

Nr. 2773.2

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517; 1. Lesung

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission Nr. 2773.2 vom 19. Dezember 2022

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug erstatte ich Ihnen gemäss den §§ 13 und 20 GSO folgenden Bericht:

I Ausgangslage

Ich verweise auf den Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 2773 vom 25. Oktober 2022 und auf den Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission Nr. 2773.1 vom 5. Dezember 2022 (Letzterer lag der GPK am 19. Dezember 2022 als Zusammenfassung der Anträge vor.)

II Ablauf der Kommissionsarbeit

Die GPK behandelte die Vorlage an ihrer ordentlichen Sitzung in vollständiger Siebner-Besetzung und in Anwesenheit von Cyrill Weber, CEO ZVB. Von der Verwaltung waren Stadträtin Eliane Birchmeier, Vorsteherin Baudepartement, Harald Klein, Stadtplaner, Stadtrat André Wicki, Vorsteher Finanzdepartement sowie Andreas Rupp, Finanzsekretär, anwesend.

Der BPK-Präsident war bei einem anderen vorgängigen Traktandum (Nr. 4) der GPK in anderer Funktion kurz anwesend. Der GPK-Präsident stellte ihm bei dieser Gelegenheit einige Rückfragen zu den Ergebnissen der Beratung des Bebauungsplans An der Aa II in 1. Lesung in der BPK, welche die GPK bis zu diesem Zeitpunkt erst in Form einer Aktennotiz erhalten hatte.

Der BPK-Präsident führte dazu insbesondere aus, dass der zentrale Diskussionspunkt in der BPK derjenige war, dass einige Kommissionsmitglieder den Wohnanteil im nördlichen Teilbereich als zu tief erachteten und fanden, dass auf dem Areal mehr Wohnraum erstellt werden sollte. Die BPK hat diesbezüglich einem Antrag zugestimmt, dass auch im Baubereich A Wohnnutzungen erlaubt sind. Die BPK dachte dabei an Wohnungen in den oberen Stockwerken, die allerdings nicht preisgünstig sein müssten. Schlussendlich kann so der Baurechtsträger über die (finanzielle) Attraktivität seiner Baute selber entscheiden. Anträge betreffend Wettbewerbspflicht für das nördliche Baufeld und einem Mindestwohnanteil von 50 % wurden von der BPK abgelehnt. Die GPK bedankte sich für die erklärenden Ausführungen des BPK-Präsidenten und trat in der Folge auf die vorliegende Vorlage ein.

III Erläuterungen der Vorlage

Die zuständige Stadträtin und Harald Klein erläutern und kommentieren die Vorlage anhand einer Präsentation (Beilage 1). Die Informationen zum Bebauungsplan An der Aa II sind den ausführlichen Präsentationsfolien zu entnehmen. Ergänzend werden folgende Ausführungen gemacht:

Bebauungsplan An der Aa II (Folie 1)

Der Kantonsrat hat im September 2018 den Standort für den Hauptstützpunkt der ZVB im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das Anliegen der Stadt Zug, dass die Ausdehnung des Hauptstützpunktes möglichst kompakt gehalten wird, ist in den kantonalen Richtplan eingeflossen. Der Hauptstützpunkt wird nun im südlichen Teil konzentriert. Ein weiteres Anliegen war, dass ein qualifiziertes städtebauliches Verfahren durchgeführt wird. Dieses Verfahren hat stattgefunden. Wichtig und im Richtplan so festgehalten ist, dass man sich mit der Qualität des Städtebaus, der Nutzungsart, der Vielfalt und Anordnung der Nutzung auseinandersetzt. Wichtig ist weiter, dass sich der Langsamverkehr besser vernetzt, das Areal durchwegt und mit den direkt angrenzenden Quartieren verbunden und mit der Stadtbahnhaltestelle „Schutzengel“ verknüpft wird. Wo immer möglich sollen neben der grossen technischen Anlage zudem auch Umgebung und Landschaft aufgewertet und die entsprechenden Freiflächen und Biodiversität angeboten werden. Das sind die wesentlichen Rahmenbedingungen, die auch im kantonalen Richtplan aufgezeigt und festgehalten sind.

