

Planungsbericht

Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof, Plan Nr. 7508

Berichterstattung nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)
21.03.2023

Stand 1. Lesung Grosser Gemeinderat



Hinweis:

In **Rot** sind diejenigen Inhalte und Stellen gesetzt, die zu einem späteren Zeitpunkt im Verfahren ergänzt, überarbeitet oder angepasst werden müssen.

Verfasser:

Bebauungsplan

Stadtplanung Zug, Baudepartement, Gubelstrasse 22, Postfach, 6301 Zug

Harald Klein, harald.klein@stadszug.ch

Silas Trachsel, silas.trachsel@stadszug.ch

Delia Landtwing, delia.landtwing@stadszug.ch

Richtprojekt

SLIK Architekten GmbH, R. Steinemann

Güller Güller Architecture Urbanism

Freiraumkonzept

Landschaftsarchitekt HTL BSLA, H. Jauch

Verkehr

TEAMverkehr.zug AG, F. Casanova

Energie / Nachhaltigkeit

Edelmann Energie AG, A. Edelmann

Titelbild: Auszug Orthofoto 2021, ZUGIS mit Bebauungsplanperimeter

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	5
1 Ausgangslage.....	6
1.1 Anlass und Zielsetzung	6
1.2 Perimeter / Eigentumsverhältnisse	7
2 Bestehende Rechtsgrundlagen	9
2.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)	9
2.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen	10
2.3 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 29. Oktober 2020	12
2.4 Räumliche Gesamtstrategie 2040 vom 12. April 2022	13
2.5 Konzept Mobilität + Freiraum	14
2.6 Kommunale Richtplanung vom 22. Juni 2010	15
2.7 Kommunalen Zonenplan vom 22. Juni 2010	16
2.8 Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum.....	17
2.9 Zug 2050 – Stadtraumkonzept vom 9. April 2019	17
2.10 Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern vom 29. August 2017	18
2.11 Ausbau Gleis 1 Bahnhof Zug	19
2.12 Umfahrung Zug	20
2.13 Veloabstellkonzept Bahnhof Zug	21
2.14 Bestehender Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof	21
2.15 Bestehende Dienstbarkeiten	22
2.16 Baulinien.....	23
2.17 Neue Messweisen im PBG und V PBG (IVHB)	23
3 Weitere zentrale Sachthemen	24
3.1 Lärmschutz	24
3.2 Grundwasser	24
3.3 Versickerung und Retention.....	24
3.4 Altlasten.....	24
3.5 Nachhaltigkeitskonzept	24
3.6 Feuerwehrzufahrten	25
3.7 Verkehrsgutachten	25
4 Richtprojekt	27
4.1 Testplanung	27

4.2	Richtprojektdossier.....	29
4.3	Vereinbarung.....	32
5	Bebauungsplan	33
5.1	Allgemeine Bestimmungen	33
5.2	Grundmasse.....	33
5.3	Bebauung.....	35
5.4	Erschliessung.....	39
5.5	Freiraum	43
5.6	Umwelt	44
5.7	Ver- und Entsorgung.....	46
5.8	Verfahren.....	46
5.9	Schlussbestimmungen	47
6	Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise.....	48
6.1	Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften	48
7	Verfahren.....	50
7.1	Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG.....	50
7.2	Testplanung	50
7.3	Stadtbildkommission	50
7.4	Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung	50
7.5	Mitwirkung der Bevölkerung zum Aussen- / Freiraum	53
8	Öffentliche Auflage	54
9	Ablauf / Terminplan.....	54
10	Beilagen zum Planungsbericht.....	55
10.1	Richtprojekt	55
10.2	Richtprojektdossier.....	55

Zusammenfassung

Direkt am Bahnhof Zug soll als neuer Auftakt zur Stadt eine urbane Überbauung entstehen. Neben Wohnungen und Dienstleistungsflächen sind grosszügige Aussenräume geplant, in denen sich Menschen gerne bewegen und aufhalten. Der vorliegende Bebauungsplan legt dafür die Leitplanken.

Planung in einem grösseren Kontext

Der vorliegende Bebauungsplan basiert auf dem Testplanungsverfahren aus dem Jahr 2012 und richtet sich nach den übergeordneten Vorgaben von Bund, Kanton und Stadt Zug. Eine wichtige Grundlage bildet insbesondere das Stadtraumkonzept Zug 2050, das die Stadt 2019 erarbeitet hat. Entstanden ist der Bebauungsplan in engem Austausch mit den Fachstellen der Stadt Zug und der Stadtbildkommission. Ziel ist, die Potenziale des Gebiets auszuschöpfen und für Bevölkerung, öffentliche Hand und Grundeigentümer Mehrwerte zu schaffen. Die angestrebte Dichte ist Ausdruck des Willens zur qualitätsorientierten Siedlungsentwicklung nach innen. Die im Bebauungsplan formulierten gestalterischen und städtebaulichen Anforderungen entsprechen der zentralen Lage direkt am Bahnhof Zug, und die Freiraumgestaltung reagiert mit vielfältigen, geeigneten Massnahmen auf die stadtklimatischen und stadtökologischen Aspekte. Angemessene Anteile für preisgünstigen Wohnungs- / Gewerbebau gewährleisten eine gute Durchmischung der künftigen Bewohnenden und Beschäftigten.

Weiterentwicklung des Zuger Stadtzentrums

An zentraler, gut erschlossener Lage sollen etappiert über die nächsten Jahre ein vielfältiges Wohnangebot und Dienstleistungsflächen entstehen – ein neuer, identitätsstiftender Auftakt zur Stadt Zug. Mit der kompakten Überbauung werden hochwertige öffentliche Stadträume freigespielt. Der stark frequentierte Aussenraum wird zusätzlich belebt durch publikumsorientierte Nutzungen im Erdgeschoss. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Bahnhofsumfelds.

Freiräume mit hohen Ansprüchen an Nutzung und Stadtklima

Auf privatem Grund sind Freiräume mit einem hohen Grad an Öffentlichkeit geplant: Das Areal soll zum durchlässigen Scharnier zwischen Bahnhof und Stadt werden – mit dem zentralen Bahnhofplatz Ost, Plätzen zum Spielen und Orten der Erholung. Die Gestaltung des Freiraums soll den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzern entsprechen. Um die Prinzipien eines guten Stadtklimas umzusetzen, wird der Aussenraum mit einem sickerungsfähigen Belag ausgestattet und Bäume sorgen für eine Beschattung des Areals.

Komplexe Entstehungsgeschichte

Die komplexe Arealentwicklung erfolgte in drei Stufen, die sich über die letzten Jahre zogen. Bereits 2012 wurden im Rahmen einer Testplanung verschiedene städtebauliche Konzepte für die Entwicklung des Areals untersucht. Das Projekt des Teams Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten wurde vom Beurteilungsgremium, in dem neben der Stadt Zug die Fachvertreterinnen und -vertreter verschiedener Disziplinen Einsitz nahmen, einstimmig zur Weiterbearbeitung empfohlen. Die anschliessende Vertiefung des Testplanungsprojekts und die Definition von Gestaltungsprinzipien wurden von der Stadtbildkommission geprüft und verabschiedet. In die Planung eingeflossen sind ausserdem städtische Studien und politische Vorstösse der letzten Jahre (insbesondere Stadtklima, Hochhauskonzept, preisgünstiger Wohnungsraum). Eine Online-Mitwirkung gab 2020 allen Interessierten die Möglichkeit, sich zum Freiraumkonzept zu äussern und ihre Ansprüche einzubringen. Auf diese breite Basis stützt sich der vorliegende Bebauungsplan ab, der die Prinzipien hinsichtlich Städtebau, Architektur und Nutzung sowie Mobilität, Freiraum und Umwelt definiert.

1 Ausgangslage

1.1 Anlass und Zielsetzung

Die Eigentümer des Gebiets Baarerstrasse West / Bahnhof beabsichtigen, den rechtskräftigen Bebauungsplan (Plan Nr. 7047, vom Regierungsrat genehmigt am 25. Mai 2004) zu revidieren. Der Bebauungsplan umfasst sechzehn Parzellen, die insgesamt neun verschiedenen Grundeigentümern gehören (siehe Kap. 1.2) sowie die angrenzenden Gleisanlagen der SBB.

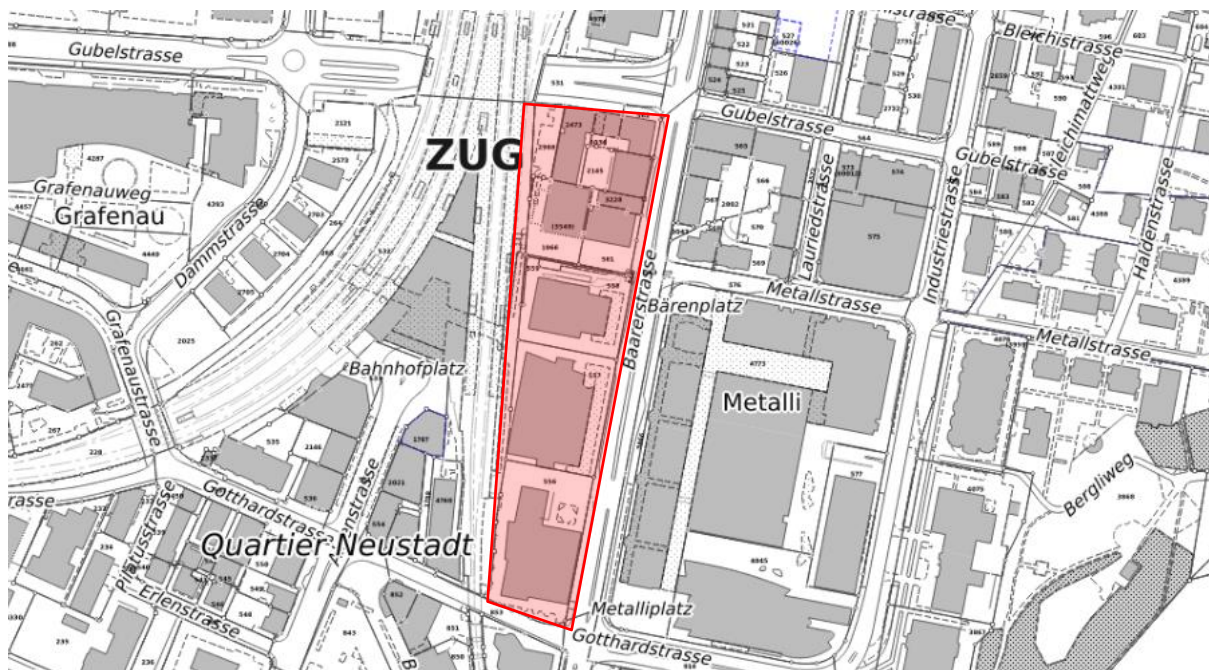


Abbildung 1: Übersichtsplan mit Bebauungsplanperimeter

Rückblick

Die Zuger Kantonalbank (ZGKB) veranstaltete im Jahr 2006 auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplans ein Wettbewerbsverfahren zur Erweiterung eines Gebäudes. In der anschliessenden Konkretisierungsphase des Siegerprojekts (Architekturbüro Miller & Maranta, Basel) stellte sich heraus, dass aufgrund der Änderungen einiger Rahmenbedingungen – insbesondere bezüglich Brandschutzvorschriften und Erdbebensicherheit – eine Sanierung der bestehenden Bausubstanzen und eine Aufstockung gemäss Bebauungsplan baulich und ökonomisch nicht mehr sinnvoll ist. Die ZGKB entschloss sich daraufhin, eine Studie für eine Neubebauung ihres Grundstücks ausarbeiten zu lassen.

Die Ergebnisse der Studie wurden zusammen mit dem Gesuch für eine Überarbeitung des Bebauungsplans Baarerstrasse West / Bahnhof im Juli 2008 dem Baudepartement der Stadt Zug vorgelegt. Der Stadtrat löste daraufhin die Erarbeitung einer zweiten Studie über das gesamte Bebauungsplangebiet aus, um so alle Grundeigentümer und deren Anliegen in die Bebauungsplanänderung einzubeziehen.

Die Stadt Zug wie auch die betroffenen Grundeigentümer veranlassten aufgrund des vergrösserten Perimeters und im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtungsweise ein Konkurrenzverfahren (sogenannte Testplanung). Dieses Konkurrenzverfahren fand im Zeitraum zwischen 22. Dezember 2011 und 18. Juni 2012 statt.

Planungsprozess

Die Ergebnisse des Konkurrenzverfahrens respektive die Vertiefung des Siegerprojekts bildet nun die Grundlage für die Überarbeitung des Bebauungsplans. Der bisherige Prozess zur Überarbeitung des Bebauungsplans ist in der nachfolgenden Tabelle aufgezeigt.

Jahr	Planungsprozess	Initiantin
2004	Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof	Stadt Zug
2006	Wettbewerb zur Erweiterung des Gebäudes	Zuger Kantonalbank
2006	Entwicklungskonzept	Stadt Zug
2008	Studie Sanierung und Aufstockung des Gebäudes	Zuger Kantonalbank
2010	Kommunale Richtplanung	Stadt Zug
2012	Testplanungsverfahren über gesamtes Bebauungsplangebiet	Eigentümerschaft Bebauungsplangebiet
2017	Verordnung über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau	Stadt Zug
2017	Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern	Stadt Zug
2019	Zug 2050 - Stadtraumkonzept	Stadt Zug
2020	Gleisprojekt SBB Baar-Zug-Chollermüli	SBB

Tabelle 1: Übersicht bestehende Planungsinhalte seit Genehmigung rechtskräftiger BBP

1.2 Perimeter / Eigentumsverhältnisse

Der Bebauungsplanperimeter befindet sich östlich angrenzend an den Bahnhof Zug und westlich entlang der Baarerstrasse. Die Gebäude stammen aus den Jahren von 1939 bis 1985. Die Grundstücke Nr. 434 und 532 der SBB AG und das Grundstück Nr. 531 der Einwohnergemeinde Zug liegen ausserhalb der Bauzone und weisen daher keine anrechenbare Landfläche auf.



Abbildung 2: Grundeigentumsverhältnisse im Bebauungsplanperimeter

Grundstück (GS) Nr.	Eigentum	anrechenbare Landfläche aLF
556	Zuger Pensionskasse	3'497 m ²
557 und 2145	Migros Pensionskasse	3'937 m ²
558	Zuger Kantonalbank	2'403 m ²
559/560	WWZ AG	102 m ²
561	Assetimmo Immobilien-Anlagestiftung	898 m ²
1966	Gimmenenhof AG	1'245 m ²
3228	Stockwerkeigentümergeinschaft	227 m ²
2473, 3036 und 562	WIAG-Falk Immobilien AG	1'418 m ²
2988	Einwohnergemeinde Zug	522 m ²
434 (Teil)	SBB AG	-- (Bahnareal)
531 (Teil)	Einwohnergemeinde Zug	-- (Verkehrsfläche)
532 (Teil)	SBB AG	-- (Bahnareal)
Total aLF		14'249 m²

Tabelle 2: Grundstücke im Bebauungsplanperimeter

2 Bestehende Rechtsgrundlagen

2.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung

(Art. 1 und 3 RPG)

Sachpläne	Relevanz / Betroffenheit
Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS	Massnahmen wurden vom Bund konkretisiert. Für den Bebauungsplan relevant.
Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN	Es sind keine Massnahmen vom Bund im Bebauungsplangebiet vorgesehen. Somit nicht relevant.
Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt SIF	Nicht relevant.
Infrastruktur der Luftfahrt SIL	Nicht relevant.
Militär SPM	Nicht relevant.
Übertragungsleitungen SÜL	Es befinden sich keine Übertragungsleitungen im Umfeld des Bebauungsplans. Somit nicht relevant.
Geologische Tiefenlager SGT	Im Bebauungsplangebiet sind keine Tiefenlager in Planung.
Fruchtfolgeflächen SP FFF	Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.
Konzepte	Relevanz / Betroffenheit
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	Im Bebauungsplangebiet sind keine nationalen Sportanlagen vorhanden oder geplant.
Konzept Windenergie	Nicht relevant.
Konzept für den Gütertransport auf der Schiene	Der an den Perimeter angrenzende Bahnhof Zug ist als Annahmehnhof mit Freiverlad festgelegt. Für den Bebauungsplan jedoch nicht relevant.
Landschaftskonzept Schweiz LKS	Nicht relevant.

Das wichtigste Ziel des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) ist die haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1). Zudem sind wohnliche Siedlungen und räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b). Siedlungen, Bauten und Anlagen haben sich in die Landschaft einzuordnen, See- und Flussufer sind freizuhalten und deren öffentlicher Zugang und Begehung zu erleichtern (Art. 3 Abs. 2 lit. b und c). Wohngebiete sind vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst zu verschonen. Rad- und Fusswege sind zu erhalten und neu zu schaffen; Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten (Art. 3 Abs. 3 lit. b, c und e).

Im Planungserimeter ist nur der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), in unmittelbarer Nähe zum Bebauungsplangebiet relevant. Im Sachplan ist der Bau eines dritten (Stand Zwischenergebnis) und vierten Gleises (Stand Vororientierung) vorgesehen (26. Januar 2022).

- ✦ Der Ausbau tangiert das Areal auf der Ostseite. Die Interessenslinie der SBB für den Gleisusbau, die Bahnhofszugänge und Veloabstellplätze wurde im Bebauungsplan berücksichtigt (siehe auch Kap. 2.11).

2.2 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) bezweckt, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie die Erhaltung und Pflege zu fördern (Art. 1 NHG). Der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone sorgen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG). Hierfür erstellt der Bundesrat Inventare mit Objekten von nationaler Bedeutung (Art. 5 Abs. 1 NHG). Dazu zählt namentlich das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) gemäss der entsprechenden Verordnung (VISOS, SR 451.12). In deren Anhang werden die einzelnen Objekte festgehalten. Die Umschreibung der Objekte und ihrer Schutzwürdigkeit gemäss Art. 5 Abs. 1 NHG erfolgt in separaten Inventarblättern. Für die Stadt Zug bestehen hierfür zwei Einträge. Ein Eintrag betrifft die ehemalige Hotelanlage Schönfels / Felsenegg und ein zweiter Eintrag die Stadt Zug selbst.

Bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben ist der Schutz von Ortsbildern durch kantonales (oder kommunales) Recht zu gewährleisten. Dies ergibt sich verfassungsrechtlich aus Art. 78 Abs. 1 BV, wonach die Kantone für den Natur- und Heimatschutz zuständig sind. Im Rahmen der allgemeinen Planungspflicht der Kantone (Art. 2 RPG) legen diese die Planungsgrundlagen in ihrer Richtplanung im Allgemeinen fest (Art. 6 RPG) und berücksichtigen die Bundesinventare als besondere Form von Konzepten und Sachplänen im Speziellen (Art. 6 Abs. 4 RPG). Aufgrund der Behördenverbindlichkeit der Richtplanung (Art. 9 RPG) finden die Schutzanliegen des Bundesinventars auf diese Weise Eingang in die Nutzungsplanung (Art. 14 ff. RPG), insbesondere in die Ausscheidung von Schutzzonen (Art. 17 Abs. 1 RPG) und in die Anordnung von anderen Schutzmassnahmen (Art. 17 Abs. 2 RPG).

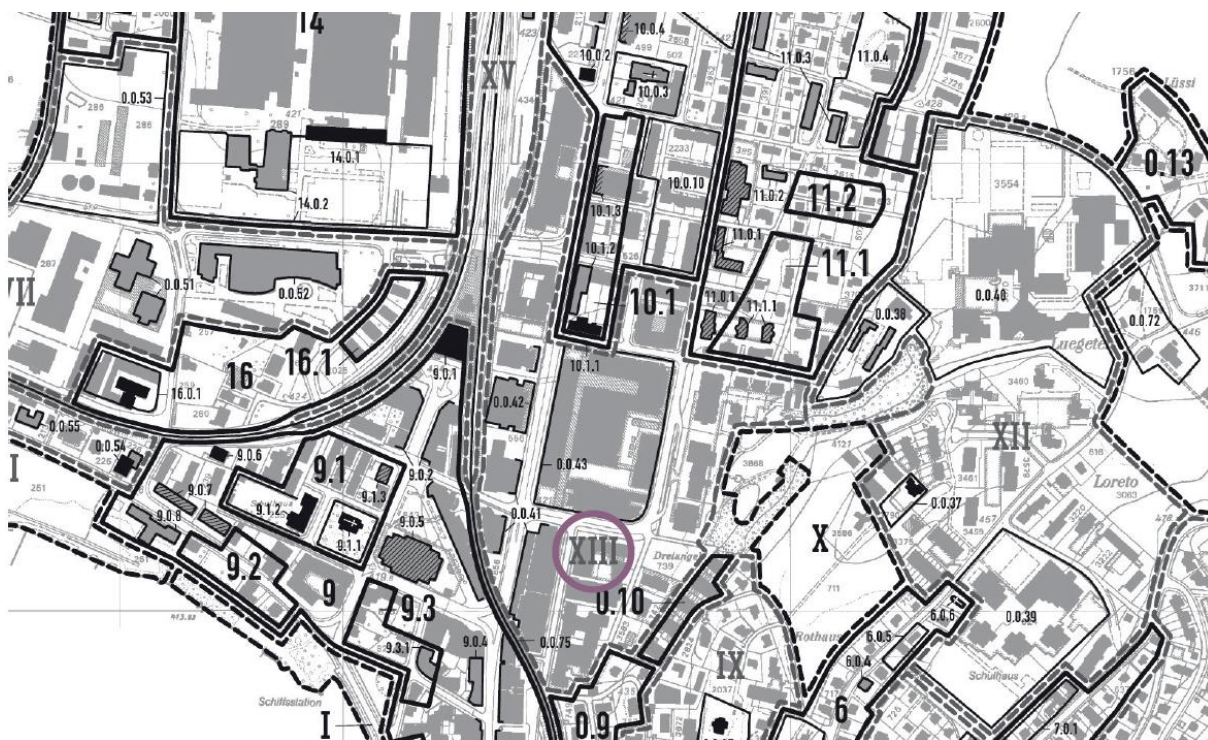


Abbildung 3: Ausschnitt Aufnahmeplan ISOS, 2000

Der Bebauungsplanperimeter liegt in der Umgebungszone XIII gemäss ISOS Aufnahmeplan und wurde dem Erhaltungsziel b zugeordnet. Demgemäss sind die für die angrenzenden Ortsbildteile notwendigen Eigenschaften des Gebiets zu erhalten. Weiter sind Hinweise zum Strassenraum und dem Geschäftshaus der Zuger Kantonalbank erfasst. Schützenswerte Gebiete/Baugruppen oder Einzelelemente sind nicht vorhanden.

Die Stadt Zug hat eine umfassende Interessensabwägung zwischen den bewahrenden und verändernden Aspekten der Weiterentwicklung ihres ISOS-Ortsbildes durchführen lassen (siehe Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000-2020 vom 27.01.2023). Die Analyse des Ortsbildes in der Umgebungszone XIII ergab, dass das öffentliche Interesse an der Innenentwicklung zugunsten einer baulichen Verdichtung das öffentliche Interesse an der Erhaltung des ISOS-Ortsbildes überwiegt.

