

Planungsbericht

Bebauungsplan LG-Areal, Plan Nr. 7513

Berichterstattung nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)

26. Februar 2025, rev. 20. April 2026 (Stand: 1. Lesung GGR)



Verfasser:

Bebauungsplan

Städtebau und Planung Zug, Baudepartement, Gubelstrasse 22, Postfach, 6301 Zug

Harald Klein, harald.klein@stadzug.ch, bis April 2024

Gabriela Barman, gabriela.barman@stadzug.ch, ab Januar 2024

Kerstin Veit, kerstin.veil@stadzug.ch

Marianne Blommers, marianne.blommers@stadzug.ch, ab Dezember 2025

Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG, Förrlibuckstrasse 30, 8005 Zürich

Michael Camenzind, michael.camenzind@skw.ch

Isabel Philip, isabel.philip@skw.ch

Richtprojekt

Salewski Nater Kretz AG, Zürich

pool Architekten, Zürich

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Zürich

mrs Ingenieure

Mobilität

TEAMverkehr.zug ag, Cham

Emch+Berger WSB AG

Umweltverträglichkeitsbericht

Basler & Hofmann AG, Esslingen

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung.....	5
1 Ausgangslage.....	6
1.1 Anlass und Zielsetzung	6
1.2 Qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren	7
1.3 Perimeter/Eigentumsverhältnisse	7
2 Bestehende Rechtsgrundlagen	10
2.1 Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes	10
2.2 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)	10
2.3 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS	11
2.4 Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen	14
2.5 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 29. Juni 2023.....	16
2.6 Räumliche Gesamtstrategie 2040.....	17
2.7 Konzept Mobilität + Freiraum	17
2.8 Kommunale Richtplanung	18
2.9 Kommunalen Zonenplan vom 22. Juni 2010	22
2.10 Erfüllung der Anforderungen nach § 10b PBG (Zulässigkeit von Hochhäusern)	23
2.11 Kommunales Hochhausreglement vom 7. Mai 2018	24
2.12 Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West vom 16. September 2008	25
2.13 Arealbebauungen	31
2.14 Kommunalen Baulinienplan	32
2.15 Bebauungsplan Foyer Ost	32
2.16 Neue Messweisen im PBG und V PBG (IVHB)	33
2.17 Preisgünstiger Wohnraum.....	33
3 Richtprojekt	34
3.1 Qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren (QKV).....	34
3.2 Richtkonzept 19 und Richtkonzept 21	35
3.3 Richtprojekt LG-Areal.....	36
3.3.1 Städtebau	39
3.3.2 Nutzung	41
3.3.3 Freiraum	41
3.3.4 Erschliessungsqualität	42
3.3.5 Gewässer	42
3.4 Verträge/Vereinbarungen.....	45

4	Mobilität + Verkehr	46
4.1	Parkplatzbedarf	47
4.2	Bedarf an Veloabstellplätzen	47
4.3	Rahmenmobilitätskonzept.....	47
5	Bebauungsplan / Erläuterungen zu den Bestimmungen	49
5.1	Allgemeine Bestimmungen	49
5.2	Bebauung	50
5.3	Nutzung der Baubereiche	59
5.4	Erschliessung	63
5.5	Freiraum	67
5.6	Ver- und Entsorgung / Umwelt	69
5.7	Schlussbestimmungen	70
6	Umweltverträglichkeit.....	72
6.1	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	72
6.2	Voruntersuchung	72
6.3	Hauptuntersuchung	72
6.4	Berücksichtigung im Bebauungsplan	76
7	Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise.....	77
7.1	Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften	77
7.2	Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise	77
8	Verfahren.....	79
8.1	Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG.....	79
8.2	Verfahrenskoordination	79
8.3	Vorprüfung durch das Amt für Raum und Verkehr	80
8.4	BPeurteilung Umweltverträglichkeitsbericht durch das Amt für Umwelt	84
8.5	Informelle Mitwirkung der Bevölkerung	86
9	Ablauf/Terminplan.....	87
10	Beilagen zum Planungsbericht.....	88
10.1	Richtprojekt	88

Zusammenfassung

Das LG-Areal in Zug soll in den kommenden Jahren zu einem neuen, attraktiven Stadtteil entwickelt werden – ein Ort, der mit Bezug zur industriellen Vergangenheit des Areals eine Strahlkraft entwickelt. Es soll ein belebtes, gemischt genutztes Stadtquartier mit attraktiven Freiräumen geschaffen werden. Die erarbeitete städtebauliche Komposition schafft eine differenzierte, zusammenhängende Stadtsilhouette mit unterschiedlichen Gebäudehöhen, die jeweils Bezüge zu den bestehenden Bauten aufnehmen. Dank Hochhäusern wird eine sehr hohe Dichte erreicht, womit der vom Kanton vorgegebenen Verdichtungsstrategie entsprochen wird. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan LG-Areal wird die planungsrechtliche Grundlage für die umfassende Transformation des Areals gelegt.

