



Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

**A-Post**

Stadtverwaltung Zug  
Baudepartement  
Gubelstrasse 22  
6301 Zug

T direkt +41 41 594 19 77  
susanna.etter@zg.ch  
SZ-2023-313  
Zug, - 6. AUG. 2025

**Vorprüfung Bebauungsplan «LG-Areal» mit Umweltverträglichkeitsbericht  
Stadt Zug**

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Stadtratsbeschluss Nr. 271.25 vom 1. April 2025 haben Sie der Baudirektion des Kantons Zug den Bebauungsplan «LG-Areal» zur Vorprüfung sowie den dazugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zur Beurteilung zugestellt. Stellvertretend für die Baudirektion hat das Amt für Raum und Verkehr (ARV) das kantonale Vernehmlassungsverfahren durchgeführt und die vorliegende Vorprüfung zusammen mit der separaten Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) koordiniert.

Das Dossier umfasst folgende verbindlichen Dokumente:

- Bebauungsplan «LG-Areal» Mst. 1:1000 vom 26. Februar 2025;
- Ergänzungspläne Bebauungsplan «LG-Areal» Mst. 1:2500 und Schnitte Mst. 1:1000 vom 26. Februar 2025;
- Bestimmungen Bebauungsplan «LG-Areal» vom 26. Februar 2025;
- Sondernutzungsplan «Landis + Gyr SBB-West» Mst. 1:1000 vom 18. März 2025;
- Bebauungsplan «Foyer» Mst. 1:500 vom 24. Februar 2025.

Das Dossier umfasst folgende begleitenden Dokumente:

- Freiraumplan Mst. 1:500 vom 25. Februar 2025;
- Richtprojekt vom 26. Februar 2025.

Das Dossier umfasst folgende orientierenden Dokumente:

- Planungsbericht Bebauungsplan «LG-Areal» vom 26. Februar 2025;
- Verkehrsgutachten Bebauungsplan «LG-Areal» vom 14. Oktober 2024;
- Rahmenmobilitätskonzept Bebauungsplan «LG-Areal» vom 14. Oktober 2024;
- Betriebs- und Gestaltungskonzept vom 31. Oktober 2023;
- Lärmgutachten Bebauungsplan «LG-Areal» vom 26. Februar 2025;
- Energiekonzept zum städtebaulichen Richtprojekt «LG-Areal» am 20. August 2024;
- Umweltverträglichkeitsbericht, Voruntersuchung mit Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung vom 31. Oktober 2023;
- Umweltverträglichkeitsbericht, Hauptuntersuchung vom 26. Februar 2025;
- Perimeter-Plan «Landis + Gyr» vom 20. September 2021;
- Kommissionsbericht Stadtbildkommission vom 6. Dezember 2023;
- Gesuch um Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens vom 19. August 2021;
- Stadtratsbeschluss Nr. 171.22 vom 22. März 2022;
- Stadtratsbeschluss Nr. 271.25 vom 1. April 2025.

Gestützt auf die Mitberichte der Fachstellen äussern wir uns zum Bebauungsplan wie folgt:

## **1 Ausgangslage**

Das LG-Areal als ehemaliger Firmensitz der «Landis + Gyr AG» besitzt eine bedeutende Industriegeschichte. Das Areal liegt an prominenter Lage im Zentrum der Stadt Zug, unmittelbar westlich des Bahnhofs Zug zwischen Aabach-/Nordstrasse, SBB-Gleisen sowie Gubel- und Theilerstrasse. Das Gebiet ist im rechtskräftigen Zonenplan einer Bauzone mit speziellen Vorschriften zugeteilt und ermöglicht bereits in der Grundnutzung eine sehr hohe bauliche Dichte. Mit der Transformation vom Produktionsstandort zum lebendigen Stadtteil wird die bauliche Dichte im Vergleich zur Regelbauweise gesamthaft um rund 8 % erhöht.

In den Jahren 2017/18 wurde von den gesuchstellenden Grundeigentümern und der Stadt Zug ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren in Form eines öffentlich ausgeschriebenen Studienauftrags mit fünf Planungsteams durchgeführt. Aus dem Verfahren ging der Projektentwurf von Salewski Nater Kretz Architekten, pool Architekten, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur und mrs partner als Siegerprojekt hervor. Dieses wurde schliesslich zum Richtprojekt weiterentwickelt, das als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan dient.