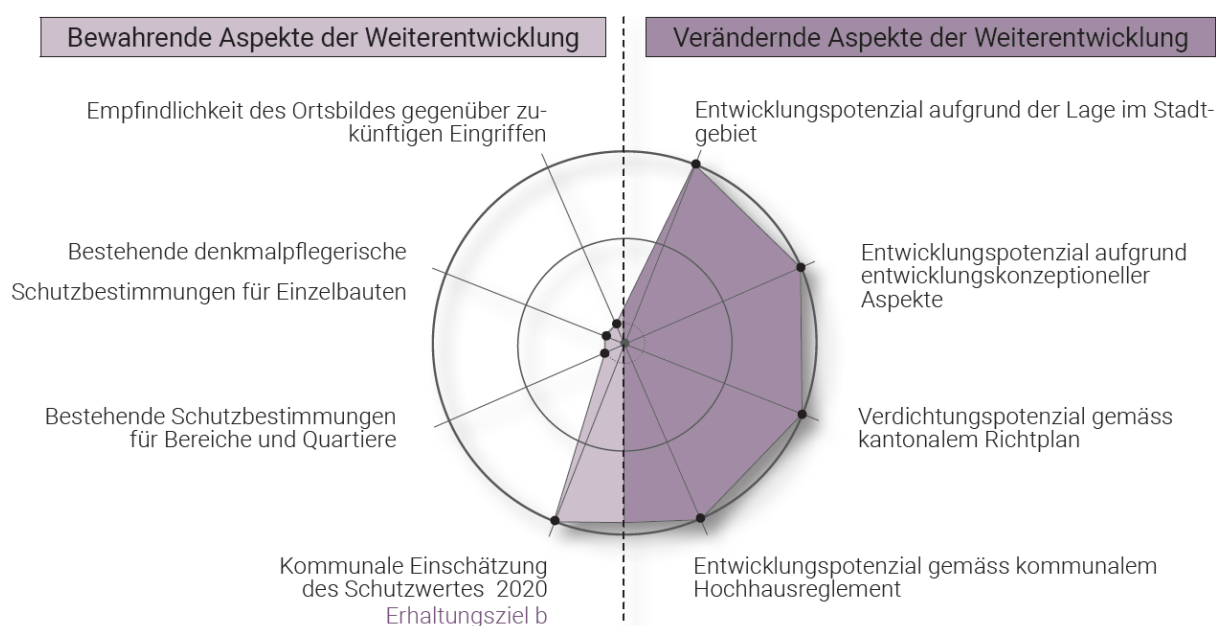


Abbildung 4: Bewertung der bewahrenden und verändernden Aspekte der Weiterentwicklung in der Umgebungszone XIII; Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000-2020

- ✦ Das öffentliche Interesse an der Innenentwicklung im Bebauungsplangebiet überwiegt das Interesse an der Erhaltung des ISOS-Ortsbildes.

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG / ZG, kantonale Gesetzessammlung 721.11 – Planungs- und Baugesetz) definiert für kommunale Schutzzonen den genaueren Verwendungszweck (§ 28 PBG). Demnach dienen diese namentlich dem Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz. Näheres bestimmen die Spezialgesetzgebung (Gesetz über Denkmalpflege, Archäologie und Kulturgüterschutz – Denkmalschutzgesetz) vom 26. April 1990 (BGS 423.11) sowie das Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 1. Juli 1993 (BGS 432.1). Der Kanton führt im Verzeichnis der geschützten Denkmäler (Denkmalverzeichnis) Objekte, an deren Erhaltung ein sehr hohes öffentliches Interesse besteht. Diese werden unter kantonalen Schutz gestellt und in das Verzeichnis der geschützten Denkmäler eingetragen. Objekte, deren Schutz erwogen wird, sind im Inventar der schützenswerten Denkmäler festgehalten (§ 4 und § 5 BGS 423.11).

- ✦ Sowohl das Denkmalverzeichnis wie auch das kantonale Inventar der schützenswerten Denkmäler enthalten keine Einträge für das Bebauungsplangebiet. Das Vorhaben liegt aber im Umgebungsschutz des geschützten Gasthauses Bären, Assek. Nr. 738a, und Wohn- und Bürogebäudes, Assek. Nr. 739a. Es ist mit geeigneten Massnahmen sicherzustellen, dass der Übergang zwischen dem neu entstehenden Areal und der geschützten Baugruppe schonend ist. Mit der geplanten Baumreihe wird der schonende Übergang unterstützt. Bei der Ausarbeitung der Bauprojekte ist der Beziehung zu den geschützten Bauten hohe Aufmerksamkeit zu schenken.

Gemeinden sind gemäss § 6 des Denkmalschutzgesetzes verpflichtet, im Rahmen ihrer Bauordnungen Vorschriften zur Erhaltung der Eigenart und der Schönheit schützenswerter Siedlungsgebiete im Sinne des kantonalen Richtplans zu erlassen.

- ✦ Als Teil der Kernstadt gemäss Entwicklungskonzept und seiner zentralen Lage neben dem Bahnhof ist die Abstimmung der Überbauung innerhalb des Bebauungsplangebiets mit der Umgebung sehr wichtig. Der Bahnhof und seine Umgebung prägen das Erscheinungsbild der Stadt Zug insbesondere für Auswärtige, welche über den Bahnhof anreisen. Mit dem Konkurrenzverfahren und dem Richtprojekt kann den Vorgaben Rechnung getragen werden.

2.3 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 29. Oktober 2020

Das Bebauungsplangebiet befindet sich im Zentrum der Stadt Zug in der Kernzone und ist sehr gut an den Bahnhof und die Nachbarsquartiere angeschlossen. Es handelt sich um ein Zentrumsgebiet innerhalb des Zuger Ortsbildes. Entsprechend muss die Überbauung gewissen Kriterien und Anforderungen genügen, weshalb unter anderem ein Bebauungsplan verordnet wurde.

Das Gebiet ist sowohl für den öffentlichen Verkehr als auch für den Fuss- und Veloverkehr sehr gut erschlossen. Ein Wanderweg führt direkt über das Areal und entlang der Gubelstrasse führt ein kantonaler Radweg. Die Konzepte und Sachpläne des Bundes nach Art. 13 RPG sind in den kantonalen Richtplan eingeflossen.

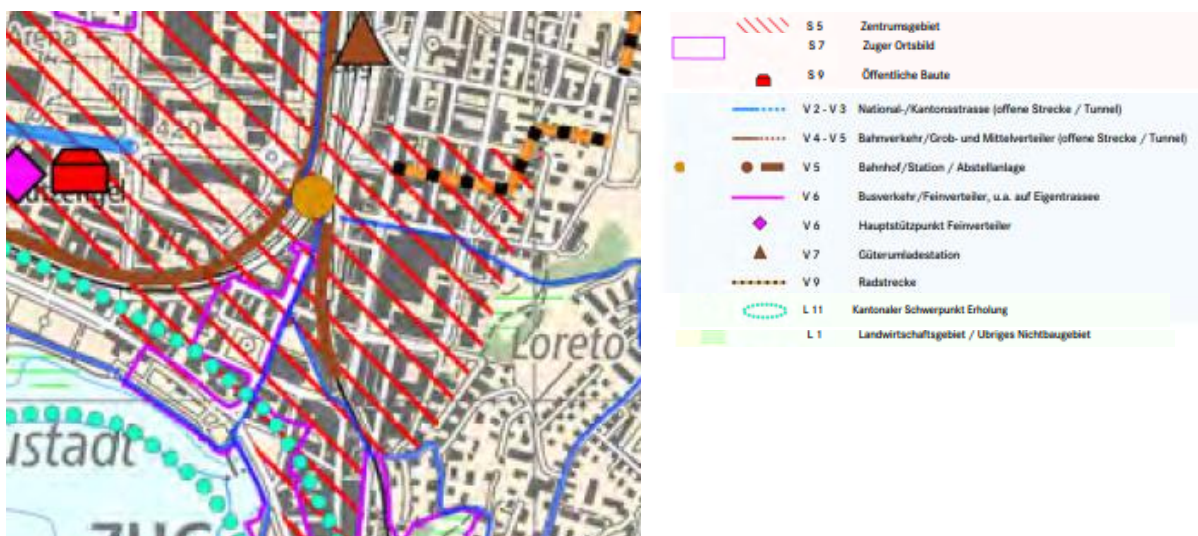


Abbildung 5: Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan vom 29. Oktober 2020

2.4 Räumliche Gesamtstrategie 2040 vom 12. April 2022

Die Stadt Zug hat im April 2022 im Rahmen der Ortsplanungsrevision eine Strategie der räumlichen Entwicklung in fünf Kapiteln erarbeitet.

Mit der vorgeschlagenen Entwicklung im Bebauungsplan Baarerstrasse West werden die 12 Ziele der Gesamtstrategie berücksichtigt:

- 1 Zug entwickelt sich nachhaltig und ressourcenschonend.
- 2 Zug setzt auf die Weiterentwicklung der dichten, kompakten Stadt sowie die Stärkung städtebaulicher Qualitäten.
- 3 Zug wertet mit der Gestaltung der Trilogie «Bahnhof–Seeufer–Altstadt» die Innenstadt auf.
- 4 Zug fördert mit der Neuorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum eine flächensparende und multimodale Mobilität.
- 5 Zug setzt sich für eine innovative Stadt- und Quartierentwicklung mit hohen sozialen und städtebaulichen Ansprüchen ein.
- 6 Zug steigert mit Verdichtungsprojekten und Projekten im öffentlichen Raum die Qualität bestehender Strukturen.
- 7 Zug verfolgt die «Stadt der kurzen Wege» ambitioniert weiter.
- 8 Zug stimmt die Weiterentwicklung der Mobilität auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ab. Dabei stimmt sie sich mit Kanton und Nachbargemeinden ab.
- 9 Zug setzt sich für eine ausbalancierte Aufteilung und für eine auf den jeweiligen Ort zugeschnittene Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche ein.
- 10 Zug schützt die unterschiedlichen Landschaftsräume, wertet sie qualitativ auf und vernetzt sie miteinander.
- 11 Zug stärkt seine Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig.
- 12 Zug hält bei den Freiräumen mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum Schritt und erweitert diese an den Brennpunkten der Entwicklung.

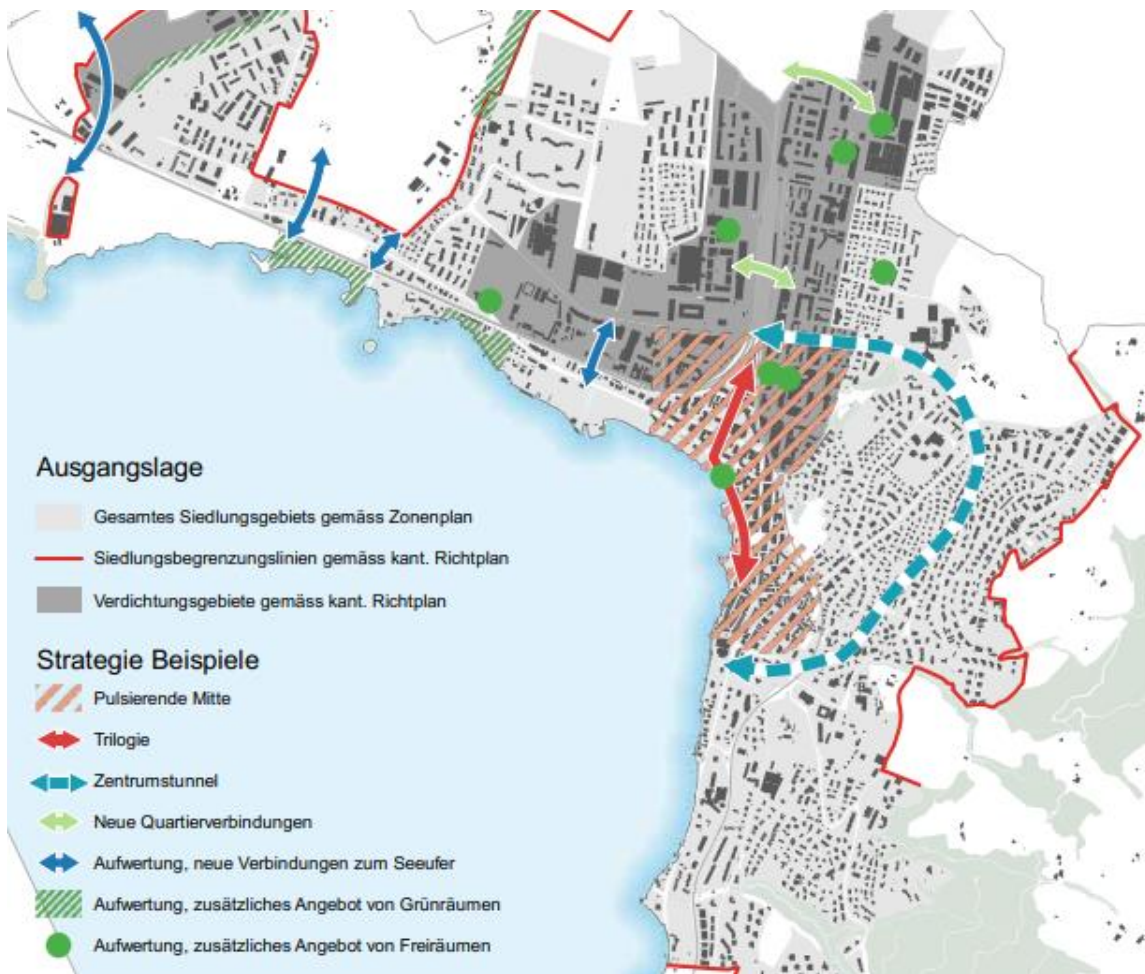


Abbildung 6: Ausschnitt aus der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 vom 12. April 2022

2.5 Konzept Mobilität + Freiraum

Parallel zur räumlichen Gesamtstrategie 2040 wurde das Konzept Mobilität + Freiraum erarbeitet. Dieses formuliert mögliche Handlungsansätze und Strategien für die langfristige Entwicklung des motorisierten und des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs im Stadtgebiet und zeigt konzeptionelle Lösungsansätze auf. Es thematisiert die Qualität und Quantität der öffentlichen Stadt- und Verkehrsräume wie Strassen und Plätze ebenso wie die der öffentlichen Frei- und Grünanlagen.

Das Richtprojekt resp. der vorliegende Bebauungsplan berücksichtigt folgende Grundsätze bezüglich Mobilität und Freiräumen:

- a) Optimierung der Qualitäten für den Fuss- und Veloverkehr
- b) Verbesserung der stadträumlichen Aufenthalts- und Begegnungsqualität; Erhöhung der Sicherheit, Durchlässigkeit und Barrierefreiheit
- c) Optimierung des Verkehrsverhaltens und der Nutzung der Verkehrsinfrastruktur
- d) Optimierung der Parkraumbewirtschaftung der öffentlich zugänglichen Parkplätze
- e) Hochwertige, stadtoökologische Freiraumversorgung mit hohem Gestaltungs- und Gebrauchswert sowie guter Anbindung und Zugänglichkeit
- f) Optimierte Vernetzung der Quartiere
- g) Realisierung nachhaltiger und stadtoökologisch wertvoller Bepflanzungen und Begrünungen mit Bäumen zur Reduzierung klimatischer Belastungen; Förderung thermisch wirksamer Oberflächen und Ausstattungselemente; Förderung der Biodiversität im Stadtgebiet

2.6 Kommunale Richtplanung vom 22. Juni 2010

Die vom Stadtrat am 20. Oktober 2009 beschlossenen Richtplankarten "Verkehr ÖV-Langsamverkehr", „Verkehr Motorisierter Individualverkehr“, „Siedlung und Landschaft“ sowie der Richtplankarte, Handlungsanweisungen, wurden am 20. Juni 2010 vom Amt für Raumplanung im Auftrag der Baudirektion mit einer Änderung und Auflagen genehmigt. Die vom Bebauungsplan betroffenen Grundstücke liegen innerhalb des Siedlungsgebiets und sind als Gebiet mit erhöhten gestalterischen Anforderungen klassiert.

Dies bedeutet, dass im Interesse einer guten Siedlungsqualität ein Quartiergestaltungsplan zu erarbeiten ist. Darin sind die zweckmässige bauliche Entwicklung, die städtebauliche und landschaftliche Gestaltung, die Anordnung, Nutzung und Gestaltung der Freiräume, die Erschliessung eines Quartiers oder einzelner Teile eines Quartiers aufzuzeigen. Der Quartiergestaltungsplan bildet die Grundlage für die Ausarbeitung von Baulinien-, Arealbebauungs- und Bebauungsplänen und das Bauen in Einzelbauweise. Da für das fragliche Gebiet aber ein Bebauungsplan erarbeitet wird, kann auf einen Quartiergestaltungsplan verzichtet werden.

Während die Richtplankarten zum Verkehr das Bebauungsplangebiet tangieren (siehe Abbildung 7 und Abbildung 8), findet sich kein relevanter Inhalt für das Bebauungsplangebiet in der Richtplankarte «Siedlung und Landschaft».

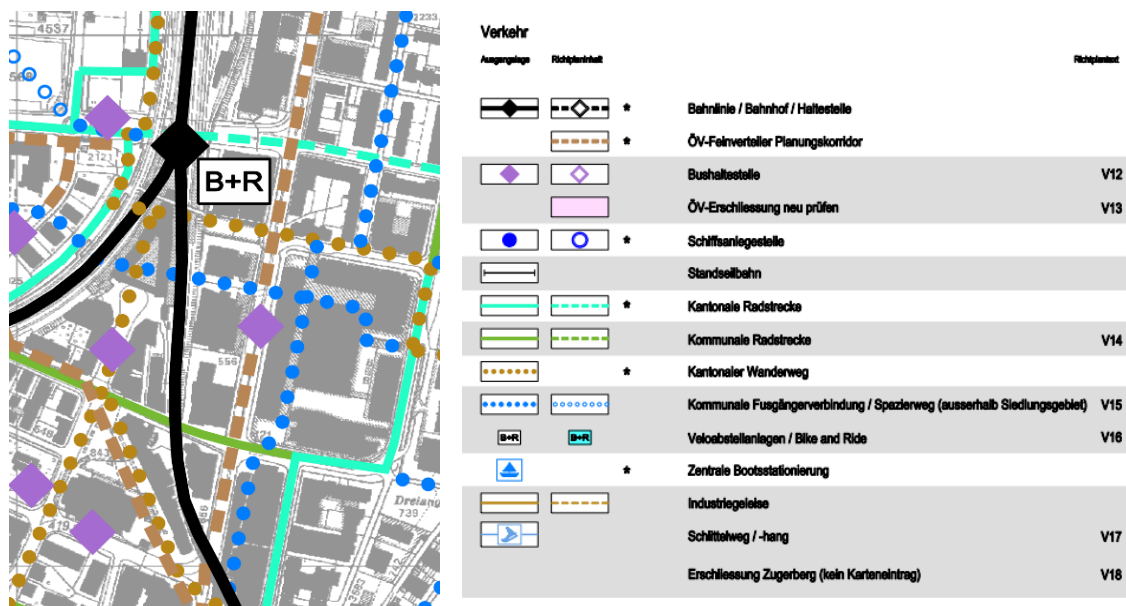


Abbildung 7: Ausschnitt aus kommunalem Richtplan Verkehr – ÖV-Langsamverkehr vom 22. Juni 2010

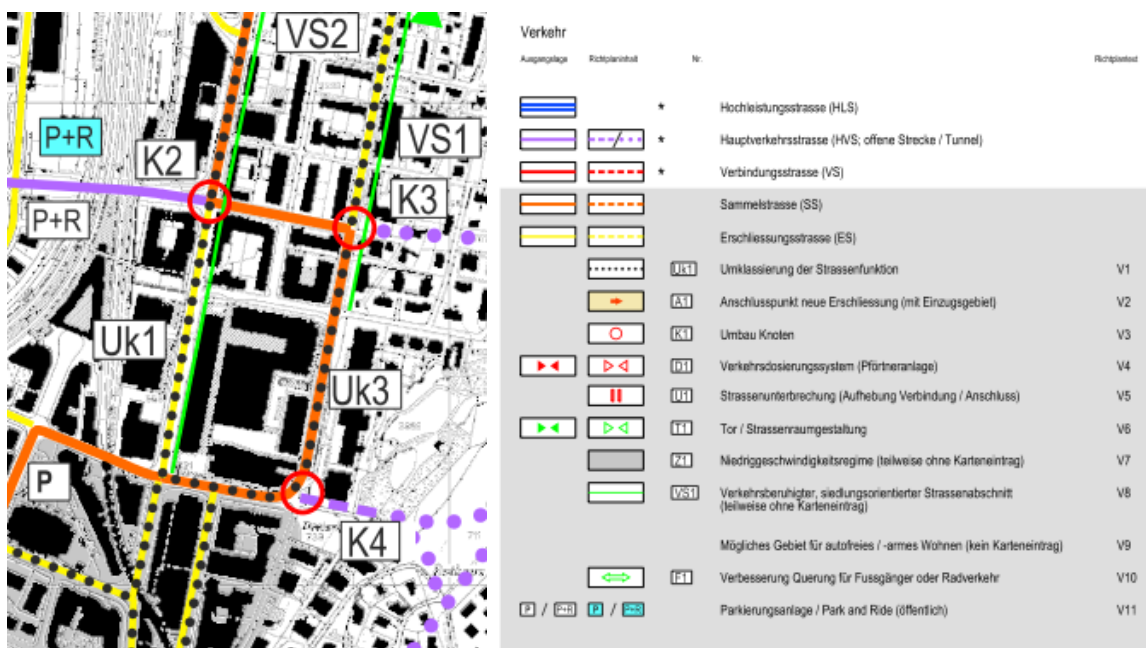


Abbildung 8: Ausschnitt aus kommunalem Richtplan Verkehr – Motorisierter Individualverkehr vom 22. Juni 2010

Die Vorgaben der kommunalen Richtplanung sind wie folgt berücksichtigt:

- Erfüllung der Vorgaben an ein Gebiet mit erhöhten gestalterischen Anforderungen
- Gewährleistung der bestehenden Wegnetze für den Fuss- und Veloverkehr auf den betroffenen Strassen und Wegen
- Ergänzung des Fuss- und Velowegnetzes innerhalb des Areals
- Berücksichtigung der Anschlüsse für Fuss- und Veloverkehr zum übergeordneten Verkehrswegnetzwerk
- Ausgestaltung der Eckbauten mit Arkaden zur Kennzeichnung des öffentlichen Raumes

2.7 Kommunalen Zonenplan vom 22. Juni 2010

Die Nutzungsplanung (Bauordnung, Zonenplan, Gefahrenzonenplan) wurde vom Regierungsrat am 22. Juni 2010 unter Vorbehalt und mit Auflagen genehmigt. In Berücksichtigung von § 33 der Bauordnung ist für das Gebiet Baarerstrasse West / Bahnhof ein Quartiergestaltungsplan zu erarbeiten. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden aber die diesbezüglichen Vorgaben grundeigentümerverbindlich festgesetzt, so dass kein Quartiergestaltungsplan erforderlich ist.