Bebauung (Folien 2 und 3)

Die Bebauung gliedert sich stark von Nord nach Süd. Sowohl in der Höhe als auch in der Dichte. Die Etappe 1 umfasst die südlichen Baufelder mit dem ZVB-Gebäude, dem Gebäude RDZ/Verwaltung sowie der Erschliessung und der Aufwertung des Bahndamms. Da dieser Teil viel Land umfasst, kommt Etappe 1 auf eine moderate Dichte von 1.0. Die Baufelder A und B, welche über deutlich weniger Umland verfügen, generieren eine hohe Ausnützung von 2.9.

Im Schnitt liegt die Ausnützung über den ganzen Bebauungsplan bei 1.45.

Im Schnitt sind folgende Punkte gut erkennbar:

- Staffelung der Bauten in Dichte und Höhe von Nord nach Süd.
- Urbaner Charakter entlang der General-Guisan-Strasse mit Bauvolumen in der Höhe von 24 und 28 Metern.
- Durchwegung mit öffentlichem Fussweg vom Bahnhof bis zum Stierenmarktareal.
- Gliederung in der Körnung, die gegen Süden kleinteiliger wird. Das ZVB-Gebäude nimmt die Körnung südlich der Geleise auf.

Begrünung und Bepflanzung (Folie 4)

Rund 8'400 m² des 34'000 m² grossen Areals sind unversiegelte Flächen. Der grösste Teil davon betrifft den Damm mit der Öffnung des Siehbachs und dem Fuss- und Veloweg entlang des Dammes. Der Damm ist eine sehr wertvolle ökologische Ausgleichs- und Vernetzungsfläche mit hoher Biodiversität. Der heute bestehende Fussweg wird vom Damm weggenommen und an den Fuss des Dammes verschoben. Damit kann auf dem Damm ein reiner Naturraum entstehen neben den sehr technischen Werkplätzen und Flächen. Im Norden beim Büro- und Wohngebäude gibt es eine kleine parkartige Landschaft und zwei Platzanlagen. Ebenfalls einen Beitrag leisten die extensiv und intensiv begrünten Dachflächen. Ein Anliegen ist es, die Baumallee entlang der General-Guisanstrasse - Gubelstrasse weiterzuführen. Auch im Süden gelingt eine Abtrennung des Fuss- und Velowegs vom Werkplatz mit einer Baumreihe, die auch der Beschattung dient.

Durchwegung (Folie 5)

Der Stadt Zug war es ein Anliegen, dass es durch das Areal einen inneren, ruhigen Weg gibt (mit Durchstich durch den Damm). Dieser Weg wird mit dem Bebauungsplan Herti Süd weitergehen bis zum Kleinschulhaus Letzi.

Neu ist auch die Fuss- und Velowegbeziehung in Nord-Süd-Richtung entlang des Baches hinunter zur SBB-Unterführung (mit Durchstich unter den bestehenden SBB-Gleisen).

Verkehrsführung (Folie 6)

Die Haupteinfahrt ist die neue Zufahrt nördlich auf dem Niveau der General-Guisan-Strasse. Die Busse können nach Osten und nach Westen auf die General-Guisan-Strasse fahren. Die Zu- und Wegfahrt des RDZ und der Polizei ist in östlicher Richtung über die Aabachstrasse. Im Falle einer Sperrung der Haupteinfahrt können die ZVB-Busse auch über die Aabachstrasse ausfahren. Über das gesamte Areal wird es rund 580 Parkplätze (Betriebsparkplätze und Parkplätze für Beschäftigte und Bewohner/innen) geben sowie eine minimale Anzahl von 500 Veloabstellplätzen (die genaue Zahl ist abhängig von den Baugesuchen im Detail zu ermitteln).

Situationsplan, Plan Nr. 7517 (Folie 7)

Im Bebauungsplan sind die Baufelder ober- und unterirdisch definiert. Weiter sind folgende Themen relevant: Erschliessung (Zufahrten, oberirdische Parkplätze, Veloabstellplätze), Freiflächen, Informationsinhalt zu bestehenden und neuen Baulinien, zum Richtprojekt und zur Bepflanzung.