Der Bebauungsplan «LG-Areal» ist UVP-pflichtig, da im Perimeter insgesamt 1706 Parkplätze geschaffen werden sollen. Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) wurde durch das Amt für Umwelt in einem separaten Verfahren beurteilt. Die beiden parallellaufenden Verfahren wurden durch das Amt für Raum und Verkehr koordiniert.

## **2 Vorprüfung**

Sollen kommunale Bauvorschriften, Zonen- oder ordentliche Bebauungspläne erlassen, geändert oder aufgehoben werden, lässt der Stadtrat seinen Entwurf durch die Baudirektion vorprüfen (§ 39 Abs. 1 Planungs- und Baugesetz vom 26. November 1998; PBG; BGS 721.11). Vorliegend handelt es sich um den neuen ordentlichen Bebauungsplan «LG-Areal» sowie die Anpassung des Sondernutzungsplans (SNP) «Landis + Gyr SBB-West» und des Bebauungsplans «Foyer», die im ordentlichen Verfahren festgesetzt werden können.

### **2.1 Sondernutzungsplan «Landis + Gyr SBB-West»**

Der neue Bebauungsplan «LG-Areal» fusst auf dem bestehenden, rechtskräftigen SNP «Landis & Gyr SBB-West», in dem neben Baulinien auch die maximale Anzahl Parkplätze über ein sehr grosses Gebiet geregelt werden. Bei diesem Sondernutzungsplan ist vorgesehen, den Perimeter um die Fläche des Bebauungsplans «LG-Areal» deutlich zu reduzieren. Die Bestimmungen zum SNP werden nicht angepasst. Diese sollen weiterhin gültig sein. Die Anpassung des Perimeters des SNP ist aus verschiedenen Gründen nicht genehmigungsfähig.

Im SNP wird unter anderem die maximale Anzahl Parkplätze über den ganzen Perimeter festgelegt. Wird der Perimeter verkleinert, muss folglich auch die maximale Anzahl Parkplätze und

deren Berechnungsmethode angepasst und überprüft werden. Die Bestimmungen des SNP sind teilweise nicht mehr aktuell bzw. stimmen nicht mehr. Diese müssen somit – unabhängig davon, ob der Perimeter verkleinert werden soll oder nicht – überarbeitet und an die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und Normen angepasst werden.

Für die Anpassung des SNP muss auch ein ausführlicher Planungsbericht erstellt werden. Darin müssen neben den Ausführungen zur maximalen Anzahl Parkfelder und der Berechnungsmethode auch die Hintergründe der Entstehung des SNP, dessen Inhalte und Charakter beschrieben werden. Es ist auch darzulegen, ob und gegebenenfalls in welchen Punkten der SNP von der Regelbauweise abweicht.

**Vorbehalt:** Die Anpassung des SNP ist gemäss den Erwägungen zu überprüfen und vollständig zu überarbeiten.

## **2.2 Bebauungsplan «Foyer»**

Auch beim Bebauungsplan «Foyer» ist vorgesehen, den Perimeter im Teilgebiet «B» zu verkleinern. Aufgrund der Überlagerung mit dem neuen Bebauungsplan «LG-Areal» in diesem Teilgebiet ist eine Anpassung notwendig. Die Bestimmungen sollen dabei unverändert übernommen werden, was jedoch nicht möglich ist. Die Bestimmungen beziehen sich einerseits auf den SNP «Landis & Gyr / SBB West» vom 16. September 2008. Andererseits gibt es konkrete Bestimmungen zum Teilgebiet «B» (bspw. Ziff. 1.2 oder 6.4). Eine Anpassung des Perimeters ist daher nur möglich, wenn die Bestimmungen ebenfalls überarbeitet und an die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und Normen angepasst werden. Weiter ist ein Planungsbericht für die Anpassung des Bebauungsplans «Foyer» erforderlich.

**Vorbehalt:** Der Bebauungsplan «Foyer» ist gemäss den Erwägungen zu überarbeiten und dieser ist in das neue Recht zu überführen. Die Bestimmungen des Bebauungsplans müssen überprüft werden. Weiter ist ein ausführlicher Planungsbericht zu erstellen.