Das Bebauungsplangebiet stützt sich auf einen bestehenden Bebauungsplan vom 26. Juli 2001 (Plan Nr. 7047, vom Regierungsrat genehmigt 2004) und liegt vollumfänglich in der Kernzone C (KC) gemäss rechtkräftiger Bauordnung. Eine Teilzonenplanänderung ist somit nicht nötig.

Im Osten und Süden über die Baarerstrasse und Gotthardstrasse finden sich ebenfalls Grundstücke in der Kernzone C (KC). Im nördlichen Bereich, über die Gubelstrasse hinweg, grenzt das Gebiet an eine Wohn- und Arbeitszone 5 (WA5). Der Bahnhof Zug schliesst das Gebiet im Westen ab. Die zulässige Ausnützung in Einzelbauweise beträgt 2.10 (KC). Der Wohnanteil hat mindestens 50 % aufzuweisen, wobei im Rahmen eines Bebauungsplans von der Regelbauweise und den Massvorgaben abgewichen werden kann. So ist im vorliegenden Bebauungsplan ein minimaler Wohnanteil von 30 % und eine Ausnützungsziffer von 3.6 vorgesehen. Es handelt sich um keine Zone für preisgünstigen Wohnungsbau gemäss § 37 BO.

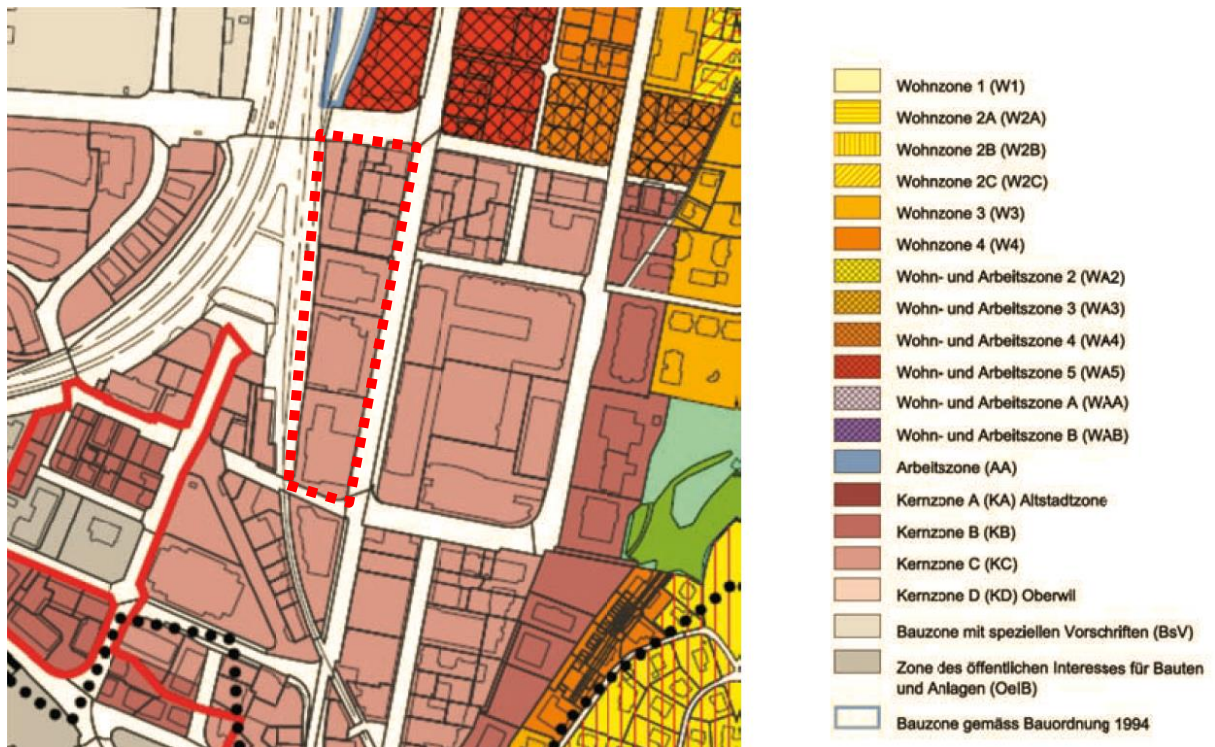


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem kommunalen Zonenplan vom 7. April 2009

2.8 Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum

Der Stadtrat hat sich im Rahmen der Ortsplanungsrevision (Zone für preisgünstigen Wohnungsbau), aber auch im Zusammenhang mit Verdichtungsprojekten bzw. der Ausarbeitung neuer Bebauungspläne mit dem Thema des preisgünstigen Wohnungsbaus auseinandergesetzt. Auf Basis von § 18 Abs. 4 des kantonalen Planungs- und Baugesetzes fordert die Stadt Zug generell die Einhaltung respektive Aufnahme folgender Rahmenbedingungen in Bebauungspläne:

- Bei ordentlichen Bebauungsplänen ist auf mindestens 20 % der zusätzlich anrechenbaren Geschossfläche (gegenüber der aktuellen Rechtsgrundlage: Einzelbauweise bzw. bestehender Bebauungsplan) preisgünstiger Wohnraum zu schaffen.
- Die höchstzulässigen Mietzinse richten sich nach der Berechnungsmethode der kantonalen Wohnraumförderungsgesetzgebung oder analog der kommunalen Verordnung über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau.
- In besonderen Fällen kann anstelle von preisgünstigem Wohnraum auch preisgünstiger Gewerberaum geschaffen werden.

2.9 Zug 2050 – Stadtraumkonzept vom 9. April 2019

Das Stadtraumkonzept wurde durch den Stadtrat am 1. Mai 2019 veröffentlicht. Es basiert auf diversen Grundlagen der Stadt Zug und beschreibt Zukunftsbilder und Gestaltungsziele für eine global vernetzte und lokal verwurzelte Kleinstadt. Die Entwicklungsziele für die Stadt Zug 2050 werden in sechs Themenschwerpunkten anhand von Texten, Skizzen und Plänen beschrieben und diskutiert. Ziele des Konzepts sind, die Qualität des öffentlichen Raums sicherzustellen und mit einer konsequenten Innenentwicklung die umliegenden Landschaftsräume von Zugersee, Zugerberg und Lorzenebene langfristig vor Zersiedlung zu schützen und zu erhalten.

- ✦ Der Bebauungsplan entspricht den Zukunftsbildern des Stadtraumkonzeptes. Die Baarerstrasse als Hochhausboulevard erfüllt die Aufgabe eines lesbaren Stadtraumes mit feinmaschigem Wegnetz und qualitativen Aussenräumen.

2.10 Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern vom 29. August 2017

Mit dem Reglement über das Verfahren zur Planung und Erstellung von Hochhäusern verfügt die Stadt Zug über ein wirkungsvolles und rechtsverbindliches Instrument zur qualitativen Beurteilung von Hochhausprojekten. Es orientiert sich an den Vorgaben von § 10b PBG und des kantonalen Richtplans, der in den Kapiteln S 3.1.1 und S 3.1.3 des Richtplantes die hohen Anforderungen bezüglich Städtebau, Architektur, Nutzung, Verkehrsinfrastruktur, Ökologie und Umwelt an ein Hochhausprojekt definiert. Das Reglement ermöglicht eine konsistente Weiterentwicklung der als Hochhausgebiete gekennzeichneten Bauzonen in der Stadt Zug. Ein Gebäude gilt als Hochhaus ab einer Gebäudehöhe von 30 m.

Das Hochhausreglement definiert das Gebiet entlang der Baarerstrasse und des LG-Areals als Hochhausgebiete. Hier dürfen Hochhäuser in Kombination mit der angestrebten Verdichtung und der Zentrumsnutzung errichtet werden. Es gelten folgende drei Hochhauszonen:

- Hochhauszone I (Gebäudehöhe max. 60 / 80 m)
- Hochhauszone II (Gebäudehöhe max. 60 m)
- Hochhauszone III (Gebäudehöhe max. 50 m)

- ✦ Das Bebauungsplangebiet gehört der Hochhauszone I an. In 7 von 14 Baubereichen finden sich Bauten mit einer Gebäudehöhe von über 30 m. Hochhäuser sind somit bis zu einer Höhe von 60 m zulässig, punktuell bis 80 m Höhe. Die Vorschriften von §10b PBG sind somit erfüllt.

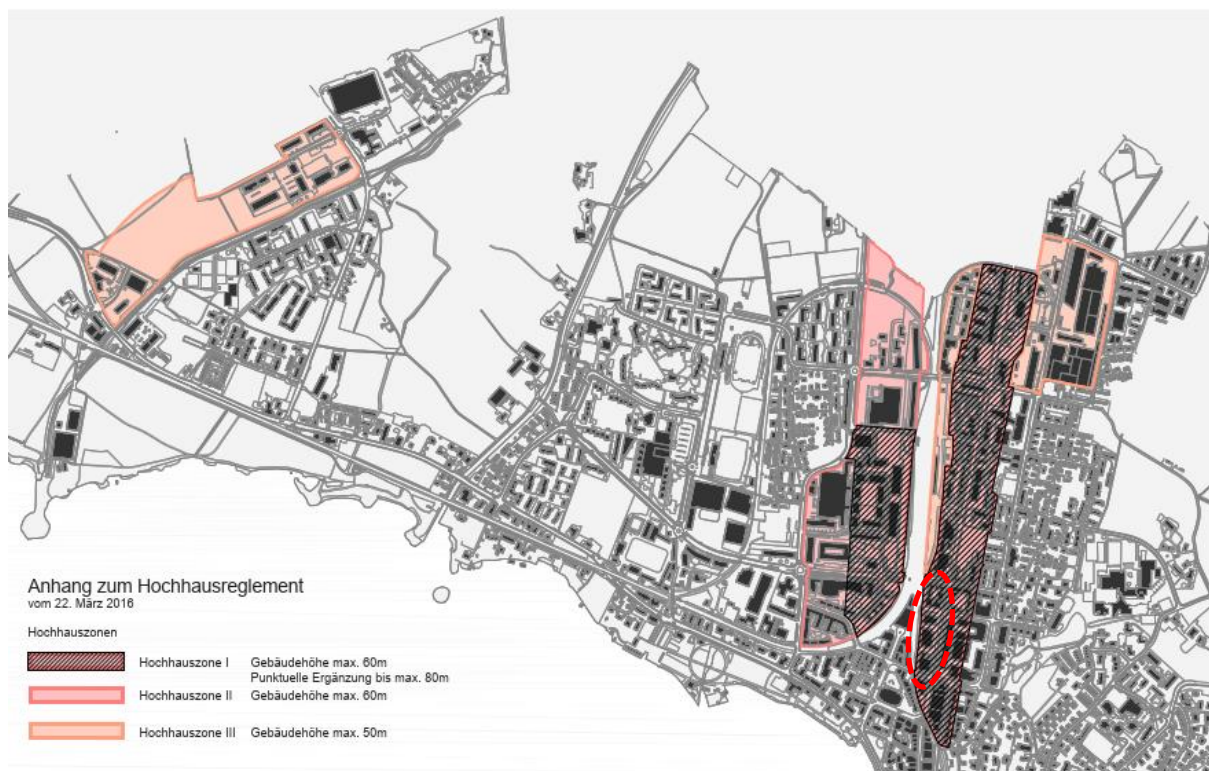


Abbildung 10: Gebietseinteilung gemäss Hochhausreglement. Das Bebauungsplangebiet ist rot gestrichelt. Quelle: Baudepartement Stadt Zug

2.11 Ausbau Gleis 1 Bahnhof Zug

Die SBB plant in den kommenden Jahren bzw. Jahrzehnten den Bahnhof auszubauen und unter anderem das Gleis 1, welches an das Bebauungsplangebiet angrenzt, zu verlängern. In einem ersten Schritt (Ausbauschritt 2035) wird der nördliche Teil bis zur Personenunterführung Nord ausgebaut, in einem zweiten Schritt (Ausbauschritt übermorgen; genauer Zeitpunkt offen) wird das Gleis bis zur Gotthardstrasse verlängert.

Der Gleisausbau hat zur Folge, dass die Stützmauer bzw. Böschung der Gleisanlage deutlich weiter in den Bebauungsplanperimeter hineinrückt. Dadurch müssen einerseits die Bahnhofszugänge angepasst werden (Höhenlage) und andererseits muss für die Veloabstellanlagen der SBB, welche direkt an die Stützmauer angrenzen, eine Ersatzlösung gefunden werden.

Der Ausbau der Bahnanlage bietet zudem die Möglichkeit, die Lage des Bahnhofszugangs PU Glashof im Norden des Perimeters so anzupassen, dass der Zugang in der Verlängerung der nördlichen Gasse zu liegen kommt (leichte Verschiebung Zugang nach Süden). Bestenfalls kann diese Ablenkung bereits in den Ausbauschritt 2035 integriert werden. Der genaue Zeitpunkt der Umsetzung der Ablenkung ist jedoch noch offen, da damit allenfalls der normgerechte Umbau der gesamten Unterführung verbunden wäre, was im Ausbauschritt 2035 nicht vorgesehen ist. Für den definitiven Entscheid, ob die Ablenkung auch ohne den Gesamtausbau umgesetzt werden kann, ist das Bundesamt für Verkehr zuständig. Die SBB und die Stadt Zug sind jedoch bemüht, die Ablenkung so früh wie möglich umzusetzen.

Die SBB hat für die geplanten Ausbauten eine Interessenslinie festgesetzt, welche während der Entwurfsphase mehrmals erweitert wurde. Die Interessenslinie wurde in der Bebauungsplanung berücksichtigt. Der Bebauungsplan ist somit mit den Bahnhofsausbauten abgestimmt.

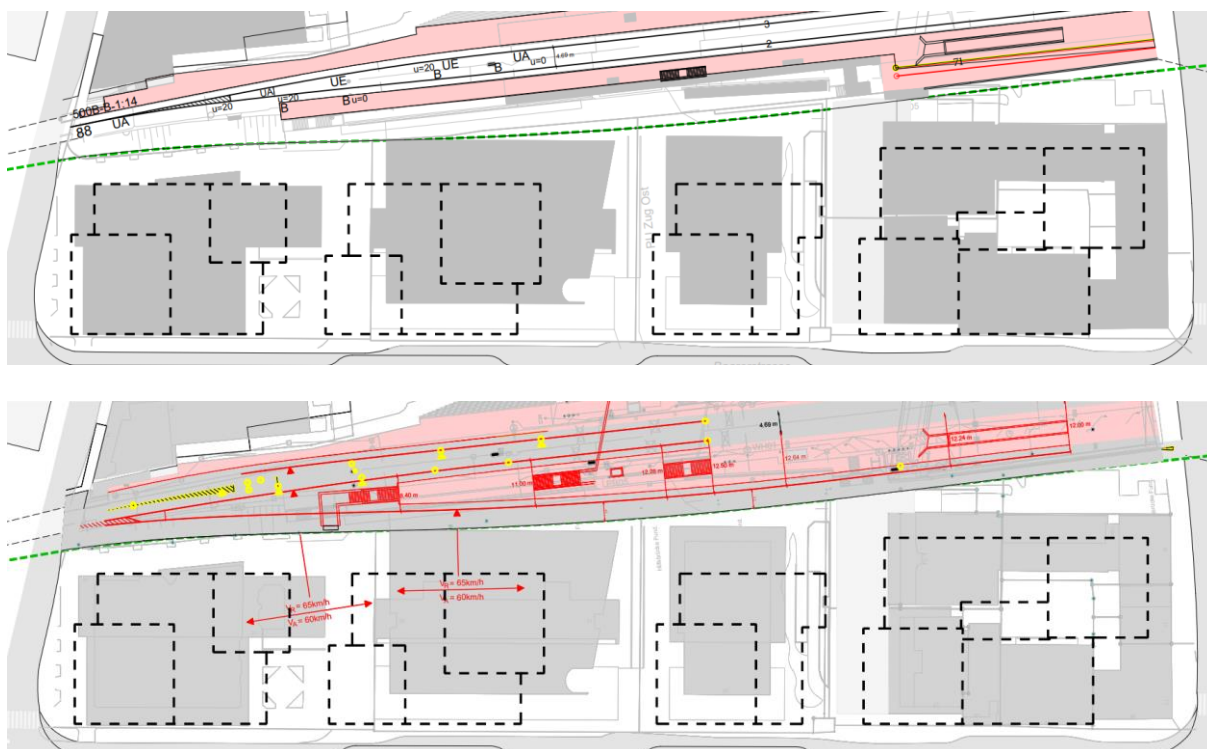


Abbildung 11: Ausschnitt Gleisprojekt SBB Baar-Zug-Chollermüli, Stand Ausbauschritt 2035 (oben) und Übermorgen (unten), 25. Mai 2020. Grün gestrichelt ist die Interessenslinie des SBB-Gleisprojekts, schwarz gestrichelt die Baubereiche des Bebauungsplans

2.12 Umfahrung Zug

Ausgangslage

Mit der Kantonsratsvorlage 3492 hat der Regierungsrat dem Kantonsrat am 25. Oktober 2022 das Generelle Projekt und einen Rahmenkredit für die Umfahrung Zug unterbreitet. Das Generelle Projekt sieht in der Bahnunterführung «Gubelloch» in der Gubelstrasse das nördliche Portal des Umfahrungstunnels vor und tangiert damit den Bebauungsplanperimeter. Das Generelle Projekt zur Umfahrung Zug ist noch nicht rechtskräftig, die Arealentwicklung soll jedoch zum Umfahrungsprojekt kompatibel ausgestaltet werden. Die Vorlage wird voraussichtlich im August 2023 im Kantonsrat beraten und im Frühling 2024 zur Volksabstimmung gebracht.

Bis ins Jahr 2022 konnte nicht mit einem neuen Tunnelportal direkt nördlich des Bebauungsplanperimeters gerechnet werden. Die Umfahrung Zug ist deshalb bis zur kantonalen Vorprüfung nicht in die Erarbeitung des Bebauungsplans oder des zugrundeliegenden Richtprojekts eingeflossen. Der Bebauungsplan wurde nachträglich auf allfällig notwendige Änderungen überprüft, die erforderlichen Anpassungen wurden vorgenommen.

Berührungspunkte mit Bebauungsplan

Das Tunnelportal grenzt voraussichtlich nördlich an den Bebauungsplanperimeter an. Dadurch entstehen folgende Auswirkungen auf den Bebauungsplan.

- Die Fahrbahn auf der Gubelstrasse liegt im heutigen Projektstand tiefer als das Trottoir (Stützmauer). Dadurch würde eine Einfahrt von der Gubelstrasse in das Areal verunmöglicht. Es wurde deshalb eine alternative Arealerschliessung im Bebauungsplan vorgesehen (siehe Kapitel 5.4)
- Die Gubelstrasse wird gegenüber dem heutigen Zustand verbreitert. Dadurch wird der Vorbereich der Bebauung verkleinert.
- Falls das Areal im Norden nicht über die Gubelstrasse erschlossen werden kann, führt die dadurch notwendige alternative Arealerschliessung zu Mehrverkehr in der Gasse zwischen den Baubereichen C und D und somit zu einer Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in diesem Raum.

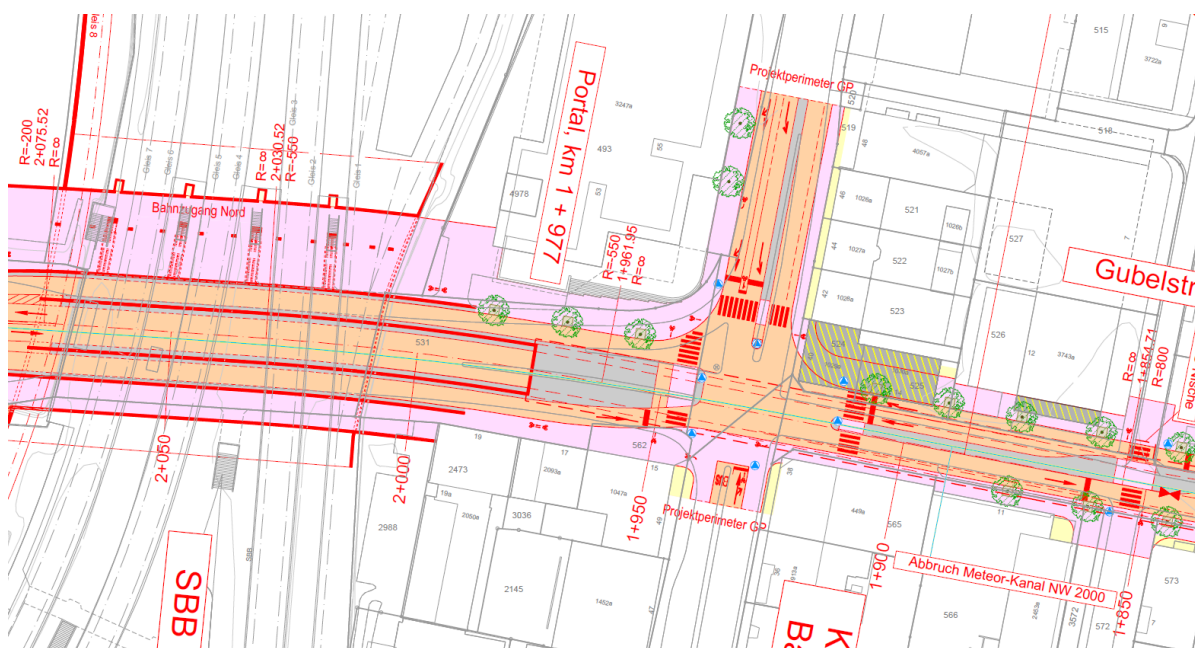


Abbildung 12: Ausschnitt Generelles Projekt Umfahrung Zug

2.13 Veloabstellkonzept Bahnhof Zug

Die Stadt Zug hat in Zusammenarbeit mit dem Kanton Zug und der SBB Immobilien 2020 ein Veloabstellkonzept für den Bahnhof Zug erarbeiten lassen. Ziel war die Herleitung des Bedarfs an Veloabstellplätzen für den Bahnhof Zug (für Bahnkunden und weitere Bahnstufennutzende) für die Zeithorizonte 2025 (= mittelfristig) und 2040 (= langfristig). Das Veloabstellkonzept definiert drei verschiedene Zugangsräume, für welche das notwendige Angebot an Veloabstellanlagen am Bahnhof definiert wird (West, Ost und Süd). Der Bebauungsplanperimeter Baarerstrasse West / Bahnhof liegt im Zugangsräum Ost.

Für den ganzen östlichen Ankunftsbereich am Bahnhof (Gotthardstrasse bis Personenunterführung Guthirt) wird eine Angebotslücke von 400 Veloabstellplätzen bis 2025 und weiteren 400 Abstellplätzen bis 2040 prognostiziert. Insgesamt sind somit 800 zusätzliche Abstellplätze auf der Bahnhofostseite zu erstellen. Bei der Beurteilung dieser Angebotslücken ist zu beachten, dass grössere Unsicherheiten in der Prognose bestehen, besonders in der langfristigen Betrachtung.