Spezialbaulinienplan Siehbach (separates Verfahren). (Folie 8)

Der Kanton Zug hat die Festlegung der Gewässerräume den Gemeinden übergeben. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden sämtliche Gewässerräume abgearbeitet, erfasst und im Zonenplan festgelegt. Aktuell herrscht eine Übergangsphase. Zu diesem Gewässerraum wurden die Abklärungen gemacht und es liegt ein separater Bericht vor. Gemäss Übergangsbestimmungen des Bundesrates muss ein Gewässerraum von mindestens 11 Metern ausgeschieden werden.

Mit der Anhebung der General-Guisan-Strasse wird die Tiefgarageneinfahrt verlegt und tangiert den Gewässerraum. Darum wird der Gewässerraum auf der restlichen Strecke von 11 auf 14 Meter vergrössert.

Etappierung (Folie 10)

Die Baufelder A und B der Etappe 2 werden von der ZVB nicht beansprucht und werden im Baurecht an Dritte abgegeben.

Landabtausch Stadt und Kanton (Folie 11)

Der Grosse Gemeinderat hat bereits im Jahr 2014 dem Vorvertrag für einen Landabtausch zugestimmt. Die Stadt Zug darf für die Provisorien eine Miete verlangen, welche die ZVB während der Bauzeit auf dem Gaswerkareal braucht. Mit dem Landabtausch kommt die Stadt Zug zu einer wichtigen Landreserve in der Zone OelB von über 12'000 m².

Ausführungen ZVB

Der Vertreter der Zugerland Verkehrsbetriebe AG informiert anhand einer Präsentation (siehe Beilage 2) zur Entwicklung des Areals An der Aa. Ergänzend zu den Präsentationsfolien werden folgende Ausführungen gemacht:

Entwicklung Areal An der Aa (Folie 1)

Für die Entwicklung der ZVB und vor allem auch für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und im Kanton Zug sowie auch für den Rettungsdienst des Kantons Zug ist das ein sehr wichtiges Projekt, das schon länger in Planung ist. Das Kerngeschäft der ZVB ist der öffentliche Verkehr, Teil des Service public. Die ZVB will nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der Zuger Bevölkerung einen guten Service bieten. Dazu braucht es im Hintergrund die geeignete Infrastruktur. Das Projekt ist kein Selbstzweck, sondern ein grosser Teil des Projekts geht zurück an die Zuger Bevölkerung.

Warum braucht es das Projekt? (Folie 2)

Die Gebäude sind zum Teil aus den 50er Jahren – auch gewisse Provisorien haben schon ein paar Jahrzehnte auf dem Buckel – und sind für die ZVB so nicht mehr zukunftsfähig. Nicht mehr zukunftsfähig heisst für die ZVB, dass ohne Anpassung an der Infrastruktur keine längere und höhere Fahrzeuge gewartet und unterhalten werden können. Es ist sehr erschwert und aufwändig, Fahrzeuge mit neuen Technologien, bei denen mehr auf dem Dach untergebracht ist, in diesen Gebäuden zu laden, zu garagieren und zu unterhalten. Drittens sind die Platzverhältnisse eng geworden. Mit dem Wachstum ist die ZVB längst an eine Grenze gestossen und braucht definitiv mehr Platz. Auch der Rettungsdienst des Kantons Zug (RDZ) stösst an seine Grenzen und braucht mehr Platz. Mit dem Wachstum der Bevölkerung nehmen auch die Einsätze zu, weshalb der Rettungsdienst ebenfalls ein Wachstum braucht. Wichtig ist zudem: Das Areal ist heute stark unternutzt und muss dringend verdichtet werden.

Wieso an diesem Standort? (Folie 3)

Der Standort hat für die ZVB ökonomische und ökologische Vorteile. Ein ökonomischer Vorteil ist die Nähe zum Bahnhof Zug. Rund um den Bahnhof Zug verkehren rund ein Dutzend Buslinien. Hinzu kommt, dass rund zwei Drittel aller Ausfahrten aus dem Depot Einsatzpunkte am Bahnhof Zug betreffen. Die Nähe des Depots zum Bahnhof ermöglicht kurze Wege und dadurch tiefe Betriebskosten. Das kommt auch wieder dem Steuerzahler und der Bevölkerung zugute. Die kürzeren Fahrten bringen gleichzeitig ökologische Vorteile, wie wenig Strassen- und Umweltbelastung.

Der Kantonsrat hat den Standort im Jahr 2018 behördenverbindlich auf das Areal An der Aa festgelegt. Der Standort ist richtig und mit einer zeitgemässen Neubebauung wird das unternutzte Betriebsgelände transformiert und mit dem vorliegenden Projekt in die Zukunft geführt.