## **2.3 Planungsbericht**

Der vorliegende Bebauungsplan ist mit der laufenden Ortsplanungsrevision zu koordinieren. Im Planungsbericht fehlen entsprechende Aussagen dazu. Wird der Bebauungsplan nach der Ortsplanungsrevision behandelt, so ist im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein Hinweis im Planungsbericht einzufügen, dass das vorliegende Geschäft nicht Gegenstand und Teil der Ortsplanungsrevision ist.

**Vorbehalt:** Es hat eine Koordination des vorliegenden Bebauungsplans mit der Ortsplanungsrevision stattzufinden. Im Planungsbericht ist dies abzuhandeln.

Beim Erlass eines neuen Bebauungsplans ist der Voraussetzung der wesentlichen Vorzüge besonders Beachtung zu schenken. Im Planungsbericht ist in einem eigenen Kapitel ausführ-

lich darzulegen, ob und aus welchen Gründen die wesentlichen Vorzüge gemäss § 32 PBG gegeben sind.

**Vorbehalt:** Im Planungsbericht ist ausführlich darzulegen, ob und aus welchen Gründen die wesentlichen Vorzüge gemäss § 32 PBG gegeben sind.

Hochhäuser setzen voraus, dass die Vorschriften in § 10b PBG erfüllt sind. Im Planungsbericht ist aufzuzeigen, inwiefern die Voraussetzungen für Hochhäuser erfüllt sind.

**Vorbehalt:** Im Planungsbericht ist in einem eigenen Kapitel nachzuweisen, inwiefern die Voraussetzungen nach § 10b PBG erfüllt sind.

## **2.4 Bebauungsplan LG-Areal**

### **2.4.1 Grundsätzliches**

Bei einem Bebauungsplan gibt es grundsätzlich verbindliche, wegleitende und orientierende Unterlagen. Verbindliche Bestandteile sind der Bebauungsplan (Situationsplan) und die dazugehörigen Bestimmungen. Bestandteile des Bebauungsplans sind in § 32 Abs. 3 PBG geregelt. Gemäss Ziff. 2 Abs. 2 der Bestimmungen zum Bebauungsplan wird der Plan «Ergänzungspläne 1:2500 und Schnitt 1:1000» vom 26. Februar 2025 als verbindlich erklärt. Darin enthalten sind die Schnitte A und B sowie drei Ergänzungspläne: 1: Ensembles / Planungseinheiten / Erschliessung; 2: Siedlungsentwässerung sowie 3: Koordinatenpunkte /Schnittlagen. Grundsätzlich ist der Bebauungsplan möglichst einfach zu halten und nicht mit zusätzlichen, ebenfalls verbindlichen Plänen zu ergänzen. Aus den Ergänzungsplänen geht der Beschlussinhalt nicht klar hervor.

**Vorbehalt:** Die Ergänzungspläne und Schnitte sind wegzulassen. Alternativ sind diese im Situationsplan zu integrieren.

Es ist, anders als bei einem Gesetzgebungsverfahren, nicht möglich, mit dem Erlass eines neuen Bebauungsplans andere Bebauungspläne anzupassen. Der Erlass, die Aufhebung und die Änderung von Bebauungsplänen haben im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 und 42 PBG zu erfolgen.

**Vorbehalt:** Ziff. 27 der Bestimmungen ist entsprechend zu streichen.

### **2.4.2 Baubereiche**

Im Baubereich 22 gilt ein Anordnungsspielraum (rot gepunktete Umrandung). Gemäss Ziff. 5 Abs. 1 der Bestimmungen kann der Baubereich 22 innerhalb dieses Anordnungsspielraums flächengleich frei angeordnet werden. Diese Bestimmung kann nicht nachvollzogen werden. Es ist nicht klar, inwiefern der Baubereich im Anordnungsspielraum, der den ganzen Baubereich umfasst, frei angeordnet werden kann.

**Vorbehalt:** Ziff. 5 Abs. 1 der Bestimmungen ist anzupassen bzw. zu präzisieren.

## 2.5 Verkehr

### 2.5.1 Kantonsstrasse

Die Baubereiche 15, 18, 20 und 23 (im Besitz der CS) liegen teilweise innerhalb der Baulinien. Es ist unklar, was mit dem grau schraffierten Bereich westlich der Baubereiche 15 und 23 (schraffierte Fläche ohne schwarze Umrandung innerhalb der Baulinie) gemeint ist. Laut Informationsinhalt bezeichnet diese Signatur ein bestehendes Gebäude ausserhalb des Geltungsbereichs (des Perimeters), was jedoch nicht zutrifft. In den Dokumenten, insbesondere im Ergänzungsplan, werden diese Gebäude in den Baubereichen 15s, 18, 20 und 23 als Ensemble bezeichnet.