Planung in einem grösseren Kontext

Der vorliegende Bebauungsplan richtet sich nach den übergeordneten Vorgaben von Bund, Kanton und Stadt Zug. Er wurde in einem kooperativen Planungsprozess mit den Fachstellen der Stadt Zug und den verschiedenen Grundeigentümern erarbeitet. Ziel ist, die Potenziale des Areals auszuschöpfen und für die Bevölkerung und Grundeigentümer Mehrwerte zu schaffen. Die angestrebte hohe Dichte unterstützt die qualitätsorientierte Siedlungsentwicklung nach innen. Die im Bebauungsplan formulierten gestalterischen und städtebaulichen Anforderungen entsprechen der zentralen Lage direkt am Bahnhof Zug, wobei die Freiraumgestaltung mit vielfältigen, geeigneten Massnahmen auf die stadtklimatischen und stadtoökologischen Aspekte reagiert. Die Anteile für preisgünstigen Wohnungsbau gewährleisten eine gute Durchmischung der künftigen Bewohnenden und Beschäftigten.

Weiterentwicklung des Zuger Stadtzentrums

Das LG-Areal soll etappiert über die nächsten Jahre mit einem vielfältigen Wohnungsangebot und unterschiedlichen Dienstleistungsflächen entwickelt werden. Mit dem Bebauungsplan wird der flächeneffiziente Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sichergestellt, die überdies an die künftigen Rahmenbedingungen des Bahnausbaus angepasst wird. Mit der Überbauung werden hochwertige öffentliche Stadträume geschaffen. 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

Das Freiraumgerüst besteht aus drei Kernelementen: Einem alle Baufelder verbindenden linearen Grundgerüst, den daran angelagerten öffentlichen Plätzen und den Grünräumen entlang der Gleise. Die Freiraumabfolge berücksichtigt die künftigen Anforderungen eines klimaangepassten Städtebaus und enthält Flächen, die nach ökologischen Gesichtspunkten gestaltet werden sollen.

Planungsphasen

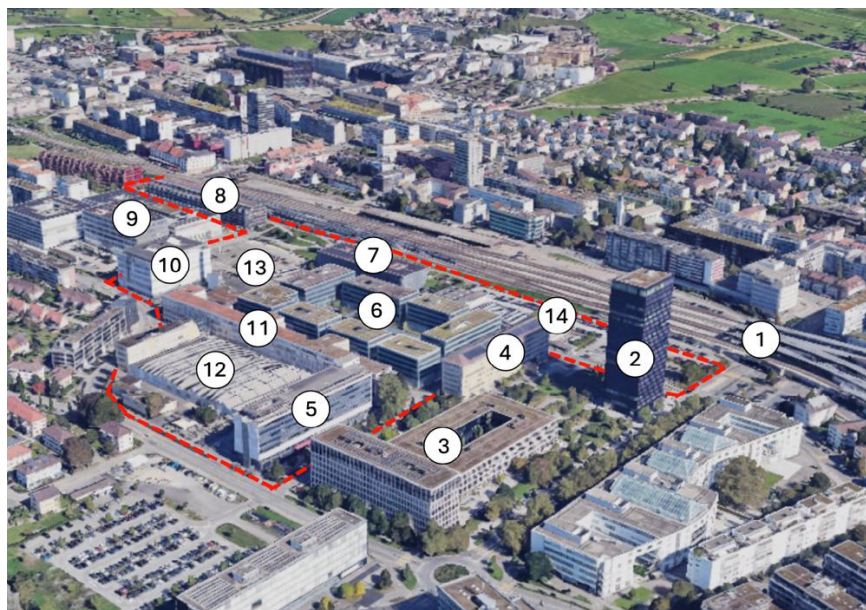
Die Planung für die Arealentwicklung erfolgte in mehreren Phasen. 2017 haben die Grundeigentümerschaften zusammen mit der Stadt Zug einen Studienauftrag zur Erarbeitung eines städtebaulichen Gesamtkonzepts durchgeführt. Anschliessend wurde das Siegerkonzept von Salewski Nater Kretz Architekten, pool Architekten, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur und mrs Ingenieure in das Richtkonzept 2019 überführt. Die städtebauliche Konzeption wurde in der Folge schrittweise zum Richtkonzept 2021 vertieft. Die nachfolgende Weiterbearbeitung wurde durch die Stadtbildkommission positiv beurteilt und im Richtprojekt 2026 finalisiert.

Auf diese breite Basis stützt sich der vorliegende Bebauungsplan ab, der die städtebaulichen Prinzipien hinsichtlich Bebauung, Nutzung, Erschliessung, Freiraum und Umwelt grundeigentümergebunden festhält.

1 Ausgangslage

1.1 Anlass und Zielsetzung

Das LG-Areal als ehemaliger Firmensitz der Landis + Gyr AG besitzt eine bedeutende Industrieschichte. Das Areal liegt an prominenter Lage im Zentrum der Stadt Zug, unmittelbar westlich vom Bahnhof Zug zwischen Aabach- und Nordstrasse, SBB-Gleisen sowie Gubel- und Theilerstrasse. Aufgrund seiner Grösse zählt das LG-Areal zu den bedeutendsten Entwicklungsgebieten der Stadt Zug. Das Gebiet ist im rechtskräftigen Zonenplan einer Bauzone mit speziellen Vorschriften zugeteilt und ermöglicht bereits in der Grundnutzung eine sehr hohe bauliche Dichte. Mit der Transformation vom Produktionsstandort zum lebendigen Stadtteil wird die bauliche Dichte im Vergleich zur Einzelbauweise gesamthaft um rund 8 % erhöht. Die Verdichtung erfolgt in die Höhe. Es sind insgesamt neun Hochhäuser vorgesehen. Als Folge davon kann das Freiraumangebot im Gebiet verbessert werden.