Blick in die Zukunft (Folie 4)

Es entsteht ein verdichtetes, städtebaulich attraktives Stadtgebiet. Die ZVB geht mit dem ÖV in die Tiefe, dadurch gibt es Platz für neue Elemente.

Das Areal wird unterteilt in vier Bereiche:

1. Der neue Hauptstützpunkt der ZVB im Süden entlang der Geleise.
2. Das Gebäude für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung, das einen Riegel bildet zur hinterliegenden Bebauung.
3. Das Baufeld Nord mit zwei Gebäuden für preisgünstigen Wohnungsbau und Dienstleistungen.
4. Der vierte Bereich ist der Nachhaltigkeit und der Aufwertung des Areals gewidmet. Zudem wird die Durchwegung in Ost-West-Richtung verbessert.

Die Gebäude 1 und 2 sind ein wesentlicher Teil des Areals, der für den öffentlichen Zweck benötigt wird. Damit wird ein grosser Teil in Liegenschaften investiert, die für die ZVB keine Rendite abwerfen.

ZVB-Hauptstützpunkt (Folien 5 und 6)

Eine grosse Fläche wird unterirdisch erstellt. Dadurch wird ebenerdig Platz frei für die Verdichtung. Mit dem neuen ZVB-Hauptstützpunkt geht man von der Horizontalen in die Vertikale und alles wird Richtung Süden verschoben, so wird im nördlichen Bereich Fläche freigespielt.

In den Untergeschossen werden alle Fahrzeuge garagiert und geladen. Im Erdgeschoss befindet sich die rund sieben Meter hohe Werkstatt. Diese Höhe entspricht den heutigen Anforderungen an eine moderne Werkstatt für Nutzfahrzeuge. In den Obergeschossen 1 und 2 befinden sich die Verwaltung und die Aufenthaltsräume. Die Obergeschosse sind so angeordnet, dass über Oblichter Tageslicht in die Werkstatt gelangt, da diese Arbeitsplätze Tageslicht benötigen.

Rettungsdienst und kant. Verwaltung (Folie 7)

Der Rettungsdienst ist ebenerdig und in den ersten beiden Obergeschossen. Die Fahrzeuge können ebenerdig neu nebeneinander garagiert werden. Das hat den Vorteil, dass mehr Fahrzeuge schneller wegfahren können. Heute sind die Fahrzeuge hintereinander gestaffelt, was den Ablauf schwieriger macht. Der Rettungsdienst arbeitet im 24/7-Betrieb und verfügt deshalb über spezielle Räume wie Schlafräume und Küchen. Der Rettungsdienst benötigt auch einen Desinfektionsplatz für die Fahrzeuge sowie Medikamentenräume und hat somit eine spezielle Nutzung.

Über dem Rettungsdienst befindet sich die kantonale Verwaltung mit rund 250 Arbeitsplätzen.

Die Adressierung des Gebäudes ist im Norden mit Eingang vom Quartierplatz her.

Die Gebäude 1 (ZVB-Hauptstützpunkt) und 2 (RDZ und kant. Verwaltung) stehen zusammen über der Tiefgarage und nutzen gewisse Infrastrukturen wie Ver- und Entsorgung, Zufahrten und Energiezentrale gemeinsam. Der freie Raum zwischen den Gebäuden 1 und 2 ist nötig für die Ausfahrt der Fahrzeuge (Schleppkurve).

Nutzungen auf dem Baufeld Nord (Folie 8)

Durch die Verdichtung beim ÖV entsteht im Norden ein Entwicklungsareal in der Stadt Zug, das doch rund 25'000 m² anrechenbare Geschossfläche hat.

Im Gebäude B (Höhe 28 m) entstehen 2'600 m² preisgünstiger Wohnraum und im Gebäude A (Höhe 30 m) die in der Stadt Zug aufgrund des Bedarfs nachgefragte grosse Fläche für Firmen. Rund 860 Arbeitsplätze sollen im Gebäude A Platz entstehen.