Zudem wurden sie als reversibel eingestuft. Sollte der Platz für einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur beansprucht werden, ist aktuell nicht ersichtlich, wie die Erschliessung zum Areal 6 sowie der Zugang zum Unterflurcontainer (UFC) weiterhin gewährleistet werden kann.

Mit dem Bebauungsplan dürfen die Bestimmungen von § 34 PBG inklusive Reverspflicht nicht aufgehoben werden. Die Anlieferungsgasse im Baulinienraum ist deshalb nicht genehmigungsfähig oder muss zumindest mit dem Zusatz «Innerhalb des Baulinienraums bleiben die Bestimmungen von § 34 PBG vorbehalten» ergänzt werden.

**Vorbehalt:** Es ist konkret zu erläutern, was mit der Formulierung «ausserhalb des Geltungsbereichs» bei den Baubereichen 15 und 23 gemeint ist. Zudem ist aufzuzeigen, wie die Erschliessung und der Zugang zum UFC sichergestellt bleiben, falls der Strassenraum bis zur Baulinie beansprucht wird.

### 2.5.2 Verkehrsmengengerüst/Verkehrserzeugung/Leistungsfähigkeit

Im Planungsbericht zum Bebauungsplan sowie auch im Richtprojekt werden zur beabsichtigten Entwicklung des LG-Areals keine konkreten Aussagen zu Einwohner- und Beschäftigtenkapazitäten gemacht.

In den Bestimmungen zum Bebauungsplan werden ein Wohnanteil von mindestens 50 % und ein Gewerbeanteil von mindestens 25 % festgelegt. Im Verkehrsgutachten wird auf die maximal zulässige Anzahl Parkplätze von 1706 die Verkehrserzeugung errechnet und räumlich verteilt. Das Resultat dieser Berechnung ist mit gewissen Unsicherheiten behaftet, da für die Berechnung der Anzahl Fahrten je Parkplatz entscheidend ist, welchem Zweck (Bewohnende, Besuchende, Beschäftigte, Kunden) sie zugewiesen werden.

Durch die Festlegung der Mindestanteile bleiben Spielräume für entweder mehr Wohnen oder mehr Gewerbe offen. Diese Spielräume sollten in den Berechnungen im Verkehrsgutachten berücksichtigt werden, damit die Anzahl und Verteilung der Fahrten in Varianten nachvollziehbar dargestellt und beurteilt werden können.

Das im Verkehrsgutachten und den Abbildungen 18 und 19 dargelegte Verkehrsmengengerüst enthält Fehler. Zudem weichen einige Zahlen des Verkehrsmengengerüsts von den in den Leistungsbeurteilung verwendeten Zahlen ab.

Bei den Leistungsbeurteilungen der das Areal umgebenden Knoten sind weder Fussgänger- noch Veloströme berücksichtigt. Bei einem Areal mit einer derart hohen Personendichte müssen diese Ströme aufgeführt und bei der Beurteilung der Knoten miteingerechnet werden. Auch muss der öffentliche Verkehr (Busverkehr) bei der Leistungsbeurteilung berücksichtigt werden.

**Vorbehalt:** Aufgrund der noch nicht abschliessend definierten Nutzungen sowie der unklaren Anzahl an Arbeitsplätzen und Bewohnenden ist das Verkehrsmengengerüst in Szenarien zu erstellen. Die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte ist jeweils für diese Szenarien zu beurteilen. Sowohl der Fuss- und Veloverkehr wie auch der öffentliche Verkehr (Busse) sind bei der Leistungsfähigkeitsbeurteilung zwingend zu berücksichtigen.

Der heutige Kreislauf an der Feldstrasse soll aus Gründen der Leistungsfähigkeit künftig durch eine Lichtsignalanlage (LSA) ersetzt werden. Im vorliegenden Verkehrsgutachten werden die Auswirkungen dieser Umgestaltung nicht thematisiert.

Die Theilerstrasse weist insbesondere in den abendlichen Spitzenstunden Rückstau auf. Zudem dient die Achse Dammstrasse – Theilerstrasse heute teilweise als Schleichverkehrsrouten. Die geplante Sperrung dieser Verbindung im Rahmen der künftigen Verkehrsführung erhöht zusätzlich den Druck auf die Nordstrasse.