- 1 Bahnhof Zug
- 2 Hochhaus Park Tower
- 3 Bürogebäude J&J
- 4 Stadtverwaltung
- 5 Bürogebäude PK CS
- 6 Bürokomplex «Opus» SPS
- 7 Parkhaus Siemens
- 8 Wohngebäude Thoba Immobilien AG
- 9 Bürogebäude Siemens
- 10 Büro-/Produktionsgebäude OVD Kinegram AG
- 11 Fabrikbau B6 UBS
- 12 «Freiruum» UBS
- 13 «Alter Bahnhof» Stadt Zug
- 14 «Shed» Alfred Müller AG

Abb. 1: Heutige Situation LG-Areal inkl. Perimeter Bebauungsplan
(Quelle: Google Maps)

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan LG-Areal, Plan Nr. 7513, wird die planungsrechtliche Basis gelegt, damit das Areal entsprechend den im Richtprojekt formulierten Entwicklungszielen aufgewertet werden kann.

Das Bebauungsplanverfahren wird gemäss den Vorschriften im Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug (PBG) durchgeführt. Die fünf Grundeigentümer Alfred Müller AG, UBS Fund Management (Switzerland) AG, Thoba Immobilien AG, Park Lane Zug AG (neu anteilig Stadt Zug) und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG haben am 19. August 2021 das Gesuch auf Einleitung des Bebauungsplanverfahrens gemäss § 4 V PBG (Verordnung zum Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug) beim Stadtrat von Zug eingereicht. Mit Beschluss Nr. 171.22 vom 22. März 2022 hat der Stadtrat das Bebauungsplanverfahren LG-Areal eingeleitet.

Neben den Grundstücken der gesuchstellenden Grundeigentümer sind auch die Grundstücke der Siemens Schweiz AG, der Pensionskasse der Credit Suisse Group (Schweiz), der Swiss Prime Site Group AG und der Kinegram AG in den Bebauungsplanperimeter integriert. Diese Liegenschaften können mit dem Bebauungsplan erweitert werden (Aufstockungen, techn. Bauten).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans resp. die anrechenbare Landfläche umfassen folgende Grundstücke resp. Teile davon:

Grundstück (GS) Nr.	Eigentum	Grundstücksfläche	Anrechenbare Landfläche (aLF)
4815 (Anteil)	Thoba Immobilien AG	7'754 m ²	7'754 m ²
4872	Kinegram AG	5'194 m ²	5'194 m ²
5084	Park Lane Zug AG	1'456 m ²	1'891 m ² inkl. abgetretener Landanteil von 435 m ² * / **
289	UBS Fund Management (Switzerland) AG	24'462 m ²	25'685 m ² inkl. abgetretener Landanteil von 1'223 m ² * / **
4524	Pensionskasse der Credit Suisse Group (Schweiz)	3'984 m ²	3'984 m ²
4538	Swiss Prime Site Immobi- lien AG	8'982 m ²	8'982 m ²
4554	Swiss Prime Site Immobi- lien AG	7'400 m ²	7'400 m ²
4874	Siemens Schweiz AG	3'886 m ²	3'886 m ²
5109	Schweizerische Bundes- bahnen SBB AG	7'951 m ²	7'951 m ²
4572	Schweizerische Bundes- bahnen SBB AG	2'003 m ²	2'003 m ²
4875	Alfred Müller AG	8'026 m ²	8'243 m ² inkl. abgetretener Landanteil von 217 m ² * / **
4525	Einwohnergemeinde Zug	1'605 m ²	Anrechenbar im Umfang von 5 % pro GS (siehe oben) *
4567	Einwohnergemeinde Zug	3'223 m ²	Anrechenbar im Umfang von 5 % pro GS (siehe oben) **
4777	Einwohnergemeinde Zug	2'477 m ²	–
4873	Einwohnergemeinde Zug	7'240 m ²	7'240 m ²
Total		95'643 m²	97'518 m²

Tabelle 1: Grundstücke im Bebauungsplanperimeter und anrechenbare Landfläche

Das Land der Strassengrundstücke 4567 und 4525 wurde von der damaligen Grundeigentümerin Landis + Gyr Immobilien AG resp. Siemens Building Technologies AG an die Stadt Zug abgetreten. Gemäss Landabtretungsvertrag darf die abgetretene Fläche in die Ausnützungsberechnungen einbezogen werden. Die jeweils in Anspruch genommene zusätzliche Fläche darf nicht mehr als 5 % der für die konkreten Bauvorhaben benötigten Flächen ausmachen. Diese vertraglich vereinbarten Flächenansprüche sind in der obigen Tabelle enthalten.

* Gemäss öffentlich beurkundetem Landabtretungsvertrag zwischen Landis + Gyr Immobilien AG und der Stadt Zug vom 7.10.1999 bezüglich L&G-Strasse (GS 4525)

** Gemäss öffentlich beurkundetem Landabtretungsvertrag zwischen Siemens Building Technologies AG und der Stadt Zug vom 28.3.2001 bezüglich Dammstrasse (GS 4567)