Das Baufeld Nord wird die ZVB im Baurecht abgeben. Der Baurechtszins fliesst zurück in den öffentlichen Verkehr. Das hat der Kantonsrat in seiner Vorlage so festgehalten. Der Baurechtszins aus dem Areal Nord ist also wichtig für die Tragbarkeit des ÖV, damit nicht die Nutzerinnen und Nutzer des ÖV mehr bezahlen müssen wegen einer neuen Infrastruktur.

Es handelt sich also nicht um eine Abschöpfung privater Mittel, sondern die Erträge gehen eins zu eins über in die Finanzierung und die Mittel fliessen zurück in den öffentlichen Verkehr.

Das Baufeld Nord kann erst bebaut werden, wenn die neue Werkstatt der ZVB fertiggestellt ist. Nur die Fahrzeuge werden ins Gaswerkareal verlegt, die Werkstatt braucht es weiterhin.

Nachhaltiges Projekt (Folie 9)

Ein Element, das die Nachhaltigkeit betrifft, ist die Öffnung des Siehbachs auf einem Abschnitt von rund 140 Meter. Der Gewässerraum geht über das Minimum hinaus. Der ganze Schleifendamm wird eine biodiverse Grünoase, wo sich die Tierwelt entfalten kann. Es wird eine klimaangepasste Siedlung mit hohen Bäumen geben. Ein weiterer Punkt ist die CO₂-neutrale Energieversorgung. Unter anderem wird die Abwärme der Elektroinstallationen für die E-Mobilität in die Energieversorgung integriert, was in der Schweiz relativ modern ist. An den Dächern und Fassaden des Hauptstützpunktes und des Gebäudes RDZ/Verwaltung wird es Photovoltaik geben.

Insgesamt sind 28 % der gesamten Landfläche, also fast ein Drittel, für Freiraum, Quartierraum und den Gewässerraum freigespielt. Das ist einiges mehr als auf dem heutigen Areal.

Der Umweltverträglichkeitsbericht kommt zum Schluss, dass das Projekt durch die grosse Freifläche einen wichtigen Beitrag zum innerstädtischen ökologischen Ausgleich und zur Verbesserung des Stadtklimas leisten wird.

Die nächsten Etappen (Folie 10)

Zu berücksichtigen ist, dass alle Bauphasen unter laufendem Betrieb stattfinden, der Rettungsdienst und der ÖV müssen ständig ihren Betrieb aufrechterhalten.

Abschliessend wird folgendes ausgeführt: Das Projekt ist wichtig für die Zugerland Verkehrsbetriebe AG und für die Entwicklung der Mobilität. Die Planung läuft seit 13 Jahren, Zug braucht eine neue, moderne Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr und für den Rettungsdienst. Zudem braucht es jetzt eine Entwicklung des Areals und eine Transformation der bestehenden Gebäude, dies auch für die Zuger Bevölkerung.

Die ZVB ist überzeugt, eine ausgewogenes, durchdachtes und den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzern und der Stadt Zug angemessenes Projekt vorweisen zu können. Das Projekt befriedigt die verschiedenen Bedürfnisse nicht immer maximal, aber optimal.

Ergänzende Informationen zum Projekt "Areal an der Aa" finden sich auf dieser aktuellen Homepage: <https://www.areal-an-der-aa.ch/>

Fragen aus der Kommission

Frage: Wird für Baufeld A und B ein Baurechtsträger gesucht, der dann selber baut, vermietet und betreibt, und dafür der ZVB einen Baurechtszins zahlt?

Antwort: Ja die Ausführungen sind korrekt und mit dem Baurechtszins fliessen Mittel zurück in den öffentlichen Verkehr und in die Finanzierung des Hauptstützpunktes.

Frage: Könnte auch die Stadt Zug theoretisch die Baufelder A und B im Baurecht übernehmen?

Antwort: Das wäre möglich, da der Baurechtsnehmer im Moment noch völlig offen ist.

Frage: Wie ist man auf den Mix von Wohnen und Gewerbe-/Büroflächen bei den Baufeldern A und B gekommen und hängt dies mit der Rendite zusammen?

Antwort: Der Nutzungsmix aus Wohnen und Dienstleistung ist aus der Historie entstanden. Ursprünglich war die Fokussierung der gesamten kantonalen Verwaltung an diesem Standort angedacht. Dazu kam es aber nicht. In der Diskussion mit der Stadt Zug wurde dann der Bedarf nach grossen, zusammenhängenden Flächen für Firmen geäussert, die es in der Stadt Zug nicht mehr gibt. So entstand der Mix aus Wohnen und Dienstleistung.