Die genaue Lage der Parkplätze für die Bewohnenden des LG-Areals ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. In der Abendspitze ist davon auszugehen, dass zahlreiche Fahrten in das Areal erfolgen. Dies kann insbesondere im Bereich des Knotens Theiler-/Nordstrasse zu Rückstau führen, der sich bis zum Knoten Feldstrasse ausweiten kann. Problematisch ist, dass keine separate Abbiegespur in das LG-Areal vorgesehen ist. Die Leistungsfähigkeit des Knotens wird zusätzlich durch querende Velofahrende und zu Fuss Gehende beeinträchtigt, was die Situation weiter verschärft.

**Vorbehalt:** Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Feldstrassenkreisels bzw. des geplanten LSA-Knotens ist nachzuweisen. Es ist darzulegen, dass die durch das LG-Areal zusätzlich generierten Verkehrsmengen keine Überlastung verursachen. Im Mobilitätskonzept sind verbindliche Massnahmen zu definieren, um eine Überlastung auf den kantonalen Verkehrsachsen zu vermeiden.

**Vorbehalt:** Für den Knoten Nord-/Theilerstrasse ist die verkehrstechnische Analyse zu vertiefen. Der Langsamverkehr ist bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit miteinzubeziehen. Es ist nachzuweisen, dass es zu keinem Rückstau in Richtung Feldstrasse kommt.

Seitens der Stadt Zug wird geprüft, die General-Guisan-Strasse für den Durchgangsverkehr zu sperren bzw. deren Widerstand zu erhöhen. Diese Änderung wird erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsnetz haben, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Areal 6 über ein Rechts-Rechts-Erschliessungssystem verfügt. Infolge der geplanten LSA beim Feldkreisel wäre ein Wenden erst beim Kreisel Unterfeld möglich. Falls dieses Szenario weiterhin verfolgt wird, ist die im Gutachten angenommene Verkehrsverteilung (15 % über die General-Guisan-Strasse) nicht mehr realistisch.

**Vorbehalt:** Der zusätzliche Druck auf die Kantonsstrasse ist entsprechend zu analysieren. Das Szenario, sollte es weiterverfolgt werden, ist im Kapitel 7.5.4 des Verkehrsgutachtens zu ergänzen und zu bewerten. Das Rechts-Rechts-Erschliessungskonzept für das Areal 6 ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Es ist aufzuzeigen, dass die relevanten Knotenpunkte auf dem Kantonsstrassennetz auch im Falle dieses Szenarios nicht überlastet sind.

Das Mobilitätskonzept dient der Darstellung der verkehrslenkenden Massnahmen. Es ist sicherzustellen, dass die im Verkehrsgutachten berechneten Verkehrsströme die Leistungsfähigkeit der übergeordneten Knotenpunkte nicht überschreiten. Im Verkehrsgutachten wurden Verkehrsmengen definiert, bei deren Einhaltung keine Überlastung der relevanten Knotenpunkte im Kantonsstrassennetz zu erwarten ist. Das Mobilitätskonzept sowie die Bestimmungen des Bebauungsplans enthalten jedoch keine Aussagen resp. verbindliche Massnahmen für den Fall, dass die tatsächliche Verkehrserzeugung des LG-Areals diese Annahmen übersteigt. Die im Verkehrsgutachten vom 14. Oktober 2024 ausgewiesene Verkehrserzeugung durch das LG-Areal während der verkehrsreichsten Abendspitzenstunden bildet die maximal zulässige Verkehrsbelastung.

**Vorbehalt:** Im Mobilitätskonzept sind Massnahmen und im Bebauungsplan entsprechende Bestimmungen zu definieren, die im Falle einer Überschreitung der prognostizierten Verkehrsmengen eine Überlastung des Kantonsstrassennetzes verhindern.

## 2.6 Parkierung

Der Parkplatzbedarf wird im Verkehrsgutachten anhand der geplanten Geschossflächen des Richtprojekts (Stand 27. November 2023) berechnet. Die Geschossflächen dienen nur als Grundlage für das Verkehrsgutachten. Im Bebauungsplan wird die Baumasse geregelt. Die VSS-Berechnungsnorm VSS 40-281 «Parkieren» (Stand 2019) bezieht sich auf die Bruttogeschossfläche (BGF) und nicht auf die Baumasse. Mit dem vorliegenden Nutzungsmass (Baumasse) des Bebauungsplans lässt sich der Parkplatzbedarf nicht überprüfen.