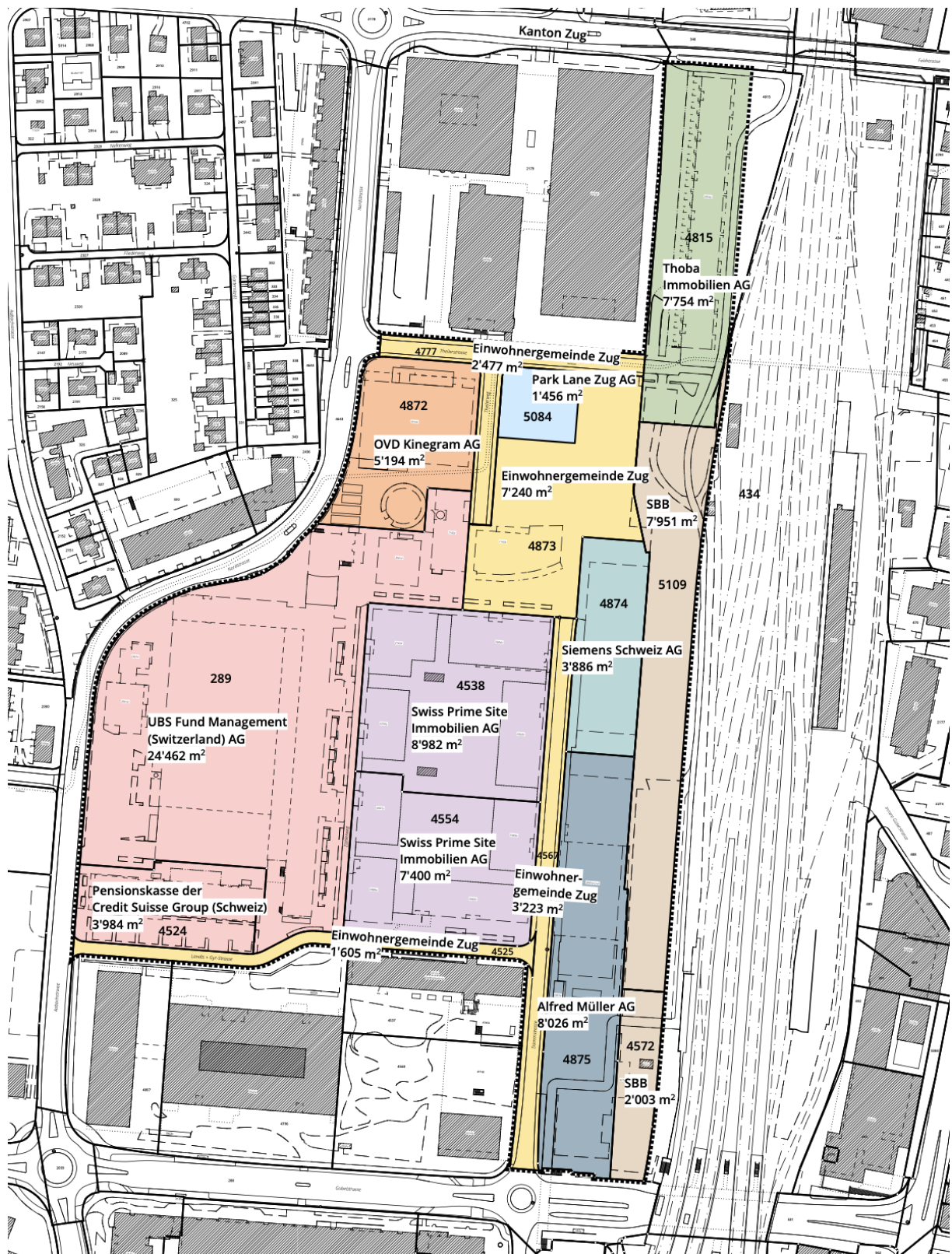


Abb. 3: Flächenanteile der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter (Quelle: Suter von Känel Wild, Stand 20. April 2026)

2 Bestehende Rechtsgrundlagen

2.1 Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes

Sachpläne des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS	Ausbau Baar–Zug: Drittes und viertes Gleis (Stand: Zwischenergebnis drittes Gleis, Vororientierung viertes Gleis)
Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse	Es sind keine Massnahmen durch den Bund geplant.
Infrastruktur der Luftfahrt SIL	Nicht relevant
Militär SPM	Nicht relevant
Übertragungsleitungen SÜL	Nicht relevant
Geologische Tiefenlager SGT	Nicht relevant
Fruchtfolgeflächen SP FFF	Nicht relevant

Konzepte des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Konzept Windenergie	Nicht relevant
Anlagen Gütertransport Schiene	Nicht relevant
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	Nicht relevant
Landschaftskonzept Schweiz LKS	Nicht relevant

Tabelle 2: Sachpläne und Konzepte des Bundes

2.2 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)

Das wichtigste Ziel des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) ist die haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1). Zudem sind die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b^{bis}). Siedlungen, Bauten und Anlagen haben sich in die Landschaft einzuordnen. Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. Rad- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden. Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein und Siedlungen viele Grünflächen und Bäume enthalten (Art. 3 Abs. 3 lit. a, c, d und e). Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen, insbesondere sollen regionale Bedürfnisse und störende Ungleichheiten abgebaut werden (Art. 4 lit. a). Ausserdem sollen nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft vermieden oder gesamthaft geringgehalten werden (Art. 4 lit. c).