Die zusätzlich notwendigen Veloabstellplätze sollen auf die verschiedenen Bahnhofszugänge verteilt werden. Für den Bebauungsplanperimeter sieht das Konzept 400 zusätzliche Veloabstellplätze vor, welche mittelfristig zu erstellen sind. 200 weitere Abstellplätze sind bei der künftigen PU Guthirt zu erstellen. Die weiteren zusätzlichen Abstellplätze sollen je nach Nachfrage erstellt werden.

Standort	Angebot heute	Angebot mittelfristig	Angebot langfristig
PU Guthirt	0	0	200
Kirschloh / Gubelloch Ost	65	65 (neuer Standort)	65 (neuer Standort)
Baarerstrasse West	360	760	760
Standort offen	0	0	200
Total	425	825	1225

Der Bebauungsplan sieht insgesamt 800 öffentliche Veloabstellplätze vor. Rund 350 Veloabstellplätze sollen weiterhin entlang der Bahnanlage auf dem SBB-Grundstück angeordnet werden. Zusätzlich sollen rund 450 Abstellplätze in einer Velostation im Baubereich B erstellt werden. Die Stadt Zug und die SBB prüfen zudem, ihr Veloabstellangebot entlang der Bahnanlage weiter auszubauen. Insgesamt kann so die Nachfrage an Veloabstellplätzen gedeckt werden.

2.14 Bestehender Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof

Der rechtskräftige Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof, Plan Nr. 7047, wurde im Jahr 2004 vom Regierungsrat genehmigt. Die zusammenhängende Überbauung bildet mit den Grundstücken 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 1966, 2145, 2473, 2988, 3036 und 3228 den Zugang entlang der Baarerstrasse zum Bahnhof Zug. Das Gebiet umfasst Bauten mit 1 bis 15 Geschossen und ist umringt von öffentlichem Aussenraum mit direktem Zugang zum Bahnhof. Der Bebauungsplan zeichnet sich ausserdem durch grosszügige Fussgängerflächen im Erdgeschoss und durch ein gemeinsames Erschliessungskonzept für Ein- und Ausfahrten sowie die Anlieferung und den Gütertransport aus.

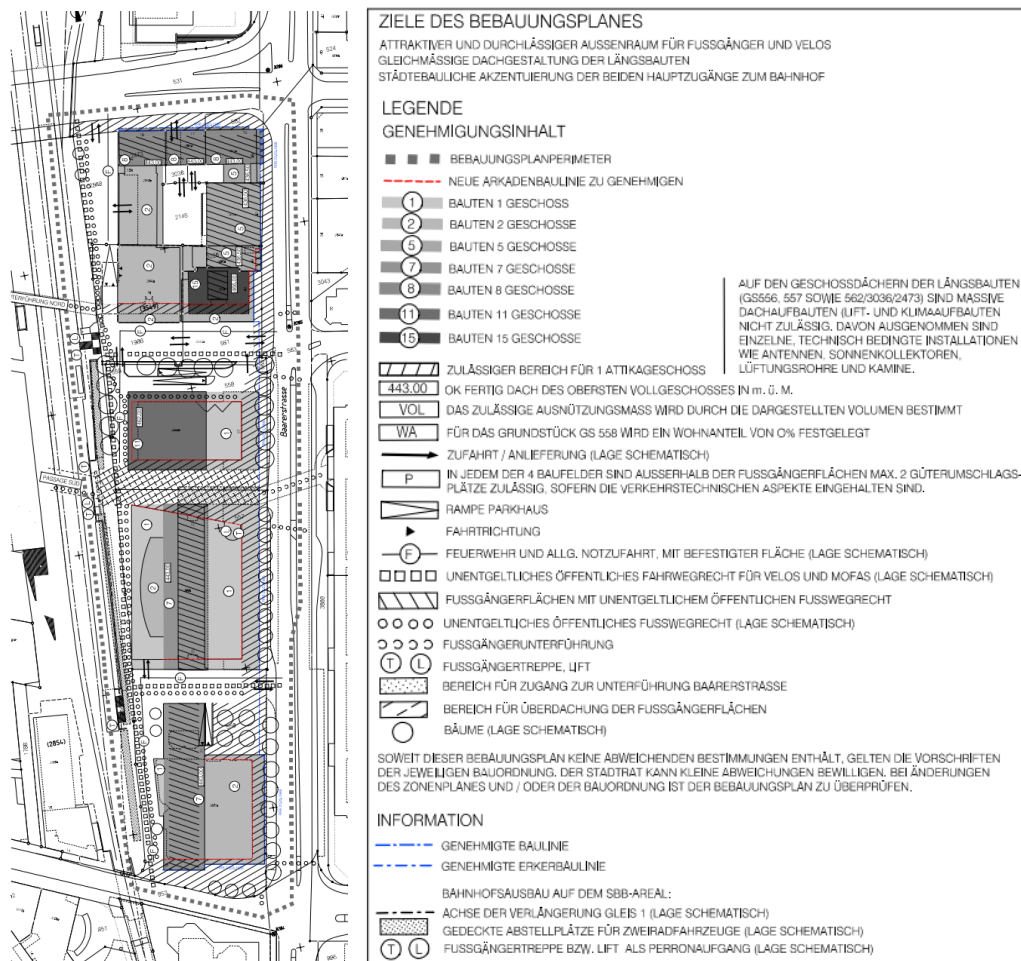


Abbildung 13: Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof, Plan-Nr. 7047 vom 25. Mai 2004.

Quelle: Baudepartement Stadt Zug

An der Grundidee des Bebauungsplans wird festgehalten. Einzig die Gebäudevolumina und die Ausgestaltung des Aussenraums wurden im Sinn der Innenentwicklung angepasst resp. verfeinert. Ein weiterer Fokus bei der Überarbeitung liegt auf der Erschliessung des Areals und den Zugängen zum Bahnhof für den Fuss- und Veloverkehr.

Am Bebauungsplanperimeter wird grundsätzlich festgehalten. Untergeordnete Anpassungen werden im Bereich der Strassen (Anpassung auf Parzellengrenzen oder Fahrbahnrand) und im Bereich der Bahnanlage (Anpassung an Gleisprojekt SBB) vorgenommen.

Der alte Bebauungsplan Nr. 7047 Baarerstrasse West / Bahnhof wird mit Rechtskraft des neuen Bebauungsplans aufgehoben.

2.15 Bestehende Dienstbarkeiten

Aus dem Bebauungsplan und den dazugehörigen Bestimmungen ergeben sich gewisse öffentlich-rechtliche und privatrechtliche Beziehungen zwischen den Grundeigentümern und der Einwohnergemeinde Zug. Diese Beziehungen werden mittels Dienstbarkeitsvertrag geregelt. Inhalt des Vertrags sind unter anderem die Nutzungsrechte der Umgebung, die Entsorgungsanlagen sowie die Erschliessung der Tiefgarage zu Lasten der Grundeigentümer. Mit dem neuen Dienstbarkeitsvertrag werden die vorhandenen, nicht mehr dem Bebauungsplan entsprechenden Dienstbarkeiten gelöscht.

Im Bebauungsplan sind die öffentliche Veloverbindungen mit unentgeltlichem beschränktem Fahrwegrecht für Velos (Lage schematisch) und die Fussgängerfläche mit unentgeltlichem öffentlichen Fusswegrecht eingetragen.

2.16 Baulinien

Im Bebauungsplangebiet bestehen verschiedene Bau- und Arkadenbaulinien aus den Jahren 1903, 1960, 1962, 1978, 1988 und 2004. Die Baulinien im Perimeter sind mit wenigen Ausnahmen vor dem ersten kantonalen Baugesetz und vor dem ersten Gesetz über Strassen und Wege festgesetzt und genehmigt worden. Die Zuständigkeiten waren bei der Festsetzung dieser Baulinien deshalb nicht klar festgelegt. Dementsprechend ist nicht eindeutig feststellbar, ob die kantonalen oder kommunalen Behörden für den Änderungsbeschluss der Baulinien zuständig sind. Die Genehmigung erfolgte schon damals bei allen Baulinien durch den Regierungsrat bzw. die Baudirektion. Die Baulinie aus dem Jahr 1988 wurde vom Regierungsrat, diejenige aus dem Jahr 2004 vom Stadtrat festgesetzt.

Die Baudirektion des Kantons Zug hat den Stadtrat mit Brief vom 29.03.2023 gemäss § 13 Abs. 2 GSW die Kompetenz übertragen, die vom Kanton erlassenen Baulinien in einem kommunalen Verfahren aufzuheben. Dies wird in einem separaten Verfahren (Baulinienplan) vorgenommen, erfolgt jedoch koordiniert mit dem Bebauungsplanverfahren. Im Rahmen des Baulinienplanverfahrens werden auch neue (Verkehrs-) Baulinien, welche im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde liegen, festgesetzt.

Hingegen wird der Erlass neuer Baulinien, welche in direktem Zusammenhang mit der Bebauung bzw. dem Bebauungsplan stehen, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens festgesetzt (Zwangs- und Arkadenbaulinien; siehe Kapitel 5.3).

2.17 Neue Messweisen im PBG und V PBG (IVHB)

Die Gemeinden haben bis Ende 2025 Zeit, ihre Bauordnung an die neuen IVHB-orientierten Messweisen und Baurechtsbegriffe im PBG und V PBG anzupassen. Die Stadt Zug hat diesbezüglich die Gesamtrevision der Nutzungsplanung gestartet.

Zu beachten ist § 74 Abs. 2 V PBG:

Im Gegensatz zu bisherigen Sondernutzungsplänen (§ 71a Abs. 1 Bst. B PBG) sind neue Sondernutzungspläne spätestens bis zur Anpassung der Nutzungspläne und der Bauordnung an diese Verordnung, längstens jedoch bis 2025, mit Ausnahme der Berechnung der Ausnützung nach neuem Recht, zu beurteilen.

Demgemäss kommen im Perimeter des Bebauungsplangebiets bereits die neuen Baurechtsbegriffe zur Anwendung. Davon ausgenommen ist die Berechnung der Ausnützungsziffer, die, solange die Gemeinde ihre Nutzungsplanung noch nicht angepasst hat, nach altem Recht bemessen wird.

3 Weitere zentrale Sachthemen

3.1 Lärmschutz

Das Gebiet des Bebauungsplans ist im Zonenplan der Kernzone C und der Empfindlichkeitsstufe ES III zugeordnet. Das Bebauungsplangebiet befindet sich zwischen der stark befahrenen Baarerstrasse im Osten und der Bahnlinie im Westen.

Im Lärmgutachten vom 21.03.2023 wurde die Lärmbelastung überprüft. Massgebliche Lärmquellen sind die Baarer- die Gotthard- und die Gubelstrasse, der Eisenbahnlärm und die geplanten Ein-/ Ausfahrten zu der Tiefgarage. Zusammenfassend wurde festgestellt, dass der Bebauungsplan (auf der Grundlage des Richtprojekts mit Wohnnutzungen ab dem 5. Obergeschoss) mittels Massnahmen die Vorgaben der Lärmschutzverordnung erfüllt.

3.2 Grundwasser

Gemäss Gewässerschutzverordnung Anhang 4, Ziffer 211, Abs. 2, dürfen in den nutzbaren Grundwasservorkommen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. In Ausnahmefällen kann die zuständige Behörde Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 % vermindert wird. Im Baubewilligungsverfahren ist dabei eine gewässerschutzrechtliche Bewilligung für Bauten und Anlagen im Grundwasser erforderlich. Darin ist der Nachweis zu erbringen, dass ohne bauliche Kompensationsmassnahmen 90 % der ursprünglichen Durchflusskapazität erhalten bleibt.

Das Bebauungsplangebiet liegt im Gewässerschutzbereich Au tief. Das Grundwasser liegt unter einer mehrere Zehnermeter mächtigen Überdeckung von undurchlässigen Deckschichten und ist artesisch gespannt. Aufgrund der Mächtigkeit der wasserundurchlässigen Deckschicht ist die Anzahl Untergeschosse nicht beschränkt. Aufgrund der artesischen Spannung ist zur Erhaltung der Druckspiegel eine Nutzung beispielsweise zur Wärmeengewinnung nur mit gleichzeitiger Wasserrückgabe (zirkuläre Wärmeenergienutzung) möglich.

3.3 Versickerung und Retention

Gemäss Art. 7 des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) ist nicht verschmutztes Regenwasser nach Möglichkeit zu versickern. Das Regenwasser soll dabei möglichst am Ort seines Anfalls über grosse Flächen und in kleinen Mengen abgeführt werden. Optimal ist die Versickerung über natürliche, unbefestigte Flächen sowie über wasserdurchlässige Anlagen wie Kiesplätze, Schotterrassen und Pflastersysteme. Den besten Schutz für das Grundwasser bietet eine belebte und begrünte Humusschicht über dem gewachsenen Boden. Deshalb ist die Versickerung über den bewachsenen Boden dem Versickern in einer unterirdischen Versickerungsanlage generell vorzuziehen. Ist die Versickerung nicht möglich, kann das Regenwasser - wo nötig mit Rückhaltemassnahmen (Retention) - in ein Oberflächengewässer eingeleitet werden.

3.4 Altlasten

Im Kataster der belasteten Standorte sind für das Bebauungsplangebiet keine Belastungen verzeichnet.

3.5 Nachhaltigkeitskonzept

Die Grundeigentümerschaft hat ein Nachhaltigkeitskonzept (Edelmann Energie AG, 21.03.2023) für das Bebauungsplangebiet verfasst. Für den Bebauungsplan wird der Fokus auf den Standard nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) gelegt. Gemäss dem Standard fand eine erste Bewertung der 15 Kri-

terien in den Kategorien Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt statt. Aufgrund des aktuellen Projektstands sind weder über das Erreichen des SNBS-Standards noch bezüglich des allfälligen Erreichens des SNBS-Labels zuverlässige Aussagen möglich, die erste Einschätzung ist aber positiv.

3.6 Feuerwehrzufahrten

Die Notzufahrt erfolgt über die Gubel-, Baarer- sowie Gotthardstrasse und über die für die Anlieferung vorgesehenen Fahrspuren innerhalb des Areals. Im Richtprojekt sind die entsprechenden Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge abgebildet.

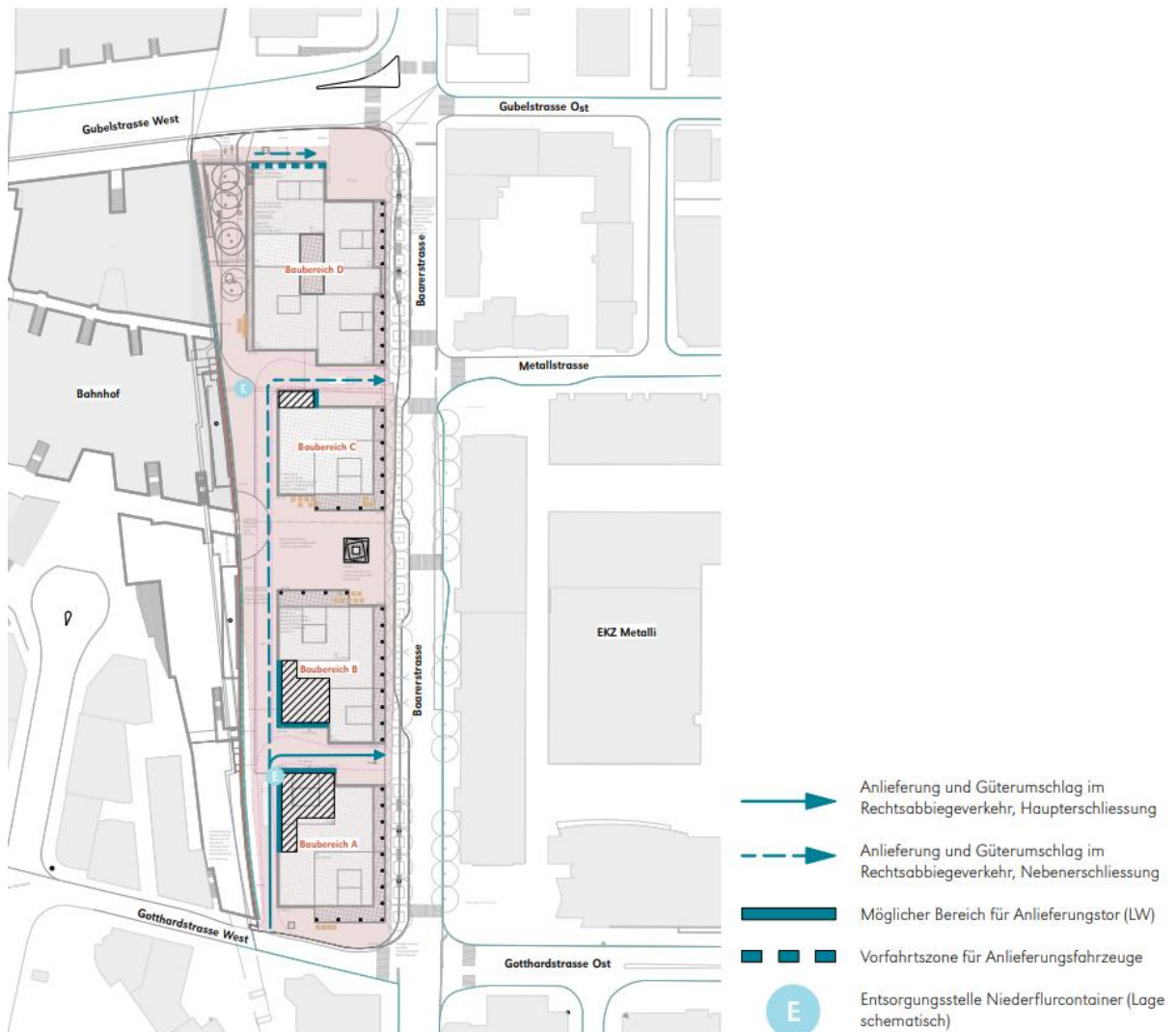


Abbildung 14: Richtprojekt Verkehrsgutachten mit Anlieferungserschliessung und Schleppkurve (rosa gepunktete Linie) vom 28. Februar 2018

3.7 Verkehrsgutachten

Für das Vorhaben wurde gemäss den Berechnungen des Verkehrsgutachtens (TEAMverkehr Zug AG, 21.03.2023) für die Regelbauweise nach Parkplatzreglement ein Grenzbedarf von 593 Parkfeldern berechnet. Dies Zahl kann aufgrund der zentralen Lage am Bahnhof Zug reduziert werden. Insgesamt sind deshalb gemäss Parkplatzreglement zwischen 100 und 593 Parkfelder zulässig. Die im Bebauungsplan festgelegte maximale Parkplatzzahl von 400 Parkfeldern liegt innerhalb der Spannweite gemäss Parkplatzreglement.

Die Aufteilung der Parkfelder erfolgt gemäss Verteilschlüssel aufgrund der kundenintensiven / -extensiven Nutzung innerhalb der Baubereiche und der Abklärungen bei den Eigentümern.

Bei den Veloabstellplätzen liegt der Bedarf gemäss Verkehrsgutachten bei 959 Abstellplätzen. Davon sind 440 Abstellplätze als Kurzzeitabstellplätze auszugestalten und 519 als Langzeitabstellplätze im EG oder 1. UG anzuordnen. Zudem müssen für den Bahnhof Zug 800 öffentliche Veloabstellplätze erstellt werden.

Der Bedarf an MIV- und Veloabstellplätzen kann mit dem im Richtprojekt vorgesehenen Angebot abgedeckt werden.

Die beiden Anschlussknoten Gubel- / Baarerstrasse und Gotthard- / Baarerstrasse werden sowohl Stand heute wie auch Stand 2030 mit den Qualitätsstufen «zufriedenstellend» bis «ausreichend» eingeschätzt. Die Verfasser (Ingenieurbüro TEAMverkehr.zug AG) des Verkehrsgutachtens kommen zum Schluss, dass die beiden Anschlussknoten Gubel- / Baarerstrasse und Gotthard- / Baarerstrasse den erzeugten Mehrverkehr bis 2030 gut fassen können und das reduzierte Parkangebot für den MIV vertretbar ist.

4 Richtprojekt

Grundlage für den Bebauungsplan bildet das sogenannte Richtprojekt. Dieses entstand – wie nachfolgend im Detail erläutert – aus der Weiterentwicklung des aus der Testplanung hervorgegangenen Siegerprojekts. Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Richtprojekt weist eine hohe Flughöhe auf und wird im Rahmen der einzelnen Bauprojekte zu konkretisieren sein. Der Bebauungsplan bildet den Rahmen der einzelnen Bauprojekte und stellt eine gute und aufeinander abgestimmte Gestaltung der Bauten und Freiräume sicher. Das Richtprojekt wurde auf Grundlage des Resultats einer Testplanung über das Areal entwickelt.

4.1 Testplanung

In der im Dezember 2011 gestarteten Testplanung Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof sollten die Potenziale des zentralen und für die Stadt Zug wichtigen Gebiets ausgelotet werden. Das Verfahren war als Studienauftrag in Form einer Testplanung ausgeschrieben, als kooperativer Planungsprozess mit fünf eingeladenen Teams. Die fünf Teams wurden aufgrund ihrer guten Referenzen und ihrer Erfahrung in den Bereichen Städtebau und Architektur ausgewählt. In der Jury sassen insgesamt 17 Personen. Neben den Sachverständigen (Grundeigentümerschaft und Stadt Zug) waren auch verschiedene Fachleute aus den Bereichen Architektur / Städtebau, Raumplanung, öffentlicher Raum und Verkehr im Begleitgremium vertreten. Angestrebt wurde ein städtebauliches Konzept, das für alle betroffenen Grundeigentümer wie auch für die öffentliche Hand und die Bevölkerung der Stadt Zug einen Mehrwert darstellt und geeignet ist, die Grundlage für eine nachfolgende Überarbeitung des rechtskräftigen Bebauungsplans zu bilden. Die fachliche und organisatorische Begleitung der Testplanung wurde durch die Metron Raumentwicklung AG, Brugg erbracht.

Ziel der Entwicklung ist, ein lebendiges, gemischt genutztes Zentrum mit Verkaufsflächen und publikumsorientierten Nutzungen in den Erdgeschossen sowie Dienstleistung und Wohnen in den Obergeschossen bereitzustellen. Die Untersuchung der optimalen Nutzungsverteilung bzw. Anordnung innerhalb des Perimeters war ein zentraler Bestandteil der Testplanung mit den folgenden Richtwerten:

- 30 bis 50 % Wohnen, 50 bis 70 % Dienstleistungen und Gewerbe
- Ausnahme ZGKB: 100 % Dienstleistungen

Für die städtebauliche Entwicklung wurde eine Ausnutzungsziffer (AZ) von 3.6 über das gesamte Gebiet, ungeachtet der heute bestehenden Parzellengrenzen festgelegt. Aus der Richtgrösse AZ 3.6 resultiert eine anrechenbare Geschossfläche von ca. 51'000 m². Gemäss Hochhausreglement der Stadt Zug sind die zulässigen Gebäudehöhen auf maximal 60 respektive 80 m beschränkt. Die Verdichtung muss zudem hohen Qualitätsanforderungen genügen.