**Vorbehalt:** Bei Ziff. 9. der Bestimmungen ist beim Nutzungsmass zusätzlich zur max. Baumasse die Einheit Bruttogeschossfläche (BGF) bzw. anrechenbare Geschossfläche (aGF) darzustellen oder der Nachweis zu erbringen, dass die Geschoss-

flächen aus dem Richtprojekt mit der Baumasse des Bebauungsplans korrespondieren.

**Vorbehalt:** Der Parkplatznachweis ist auf der Grundlage der VSS-Norm 40-281 herzuleiten. Die Berechnung des Parkplatzbedarfs hat auf den Vorgaben des kantonalen Richtplans, der bundesrechtlichen Vorgaben des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung sowie der Belastbarkeit des angrenzenden Strassennetzes zu erfolgen. Die in Ziff. 12 «Parkierung» der Bestimmungen zum Bebauungsplan «LG-Areal» festgelegte maximale Anzahl Parkplätze ist gegebenenfalls anzupassen.

**Vorbehalt:** Vor der öffentlichen Auflage ist das Verkehrsgutachten in Absprache mit der Baudirektion zu überarbeiten.

## 2.7 Interessenslinie SBB

Die Baubereiche 1, 5 und 7 sind unmittelbar an der Interessenslinie der SBB platziert (Abstand ca. 1 m). Der mit der Interessenslinie abgesicherte Raum enthält nur die für die SBB notwendige Bahnanlage ohne Stützkonstruktionen für den Bahndamm oder Brückenkonsolen bei einer Viadukt-Lösung. Ein Abstand von 4 bis 5 m von der Aussenkante der zukünftigen Bahnanlage mit Gleis 8 (= Interessenslinie SBB) zu den Baubereichen 1, 5, 7 ist nicht berücksichtigt. Dieser ist nötig zur Gewährleistung und Baubarkeit der zukünftigen Verkehrsanlage, ohne dass der Bahnbetrieb eingeschränkt werden muss sowie aus Gründen der Sicherheit, der Ästhetik (Gebäudefassade der unteren Geschosse in unmittelbarer Nähe zur Bahnanlage) und eines allfälligen Lärmschutzes.

Mit dem Bebauungsplan ist der zukünftige Bau des Gleises 8 im Bahnhof Zug nur mit grossen Auswirkungen auf Umgebung und Fahrplan oder gar nicht möglich. Es ist deshalb der Nachweis zu erbringen, dass die vorgesehene Platzierung der Baubereiche 1, 5 und 7 den späteren Bau des Gleises 8 im Bahnhof Zug nicht verhindert. Beim Bahnprojekt handelt es sich um ein Vorhaben von kantonalem und nationalem Interesse (Bund). Die Interessen der SBB können von denen des Bundes divergieren.

Dem Nachweis sind folgende Unterlagen beizulegen: Visualisierung und Pläne Bahnhof Zug mit Gleis 8 und Baukörper in den Bereichen 1, 5, 7 (Situation, Schnitt, Ansicht), Beschrieb Bauablauf Erstellung Gleis 8 und Möglichkeit für die Anordnung eines allfälligen Lärmschutzes. Kann der Nachweis nicht schlüssig erbracht werden, muss im Minimum sichergestellt sein, dass die unteren Geschosse in den Baubereichen 1, 5 und 7 in einen Abstand von 4 m zur Interessenslinie SBB zurückversetzt sind (Arkadenbaulinie) oder es wird in den Bestimmungen festgehalten, dass die Baubereiche 1, 5, 7 erst nach Erstellung des Gleis 8 im Bahnhof Zug realisiert werden können.

**Vorbehalt:** Vor Genehmigung des Bebauungsplans «LG-Areal» ist in Abklärung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB und dem Kanton aufzuzeigen, dass der Bau des Gleis 8 im Bahnhof Zug trotz Bebauungsplan möglich ist.