Mit dem vorliegenden Projekt werden die obengenannten Elemente in qualitativ hochwertiger Weise berücksichtigt. Mit der geplanten Verdichtung (u.a. in Form von Hochhäusern) wird dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung entsprochen. Mit der Neubebauung und der Umgestaltung des Areals wird eine städtebauliche Aufwertung des Quartiers ermöglicht. An diesem ausgezeichnet erschlossenen Ort entsteht mehr Raum für urbane Wohnformen. Es wird ein Mindestanteil an Arbeitsplätzen gesichert. Es entstehen Freiflächen für die Freizeitgestaltung und die Naherholung. Es wird ein zusammenhängendes Netz für den Fuss- und Veloverkehr sichergestellt, das stärker mit der Nachbarschaft vernetzt ist.

2.3 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS

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 von 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). Die Umschreibung der Objekte und ihrer Schutzwürdigkeit gemäss Art. 5 Abs. 1 NHG erfolgt in separaten Inventarblättern. Das Inventarblatt für die Stadt Zug bezeichnet die Quartiere, welche in ihrer Substanz oder Struktur erhalten bleiben sollen.

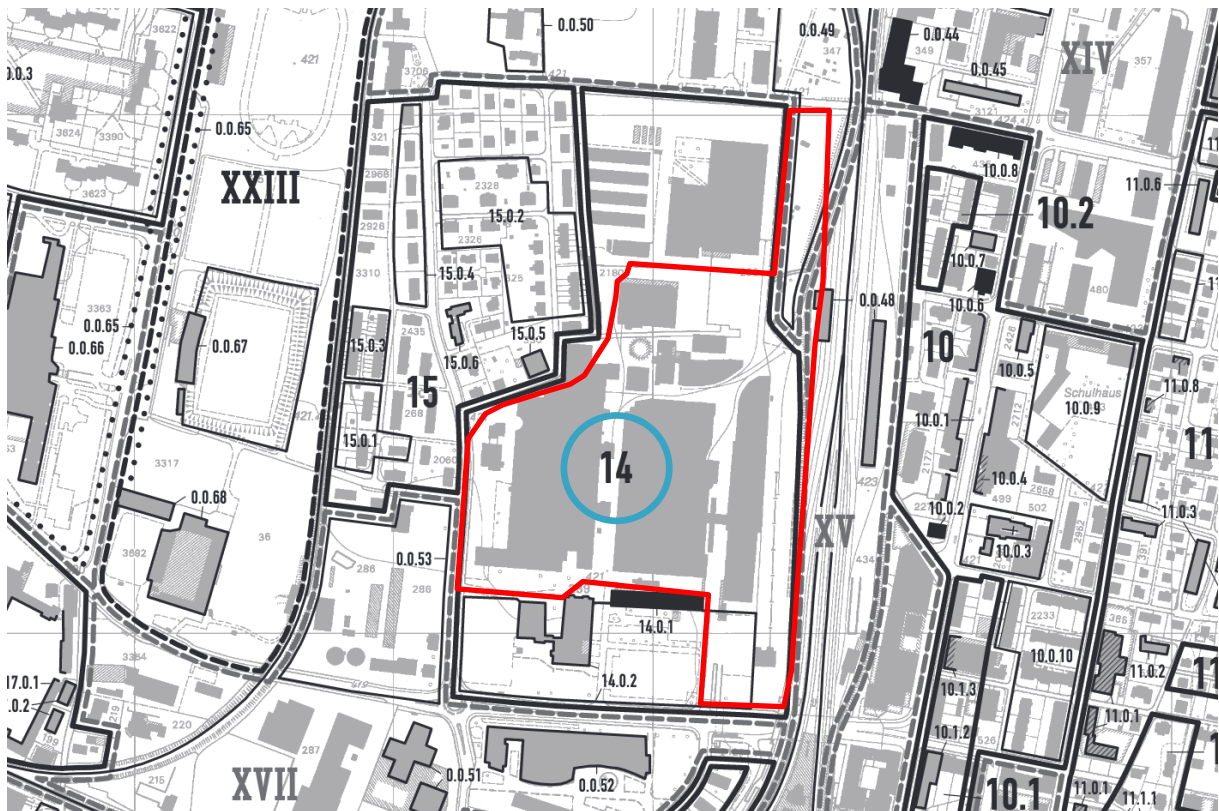


Abb. 4: Auszug Aufnahmeplan ISOS Ortsbilder, 5216 – Gemeinde Zug (Quelle: Bundesamt für Kultur)

Das Bebauungsplangebiet LG-Areal liegt im Gebiet 14 mit dem Erhaltungsziel C (Erhalten des Charakters). Im südlichen Teil, ausserhalb des Bebauungsplanperimeters, befindet sich das alte Verwaltungsgebäude (Einzelelement 14.0.1). Der 7-geschossige Eisenbetonskelettbau ist das Wahrzeichen der Anlage und hat das Erhaltungsziel A (Erhalt der Substanz). Es wurde im 2. Weltkrieg erstellt, 1951 erweitert und ist im Inventar der schützenswerten Denkmäler des Kantons Zug aufgeführt.

Das ISOS beschreibt das Landis + Gyr-Areal als «grösster Industriebetrieb der Stadt, ausgedehnte Fabrikanlage mit grossen Verwaltungs- und Werkbauten aus verschiedenen Ausbaustadien, seit 1929».