Zur Sicherstellung einer gerechten Behandlung aller Grundeigentümer wurden im Vorfeld zur Testplanung die anteilmässigen Anrechte auf Geschossfläche pro Grundeigentümer verhandelt und gemeinsam festgelegt. Aufgrund der zeitlich wie auch im Grundsatz divergierenden Interessenslagen der betroffenen Grundeigentümer ist eine sinnvolle Etappierbarkeit der vorgeschlagenen Konzepte von zentraler Bedeutung.

Siegerprojekt

Nach einstimmiger Entscheidung des Gremiums einschliesslich der Eigentümer wurde das Siegerteam aus der Testplanung mit der Weiterbearbeitung beauftragt:

- Arbeitsgemeinschaft: Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten
- Hansjörg Jauch Landschaftsarchitekt BSLA
- Florin Granwehr Künstler (verstorben)

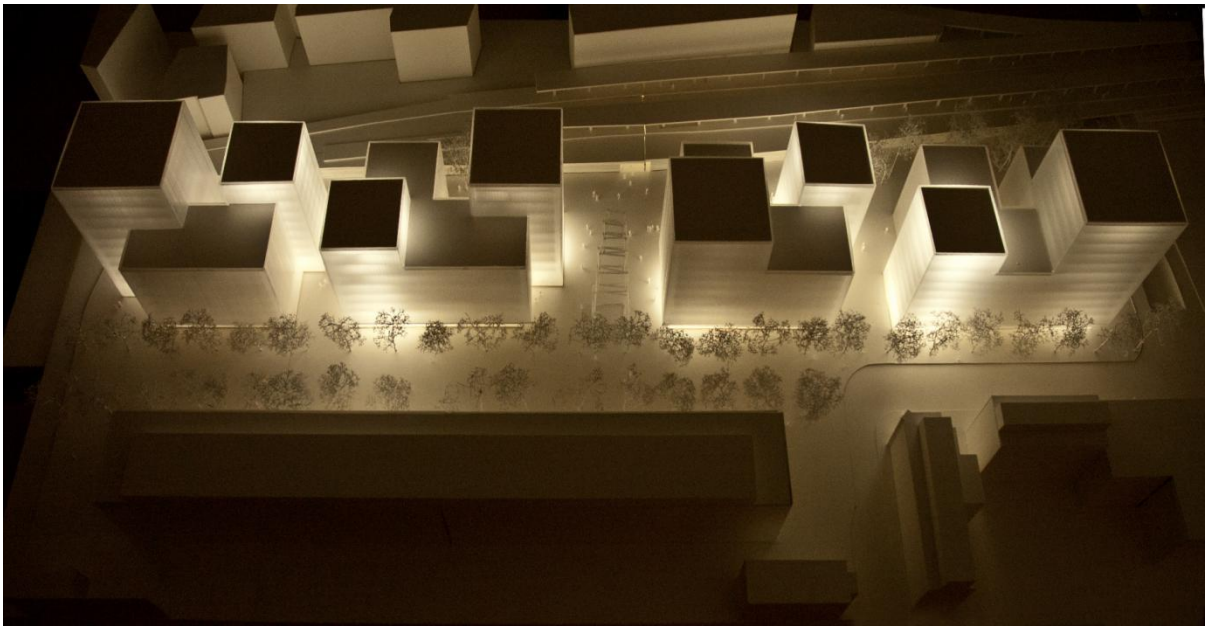


Abbildung 15: Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten, Modellfoto Testplanung

Würdigung

Der Beitrag wurde im Schlussbericht als beste planerische Grundlage für etappenweise entstehende und noch unbekannte Architekturen gewertet. Er organisiert die komplexen Anforderungen in einem einfachen Grundmuster, das im Bauwerk «Bahndamm» die Geometrie der Bahn und im Bauwerk «Baarerstrasse» die Geometrie der Stadt aufnimmt, sowie den Differenzraum als Park und Verteiler der Ströme definiert.

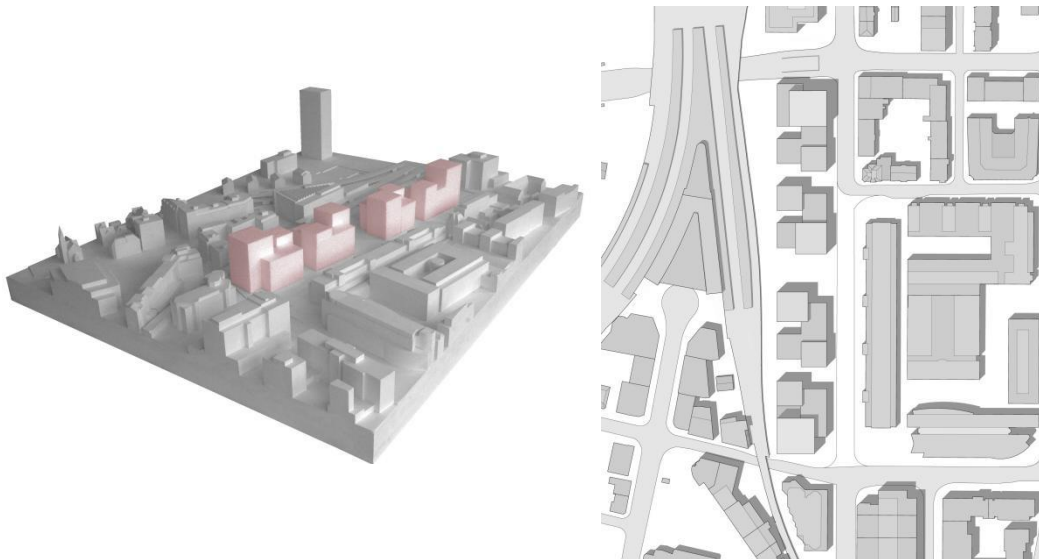


Abbildung 16: Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten. Modellfoto: Testplanung & schematischer Situationsplan

Überarbeitung

Nach Abschluss der Testplanung wurde der Gewinnerbeitrag überarbeitet. Die Überarbeitung wurde durch eine Delegation des Beurteilungsgremiums begleitet. Insbesondere folgende Punkte hob der Jurybericht hervor, die es zu berichtigen galt:

- Die Volumen- und Höhenentwicklung über das gesamte Gebiet erscheint noch etwas zu wenig akzentuiert.
- Hinsichtlich der Überarbeitung des Bebauungsplans gilt es, die typologischen Festlegungen zu definieren, die es braucht, um den Konzeptgedanken zu sichern.
- Die Etappierung mit den jeweiligen Auswirkungen im Aussenraum, für die Erschliessung, für den alten Gebäudebestand etc. ist im Detail aufzuzeigen.
- Die Freiraumkonzeption ist im Sinn des Gesamtkonzepts konkret aufzuzeigen und zu akzentuieren für die Passanten, die erholungssuchenden Arbeitenden und die Bewohnenden.

Aufgrund der unterschiedlichen Realisierungshorizonte der einzelnen Grundeigentümer sowie dem Ausstieg der Stockwerkeigentümerschaft aus dem Projekt entstanden zeitliche Verzögerungen und schliesslich veränderte Rahmenbedingungen, beispielsweise die Bedingung einer unabhängigen Entwicklung auf den einzelnen Parzellen. So dauerte die Weiterbearbeitung vom Juni 2012 bis September 2014 und endete mit der Schlussbesprechung am 26.11.2014 mit dem Dokument «städtebauliches Konzept und Gestaltungsprinzipien». Darin sind die Grundhaltung des Projekts für das Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug bezüglich Qualität und Nachhaltigkeit der zukünftigen Überbauung sowie seine Rolle in der Stadt festgehalten.

Im Februar 2015 wurde die Überarbeitungsphase im Schlussbericht Gebiet Baarerstrasse West / Bahnhof dokumentiert. Das städtebauliche Konzept bildete die Grundlage für das Richtprojekt und den Bebauungsplan. Die entwickelten Prinzipien wurden im Lauf der Erarbeitung des Bebauungsplans überprüft, fixiert und bilden damit einen Teil des Regelwerks für die Realisierung der Überbauung.

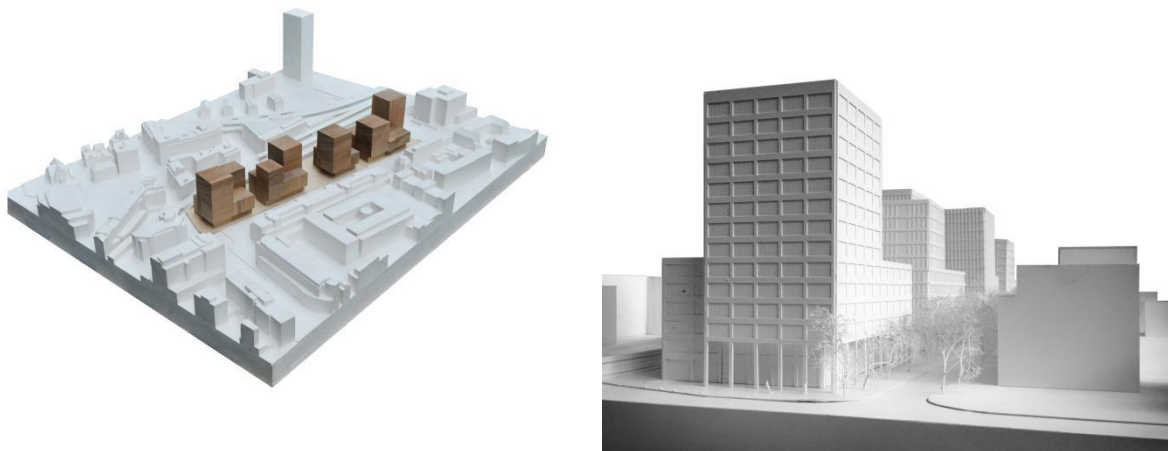


Abbildung 17: Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten. Modellfoto: Überarbeitung Städtebau & vertikale Akzentuierung

4.2 Richtprojektdossier

Das Richtprojektdossier vom 21.03.2023 ist begleitender Bestandteil des Bebauungsplans. Darin sind Pläne, Überlegungen und Grundsätze festgehalten, die im Folgenden erläutert werden.

Bezug zum umliegenden Stadtraum

Das Gebiet des Bebauungsplans Baarerstrasse West – Bahnhof ist Teil des heutigen Zentrums von Zug zwischen Altstadt, See, Bahnhof und Metalli. Dieses Zentrum ist in Bewegung und wird in Zukunft als Gebiet für Einwohnerinnen und Einwohner, Arbeitende und Besucherinnen und Besucher attraktiver werden. Mit einer massvollen vertikalen Ausdehnung wird an die bestehende Stadtstruktur angeknüpft. Ein sechsgeschossiger Sockel übernimmt die Höhe des umliegenden Stadtkörpers. Darüber hinausragende Türme bilden eine Silhouette. Sie sind in Massstäblichkeit und Geometrie verwandt

und stellen überdies einen Bezug zu den weiteren Bauten in der Innenstadt her. Entlang des östlichen Bahndamms des Bahnhofs Zug wird ein grosszügiger städtischer Freiraum realisiert. Der zentrale Platz im Areal bildet ein Scharnier zwischen Bahnhof und Baarerstrasse. Die Gliederung der Überbauung in vier ähnlich grosse Baukörper unterstützt in Übereinstimmung mit den Grundeigentümerstrukturen die etappenweise Realisierbarkeit. Die mittels der drei Zwischenbereiche rhythmisierten Längsfassaden der Bebauung zur Baarerstrasse und zum Bahnhof hin zitieren quartierübliche Fassadenlängen. Die eigentliche Grösse des Gesamtprojekts wird somit in der Wahrnehmung des Besuchers reduziert.

Durchlässigkeit

An der Baarerstrasse bilden die vier Baukörper eine gemeinsame Flucht, während zum Bahndamm hin der Baukörper Nord gegenüber der Flucht der anderen drei Baukörper vorspringt. In den Baukörpern Süd und Nord besteht die Möglichkeit, in der Sockelbebauung vom 2. bis ins 5. Obergeschoss Einschnitte zur Bahn hin vorzunehmen und damit Belichtung, Belüftung und Raumeinteilung zu verbessern. In den Bereichen zwischen den Baukörpern sind die Volumen durch Vor- und Rücksprünge gegeneinander versetzt. Dadurch ergibt sich in den Durchgängen zwischen Bahnhof und Baarerstrasse eine grössere Leichtigkeit und eine räumliche Spannung.

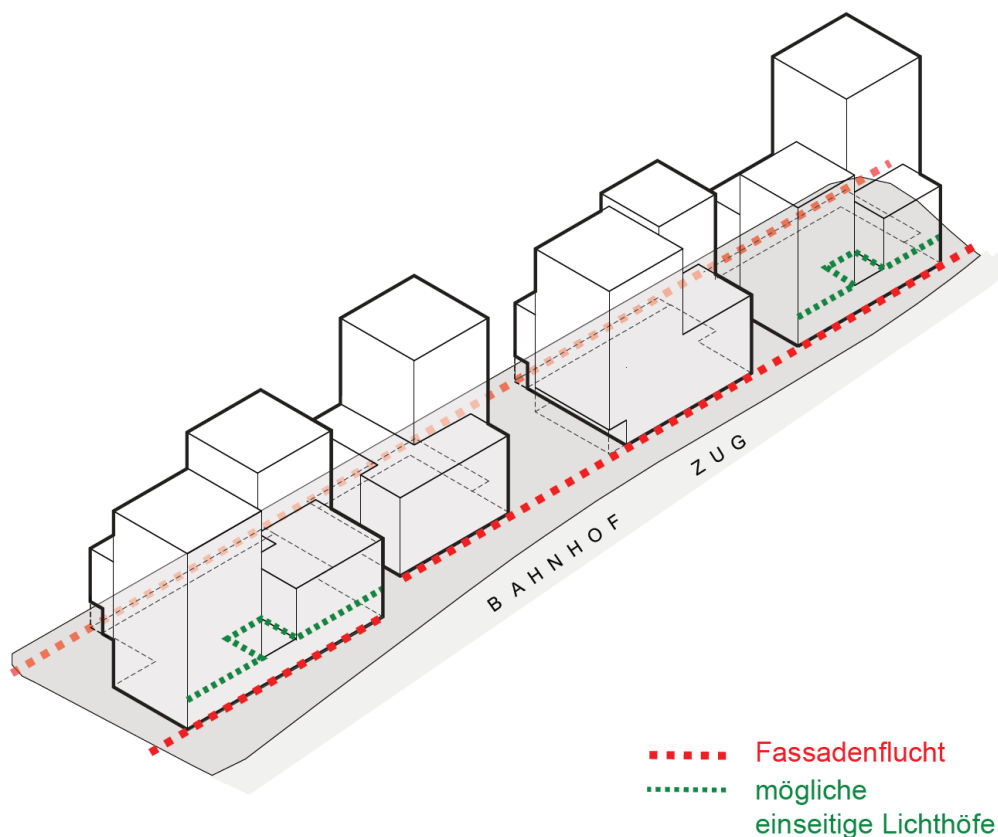


Abbildung 18: Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten. Von Links: Axonometrisches Schema der Fluchten

Öffentliche Nutzungen / Arkaden

Auf dem ganzen Areal ist das Erdgeschoss öffentlichen respektive publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und trägt zur Belebung des Bahnhofumfelds bei. Das 1. Obergeschoss und auch das 1. Untergeschoss können ebenfalls für solche Nutzungen vorgesehen werden. Im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss entlang der Baarerstrasse sind zweigeschossige Arkaden vorgesehen, 7.5 m hoch

(im Licht) und 4 m tief. Indem die Arkaden am zentralen Platz (unter den Türmen der ZGKB und der MPK) sowie am südlichen Platz zur Gotthardstrasse hin auch quer zur Baarerstrasse realisiert werden, fassen sie jeweils zwei Baukörper zusammen.

Dächer und obere Abschlüsse der Baukörper

Die Dächer und oberen Abschlüsse der Baukörper sind als Teil der Architektur und der Fassadengestaltung zu behandeln. Die Dachflächen zumindest der Sockelbebauung sind als begehbare, intensiv begrünte Aussenflächen zu gestalten, unabhängig davon, ob sie als Terrassen genutzt werden oder nicht. Anlagen für Lüftung und Haustechnik sind grundsätzlich in die Gebäude zu integrieren.

Stadtraum und Freiraum

Eisenbahndamm und Viadukt sind durch die unabhängige Setzung der grossen Bauvolumen als räumlich zusammenhängende Infrastruktur in der Stadt erlebbar. Das neue bauliche Gefüge generiert in Wechselbeziehung stehende Zwischenräume, kleine und grosse Teilflächen. Der grossstädtische Massstab der Bebauung und die zu erwartende hohe Frequentierung verbinden diese Teilflächen zu einem Platz-Kontinuum, das so zur gemeinsamen Basis der Bauten wird. Die Absicht der Konfiguration ist, die Zwischenräume je nach Lage zu werten und mittels Bäume, Möblierung und Kunstwerk differenziert zu charakterisieren. Dadurch lassen sich folgende Platzglieder benennen:

- Das baumbestandene, von Arkaden begleitete breite Trottoir längs der Baarerstrasse
- Der im Norden mit der Gubelstrasse abfallende Platz
- Die lange, der Eisenbahn folgende westliche, besonnte Zone
- Der über der Gubelstrasse gelegene, nördliche Platzabschluss. Ein beruhigter Aufenthaltsort mit frei gruppierten, heiteren Bäumen
- Bahnhofplatz Ost: der quer zum Grundstück gelegene grösste Zwischenraum, eigentliches Kernstück des Freiraums und Hauptverbindung zwischen dem Osten der Stadt (Metalli) und dem Bahnhof
- Zwei querende, etwas verschachtelte «Gassen», durch sie wird die Bebauung durchlässig, der Platz als verbindendes Manifest
- Der Südplatz im Übergang zum Viadukt

Materialisierung / Ausstattung

Dimension und städtebauliche Bedeutung des Vorhabens motivieren den Wunsch nach einem grosszügigen, bequemen, noblen Boden wie Natursteinplatten aus Onsernone-Gneis: Grossflächige, freie Formate werden mit Ausnahme des Anlieferungsbereichs (fest verbunden) in Splitt verlegt. Bei den Anschlüssen zu den SBB-Unterführungen und zur Gotthardstrasse wird dieses Material durch kleinere Plattenformate ersetzt. Der schmale Spiel- und Aufenthaltsplatz im Norden soll mit einem luft- und wasserdurchlässigen Belag einer Chaussierung oder, alternativ, dem Saibro-Belag ausgeführt werden. Analog zu den Viaduktbögen soll die Stützmauer zur SBB als bossiertes Hartsandstein-Mauerwerk oder gleichwertig ausgebildet werden.

Zur Grundausrüstung des Platzes gehören neben den nötigen Veloständern, Abfallkübeln usw. hauptsächlich Einrichtungen für den Aufenthalt: Bänke, Stühle, Tische, Spielgeräte, Brunnen. Aussenmöblierungen von gastronomischen Nutzungen im Erdgeschoss bereichern und beleben den Platz. Beispielhaft zeigt das Möbelprogramm «Burri Landscape», wie ein Möbeltyp Identität stiften und verschiedenste Bedürfnisse erfüllen kann.

Vegetation

Die Bedeutung der Pflanzen in der verdichteten Stadt als Gegenpol zur Architektur manifestiert sich am Boden auf zwei Arten: als «Stadt»-Baum und als Kletterpflanze. Die Bäume, in geometrischer

Reihe entlang der Baarerstrasse und frei gruppiert im Zwischenraum zur SBB, sind klassische Hochstämmen. So wird Durchsicht und Raumprofil gewahrt. Die Wahl der Baumarten orientiert sich an den Standortbedingungen und versucht, die klimatischen Veränderungen zu berücksichtigen.

Das zweite grüne «Element» ist der Saum der SBB-Stützmauer und ihr Bewuchs. Der Saum besteht aus einem versickerungsfähigen, idealerweise von einer ökotypischen Krautschicht überwachsenen Grünfläche, in der Kletterpflanzen wurzeln. Die Baumgruben in den Natursteinflächen sollen als extensive Krautschichten (Blumenrasen) angesät werden.

Der Aufbau über den Dachflächen ist so bemessen, dass sie grösstenteils intensiv begrünt werden können mit einer Substrathöhe von mind. 50 cm. Dies bietet Potenzial für naturnahe Pflanzengesellschaften wie Hochstaudenflur, einheimische Gebüsche u.a.

Etappierung

Dem etappenweisen Ausbau kommen zwei Umstände im Aussenraum entgegen. Der eine ist die technische Lösung, den Platzbelag in Splitt zu verlegen, nicht in einen Betonunterbau; dadurch ist das Entfernen und das Ansetzen des Belages jederzeit möglich. Der andere ist die Ausbildung des Grünstreifens entlang der SBB-Mauer. Damit wird eine Pufferzone zwischen SBB und Baubereich geschaffen und der Ausbau des nächsten Geleises, der Unterführungen und Veloabstellräume durch die SBB unabhängig vom terminlichen Ablauf der Überbauung ermöglicht.

Erschliessungskonzept

Für den Fuss- und Veloverkehr steht die ganze Fläche des Areals rund um die Baukörper zur Verfügung. Die Veloabstellplätze der SBB befinden sich im neu projektierten Bahndamm. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Gubel- und die Baarerstrasse oder alternativ über die Baarer- und Gotthardstrasse (bei Realisierung Umfahrung Zug). Für das gesamte Areal ist eine zusammenhängende Tiefgarage zu erstellen. Die Einfahrten in die Tiefgarage werden in die Baukörper bzw. das Terrain integriert. Parkplätze für den MIV an der Oberfläche sind nicht vorgesehen. Die Anlieferung für LKWs erfolgt über den neuen Platz mit Zufahrt von Süden her ab der Gotthardstrasse und Wegfahrt in die Baarerstrasse auf der Höhe der Metallstrasse.

4.3 Vereinbarung

In einer separaten Vereinbarung zwischen den betroffenen Grundeigentümern sowie der Einwohnergemeinde Zug werden die Modalitäten für die Eigentums- und Nutzungsverhältnisse (Abtretungen), Mehrwertausgleich, Preisgünstiger Wohnraum, Mobilitätskonzept, die Kosten, die Perimeterbeiträge, die Realisierung und Nutzung des Quartierplatzes, die Erstellung und Nutzung von öffentlichen Fuss- und Fahrwegen sowie Zeitpunkt von Errichtung, Betrieb und Unterhalt der entsprechenden Anlagen und die Entschädigungen zusätzlich zum Bebauungsplan vertraglich geregelt. Der Abschluss des Hauptvertrags erfolgt, sobald der Bebauungsplan Nr. 7508 in Rechtskraft ist.