Frage: In welcher Grössenordnung stellt sich die ZVB den Baurechtszins vor?

Antwort: Der Baurechtszins wird in der Kantonsratsvorlage mit rund CHF 1.4 Mio. pro Jahr beziffert.

Der GPK-Präsident nimmt an, dass der Betrag noch steigen kann aufgrund der Situation mit Inflation und Bodenpreisentwicklung.

Frage: Ist die ZVB frei in ihrer Wahl des Baurechtsnehmers und kann sie das Baurecht an den Höchstbietenden abgeben?

Antwort: Es ist das Ziel, das Baurecht zu einem guten Preis abzugeben, da mit dem Baurechtszins aus dem Baufeld Nord die Belastung des Hauptstützpunktes reduziert wird.

Der GPK-Präsident verweist zum Thema Nachhaltigkeit auf die kürzlich behandelte Interpellation der Fraktion ALG die sich mit der Situation auf dem Gelände befasst:

#3340: Interpellation der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Gewässer im Siedlungsraum <https://kr-geschaefte.zug.ch/gast/geschaefte/2334>

IV Beratung

Der GPK-Präsident führt zum Vorgehen aus, dass die GPK nun beschliessen muss, in welcher Flughöhe und mit welchem Detaillierungsgrad sie die vorliegende sehr umfassende Vorlage beraten will? Er verweist, dass die BPK die Vorlage bereits an zwei Sitzungen detailliert beraten hat und die GPK die Ergebnisse dazu als Zusammenfassung schriftlich erhalten hat. Er persönlich würde vorschlagen, dass die GPK zumindest zu den Anträgen der BPK einzeln Stellung nimmt.

Die Vorsteherin des Baudepartementes führt dazu aus, dass Bebauungspläne grundsätzlich in der Kompetenz der BPK liegen. Die GPK ist aber frei, Bebauungspläne ebenfalls zu beraten und kann die Flughöhe der Beratung selber festlegen. Die BPK hat den Bebauungsplan in 1. Lesung in zwei Sitzungen beraten. Zusätzlich zu den beiden Präsentationen des Baudepartementes und der ZVB hat ein Vertreter von Basler & Hofmann den Umweltverträglichkeitsbericht präsentiert.

Der GPK-Präsident weist darauf hin, dass es sich bei diesem Areal um eines der wichtigsten Areale in der Stadt Zug handelt und die Stadtverwaltung Zug als Nachbarin und aufgrund des Landabtausches eng mit dem Projekt verknüpft ist. Zudem handle es sich um ein ungewöhnliches Vorgehen, da bereits ein sehr detailliertes Richtprojekt vorliegt, welches nun quasi rückwärts als Bebauungsplan bewilligt werden muss. Ein Mitglied führt zum Vorgehen aus, dass es reicht, wenn die GPK die 11 Seiten der Vorlage sowie die Anträge der BPK behandelt.

Ein anderes Mitglied merkt an, dass die finanziellen Auswirkungen bereits beschlossen wurden und es deshalb nicht ganz klar sei, was die Rolle der GPK bei diesem Geschäft sein soll.

Der GPK-Präsident führt aus, dass die Annahme des Bebauungsplans und des Projekts Voraussetzung für den Landabtausch ist. Er jedenfalls sieht die Rolle der GPK als unterstützend und nicht in Konkurrenz zur BPK.

Einem GPK-Mitglied ist der Wohnanteil der Bebauung ein wichtiges Anliegen. Es wird ausgeführt, dass nur 5 % der gesamten Geschossfläche mit Wohnungen beplant werden. Wenn man nur die Gebäude A und B betrachtet sind es noch immer nur 10 %, was viel zu wenig ist in Anbetracht des Missverhältnisses von Arbeitsplätzen und Bevölkerung in der Stadt Zug. Um etwas gegen die grossen Pendlerströme zu machen braucht es zwingend mehr Wohnungen und nicht noch mehr Büroarbeitsplätze.

Der GPK-Präsident weist an dieser Stelle der Beratung darauf hin, dass jede Änderung im Bebauungsplan möglicherweise den Interessen des Baurechtsnehmers der Gebäude A und B entgegensteht. Zudem sei ein wichtiges Argument für die Annahme des Bebauungsplans, dass die ZVB Eigentümerin ist.