Auszug ISOS:

«Mit einer Grundfläche, die annähernd so gross ist wie diejenige der ganzen Altstadt, nimmt das Fabrikareal der ehemaligen Landis + Gyr (14) einen grossen Teil des Terrains in der Eisenbahnschleife westlich vom Bahnhof ein. Als mächtiger Querriegel schliesst das alte Verwaltungsgebäude (14.0.1) das Werkgelände gegen Süden ab. Zur Gubelstrasse hin, dank dem freien Vorge-lände (14.0.2) gut überblickbar, wirkt der siebengeschossige Betonskelettbau als mächtige, lang gestreckte Scheibe, die zum Identifikationssymbol für die Industriestadt Zug geworden ist. Die pa-rallel zueinander angeordneten und von mehreren Werkstrassen erschlossenen Fabrikbauten zei-gen ein variationsreiches Kompendium des Industriebaus seit den 1930er-Jahren, als die dama-lige Apparatefabrik an diesen Standort verlegt wurde. Bei vorgenommenen Sanierungen sind ei-nige der Produktionsbauten fachgerecht in Stand gesetzt worden, andere wurden abgebrochen.»



72 Landis & Gyr



73 Werkgasse



74 Verwaltungsgebäude, ehem. Landis & Gyr

Die Stadt Zug hat eine umfassende Interessenabwägung zwischen den bewahrenden und verändernden Aspekten der Weiterentwicklung ihres ISOS-Ortsbilds durchführen lassen (siehe Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000–2020, 27. Januar 2023). Die Analyse des Gebiets 14 ehem. Landis + Gyr ergab, dass ein hohes öffentliches Interesse an der Verdichtung des Gebiets besteht. Die städtebaulichen Entwicklungsziele sind im ordentlichen Bebauungsplan auf das ISOS-Erhaltungsziel C (Erhalt des industriellen Charakters) abgestimmt. Das ISOS wurde somit im Rahmen der Gebietsentwicklung berücksichtigt und fand Eingang in die Beurteilung des Richtprojekts, welches die Grundlage dieses ordentlichen Bebauungsplans bildet.

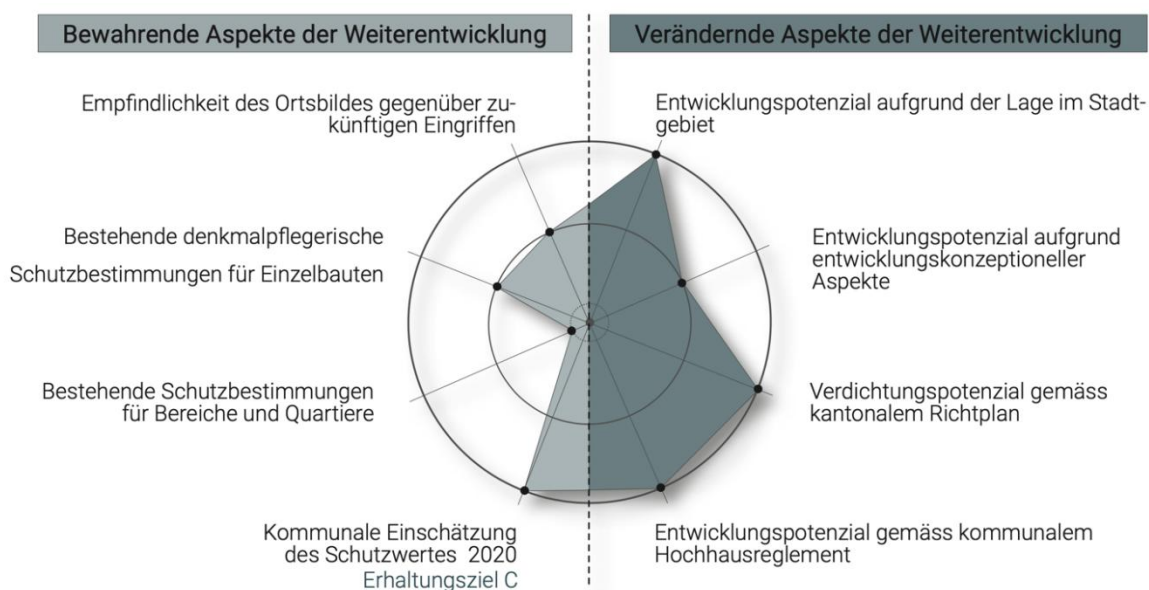


Abb. 6: Bewertung der bewahrenden und verändernden Aspekte der Weiterentwicklung des Gebiets 14; Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000–2020

So spielen die noch vorhandenen baulichen Zeitzeugen aus der Entstehungszeit, die von besonders hoher Qualität sind, für den Erhalt des industriellen Charakters im Gebiet eine wichtige Rolle. Nebst dem geschützten Denkmal (Fabrikbau am Zählerweg) bzw. dem schützenswerten Gebäude (Stadthaus Gubelstr. 22) sind die verschiedenen Shedhallen und der kleine (Güter-)Bahnhof, die nicht im kantonalen Inventar gelistet sind, für den industriellen Charakter des LG-Areals prägend. Aufgrund von bereits erfolgten baulichen Veränderungen ist deren Erhalt bzw. eine qualitative Veränderung umso bedeutender. Mit dem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren und der Weiterentwicklung des Siegerprojekts zum Richtprojekt, das, als Grundlage für den Bebauungsplan, eine bauliche Entwicklung unter Berücksichtigung des industriellen Charakters des Gebiets vorsieht, ist ein wichtiger planerischer Baustein gelegt. Zur Sicherung des städtebaulichen Konzepts aus dem Richtprojekt, das die vorhandenen ortsbaulichen Qualitäten stützt, sind im Situationsplan des Bebauungsplans Bereiche für «erhaltenswerte Gebäude» ausgeschieden und in den Bestimmungen entsprechende qualitative Festlegungen für die bauliche Entwicklung und das zugehörige Verfahren aufgenommen worden (vgl. Ziff. 4 Abs. 2 und Ziff. 6 Bebauungsplan-Bestimmungen).

