorzusehen. Auch südlich der Bahnlinie besteht Verdichtungspotenzial.

Bei jeder einzelnen Stadtbahn-Haltestelle ist objektiv und im Detail zu klären,

- wie weit rein theoretisch Verdichtungspotenziale bestehen,
- und wie weit solche Verdichtungspotenziale genützt werden müssen
- (bzw. warum solche Verdichtungspotenziale unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten nicht genützt werden sollen).

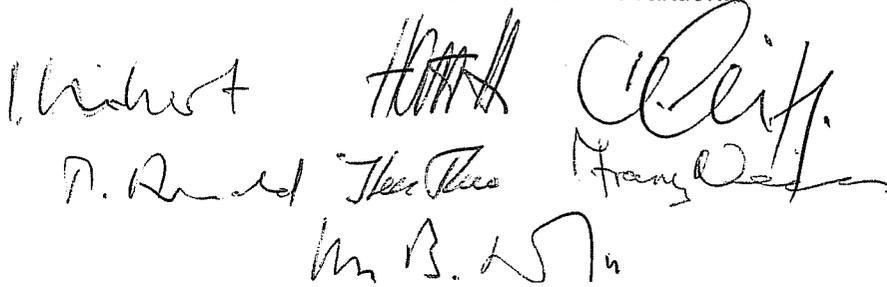
Den normalerweise recht gut informierten Postulanten – und damit erst recht einem grossen Teil der Stadtzuger Bevölkerung – ist nicht bekannt, ob und wie weit solche raumplanerische und öv-relevante Studien in die bisherigen Arbeiten zur anstehenden Stadtplanung eingeflossen sind. Auch die neuesten Unterlagen für die Mitwirkung der Bevölkerung enthalten keinerlei diesbezügliche Aussagen. Es ist daher dringend geboten, die komplexe Problematik nicht nur mit einem Nebensatz in der Vorlage „Stadtplanung“ abzutun, sondern eingehend und kompetent von seiner theoretischen und von seiner aktuellen, stadtplanungsrelevanten Seite her in einer ausführlichen Postulatsbeantwortung zu behandeln.

Wenn die entsprechenden Studien bereits im Rahmen der bisher geleisteten Arbeiten für die Stadtplanung doch schon gemacht worden sein sollten, dann sind die Unterlagen für eine eingehende Berichterstattung irgendwo vorhanden, und der zu betreibende Aufwand ist gleich Null. Wenn aber diese Studien noch nicht gemacht wurden, dann muss diese späte Gelegenheit unbedingt genutzt werden! Der damit verbundene Aufwand ist durch den hohen Stellenwert des Anliegens und den zu erwartenden stadtplanerischen Nutzen mehr als gerechtfertigt.

Für eine beförderliche Berichterstattung ist die CVP Fraktion dem Stadtrat im Voraus dankbar.

Zug, 4. September 2007

Namens der CVP-Fraktion:


The block contains several handwritten signatures in black ink. From left to right, the signatures appear to be: 'L. Kuster', a signature that looks like 'H. ...', 'P. ...', 'F. ...', 'M. B. ...', and 'F. ...'. The signatures are written in a cursive style.