Vorlage Nr. 2773: Bebauungsplan An der Aa II, Seite 1 bis 11

Es werden dazu keine Bemerkungen der GPK gemacht, noch Anträge gestellt.

Anträge der BPK

Die GPK berät die Anträge der BPK anhand der Aktennotiz, welche die diversen Anträge der BPK zusammenfassend aufführt.

1. Antrag BPK zu Ziff. 8 Abs. 2 betreffend Wohnnutzung im Baubereich A

Die GPK stimmt dem Antrag mit 7:0 stimmen zu.

2. Antrag BPK betreffend Wettbewerbspflicht für den Teilbereich Nord (2. Etappe)

Der GPK-Präsident fände eine Wettbewerbspflicht hinderlich, da diese zu einer neuen Verzögerung im Prozess führen würde.

Die GPK lehnt den Antrag mit 7:0 Stimmen ab.

3. Antrag BPK betreffend minimaler Wohnanteil von 50 % im Teilbereich Nord (2. Etappe)

Die Vorsteherin des Baudepartementes führt aus, dass der Baubereich B für eine Wohnnutzung geeignet ist. Baubereich A hat ein massives Volumen, das für eine Büronutzung ausgelegt ist. Die Realisierung von mehr Wohnungen im Baubereich A hätte eine Reduktion der Ausnützung zur Folge, was wiederum Auswirkungen auf die Rendite haben könnte. Deshalb ist die Frage, ob zum jetzigen Zeitpunkt bereits eine solche Einschränkung im Bebauungsplan gemacht werden soll.

Der GPK-Präsident lehnt den Antrag ab, weil er einen verpflichtenden Anteil als zu starre Regelung erachtet. Das Erstellen von Wohnungen in den oberen Stockwerken des Gebäudes A könnte für den Investor aus seiner Sicht interessant sein, jedoch sollte der GGR dem Investor nicht weitere Vorschriften auferlegen.

Die GPK lehnt den BPK-Antrag mit 5:2 Stimmen ab.

4. Antrag BPK zu Ziff. 8 Abs. 4: betreffend Streichung des Begriffs «Gebäudezugänge»

Die GPK stimmt dem Antrag stillschweigend zu.

5. Antrag BPK zu Ziff. 10 Abs. 1 Bst. a betreffend Infrastruktur für Elektromobilität

Die GPK stimmt dem Antrag stillschweigend zu.

6. Antrag BPK zu Ziff. 11 Abs. 1 betreffend Anordnung unterirdische Veloabstellplätze

Die GPK stimmt dem Antrag stillschweigend zu.

7. Antrag BPK zu Ziff. 11 Abs. 1 betreffend einfache Zugänglichkeit unterirdische Veloabstellplätze

Die GPK stimmt dem Antrag stillschweigend zu.

Weitere Anmerkungen der BPK, welche Anpassungen im Bebauungsplan zur Folge haben, werden von der GPK zur Kenntnis genommen.

Weitere Fragen und Bemerkungen aus der Kommission

Löschung Elektrobusse im Brandfall

Frage: Wie ist die Löchsituation im Untergeschoss betreffend Elektrobusse zu beurteilen?

Antwort: Dazu wird im Bebauungsplan nichts erwähnt. Parallel zur Diskussion über den Bebauungsplan ist die ZVB aber schon mit dem Vorprojekt beschäftigt. Eine Massnahme hinsichtlich der Rauchentwicklung ist, dass die Einstellhalle für die Busse in den zwei Unterniveaugeschossen immer höher wird. Es können aber keine weiteren Auskünfte zur Löchsituation gemacht werden.