## 2.8 Radverkehr

### 2.8.1 Velobahn

Im Bebauungsplan und im Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ist richtigerweise von Norden nach Süden entlang der Dammstrasse eine kantonale Radstrecke eingetragen. Es handelt sich hierbei um eine vom Kantonsrat beschlossene kantonale Velobahn. Eine Velobahn ermöglicht ein schnelles und unterbrucharmes Fahren. Sie hat den höchsten Ausbaustandard und ist wo immer möglich eigentrassiert. In den Ortszentren ist auf die lokalen städtebaulichen Gegebenheiten Rücksicht zu nehmen.

Die geplante Veloinfrastruktur erfüllt die genannten Kriterien nur teilweise und ist dementsprechend nochmals zu prüfen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist zudem darauf zu achten, dass querender Fussverkehr möglichst gebündelt wird, Spielplätze nicht unmittelbar neben einer Velobahn vorgesehen werden und dass Velofahrende möglichst nicht durch Tiefgaragen, Ein-/Ausfahrten und Anlieferverkehr tangiert werden. Die Baudirektion steht gerne beratend zur Seite.

Die für die Velobahn verwendete Signatur tritt im Bebauungsplan kombiniert mit der Signatur für öffentliche Fusswege auf. Dies suggeriert, dass die Velobahn zusammen mit dem öffentlichen Fussweg geführt wird, was unzulässig ist.

**Vorbehalt:** Die Velobahn ist getrennt von Fusswegen zu führen, was im Bebauungsplan darzustellen ist.

### 2.8.2 Veloabstellplätze

Ziff. 13 der Bestimmungen sieht als Richtwert 6150 zu erstellende Veloabstellplätze vor. Gemäss Verkehrsgutachten basiert diese Zahl auf der Annahme, dass bei Wohnungen pro Zimmer ein Veloabstellplatz angenommen wird und 100 m<sup>2</sup> einer 3-Zimmer-Wohnung entsprechen. 100 m<sup>2</sup> entsprechen jedoch einer 3,5-Zimmer-Wohnung. Daraus resultieren rund 876 Veloabstellplätze zusätzlich respektive insgesamt rund 6930 Veloabstellplätze.

**Vorbehalt:** Die Anzahl Veloabstellplätze der Baubereiche ist in Ziff. 13 der Bestimmungen auf total 6930 anzupassen.

Das Verkehrsgutachten erwähnt, dass ein Drittel der Kurzzeit-Veloabstellplätze überdacht werden muss. § 11 des Parkplatzreglements der Stadt Zug sowie der kantonale Richtplan (Beschluss M 4.1) sehen vor, dass Velo-Abstellplätze nach Möglichkeit zu überdachen sind. Dies entspricht den gängigen Anforderungen an Veloabstellplätze, damit diese genutzt und Velos nicht «wild» an geschützteren Orten abgestellt werden.

**Vorbehalt:** Ziff. 13 der Bestimmungen ist mit dem Zusatz, dass Velo-Abstellplätze nach Möglichkeit zu überdachen sind, zu ergänzen.

Die Standorte der öffentlichen Veloabstellplätze sind im Bebauungsplan selbst nicht räumlich festgelegt.

**Vorbehalt:** Zur Raumsicherung der öffentlichen Veloabstellplätze sind deren Standorte im Bebauungsplan einzutragen.

## 2.9 Kantonale Wanderwege

Durch das Areal verläuft ein kantonaler Wanderweg. Der Bebauungsplan sieht vor, den Wanderweg westlich des Baubereichs 10 zu führen. Die Linienführung östlich des Baubereichs 10 ist attraktiver, da der Wanderweg durch den Schattengarten entlang des revitalisierten Siehbachs verläuft. Für Wanderwege ungeeignet im Sinne von Art. 7 Abs. 2 Bst. d Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG) sind namentlich alle bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge.

**Vorbehalt:** Die Linienführung des Wanderwegs ist zu überprüfen. Für den Wanderweg sind, wenn immer möglich, geeignete Naturbeläge zu verwenden.

## 2.10 Freiraum

Aus landschaftlicher Sicht wird positiv beurteilt, dass gemäss Ziff. 17 der Bestimmungen grosskronige Bäume nicht unterbaut werden sollen und bei klein- und mittelkronigen Bäumen auf neuen Untergeschossen eine durchwurzelbare Substratschicht von mindestens 1,5 m Tiefe gewährleistet werden soll. Im Bebauungsplan werden die Unterniveaubauten, sprich die Tiefgaragen, jedoch nicht räumlich festgelegt, womit eine Beurteilung von Ziff. 17 der Bestimmungen nicht möglich ist.