2.4 Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen

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).

Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG/ZG, kantonale Gesetzessammlung 721.11) definiert für gemeindliche Schutzzonen den genaueren Verwendungszweck (§ 28 PBG). Demnach dienen diese namentlich dem Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz. Näheres bestimmt 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).

Das Bebauungsplangebiet LG-Areal liegt gemäss rechtskräftigem Zonenplan nicht in einer Ortsbildschutzzone. Derzeit wird die Ortsplanung der Stadt Zug gesamthaft revidiert. Im Rahmen der Revision erfolgte für das gesamte Zuger Stadtgebiet eine umfassende ortsbauliche Untersuchung unter Berücksichtigung relevanter Grundlagen wie das ISOS. Gestützt auf diese Interessensabwägung verbleibt das Gebiet einer Bauzone mit speziellen Vorschriften zugeteilt und mit einer Bebauungsplanpflicht überlagert.

Der Fabrikbau am Zählerweg 3-9, Assek.-Nr. 3961c, GS 289 ist mit Verfügung der Direktion des Innern des Kantons Zug (DI) vom 21. September 2023 ein geschütztes Denkmal und wird im Verzeichnis der geschützten Denkmäler (Denkmalverzeichnis) aufgeführt.

Es handelt sich bei diesem Gebäude um ein fünfgeschossiges Backsteinhaus, das angrenzend an die grossflächige, eingeschossige Shedhalle («Freiruum») in die Höhe gebaut wurde. Diese ehemalige «Wärmetechnische Abteilung», kurz WTA, wurde zwischen 1951 und 1963 gebaut.

Es wird vorgemerkt, dass eine Umnutzung und Aufstockung des Objekts auf maximal 30 Meter im Sinne des Vorprojekts von pool Architekten / Salewski Nater Kretz (LG-Areal, Baufeld 6, Zug – Credit Suisse, «Beilagen zum Unterschutzstellungsvertrag», Stand 4.7.2023) den Denkmalwert des Schutzobjekts nicht schmälert und unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten zulässig ist.



Abb. 7: Denkmalgeschütztes Backsteinhaus am Zählerweg, in der Mitte die Zwischenverbindung zur Shedhalle. Blick von der Nordstrasse Richtung Süden (Quelle: leistungsfotografie.ch)

Es sind innerhalb des Bebauungsplanperimeters keine weiteren Objekte sowohl im Denkmalverzeichnis als auch im Inventar der schützenswerten Denkmäler aufgeführt.

Das Backsteinhaus wird im Bebauungsplan als Schutzobjekt gekennzeichnet. Zudem werden die identitätsstiftenden Bauten «Alter Bahnhof» (Baubereich 13), «Freiruum» (Baubereich 19a), «Shed» (Baubereich 4) im Bebauungsplan als erhaltenswerte Gebäude ausgewiesen, womit im Bebauungsplan den Belangen des Denkmalschutzes über die gesetzlichen Mindestanforderungen Rechnung getragen wird und der industrielle Charakter im Sinne des ISOS-Erhaltungsziels C gewahrt wird.

2.5 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 29. Juni 2023

Das LG-Areal ist im kantonalen Richtplan als Zentrumsgebiet bezeichnet und liegt im Verdichtungsgebiet II mit einer maximalen Ausnutzungsziffer von 3.5.



Abb. 8: Ausschnitt kantonalen Richtplan vom 29. Juni 2023 (Quelle: zg.ch)

Folgende Festlegungen im Richtplantext fanden Eingang in die Gebietsentwicklung:

Das LG-Areal ist im kantonalen Richtplan Teil der Stadtlandschaft. Weiter ist es als «Gebiet für Verdichtung II» ausgewiesen, womit als Richtwert eine Ausnutzungsziffer bis 3.5 möglich ist, sofern vor einer Umzonung ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durchgeführt wurde (S 5.2.3). Innerhalb der Stadtlandschaft sind neue Hochhäuser (Gebäude höher als 30 Meter) möglich (S 3.1.1). Hochhausprojekte müssen jedoch hohe Anforderungen betreffend Städtebau und Architektur, Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur, Nutzungen, Ökologie und Umwelt sowie der Vernetzung mit Grün- bzw. Naherholungsräumen erfüllen (S 3.1.3). Die ortsbaulichen Qualitäten sind zu stärken und dafür Massnahmen beispielsweise für die Verbesserung der Wege für den Langsamverkehr, das Schaffen und Beleben neuer öffentlicher Freiräume sowie die Gestaltung der Strassenräume zu ergreifen (S 5.1.2). Der Zugang und Erholungswert der öffentlichen Plätze sollen gefördert werden (S 5.4.1). Die Planung enthält Regelungen für eine energie- und klimaschonende Bauweise (E 15).