5 Bebauungsplan

5.1 Allgemeine Bestimmungen

In den allgemeinen Bestimmungen werden der Geltungsbereich und die Bestandteile des Bebauungsplans, das Verhältnis zum übergeordneten Recht sowie Zweck und Ziele des Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof umschrieben.

Ziffer 1: Bestandteile

Verbindlicher Bestandteil des Bebauungsplans sind die Bestimmungen sowie der dazugehörige Situationsplan im Massstab 1:500. Das Richtprojekt inkl. Umgebungsplan sowie das Rahmenmobilitätskonzept und das Rahmenenergiekonzept sind für die Beurteilung von Bauvorhaben wegleitend und dienen der Stadt zur Erläuterung der Planungsabsichten. Das verkehrstechnische Gutachten und das Nachhaltigkeitskonzept dienen im Hinblick auf die angestrebte Gesamtsituation als Beurteilungsgrundlagen und sind bei der weiteren Projektierung bzw. bei der Auslegung der Bestimmungen orientierend. Die gültige Bauordnung und der Zonenplan der Stadt Zug behalten in jenen Aspekten ihre Gültigkeit, in denen der Bebauungsplan nicht explizit etwas Anderes festhält. Vorbehalten bleiben übergeordnete Bestimmungen oder Gesetzgebungen des Kantons oder des Bundes.

Ziffer 2: Geltungsbereich

Den Geltungsbereich respektive die genaue Abgrenzung des Bebauungsplangebiets zeigt der Situationsplan mit der grau markierten Linie (Perimeter) auf. In den Bestimmungen werden zudem die betroffenen Grundstücke mit dazugehöriger Grundstücksgrösse (in anrechenbarer Landfläche aLF) und der maximalen anrechenbaren Geschossfläche aGF sowie die Anzahl Parkfelder pro Grundstück aufgeführt.

Ziffer 3: Zweck und Ziele

In Ziffer 3 werden spezifische Ziele für das Bebauungsplangebiet formuliert. Es werden Ziele zur Integration und Qualität der Bauten in Bezug auf Wohn-, Gewerbe- und Aufenthaltsqualität sowie zum Freiraum und der Erdgeschossnutzung formuliert. Zudem sind die etappierte Realisierung zu ermöglichen und die Nachhaltigkeit über die Gesamtlebensdauer der Bebauung anzustreben.

5.2 Grundmasse

Ziffer 4: Baubereiche

Der Bebauungsplan definiert vier Baubereiche A, B, C und D. Diese bestehen, abgeleitet aus dem Richtprojekt und den darin vorgesehenen Turm- und Sockelbauten, wiederum aus mehreren Teilbaubereichen, die mit Ziffern gekennzeichnet sind.

Die Sockelbauten weisen gemäss Richtprojekt eine Höhe OK Dachkonstruktion von 22.3 m auf, die Turmbauten eine maximale Höhe OK Dachkonstruktion von 52.6 m. Zur Sicherstellung eines gewissen Spielraums bzw. einer Fehlertoleranz wurde zusätzlich ein Puffer von 0.5m gewährt. Die Sockelbauten weisen somit eine maximale Höhe OK Dachkonstruktion von 22.8 m auf, die Turmbauten eine maximale Höhe OK Dachkonstruktion von 53.1 m.

Für die Teilbaubereiche wurden die Kote OK Dach², die zulässige anrechenbare Geschossfläche, der Mindestanteil an Wohnnutzungen, eine maximale Anzahl an Parkplätzen und die Höhenkoten der Erdgeschosse festgelegt.

² Siehe auch Ziffer 9

Die aGF pro Teilbaubereich (Ziff. 4) stimmt mit der aGF pro Parzelle (Ziff. 2) grundsätzlich überein, wobei Ausnahmen bestehen (Parzellen Nr. 2988 der Stadt Zug und Parzellen Nrn. 559 und 560 der WWZ). Auf diesen drei Parzellen wurde aufgrund des städtebaulichen Konzeptes (siehe Richtprojekt) keine (Teil-) Baubereiche angeordnet. Aus diesem Grund wurde die diesen Parzellen zur Verfügung stehende aGF sowie die Anzahl Parkplätze in Ziff. 4 separat ausgewiesen. Diese separat ausgewiesene aGF und die Anzahl Parkfelder kann in einen anderen Baubereich verschoben werden (siehe Ziffer 5).

Grundsätzlich hat jeder (Teil-)Baubereich mind. 30 % Wohnanteil zu realisieren. Davon ausgenommen ist der Baubereich C, da hier altrechtlich kein Wohnanteil zu realisieren ist.

Ziffer 5: Ausnützung und Wohnanteil

In Ziffer 5 wird die Möglichkeit eines Verschiebens der aGF, der Parkplätze und des Wohnanteils auf einen anderen Baubereich eingeräumt. So können insbesondere diejenigen Parzellen, welche gem. Richtprojekt keine Teilbaubereiche zugeteilt erhalten haben, die zur Verfügung stehende aGF sowie die Parkplätze auf andere Parzellen/Baubereiche verschieben. Eine Verschiebung ist jedoch auch auf den anderen Parzellen/Baubereichen erlaubt.

Das Verschieben der aGF kann nur erfolgen, sofern die Qualität des städtebaulichen Konzepts gewährt bleibt und die Verschiebung im Grundbuch eingetragen wird. Im Rahmen der Baubewilligung muss eine öffentlich-rechtliche Verfügung abgefasst werden bzw. in der Baubewilligung ist eine Verschiebung der Flächen aufzunehmen.

Die weiteren Bestimmungen des Bebauungsplans, insbesondere zur Lage und Abmessung der Baubereiche, sind auch bei einer Verschiebung einzuhalten.

Ziffer 6: Preisgünstige Wohn- und Gewerbefläche

Gestützt auf den kantonalen Richtplan (Kapitel S 10) und abgeleitet aus der Verordnung über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau wird ein minimaler Anteil von 20 % der Mehrflächen als preisgünstige Nutzflächen eingefordert. Preisgünstige Wohnflächen sind dabei entweder dem kantonalen Wohnraumförderungsgesetz (WFG) und der Wohnraumförderungsverordnung (WFV) zu unterstellen oder können analog zu den Bestimmungen der kommunalen Verordnung über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau erstellt werden.

Der bestehende und rechtskräftige Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof lässt eine anrechenbare Geschossfläche (aGF) von 35'418 m² zu. Mit dem neuen Bebauungsplan erhöht sich die zulässige aGF auf 51'176 m², was einem Zuwachs von 15'758 m² entspricht. Dementsprechend müssen 3'150 m² aGF preisgünstigem Wohnraum und / oder Gewerbeflächen erstellt werden, was einem Anteil von rund 20 % entspricht. Dabei sollen preisgünstige Gewerbeflächen explizit die Ausnahme bleiben und nur bewilligt werden, wenn diese durch ertragsschwache Detailhandels- oder Gewerbebetriebe genutzt werden.

Unter ertragsschwachen Detailhandels- oder Gewerbebetrieben sind Betriebe zu verstehen, die im Verhältnis zu den einzusetzenden Mitteln üblicherweise nur einen geringen Ertrag erzielen können. Damit ist eine branchen- und betriebsartentypische und nicht eine individuelle Ertragsschwäche gemeint. Zu den Zielgruppen gehören also Kleinst- und Kleinunternehmen, die ein quartierbezogenes oder stadtweites Versorgungsbedürfnis nach Waren oder Dienstleistungen abdecken und deren Bestand und Betrieb im öffentlichen Interesse liegt, wobei sich dieses Interesse auch in der Belegung eines Ortes manifestieren kann.

Folgende beispielhaften Nutzungen entsprechen grundsätzlich diesem Kriterium (Aufzählung nicht abschliessend):

- Co-Working-Spaces
- Kulturbetriebe
- Atelier- und Vereinsräume
- Ertragsschwache Detailhandelsbetriebe mit lokalen oder nachhaltigen Produkten
- Veloreparaturwerkstätten
- Restaurationsbetriebe
- Kindertagesstätten

Gleich wie bei der Ausnützung und dem Wohnanteil verhält es sich mit dem Anteil an preisgünstigen Wohn- und Gewerberäumen. Auch diese sind je (Teil-)Baubereich festgelegt und können untereinander verschoben werden. So kann die geforderte möglichst zusammenhängende Realisierung der preisgünstigen Wohnflächen eingehalten werden.

Der Mindestfläche an preisgünstigen Wohn- und Gewerbeflächen von total 3'150 m² wurden ohne die Mindestflächen der Parzellen Nr. 2988 der Stadt Zug und Parzellen Nrn. 559 und 560 der WWZ berechnet. Dementsprechend wird in Ziff. 6 Abs. 3 lit. e festgelegt, dass bei einer Verschiebung der Nutzung der obengenannten Parzellen 20% der Fläche oder mind. 180 m² dem preisgünstigen Wohnen oder Gewerbe zuzuweisen ist.

Zur Präzisierung ist zu erwähnen, dass preisgünstige Gewerbeflächen nicht an den Mindestwohnanteil angerechnet werden können (siehe Ziffer 4), da preisgünstige Gewerbeflächen keine Wohnnutzung darstellen. Preisgünstige Wohnflächen können hingegen an den Mindestwohnanteil angerechnet werden.

Parzellen Nr.	Eigentümer Name / Firma	Parz.gr m ²	AZ rechtskräft. BBP	AZ neuer BBP	aGF neuer BBP	Zuwachs ggü. rechtskräft.	20% preisg. Whng. Zuwachs ggü. BBP rk. (W&DL) in m ²
556	Zuger Pensionskasse	3'497	2.1	3.5	12'193	4'896	979
557	Migros-Pensionskasse	3'169	1.9	3.3	10'327	4'437	887
558	Zuger Kantonalbank	2'403	3.2	4.0	9'498	1'922	384
1966	Gimmenenhof AG	1'245	0.8	2.2	2'682	1'743	349
561	ASSETIMMO Immobilien-A	898	5.2	5.7	5'152	449	90
3228	Miteigentum	227	4.4	4.9	1'109	114	23
2988	Stadt Zug	522	0.0	1.4	731	731	146
559/560	WWZ AG	102	0.0	1.4	143	143	29
2145	Migros-Pensionskasse	768	3.0	3.8	2'921	614	123
562/3036/2473	WIAG-Immobilien AG	1'418	4.0	4.5	6'420	709	142
		14'249	2.5	3.6	51'176	15'758	3'152

5.3 Bebauung

Ziffer 7: Gestaltung

Die Ziffer 7 stellt sicher, dass sämtliche Bauten, Anlagen und Freiräume unabhängig von ihrem Realisierungshorizont aufeinander abgestimmt werden, damit das Areal als ein gemeinsames, besonders gut gestaltetes Gefüge wirkt. Für die Bauten und Anlagen gilt dabei das Richtprojekt als Grundlage, für die Freiräume der Umgebungsplan. Für weitere Details können die Ausführungen im Richtprojektdossier hinzugezogen werden.

Ziffer 8: Anordnung der Bauten

Der Bebauungsplan sichert im Situationsplan die volumetrischen Abmessungen sowie die Ausdehnung der Tiefgarage (unterirdische Baute) über die Baubereiche. Zudem werden die unterschiedlichen

zulässigen Rücksprünge mittels Zwangs- und Arkadenbaulinie definiert. Zwangsbaulinien werden entlang der Baarerstrasse sowie weiteren städtebaulich wichtigen Gebäudekanten festgesetzt. Arkadenlinien werden dort festgesetzt, wo das Richtprojekt Arkaden vorsieht. Mit den Arkadenbaulinien soll eine multifunktionale Nutzung in den Erdgeschossen auch gestalterisch erkennbar werden, die Passantinnen und Passanten vor Wetter geschützt und ihnen ein optimales Einkaufserlebnis geboten werden. Zudem ermöglichen diese Linien einen fließenden Übergang zwischen öffentlichem Aussenraum und privaten Geschäfts- und Wohngebäuden.

Einstellhallen sind nur im Situationsplan und in den Schnitten eingezeichneten Bereich zulässig. Es wurden dabei bewusst auf IVHB-Begriffe verzichtet. Die Einstellhalle gemäss Richtprojekt ragt insbesondere im nördlichen Bereich aus dem heutigen (potenziell massgebenden) Terrain hinaus, was die Verwendung des Begriffs der unterirdischen Baute verunmöglichte.

Da sich die exakte Lage der Gebäudeflucht entlang der Baarerstrasse im Laufe der Projektierung noch ändern kann, besteht für die Anordnung der Hauptfassaden innerhalb der Baubereiche ein Spielraum von 0.5 m. Zu beachten ist jedoch, dass sich die maximalen äusseren Abmessungen weiterhin aus den im Situationsplan definierten Baubereichen ergeben und somit der Anordnungsspielraum nur nach Innen gewährt wird. Zudem ist innerhalb der Baubereiche weiterhin eine gerade Fluchtlinie einzuhalten. Rücksprünge können gemäss Absatz 4 auf max. $\frac{1}{4}$ der Länge der jeweiligen Bauten erstellt werden. Es sind auch mehrere Rücksprünge zulässig; die Maximallänge beträgt jedoch $\frac{1}{4}$ der Länge der Bauten.

In den Absätzen 8 und 9 werden die zulässigen vorspringenden und auskragenden Gebäudeteile geregelt. Für die eigentlichen Turmbauten oberhalb der angrenzenden Sockelbauten werden die möglichen Auskragungen stärker eingeschränkt (Breite max. $\frac{1}{3}$ des zulässigen Fassadenabschnitts), wobei die Hauptfassade³ erkennbar bleiben soll. An den Fassaden der Sockelbauten sowie derjenigen Fassadenteile der Turmbauten bis zur Höhe OK Dach der angrenzenden Sockelbauten, wird die Breite der Auskragungen nicht eingeschränkt. Bis zur lichten Höhe der Arkade (siehe Ziff. 8 Abs. 7) sind jedoch keine Auskragungen zulässig.

Vorspringende und auskragende Gebäudeteile dürfen, wo sie zulässig sind, aufgrund der engen Verhältnisse max. 1.0 m über den Baubereich hinausragen⁴.

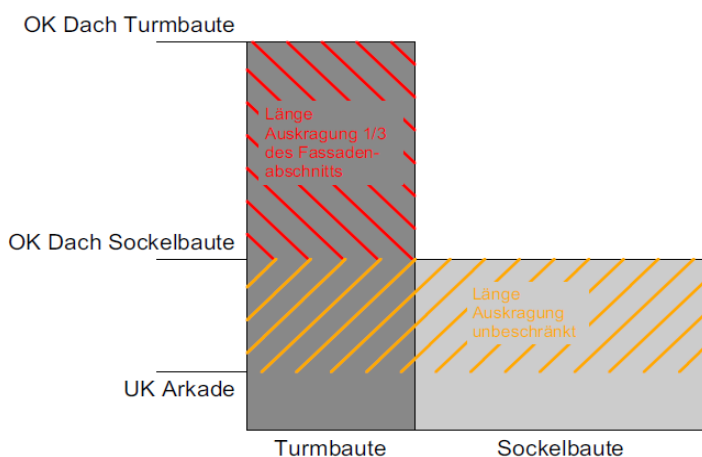


Abbildung 19: Schema zulässige Auskragungen

³ Mit dem Begriff «Hauptfassade» wie auch in § 21 Abs. 2 V PBG ist die jeweilige Fassadenflucht im Sinne von § 20 Abs. 1 V PBG gemeint.

⁴ Siehe auch Ziff. 22 Abs. 1: Für Bauprojekte, welche aus Projektwettbewerben hervorgehen, gelten die Bestimmungen zu den Rücksprüngen, Arkaden und Auskragungen (Ziff. 8 Abs. 5-7) nur begleitend.

Ziffer 9: Höhenkote OK Dach

Die Messweise der Höhenkoten wird ohne die Verwendung der IVHB-Definitionen festgelegt. In der Tabelle in Ziffer 4 der Bestimmungen sind die höchsten Punkte der Dachkonstruktion (ohne Isolation und Dachhaut) der Bauten je Baubereich aufgelistet. Die Höhen ergeben sich aus den Höhen der Dachkonstruktion des Richtprojekts plus einem Zuschlag von 0.5 Meter.

Ziffer 10: Erdgeschosse

Die Erdgeschosse sind mit publikumsorientierten Nutzungen (Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Coiffeur, Banken etc.) zu bespielen und mit einer attraktiven Fassadengestaltung (z.B. hoher Fensteranteil, Schaufenster; keine geschlossenen, abweisenden Fassaden) zu versehen. Zur Sicherstellung der Erschliessung sind ebenfalls Gebäudezugänge (inkl. Tiefgaragenzufahrten) und Laderampen zugelassen.

Die Abwicklung des Anlieferungsverkehrs und die Zugänge zur Tiefgarage und den Veloabstellplätzen müssen gut aufeinander abgestimmt und in die Umgebung integriert werden, damit für die Passanten eine hohe Aussenraumqualität gewährleistet werden kann. Im Situationsplan werden die Stellen der Laderampen abschliessend verortet. Die Laderampen müssen zudem im Gebäude angeordnet werden und eine Breite von max. 7 m aufweisen. Zudem dürfen Anlieferungstore zwischen den Baubereichen nicht gegenüberliegend angeordnet werden. Dies aus Gründen der Sicherheit und besseren Aufenthaltsqualität für die Passanten und Anwohnenden (siehe auch Ziff. 15).

Ziffer 11: Dachgestaltung im Allgemeinen

Es sind zwingend Flachdächer zu erstellen. Diese sind als fünfte Fassade in die Fassadengestaltung miteinzubeziehen gemeinsam mit dem Dachabschluss so zu gestalten, dass eine besonders gute Gesamtwirkung, auch von einer erhöhten Position aus (z.B. Zugerberg) erreicht wird. Bei der Dachgestaltung ist auch Ziffer 20 Abs. 2 zu beachten.

Ziffer 12: Dachgestaltung Turmbauten

Auf den Turmbauten in den Baubereichen A1, A3, B1, C1, D1 und D6 sind die Dachflächen extensiv oder intensiv zu begrünen. Technikanlagen sind so in die Gebäudegestaltung zu integrieren, dass eine sehr gute Gesamtwirkung erreicht wird. Im Richtprojekt ist dazu über dem obersten Vollgeschoss ein Technikgeschoss vorgesehen, welches ebenfalls wie ein Vollgeschoss ausgebildet wird, womit die Anforderungen an eine sehr gute Gesamtwirkung erfüllt werden.

Ziffer 13: Dachgestaltung Sockelbauten

Die Dächer sind über den Sockelbauten und den Baubereichen A2, B2, C2 und D2 bis D5 zu intensiv begrünen resp. auch begehrbar zu gestalten. Dazu sind eine genügend tiefe Substrathöhe und eine Bewässerungsanlage vorzusehen. Durch die Begrünung und öffentlich zugänglichen Sockelbauten sollen nicht nur das Stadtklima verbessert, sondern auch neue Erholungsräume für die Bevölkerung sowie für die Bewohnerschaft und die Beschäftigten geschaffen werden. Auf den Dachflächen der Sockelbauten sind nur technisch bedingte Dachaufbauten⁷ zulässig, und diese nur dann, wenn sie um das Mass ihrer Höhe von der Hauptfassade zurückversetzt werden und sich sehr gut in die Dachlandschaft integrieren. So sind auch Brüstungen und Geländer mindestens um das Mass ihrer Höhe von der Fassade zurückzusetzen. So kann eine angemessene Bepflanzung und Sichtschutz sichergestellt werden.

⁷ Als technisch bedingte Dachaufbauten gelten beispielsweise Kamine, Lüftungsanlagen, Liftaufbauten sowie Brüstungen und Geländer von begehrbaren Dächern und Dachterrassen, sofern diese nicht aus technischen Gründen innerhalb der Gebäude oder auf den Dächern der Turmbauten angeordnet werden können.

Die Erschliessung der Dachflächen der Sockelbauten sollte über die benachbarten Turmbauten erfolgen. Wenn nicht anders möglich, können erschliessungsbedingte Bauten punktuell erlaubt werden und dürfen von der Höhenkote OK Dachabweichen, sofern eine sehr gute Gesamtwirkung der Dachlandschaft erzielt wird.

5.4 Erschliessung

Ziffer 14: Arealerschliessung MIV und Parkierung

Aufgrund der Etappierung sind zwei Anschlüsse notwendig. Die Erschliessung des Bebauungsplangebiets für MIV erfolgt grundsätzlich über einen nördlichen Anschluss über die Gubelstrasse und einem südlichen Anschluss von der Baarer- oder der Gotthardstrasse in die gemeinsame Tiefgarage. Grundsätzlich erfolgt die Erschliessung im rechts-rechts-Prinzip, an der Gotthardstrasse ist auch ein Linksabbiegemanöver zulässig.

Diese favorisierte Erschliessung kann, sofern die «Umfahrung Zug» realisiert wird, allenfalls nicht umgesetzt werden. Aus diesem Grund werden für diesen Fall alternative Arealanschlüsse vorgesehen, die stattdessen umzusetzen wären. Zur Ermittlung dieser alternativen Erschliessung wurde nach der kantonalen Vorprüfung zum Bebauungsplan eine Erschliessungsstudie in Auftrag gegeben.

In der Erschliessungsstudie wird die Anschlussmöglichkeit über den Knoten Baarer-/Metallstrasse (mit Tiefgaragenanschluss im Baubereich der Zuger Kantonalbank) favorisiert; diese wurde deshalb im Bebauungsplan verankert. Damit in diesem Fall nicht zwei Anschlüsse über die Baarerstrasse angeboten werden müssen, hat die Arealerschliessung im Süden über die Gotthardstrasse zu erfolgen.

Obwohl die Alternative ab der Baarerstrasse technisch möglich ist, ist diese aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Überlegungen nicht optimal. Wenn irgendwie möglich, soll die Erschliessung im Norden via Gubelstrasse erfolgen.

Falls die Arealerschliessung im Norden wie gewünscht über die Gubelstrasse erfolgen kann, muss im Süden nicht zwingend über die Gotthardstrasse erschlossen werden. Aus diesem Grund wird für diesen Fall in den Bestimmungen offengelassen, ob der Anschluss über die Gotthardstrasse, oder wie ursprünglich vorgesehen, über die Baarerstrasse erfolgen muss. Der Entscheid ist gemeinsam mit dem Baudepartement der Stadt Zug zu fällen.

Falls die Projektierung der Umfahrung Zug einen nördlichen Arealanschluss trotzdem zulassen würde, kann mit Zustimmung der kantonalen Baudirektion und des Baudepartements der Stadt Zug aber auch an der Haupterschliessung festgehalten werden.