**Vorbehalt:** Im Bebauungsplan sind die Bereiche der Tiefgaragen räumlich festzulegen.

Für die Bepflanzung entlang der Kantonsstrassen gelten die Ausführungsbestimmungen des Kantons Zug.

**Vorbehalt:** Die Ausführungsbestimmungen für Bepflanzungen entlang der Kantonsstrassen sind im Rahmen der weiteren Planung entsprechend zu berücksichtigen.

## 2.11 Gewässer

Parallel zum Bebauungsplan wird mittels Spezialbaulinien «Gewässer» der Gewässerraum des Siehbachs im Bereich des Bebauungsplanperimeters festgelegt. Mit diesem Vorgehen ist sichergestellt, dass das Areal baulich nachverdichtet werden kann, während der Siehbach gleichzeitig seine wichtigsten natürlichen Funktionen erfüllen kann.

In den Bestimmungen des Bebauungsplans wird für den «Übergangsbereich» folgendes festgelegt: «Mit Fokus auf den Fussverkehr gestaltete Vorzonen/Baumreihen oder Baumgruppen mit

mittelkronigen Bäumen/punktueller Grünflächen und Ausstattungselementen wie Veloabstellplätze, Sitzgelegenheiten etc./sickerungsfähige, helle Beläge.»

Solche Übergangsbereiche sind teilweise auch im Gewässerraum des Siehbachs vorgesehen. Daraus entsteht ein Widerspruch zu den gesetzlichen Vorgaben von Art. 41c Abs. 1 Gewässerschutzverordnung (GSchV). Im Gewässerraum dürfen nur standortgebundene, im öffentlichen Interesse liegende Anlagen erstellt werden. Insbesondere Ausstattungselemente wie Veloabstellplätze, können im Gewässerraum nicht als standortgebunden angesehen werden.

**Vorbehalt:** Es muss sichergestellt sein, dass im Gewässerraum keine «Übergangsbereiche» definiert werden. Alternativ sind die Bestimmungen des Bebauungsplans so umzuformulieren, dass der Widerspruch zu Art. 41c Abs. 1 GSchV behoben wird.

## 2.12 Geodaten

Die Bewirtschaftung von Geobasisdaten richtet sich nach den Bestimmungen des Gesetzes über Geoinformation im Kanton Zug. Die Gemeinden sind verpflichtet, dem Kanton ihre raumbezogenen Daten in digitaler Form zu übermitteln, sobald sie Gegenstand eines Vorprüfungs- oder Genehmigungsverfahrens bilden (§ 74 PBG).

**Vorbehalt:** Die angepassten Geodaten der Zonenplananpassung und der Bebauungspläne sind nachzuliefern.

## 3 Weiteres Vorgehen

Der Bebauungsplan «LG-Areal» sowie der SNP «Landis + Gyr SBB-West» und der Bebauungsplan «Foyer» können im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 PBG beschlossen werden. Sofern unsere Vorbehalte erfüllt werden, kann eine Genehmigung des Bebauungsplans «LG-Areal» sowie des SNP «Landis + Gyr SBB-West» und des Bebauungsplans «Foyer» in Aussicht gestellt werden.

## 4 Bedeutung der Vorprüfung

Hinsichtlich der Bedeutung der Vorprüfung ist zu beachten, dass diese nur vorläufiger und relativ summarischer Natur ist; ihr Charakter ist anders als derjenige der Überprüfung im konkreten Einzelfall (vgl. Kölz, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich. Zürich 1999, N 26 zu § 20). Die Überprüfung eines konkreten Anwendungsaktes im Beschwerdeverfahren bleibt daher vorbehalten.

Für Fragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
Baudirektion des Kantons Zug



Florian Weber  
Statthalter

Beilagen:

- Planunterlagen (1-fach)
- Beurteilung Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 31. Juli 2025
- Vorprüfung Baulinienplan vom 21. Mai 2025

Mitteilung ohne Beilagen an:

- Baudirektionssekretariat (info.bds@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Amt für Denkmalpflege und Archäologie (info.ada@zg.ch)
- Amt für Wald und Wild (info.afw@zg.ch)
- Amt für Umwelt (info.afu@zg.ch)
- Tiefbauamt (info.tba@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (Beilage:1 Exemplar Planunterlagen)