Die Vorsteherin des Baudepartementes führt dazu aus, dass solche sicherheitsrelevanten Aspekte im Rahmen der Baubewilligung selbstverständlich geprüft werden. Sie bietet an, den Stand dieser Planungen bei der ZVB abzufragen. Am 3. Januar 2023 wurde folgender Stand der Planung dem GPK-Präsidenten per Mail mitgeteilt: (Zitat)

„Zum Brandschutz: Der neue HSP ist auf Diesel- wie Elektrobusse ausgelegt. Der Brandfall wurde mittels aufwendiger Computersimulation durch einen Brandschutzexperten detailliert geprüft und die Infrastruktur (insbesondere die Höhe der Untergeschosse und die Lüftung) anschliessend an die gewonnenen Erkenntnisse angepasst. Die Resultate wurden mit der Gebäudeversicherung besprochen. Zusätzlich hat ein weiterer Brandschutzexperte auf Seite Bauherr die Unterlagen geprüft und als gut befunden. Die Elektrobusse führen im Vergleich zu den Dieselfahrzeugen im Brandfall zu einer grösseren Rauchentwicklung, die mit der Sturmlüftungsanlage abgeführt wird. Die Brand- und Rauchabschnitte sind entsprechend dimensioniert.“ (Ende Zitat).

Zu den Gebäudehöhen/Frage einer Bauzone mit speziellen Vorschriften

Der GPK-Präsident führt aus, dass gemäss § 22 des kantonalen Baugesetzes Bauzonen mit speziellen Vorschriften definiert werden können, deren Nutzung einer besonderen Regelung bedarf. Seine Frage diesbezüglich ist, warum die beiden Gebäude im nördlichen Baufeld (2. Etappe) nicht über 30 Meter hoch gebaut werden können. Dazu hat er im Vorfeld vom Baudepartement die Information erhalten, dass der Grund das Hochhausreglement ist, das diesen Bereich ausschliesst. Der GPK-Präsident bedauert, dass an diesem Standort (Baufeld A und B) nicht höher gebaut werden kann.

Frage: Könnte der nördliche Abschnitt des Areals mit den Baubereichen A und B nicht unter § 22 des Baugesetzes gestellt werden, um dort höher bauen zu können?

Antwort: Das ist nicht möglich, weil § 22, Zone mit speziellen Vorschriften, nicht das Hochhausreglement aushebeln kann. Bei den Hochhauszonen handelt es sich um überlagernde Zonen, über die lange politisch gestritten wurde. Das Hochhausreglement wurde in einer Volksabstimmung so festgesetzt. Ein mögliches Vorgehen wäre einzig, das Hochhausreglement einer Revision zu unterziehen. Es ist eine politische Festlegung, wo die Hochhauszonen sich befinden sollen.

Der GPK-Präsident ist jedenfalls froh, dass das Gebäude A zumindest mit 30 Meter maximaler Höhe geplant ist.

Es wird darauf verwiesen, dass die benachbarten kantonalen Gebäude, insbesondere die langgestreckten Bauten nördlich des Polizeigebäudes, langfristig auch aufgestockt werden sollen.

Wohnnutzung in Gebäude C

Ein Mitglied äussert spontan die Idee, auch in den zwei obersten Stockwerken des Gebäudes C (für Verwaltung und RDZ angedacht) Wohnungen mit Seeblick zu erstellen.

Der GPK-Präsident rät davon ab, zu viele neue Ideen zu entwickeln, die schwer umsetzbar sind, weil bereits viel Geld in die laufenden Planungen investiert wurde.

Die Vorsteherin des Baudepartementes informiert, dass auf dem ZVB-Areal am 11. Januar 2023 ein Infoanlass für alle GGR-Mitglieder (insbesondere auch für neue Ratsmitglieder) durchgeführt wird. Der Stadtplaner wird vor Ort zusätzlich darüber informieren, was ein Bebauungsplan ist.

V Zusammenfassung

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen und in Kenntnis des Berichts und Antrages des Stadtrates Nr. 2773 vom 25. Oktober 2022 und des Berichts und Antrages der Bau- und Planungskommission Nr. 2773.1 vom 5. Dezember 2022 empfiehlt die GPK die Vorlage einstimmig mit 7:0 Stimmen zur Annahme.

VI Antrag

Die GPK beantragt Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten, und
- den Antrag des Stadtrates zur Festsetzung des Bebauungsplans An der Aa II, Plan Nr. 7517, bei gleichzeitiger Feststellung der Umweltverträglichkeit in 1. Lesung gutzuheissen.

Zug, 12. Januar 2023

Für die Geschäftsprüfungskommission
Philip C. Brunner, Kommissionspräsident

Beilagen

- BEI1 Präsentation vom Baudepartement: Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517, 1. Lesung
- BEI2 Präsentation der ZVB: Bebauungsplan An der Aa II