	Ohne Umfahrung Zug	Mit Umfahrung Zug
Arealerschliessung Teil Nord	Anschluss über Gubelstrasse	Anschluss über Baarerstrasse, Höhe Metallstrasse
Arealerschliessung Teil Süd	Wahl zwischen Anschluss über Baarerstrasse oder Gotthardstrasse	Anschluss über Gotthardstrasse



Abbildung 20: Erschliessung des Areals mit Umfahrung Zug (links) und ohne Umfahrung Zug (rechts)

Das Parkangebot im Bebauungsplangebiet liegt gemäss Ziffer 14 Absatz 2 der Bestimmungen zum Bebauungsplan bei max. 400 Parkfelder, davon mindestens 156 für Besucher und Kundschaft. Die Anzahl Parkfelder liegt unterhalb des notwendigen Mindestbedarfs gemäss VSS-Norm (Verkehrsgutachten vom 21.03.2023). Die Aufteilung der Parkfelder auf die Baubereiche berechnet sich anhand der zulässigen aGF pro Teilbaubereich. Das Verhältnis zwischen Bewohner-/Beschäftigtenparkfeldern und Besucher/Kundenparkfeldern wurde über den Grenzbedarf des Richtprojekts gemäss Parkplatzreglement berechnet. Es sind keine MIV-Parkplätze an der Oberfläche vorgesehen, da der Aussenraum vollumfänglich dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen soll.

Sämtliche Abstellplätze, mit Ausnahme derjenigen der Bewohnerinnen und Bewohner (d.h. Besucherinnen und Besucher, Kundschaft und Beschäftigte) sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften.

Ziffer 15: Anlieferung und Güterumschlag

Die Anlieferung hat soweit möglich unterirdisch zu erfolgen, Ausnahme bildet die Anlieferung mittels LKW, welche oberirdisch erfolgen muss. Die oberirdische Erschliessung für die Anlieferung und den Güterumschlag startet im Süden als Rundweg ab der Gotthardstrasse, verläuft einspurig Richtung Norden und biegt dann an zwei Stellen im Osten wieder in die Baarerstrasse ein (Haupt- und Nebenerschliessung für Anlieferung und Güterumschlag).

Während den Pendlerzeiten von 6.00 Uhr bis 8.30 Uhr morgens und 16.00 Uhr und 19.00 Uhr abends muss auf Anlieferungen beim Bahndamm und zwischen den Gebäuden verzichtet werden, da auf dem ganzen Areal grundsätzlich mit hohem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

In den Bereichen mit hoher Passantenfrequenz im nördlichen Teil des Perimeters sollen keine Sattelschlepper und Lastwagen mit Anhänger verkehren, weshalb dort die maximale Länge der Fahrzeuge auf der Nebenerschliessung auf 12 m eingeschränkt wird. So kann die Belastung des Bahnhofplatzes mit Schwerverkehr minimiert werden. Das Maximalmass bezieht sich auf die Maximallänge für Motorwagen (ohne Anhänger) gemäss Art. 65 VRV.

In den Baubereichen A, B und C befinden sich mögliche Anlieferungsstandorte. Zwischen den Gebäuden von Baubereich A und B dürfen das Anlieferungstor und die Zu- und Wegfahrt zur Tiefgarage aus Gründen der Übersicht und der Verkehrssicherheit nicht gegenüberliegen (siehe auch Ziff. 10 Abs. 2 & 3).

Ziffer 16: Fuss- und Fahrwegrechte; Rechte am Aussenraum

Der Freiraum, ausgebildet als Mischverkehrsfläche, soll durchgehend begeh- und mit Velo (in angemessenem Tempo) befahrbar sein. Das Gebiet gewährleistet die wichtigen Verbindungen mit hohem Personenaufkommen zwischen Bahnhof und Metalli. Die Dienstbarkeiten im Bereich der Anlieferung, Parkierung etc. werden vertraglich geregelt. Für die im Plan bezeichneten Fussgängerflächen gilt ein unentgeltliches öffentliches Fusswegrecht. Situativ kann dieses bei Sitzplätzen eines Restaurants oder Veloabstellplätzen für Besuchende lokal aufgehoben werden, sofern weiterhin eine grosszügige, städtebaulich adäquate, den Personenströmen und Anlieferung angemessene Fläche freigehalten wird. Entsprechende Regelungen gilt es bei Baubewilligungsverfahren zu prüfen.

Entlang der Gubel-, Baarer- und Gotthardstrasse sind Planungen zur Aufwertung des Strassenraums vorgesehen. Die Planungen sind aber noch nicht so weit fortgeschritten, dass deren Inhalte im Richtprojekt/Umgebungsplan hätten berücksichtigt werden können. Aus diesem Grund wird im Bebauungsplan gesichert, dass die Grundeigentümer die aus der künftigen Planung resultierende städtische Strassenraumgestaltung auf den vermerkten Flächen entlang der Gubel-, Baarer- und Gotthardstrasse zu dulden haben.

Beim Gubelloch ist zudem das Portal der Umfahrung Zug vorgesehen, welches Auswirkungen auf die Strassenraumgestaltung an der Gubelstrasse und am Anschluss der Baarerstrasse zur Folge hat. Das Projekt wurde – soweit dies bisher bekannt ist – in die Planung berücksichtigt. So können beispielsweise die Baulinien, welche im Projekt «Stadtunnel Zug» von 2015 vorgesehen waren und auf dessen Grundlage das Projekt «Umfahrung Zug» beruht, eingehalten werden. Mit der vorgesehenen Fläche «städtische Strassenraumgestaltung» besteht zudem genügend Spielraum für die Planung des Umfahrungsprojektes.

Ziffer 17: Veloabstellplätze

Das zu erstellende Angebot an Veloabstellplätzen berechnet sich grundsätzlich gemäss der jeweils gültigen VSS-Norm⁸. Es sind jedoch mindestens 440 Kurzzeit- und 519 Langzeit-Veloabstellplätze zu erstellen. Diese Mindestzahlen gehen der Berechnung gemäss VSS-Norm vor. Falls gemäss VSS-Norm ein grösserer Bedarf als die im Bebauungsplan festgehaltenen Mindestzahlen besteht, sind die Abstellplätze gemäss VSS-Norm zu erstellen.

Die Veloabstellplätze für den arealinternen Bedarf sind im Erdgeschoss und 1. Untergeschoss ange-dacht. Im 1. UG finden sich die Langzeitabstellplätze für die Bewohnerschaft und die Beschäftigten; diese sind mittels Velorampe ab dem Baubereich B erreichbar. Die Kurzzeitabstellplätze für Kundschaft

⁸ Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 40 065 Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen

und Besucherinnen und Besucher werden im Erdgeschoss an der Baarerstrasse oder beim Bahndamm, frei zugänglich und in der Nähe der Hauseingänge platziert. Weitere Kurzzeitabstellplätze können bei Bedarf mit dem Projektvorhaben erarbeitet werden.

Die 800 Abstellplätze für den Bedarf des Bahnhofs sollen einerseits beim Bahndamm (Bereich Veloabstellplätze Bahnhof; rund 350 VAP) sowie in einer Velostation im Erdgeschoss und 1. Untergeschoss des Baubereichs B (rund 450 VAP) erstellt werden. Damit kann der Bedarf gemäss dem Veloabstellkonzept Bahnhof Zug (siehe Kapitel 2.13) abgedeckt werden.

Ziffer 18: Mobilitätskonzept

Um die nachteiligen Auswirkungen der Arealentwicklung auf die Umwelt, die Gesundheit und auf das umliegende Strassennetz zu reduzieren und den Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung Rechnung zu tragen, wird das Parkierungsangebot im Bebauungsplan eingeschränkt. Mit 400 Parkfeldern liegt das Angebot im Vergleich zur VSS-Norm unterhalb des notwendigen Mindestbedarfs. Aus diesem reduzierten Parkierungsangebot ergibt sich die Notwendigkeit zur Erstellung eines Mobilitätskonzeptes mit infrastrukturellen und betrieblichen Massnahmen.

Aufgrund der zentralen Lage in der Stadtmitte ist das Bebauungsplangebiet sehr gut mit sämtlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Dies ermöglicht eine nachhaltige Mobilitätsbewältigung heutiger und künftiger Nutzerinnen und Nutzer des Areals und lässt ein reduziertes Parkierungsangebot zu. Um den Druck auf das bestehende Parkierungsangebot weiter zu senken, gilt es Alternativen zum eigenen Auto – namentlich ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Carsharing, Bildung von Fahrgemeinschaften etc. – zu fördern und das Parkfeldangebot auf Beschäftigte und Bewohnerinnen und Bewohner zu beschränken. Im Rahmen der Arealentwicklung wurde deshalb ein Rahmenmobilitätskonzept (21.03.2023) erarbeitet, welches eine wegleitende Grundlage für den Bebauungsplan darstellt. Darauf aufbauend sind in den jeweiligen Baubewilligungsverfahren vertiefende Mobilitätskonzepte auf Stufe Baugesuch zu entwickeln, die untereinander zu koordinieren sind.

Konzept-Stufe	Inhalt
Rahmenmobilitätskonzept (Erarbeitung Stufe Bebauungsplan)	<ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Ziele • Vorgaben zur Organisation und Finanzierung der einzelnen Mobilitätskonzepte • Regelt die minimalen Massnahmen für die Mobilitätskonzepte auf Stufe Baugesuch (Parkraummanagement, Parkfeldbewirtschaftung, Angebot Veloabstellanlagen) • Empfiehlt weitergehende Massnahmen • Legt den Rahmen für das Monitoring und Controlling fest
Mobilitätskonzept (Erarbeitung Stufe Baugesuch)	<ul style="list-style-type: none"> • Ziele auf Stufe Baugesuch • Projektbeschrieb • Verbindliche Festlegung der Massnahmen zur Erfüllung der Ziele inkl. Trägerschaft und Finanzierung • Verbindliche Festlegung des Monitorings und Controllings

5.5 Freiraum

Ziffer. 19: Gestaltungsgrundsätze

Die Gestaltung des Aussenraums richtet sich nach dem Umgebungsplan vom 21.03.2023 (siehe Abbildung 21). Der gesamte Aussenraum wird als Stadtplatz konzipiert und ist öffentlich zugänglich. Die Hauptfläche befindet sich zwischen den Gebäudekomplexen und dem Bahndamm.

Die Fläche soll attraktiv für den Fuss- und Veloverkehr und mit abwechslungsreichen Aufenthalts-, Spiel- und Begegnungsbereichen ausgebildet werden. Der Freiraum geht von den angrenzenden Strassen über die Gebäudekanten bis zu den Stützmauern des Bahndamms und steht für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung. Erlaubt sind einzig Fahrten von Blaulichtfahrzeugen sowie Fahrten für Anlieferung (LKW) bzw. Güterumschlag. Das Befahren durch MIV ist nicht zulässig.

Die Ziffer 19 regelt sowohl die Zugänglichkeit des Freiraums, die Bepflanzung mit ausreichender Pflanzsubstrattiefe als auch die Möblierung im Zusammenhang mit der publikumsorientierten Nutzung. Angeboten werden sollen gemäss Umgebungsplan sowohl mobile als auch fixe Elemente. Mit der geeigneten Wahl von porösem Material und einer entsprechenden Bepflanzung soll einer städtischen Hitzeinsel entgegengewirkt werden. Mit dem Einsatz von differenzierten Materialien, stellenweise unversiegeltem Untergrund und dem Einsatz von standortgerechten und hitzeresistenten Pflanzen kann ein qualitativ hochwertiger Aussenraum umgesetzt werden. Da die Bäume in die Erde und nicht in Pflanzkübel gesetzt werden sollen, sind zur Sicherung der Baumpflanzungen bei unterirdischen Bauten o.ä. eine Überdeckung mit mind. 1.5 m Pflanzsubstrat ab OK Decke in den Bestimmungen vorzusehen oder Baumarten mit entsprechendem Wurzelraum zu wählen. Das Aussenraumkonzept wurde massgeblich durch Rückmeldungen aus den Mitwirkungen der Bevölkerung und der Stadtbildkommission weiterentwickelt. Somit entspricht das vorliegende Aussenraumkonzept den heutigen Anforderungen einer klimaresilienten Gestaltung von öffentlichen Räumen in Innenstädten für Bewohner, Besucher und Passanten.

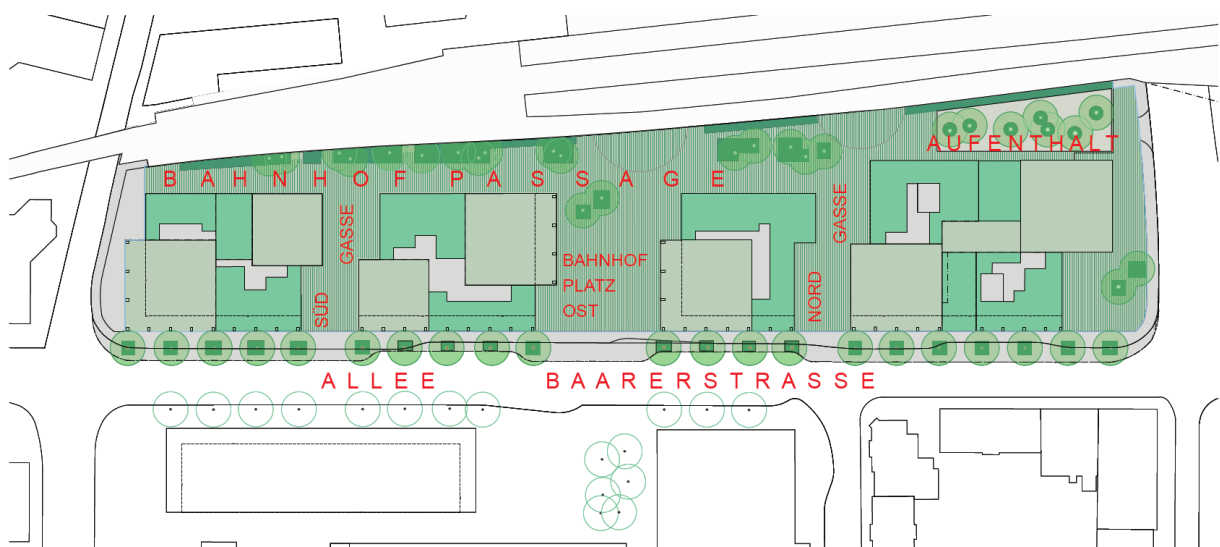


Abbildung 21: Schema Umgebungsplan, Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten vom 21.03.2023

5.6 Umwelt

Ziffer 20: Energie- und Klimaschutz

Die Stadt Zug hat sich im Jahr 2011 den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft verpflichtet und erhielt als Energiestadt das Label Gold (beste Kategorie). Dies verpflichtet die Stadt, Verbesserungen in energetischer und ökologischer Hinsicht auf ihrem gesamten Gemeindegebiet umzusetzen. Der Bebauungsplan hat folglich gewisse Anforderungen an Energie und Nachhaltigkeit zu erfüllen.

Das kantonale Energiegesetz wird derzeit revidiert. Berücksichtigt wird neben den MuKE n 2014 (Muster Vorschriften der Kantone im Energiebereich) auch die laufende Revision der eidgenössischen Energiegesetzgebung. Im Baubewilligungsverfahren werden demnach hohe Anforderungen an eine nachhaltige Energienutzung zu beachten sein. Im Richtprojekt zum Bebauungsplan ist deshalb ein entsprechendes Rahmenenergiekonzept integriert worden (siehe auch Erläuterungen zu Ziffer 1 Abs. 3).

In der Bestimmung wird bei den Neubauten im Baugesuch die Erfüllung der Mindestanforderungen des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS (d. h. mindestens SNBS Standard Silber) oder eines gleichwertigen Standards gefordert. Eine Zertifizierung nach SNBS wird nicht vorausgesetzt. Der Nachweis ist durch eine Fachperson zu erbringen. Grundlage bildet das Rahmenenergiekonzept. Dafür geeignete Dachflächen (ausser intensiv begrünte Dachgärten mit Stauden, Klein- und Grossgehölz und technische Dachaufbauten) müssen für die Stromproduktion genutzt werden. Der entsprechende Nachweis ist im Baugesuch zu führen.

Es wird – soweit möglich – die Verwendung von ressourcenschonenden (d. h. natürlichen) Baustoffen vorgeschrieben, wobei auch die Verwendung von rezyklierten und kreislauffähigen Materialien zu prüfen ist (z. B. Recyclingbeton). Der entsprechende Nachweis zur Verwendung von ressourcenschonenden Baustoffen sowie rezyklierter und kreislauffähiger Materialien ist im Baugesuch zu führen.

Ziffer 21: Lärmschutz

Das Bebauungsplangebiet wird durch Strassenlärm und Eisenbahnlärm belastet. Zudem wird im Zusammenhang mit dem Projekt Parkiergelände Lärm erzeugt. Im Lärmgutachten vom 21.03.2023 wird die Einhaltung der lärmrechtlichen Anforderungen, unter den berücksichtigten Nutzungen gemäss Richtprojekt vom 21.03.2023 und unter Einhaltung von Massnahmen, nachgewiesen.

Gemäss dem Lärmgutachten dürfen aktuell aufgrund von IGW-Überschreitungen entlang der Baarerstrasse im Erdgeschoss sowie im ersten und zweiten Obergeschoss keine ungeschützten Fenster zu lärmempfindlichen Räumen in Wohnungen angeordnet werden. Geschützte Fenster zu Wohn- oder Schlafräumen sind jedoch zulässig (z.B. aufgrund einer entsprechend gestalteten Loggia). Falls im Baubewilligungsverfahren der Nachweis erbracht wird, dass die Lärmschutzverordnung auch ohne Massnahmen am Gebäude eingehalten ist, kann von dieser Bestimmung abgewichen werden. Dies kann zum Tragen kommen, falls die Emissionen auf der Baarerstrasse zukünftig tiefer sind als heute, was z.B. durch den Einbau eines lärmindernden Belags, durch eine Reduktion des Motorenlärms infolge Zunahme der E-Mobilität oder durch eine Verkehrsabnahme nach Realisierung des Zentrumsstunnels möglich ist. Die Einhaltung der restlichen Bebauungsplanbestimmungen, beispielsweise zur Nutzung des Erdgeschosses, bleiben vorbehalten.

Aufgrund von Lärmgrenzwertüberschreitungen müssen die Rampen der Tiefgarageneinfahrten, welche gemäss Richtprojekt in die Gebäude integriert werden, auf einer Länge von 10.0 m mit einer absorbierenden Verkleidung ausgeführt werden (Wände ab 0.5 m Höhe sowie Decken). Falls im Baubewilligungsverfahren der Nachweis erbracht werden kann, dass die Lärmschutzverordnung auch ohne schallabsorbierende Verkleidung eingehalten werden kann, kann von dieser Bestimmung abgewichen werden. Die Einhaltung der restlichen Bebauungsplanbestimmungen, beispielsweise zur Nutzung des Erdgeschosses, bleiben vorbehalten.

5.7 Ver- und Entsorgung

Ziffer 22: Entsorgung

Ziffer 22 regelt die Ver- und Entsorgung im Bebauungsplanperimeter. Die Bestimmung der Standorte der Entsorgungslogistik ist im Baubewilligungsverfahren über ein Entsorgungskonzept zu regeln. Die Siedlungsabfälle sind in sich besonders gut in die Umgebung einordnenden Unterflurcontainern zu entsorgen. Die Unterflurcontainer sind im Situationsplan bei den Baubereichen A3 und D4/D5 vorzusehen. Diese Standorte eignen sich für Unterflurcontainer, die auch der Anwohnerschaft und Besucherinnen und Besuchern dienen können. Die Entsorgungsstellen sind so geplant, dass diese sowohl zu Fuss als auch mit dem Auto gut zugänglich sind.

Die Entwässerung hat im Trennsystem zu erfolgen. Das Meteorwasser muss soweit wie möglich im Planungsgebiet zu versickern lassen.

Das im Richtprojekt vorhandene Potential für Versickerung und Retention im gewachsenen Boden sowie auf den Dächern wurde in Absprache mit der für die Stadtentwässerung zuständigen Fachperson und auf Grundlage der Richtlinie «Regenwasserentsorgung» des VSA abgeschätzt. Die Abschätzung ergab, dass voraussichtlich genügend Versickerungsflächen und genügend Retentionsvolumen für das anfallende Regenwasser vorhanden sind. Aus diesem Grund wurde auf eine detailliertere Regelung von Versickerungs- und Retentionsflächen verzichtet.

5.8 Verfahren

Ziffer 23: Etappierung

Es handelt sich um ein bereits überbautes Gebiet gemäss rechtskräftigem Bebauungsplan vom 25. Mai 2004. Dieser gewährleistet den einzelnen Grundeigentümern, unterschiedliche Entwicklungsabsichten und -horizonte umzusetzen. Die Möglichkeit der Etappierung war von Anfang an eine Grundvoraussetzung des Planungsverfahrens. Die Aufteilung der Baubereiche anhand der Parzellengrenzen und Eigentümer ermöglicht somit eine etappenweise Realisierung über die Jahre hinweg.

Die bestehende Substanz kann im Sinne der Bestandesgarantie gem. § 72 Abs. 2 PBG angemessen erweitert oder erneuert oder teilweise geändert werden. Dies insbesondere auch im Hinblick auf die Erschliessung der Einstellhalle; die Erschliessung der Grundstücke muss in jeder Etappe gewährleistet sein.

Ziffer 24: Qualitätssicherung

Es gelten neben den vorliegenden Bestimmungen auch die Anhaltspunkte des Hochhausreglements der Stadt Zug betreffend Beurteilung der Projektwettbewerbe resp. Bauprojekte. Gemäss Hochhausreglement § 13 bedingen Hochhäuser (Gebäude mit einer Gebäudehöhe über 30m) einen qualifizierten Projektwettbewerb. Dies gilt auch für die Gebäude im Bebauungsplanperimeter, welcher in der Hochhauszone I (Gebäudehöhe max. 60/80m) liegt.

Mit den Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie den restlichen Vorgaben in den Bestimmungen zu Städtebau und Architektur, Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur, Nutzungen, Ökologie und Umwelt sowie Vernetzung mit Grün- bzw. Naherholungsräumen sind die Voraussetzungen von § 10b Abs. 2 PBG sowie des Beschlusses zum kantonalen Richtplan S 3.1.3 betreffend Hochhäuser erfüllt.

Sofern Bauprojekte Hochhäuser enthalten und somit der Projektwettbewerbs-Pflicht unterstehen, kann gemäss Ziffer 24 Abs. 1 von den Bestimmungen gemäss Ziff. 8 Abs. 5, 8 und 9 – welche die Rücksprünge und auskragenden Bauteile regeln – in einem begrenzten Umfang abgewichen werden. Die Möglichkeit abzuweichen ist zweckmässig, damit eine stufengerechte Flexibilität gewahrt und Raum

für bessere Lösungen im Rahmen eines Bauprojekts belassen wird. So wurden beispielsweise begrünte Fassaden thematisiert, die mit Auskragungen von nur 1.0 m nicht möglich wären.

Ziffer 24 Abs. 2 regelt die Sicherstellung der Qualität auch über einen längeren Realisierungshorizont. So muss das Baudepartement in jedem Konkurrenzverfahren in der Jury beigezogen werden.

5.9 Schlussbestimmungen

Ziffer 25: Inkrafttreten

Für die Inkraftsetzung des überarbeiteten Bebauungsplans müssen die vertraglichen Dienstbarkeiten zwischen den Grundeigentümern unterzeichnet sein. Diese Regelungen betreffen die Vereinbarungen in Bezug des Unterhalts, der Realisierung sowie der Nutzungen auf dem Areal. Für das Inkrafttreten und für die Aufhebung oder Änderung gelten die üblichen Verfahren gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug.

Ziffer 26: Aufhebung bisherigen Rechts

Der neue Bebauungsplan ersetzt den heute rechtskräftigen Bebauungsplan aus dem Jahr 2004.

6 Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise

6.1 Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften

Das Areal liegt vollständig in der Kernzone C. Das Richtprojekt bzw. der neue ordentliche Bebauungsplan weicht in folgenden Punkten von der Einzelbauweise ab:

Vorschrift	Kernzone C	Bebauungsplan neu bzw. Richtprojekt
Nutzung	<ul style="list-style-type: none"> Min. Wohnanteil 50% nicht und mässig störende Betriebe zulässig Publikumsorientierte Nutzung in den Erdgeschossen (§41 BO) 	<ul style="list-style-type: none"> Min. Wohnanteil 30%, ausser Baubereich C (0% Wohnanteil) nicht und mässig störende Betriebe zulässig Publikumsorientierte Nutzung in den Erdgeschossen
Bauliche Dichte	Max. 31'808.7 m ² aGF	Max. 51'176.0 m ² aGF
Vollgeschosszahl	5	Frei
Fassadenhöhe / Gesamthöhe / Gebäudehöhe	18.50 m (Gebäudehöhe, ohne Erhöhung gem. § 12 Abs. 3 BO)	Angabe Höhenkote OK 51.30 m (entspricht Gesamthöhe)
Dach- und Attikageschoss	Zulässig, nicht höher als 4.00 m	Nicht zulässig
Grenzabstände	6 m	frei
Vorspringende und auskragende Bauteile	<ul style="list-style-type: none"> Max. 1.50 m über Fassadenflucht hinausragen und pro Geschoss gesamthaft nicht breiter als ein Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts (mit Ausnahme von Dachvorsprüngen) Max. 1.50 m über Baulinie hinaus- oder in Strassenabstand hineinragen 	Max. 1.00 m über Baubereich hinausragen, nur an Fassaden Turmbauten sowie bezeichneten Stellen der Sockelbauten und pro Geschoss gesamthaft nicht breiter als ein Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts
Dachgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Nur technisch bedingte Dachaufbauten zulässig Begrünung von Flachdächern grosser als 25 m² gem. §21 BO 	<ul style="list-style-type: none"> Auf Turmbauten: nur technisch bedingte Dachaufbauten erlaubt, Dach ist mind. extensiv zu begrünen Auf Sockelbauten: begehbare und begrünte Dachlandschaft. Dach ist intensiv zu begrünen. Techn. Bedingte Dachaufbauten nur in Ausnahmefällen erlaubt

Gemäss § 32 des Planungs- und Baugesetzes können Bebauungspläne von den ordentlichen Bauvorschriften abweichen, wenn sie wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise aufweisen. Wesentliche Vorteile sind eine besonders gute architektonische Gestaltung der Bauten, Anlagen und der Freiräume sowie eine besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild. Mit dem Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof entsteht eine verdichtete städtische Überbauung mit hoher Freiraumqualität. Wesentliche Vorteile sind:

Schaffung und Sicherung von Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle städtebauliche Verdichtung und von Freiräumen mit einer hohen Aufenthaltsqualität

Das Areal wird bewusst verdichtet. Der Bebauungsplan weist über das gesamte Areal eine Ausnutzungsziffer von rund 3.6 auf. Trotz der baulichen Verdichtung wird das Areal einheitlich gestaltete und zusammenhängende Freiflächen aufweisen. Diese werden, der zentralen Lage direkt am Bahnhof entsprechend, urban und doch grün gestaltet und stehen der gesamten Bevölkerung zur Verfügung. Die Lage, Anordnung und Höhe der Bauten wurde so festgelegt, dass dies eine gute Lösung für das Stadtbild insbesondere unter Berücksichtigung der umliegenden Bauten darstellt.

Nachhaltig ökologische Gestaltung der Umgebung mittels hochwertiger Begrünung und Versickerungsmöglichkeiten

Die Freiflächen werden, soweit dies die urbane Lage zulässt, entsiegelt und ökologisch gestaltet. Es werden Bäume gepflanzt, welche einerseits ökologische Vorteile bieten, andererseits für ein angenehmes Mikroklima sorgen (Verschattung, Verdunstung).

Intensive Dachflächennutzung oder Dachbegrünungen auf den Neubauten

Die Dachflächen der Sockel werden intensiv genutzt und stellen so einen Ersatz und Ergänzung für die durch die Verdichtung wegfallenden Freiflächen dar. Die Dächer werden entweder begehbar ausgestaltet, intensiv oder extensiv begrünt und mit PV-Anlagen bestückt.

Unterirdische MIV-Parkierung, auch für Besucherinnen und Besucher, mit minimalen Zufahrten

Die Zufahrten für den motorisierten Individualverkehr werden minimal gehalten und so angeordnet, dass diese die quartierinternen Erschliessungswege möglichst wenig tangieren. Die Parkierung erfolgt unterirdisch, auch für Besucherinnen und Kunden.

Verbesserung der Rahmenbedingungen für Fuss- und Veloverkehr

Die Freiräume werden fussgänger- und velofreundlich gestaltet. Die Durchwegung durch das Areal wird verbessert, insbesondere werden die Verbindungen von den östlichen Bahnhofsausgängen in Richtung Metalli verbessert. Mit diversen im Mobilitätskonzept beschriebenen Massnahmen wird eine autofreie Mobilität gefördert. Zusätzlich bietet die grosse Anzahl Veloabstellplätze sowohl für die Öffentlichkeit am Bahnhof sowie für die Überbauung selber die Basis für einen hohen Anteil des Veloverkehrs am Modalsplit.

Schaffung von preisgünstigem Wohnraum

Es werden mindestens 3'150 m² aGF Wohn- oder Gewerbefläche (oder 20% der zusätzlichen aGF) preisgünstig vermietet. Dies schafft einen Interessensausgleich zum entstehenden Mehrwert auf dem Areal. Somit sind – im Vergleich zu ähnlichen Flächen an vergleichbarer Lage – attraktive Wohnungen zu günstigen Mietzinsen zentral verfügbar.

7 Verfahren

Die Ausarbeitung des Bebauungsplans erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern, der Stadt Zug, den Gewinnern der Testplanung (Arbeitsgemeinschaft Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten, Hansjörg Jauch Landschaftsarchitekt HTL BSLA) sowie verschiedenen Fachplanungsbüros (TEAMverkehr.zug AG, Ingenieurbüro, Edelmann Energie AG).

7.1 Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG

Da in gewissen Teilbereichen von den jeweils geltenden Bauvorschriften abgewichen wird, soll der Bebauungsplan im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 PBG erlassen werden.

7.2 Testplanung

Im Rahmen der Schlusspräsentationen wurden die Projektbeiträge der verschiedenen Teams in mehreren Durchgängen diskutiert und im Quervergleich einander gegenübergestellt. Das Projektteam – bestehend aus der Arbeitsgemeinschaft Güller Güller Architecture Urbanism / SLIK Architekten, Hansjörg Jauch Landschaftsarchitekt BSLA und Florin Granwehr (Künstler) – wurde mit der Weiterbearbeitung gemäss Schlussbericht beauftragt. Die Rückmeldungen aus dem Schlussbericht betreffen die Volumen und Gebäudehöhen (Verhältnis Sockel- und Turmbauten), die Festlegung der Typologie hinsichtlich Erarbeitung des Bebauungsplans, den architektonischen Ausdruck (Herausforderung der Homogenität bei individuellen Entwicklungsschritten), die Etappierung mit den Auswirkungen im jeweiligen Aussenraum sowie das Freiraumkonzept mit der wichtigen Bedeutung im Kontext eines dicht bebauten Orts. Die Überarbeitung des Siegerprojekts endete mit der Veröffentlichung des Richtprojekts vom 4. Februar 2015. Dieses hält das städtebauliche Konzept mit den Gestaltungsprinzipien fest. Dieser Bericht bildet die orientierende Grundlage für die Bestimmungen des Bebauungsplans.

7.3 Stadtbildkommission

Seit der Testplanung und der Erarbeitung des Richtprojekts mit seinem städtebaulichen Konzept und den Gestaltungsprinzipien wurde das Richtprojekt der Stadtbildkommission mehrmals vorgelegt und zu einem Richtprojektdossier weiterentwickelt. Das Richtprojektdossier wurde entsprechend den Vorbehalten und Anregungen der Stadtbildkommission in den Bereichen Aussenraum, auskragende Bauteile und Sockelrücksprünge laufend weiter ausgearbeitet. An der Sitzung im November 2021 konnten alle Bedingungen der Stadtbildkommission, einschliesslich jene in Bezug auf Begrünungsmassnahmen und Materialisierung im Aussenraum, erfüllt werden. Es liegt nun ein qualitativ hochwertiges Richtprojektdossier in Abstimmung mit der Stadtbildkommission vor.

Datum der Sitzung	Themenbereich
6. April 2017	Gesamtkonzept Baarerstrasse West / Bahnhof Lesung 1
7. Dezember 2017	Gesamtkonzept Baarerstrasse West / Bahnhof Lesung 2
7. Februar 2018	Gesamtkonzept Baarerstrasse West / Bahnhof Lesung 3
7. Juli 2021	Aussenraum Lesung 1
3. November 2021	Aussenraum Lesung 2

7.4 Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung

Die kantonale Baudirektion hat mit Schreiben vom 15. November 2022 zum Bebauungsplan Stellung genommen. Die Vorprüfung enthält neben verschiedenen Hinweisen und Empfehlungen einige Vorbehalte.

Der Vorprüfungsbericht der Baudirektion enthält 19 Vorbehalte (in der Folge kursiv dargestellt). Sofern die Vorbehalte erfüllt werden (siehe Umgang mit dem Vorbehalt nachfolgend →), kann eine Genehmi-

gung der Zonenplanänderung, der Änderung der Bauordnung sowie des Bebauungsplans Baarerstrasse West / Bahnhof inkl. den Bestimmungen ohne Auflagen und Änderungen in Aussicht gestellt werden.

Grundsätzliches

1. *Der heute rechtskräftige Bebauungsplan «Baarerstrasse West/Bahnhof», genehmigt vom Regierungsrat am 25. Mai 2004, ist mit dem Schlussbestimmungen des neu festzusetzenden Bebauungsplans formell aufzuheben.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Bestimmungen wurden entsprechend ergänzt.

Bebauungsplanperimeter

Mit dem neuen Bebauungsplan wird der Bebauungsplanperimeter im Vergleich zum vorher bestehenden (Plan-Nr. 7047, genehmigt am 25. Mai 2004) leicht angepasst bzw. erweitert. In Ziffer 2.11 des Planungsberichts wird hingegen festgehalten, dass am Bebauungsplanperimeter festgehalten werde.

2. *Im Planungsbericht ist aufzuzeigen, inwiefern und weshalb der Bebauungsplanperimeter geändert wird.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Abgrenzung des Bebauungsplanperimeters wurde überarbeitet und der Planungsbericht angepasst.

Abweichungen zur Regelbauweise und wesentliche Vorzüge

3. *Das Thema «Abweichungen zur Regelbauweise» ist in einem eigenen Kapitel genau auszuführen.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Der Planungsbericht wurde angepasst.

Hochhaus

Aus dem Planungsbericht geht nicht hervor, inwiefern die Voraussetzungen von § 10b Abs. 2 neu PBG sowie des Beschlusses zum kantonalen Richtplan S 3.1.3 betreffend Hochhäuser erfüllt sind.

4. *Der Planungsbericht ist entsprechend zu ergänzen.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Der Planungsbericht wurde angepasst.

Baulinien

5. *Für die aufzuhebenden Baulinien entlang der Baarerstrasse ist ein kantonales Verfahren vorzunehmen. Die Stadt Zug hat das Vorgehen und die Koordination mit den kantonalen Fachstellen abzusprechen.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Das Vorgehen wurde mit den kantonalen Fachstellen koordiniert. Die Baudirektion hat den Stadtrat mit Brief vom 29.03.2023 gemäss § 13 Abs. 2 GSW die Kompetenz übertragen, die kantonale Baulinien in einem kommunalen Verfahren aufzuheben. Die Baulinien werden in einem separaten Baulinienplanverfahren aufgehoben.

Tunnelportal Stadtzentrum

6. *Mit der neu geplanten Umfahrung Zug wird die Gubelstrasse baulich umgestaltet, was im Bebauungsplan zu berücksichtigen ist.*
7. *Spätestens mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Zug ist die Erschliessung ab der Gubelstrasse zu schliessen, was verbindlich in die Bestimmungen aufgenommen werden muss.*

→ Der Vorbehalt wird teilweise berücksichtigt. Der Bebauungsplan sowie das Richtprojekt wurden gemäss dem Vorbehalt angepasst. Die bauliche Umgestaltung der Gubelstrasse wird durch den Bebauungsplan nicht ausgeschlossen.

Parkierung

8. *Die maximale Anzahl Parkfelder ist bei 400 festzulegen.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die maximale Anzahl Parkfelder wurde aufgrund der neuen Parkplatz-Berechnung überprüft und auf maximal 400 Parkfelder reduziert.

Anordnung Parkplätze

9. *Die für das gesamte Bebauungsplanareal zusammenhängende Tiefgarage ist nicht klar erkennbar. Namentlich ist aufzuzeigen, wie die Parkplätze, Veloparkplätze und die Veloabstellplätze (VAP) der SBB angeordnet werden und wie deren Erschliessung aussehen wird.*

Die Anordnung der verschiedenen Parkplätze sind auszuweisen.

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Tiefgarage ist im Situationsplan sowie im Richtprojekt bezeichnet. Das Richtprojekt zeigt auf, wie und wo die Parkfelder und Veloabstellanlagen angeordnet werden.

Fussgängerverkehr

10. *Die Zugangsfläche zur PU Glashof ist im Bebauungsplan darzustellen.*

11. *Es ist in den Bestimmungen, bspw. in Ziff. 23 Etappierung, verbindlich zu regeln, dass die abgelenkte PU Glashof spätestens mit der Bauetappe Baubereich D4 zu realisieren ist.*

→ Der Vorbehalt kann nicht berücksichtigt werden.

Die abgelenkte Personenunterführung (PU) soll als Teil des Gleisbaus der SBB erstellt werden. Gemäss Aussagen von SBB Infrastruktur ist offen, wann die Ablenkung umgesetzt werden kann, da damit allenfalls der normgerechte Umbau der gesamten Unterführung verbunden wäre, was die SBB im Ausbauschnitt 2035 nicht vorsieht. Die SBB ist jedoch bemüht, die Ablenkung so früh wie möglich umzusetzen.

Da der Umsetzungshorizont der Ablenkung noch nicht bestimmt werden kann, kann die Realisierung der abgelenkten PU nicht mit einem Bauprojekt verknüpft werden. Zudem bedarf es als Teil des SBB-Projektes keiner speziellen Regelung im Bebauungsplan.

Die Ablenkung der PU ist mit dem begleitenden Umgebungsplan sowie der vorgesehenen vertraglichen Regelung zwischen Stadt und SBB genügend gesichert und wird deshalb im Bebauungsplan nicht dargestellt. Jedoch wird die Zugangsfläche im begleitenden Umgebungsplan klarer dargestellt.

Veloabstellplätze, Bedarf Bahnhof Zug

12. *Die gemäss VSS Norm SN 640 065 «Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen» minimal zu erstellende Anzahl Veloabstellplätze (VAP) im Bebauungsplanperimeter ist unter Ziff. 17 in die Bestimmungen des Bebauungsplans aufzunehmen.*

13. *In Ziff. 17.2 Abs. 2 der Bestimmungen ist zu ergänzen, dass die Abstellplätze soweit möglich zu überdachen sind.*

14. *Es muss sichergestellt sein, dass die VAP unter dem Gleis 1 zugänglich sind, sowie die objektive und subjektive Sicherheit gewährleistet ist.*

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Der Bebauungsplan sowie das Richtprojekt wurden gemäss dem Vorbehalt angepasst. Die minimal zu erstellende Anzahl VAP sowie die Überdachung wurden in die Bestimmungen aufgenommen. Die Veloabstellanlage unter dem Gleis 1 wurde im Richtprojekt offener gestaltet, so dass die objektive und subjektive Sicherheit gewährleistet ist.

Lärmschutz

15. Die Strassenlärmemissionen sind durch die Stadt Zug zu verifizieren. Das Lärmgutachten ist in dieser Hinsicht zu ergänzen.

16. In den Bestimmungen zum Bebauungsplan ist zu definieren, wo aufgrund von Lärmgrenzwertüberschreitungen keine ungeschützten lärmempfindlichen Wohnräume angeordnet werden dürfen.

17. Massnahmen zur Lärmverminderung der Tiefgaragen, mindestens gemäss Lärmgutachten Kapitel 5.5.1, sind in die Bestimmungen zum Bebauungsplan aufzunehmen.

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Das Lärmgutachten und der Bebauungsplan wurden gemäss dem Vorbehalt angepasst.

Energie

18. Die Grundsätze zur erneuerbaren Wärme- und Kälteversorgung, hohe Eigenstromversorgung (Photovoltaik Fassade und Dach), Ladestationen (SIA 2060) etc. sind in den Bestimmungen des Bebauungsplans verbindlich festzuhalten und in einem Konzept zu beschreiben.

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Der Bebauungsplan wurde gemäss dem Vorbehalt angepasst und es wurde ein Energiekonzept erarbeitet.

Schweizerische Bundesbahnen SBB

19. Die Interessenlinie der SBB ist in sämtlichen Unterlagen korrekt darzustellen.

→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Interessenslinie wurde angepasst.

7.5 Mitwirkung der Bevölkerung zum Aussen- / Freiraum

Der Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof Zug wurde vom Montag, 9. November 2020 bis und mit Mittwoch, 9. Dezember 2020, auf der Webseite www.baarerstrasse-zug.ch öffentlich bereitgestellt und im Amtsblatt des Kantons Zug publiziert. Mit einer Medienmitteilung, Plakaten direkt auf dem Areal, den Social-Media-Kanälen der Stadt Zug sowie Meldungen im Intranet der Grundeigentümer wurde auf die Online-Umfrage zum Freiraumkonzept aufmerksam gemacht. Während der Auflagefrist sind fristgerecht 411 Einwendungen mit verschiedenen Anträgen eingegangen. Diese Einwendungen werden im Mitwirkungsbericht vom 22. November 2021 behandelt und entsprechend erläutert.

Anpassungen aufgrund der Mitwirkung und klimaangepasste Umgebungsgestaltung

Das Richtprojekt Freiraum wurde aufgrund der Mitwirkung angepasst. In den Einwendungen wurde von der Bevölkerung klar darauf hingewiesen, dass sie qualitativ hochwertige und grünere Freiräume fordern. Die Klimaanalyse zeigt, dass Massnahmen notwendig sind, um der Entstehung einer Hitzeinsel entgegenzuwirken. Zudem soll die Thematik der Dachflächen differenzierter studiert werden. Nicht zuletzt ist auch die Frage der Veloparkierung ein grosses Anliegen der Mitwirkenden.

Folgende Anpassungen wurden aufgrund der Mitwirkung aufgenommen:

- Ergänzung Umgebungs- und Situationsplan um weitere Baumgruppen
- Ergänzung Umgebungsplan um versickerungsfähigen und unversiegelten Bodenbelag

- Ergänzung Umgebungsplan um Sitzgelegenheiten
- Ergänzung Umgebungsplan um Begrünung des Bahndamms

8 Öffentliche Auflage

Noch ausstehend

9 Ablauf / Terminplan

Bis wann	Was	Wer
November 2015	Einleitung Bebauungsplan	Stadtrat
Februar 2022	Entwurf Richtprojekt & Bebauungsplan	Stadtplanung / Planer
März 2022	Verabschiedung zur Vorprüfung	Stadtrat
November 2022	Vorprüfungsbericht Bebauungsplan	Baudirektion
März 2023	Bereinigung BBP aufgrund Vorprüfung	Stadtplanung / Planer
April 2023	Bericht und Antrag 1. Lesung	Stadtrat
Mai 2023	1. Lesung BPK	GGR
Juni 2023	1. Lesung GGR	GGR
Juli 2023	1. öffentliche Auflage 30 Tage	Stadtrat
Oktober 2023	2. Lesung BPK	GGR
Dezember 2023	2. Lesung GGR	GGR
Januar / Februar 2024	Referendumsfrist 30 Tage	Bevölkerung
Februar / März 2024	2. öffentliche Auflage 20 Tage	Stadtplanung
Sommer 2024	Genehmigung	Baudirektion

Bei wesentlichen zu ändernden Aspekten oder bei allfälligen schwerwiegenden Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich entsprechende Verzögerungen ergeben. Ein allfälliges Referendum oder Beschwerdeverfahren vor Regierungsrat und Verwaltungsgericht verzögern die Rechtskraft der Bebauungspläne zusätzlich.

10 Beilagen zum Planungsbericht

Folgende Unterlagen dienen als Grundlagen für die Bestimmungen und werden in den entsprechenden Kapiteln im Planungsbericht thematisiert:

- 1 Verkehrsgutachten
TEAMverkehr.zug AG, 21.03.2023
- 2 Rahmenmobilitätskonzept
TEAMverkehr.zug AG, 21.03.2023
- 3 Nachhaltigkeitskonzept
Edelmann Energie AG, 21.03.2023
- 4 Lärmgutachten
Ingenieurbüro Beat Sägesser, 21.03.2023
- 5 Rahmenenergiekonzept
Edelmann Energie AG, 21.03.2023

In den Unterkapiteln finden sich einzelne Erläuterungen zum besseren Verständnis und zur Differenzierung der Grundlagen für den Bebauungsplan.

10.1 Richtprojekt

Das Richtprojekt beinhaltet das nach der Testplanung überarbeitete städtebauliche Konzept mit den dazugehörigen Gestaltungsprinzipien. Es ist Teil der orientierenden Grundlage für die Erstellung der Bestimmungen und dient der Beurteilung von Bauvorhaben.

10.2 Richtprojektdossier

Das Richtprojektdossier entwickelt das Richtprojekt weiter und bildet so eine umfassende Ergänzung zum Bebauungsplan mit Bestimmungen und Situationsplan. Es integriert weiterführende Studien der Stadt Zug aus den letzten Jahren und die Rückmeldungen der SBK insbesondere in Bezug auf die Aussenraumgestaltung. Das Dossier beinhaltet sowohl das städtebauliche Konzept und die Gestaltungsprinzipien als auch den Umgebungsplan. Letztere Planungsunterlage ist verbindlicher Bestandteil des Bebauungsplans. Als Ergänzung finden sich im Dossier weitere Skizzen, Machbarkeitsstudien und Darstellungen im Sinn der Nachverfolgbarkeit für die Zukunft. Das Richtprojektdossier ist bei Bauprojekten und Projektwettbewerben als Grundlage hinzuzuziehen.