Mit dem Bebauungsplan wird den Vorgaben des kantonalen Richtplans wie folgt entsprochen:

- Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Richtprojekt ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens mit einer ausgewiesenen Fachjury. Das Richtprojekt erfüllt somit die geforderten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, was von der Stadtbildkommission bestätigt wurde (siehe Kap. 3.33.3).
- Das LG-Areal erfährt durch die Neubebauung, u.a. mit dem Bau von Hochhäusern, eine innere Verdichtung, wodurch der Forderung nach häuslicher Nutzung des Bodens und der vom Kanton Zug vorgegebenen Verdichtungsstrategie entsprochen wird (siehe Kap. 2.11 und 2.17).
- Mit der Schaffung von neuen, aufenthaltsfreundlichen Plätzen und Grünräumen wird die Freiraumqualität für die Bevölkerung erhöht.
- Durch zusätzliche neue Fuss- und Velowege wird das Zentrumsgebiet für den Langsamverkehr qualitativ aufgewertet.
- Der Bebauungsplan schreibt im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens den Nachweis der Einhaltung der Mindestanforderungen für nachhaltiges Bauen (Standard SNBS Silber) oder eines gleichwertigen Standards vor.

2.6 Räumliche Gesamtstrategie 2040

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

Mit der vorgeschlagenen Entwicklung des LG-Areals und dem Bebauungsplan 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.

2.7 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

2.8 Kommunale Richtplanung

Der kommunale Richtplan wurde im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision überarbeitet. Der Stadtrat hat den Richtplan am 14. Januar 2025 zur Genehmigung festgesetzt. Die Genehmigung durch den Kanton Zug erfolgte am 31. März 2025, nachgeführt per 26. Mai 2025.

Die Richtplanfestlegungen besitzen einen Anordnungsspielraum und sind schematisch und daher nicht parzellengenau.

Die Vorgaben der kommunalen Richtplanung sind wie folgt berücksichtigt:

- Attraktive Gestaltung der Querungen der städtischen Hauptachsen:
(F6) Querung Feldstrasse: Neubau gemäss Projekt neue Nordzufahrt
(F7) Querung Nordzufahrt, Siemensareal, Gartenstadt: Neubau gem. Projekt neue Nordzufahrt
- Erschliessung Siedlungserweiterungsgebiet westlich der Bahn und südlich der Feldstrasse ab der Dammstrasse (A9). Raumsicherung für die neue Personenunterführung Guthirt sowie partielle Ergänzung des kommunalen Fussweg- und Radwegnetzes. Attraktiv gestaltete Wege verbinden die Zentren, die Wohn- und Arbeitsquartiere sowie die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs.
- Die Lage der kantonalen Velobahn und des kantonalen Wanderwegs wurde im Rahmen der Arealplanung in Varianten untersucht. Die Velobahn wird aus verkehrlichen Gründen auf der Dammstrasse geführt, wobei die Geschwindigkeit den innerstädtischen Verhältnissen bzw. dem Richtprojekt anzupassen ist (Geschwindigkeitsregime ist zu definieren). Der Wanderweg verläuft durch die drei Ensembles im östlichen Arealteil. Die Linienführung des Wanderwegs wurde aus Sicherheitsgründen so festgelegt, dass er im Bereich der Baubereiche 9 und 10 nicht in Konflikt mit der Baupiste der SBB kommt.
- Ökologische Aufwertung des Freiraums durch partielle Renaturierung des Siehbachs.



Abb. 9: Ausschnitt kommunaler Richtplan, Massnahmenkarte (Quelle baudepartement-stadtzug.ch, Stand 31. März 2025, nachgeführt per 26. Mai 2025)

Im Richtplanteil sind folgende Massnahmen festgehalten, die das LG-Areal tangieren und die im Bebauungsplan LG-Areal umgesetzt werden:

L1 Frei- und Grünräume

Handlungsanweisung

Frei- und Grünräume werden quartier- und arealspezifisch für vielfältige Nutzungen und unterschiedliche Altersgruppen entwickelt und ein adäquates Freiraumangebot gewährleistet. Sie werden so gestaltet, dass sie den Austausch zwischen den Nutzenden fördern und in der unmittelbaren Umgebung angeboten werden. Im Grundsatz werden sie klimaangepasst und ökologisch wertvoll gestaltet.

Die grossräumigen Frei- und Grünräume werden gestärkt und mit neuen Anlagen ergänzt.

Die Zugänglichkeit des Freiraums von Arealen und Schulanlagen wird für die Quartierbevölkerung wo notwendig verbessert und die Aufenthaltsqualität erhöht

Frei- und Grünräume			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
L1.13	Theilerplatz	Erstellung Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität und Biodiversität / Bachöffnung im Zusammenhang mit Arealentwicklung	Z

KS = Koordinationsstand
Z = Zwischenergebnis

L2 Ökologische Aufwertung

Handlungsanweisung

Die Gemeindefläche wird biodivers gestaltet. Bestehende ökologisch wertvolle Flächen werden erhalten und wo möglich weitere Standorte revitalisiert.

Ökologische Vernetzungsachsen und Trittsteine werden zugunsten der Artenvielfalt flächendeckend erhalten und wo möglich und zweckmässig aufgewertet oder ausgebaut.

Es wird ein naturnaher Zustand mit hohem ökologischem Wert der Gewässer und deren Randbereichen angestrebt. Wo möglich und zweckmässig werden Flüsse und Bäche ausgedolt, renaturiert und wo verträglich zugänglich gemacht.

Ökologische Vernetzungsachsen			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
L2.02	Siebach (Abschnitt LG)	Ausdolung und Renaturierung Bach zu feuchtem Vernetzungskorridor, Strukturaufwertung	Z

KS = Koordinationsstand
Z = Zwischenergebnis

Baumreihen, Alleen und Einzelbäume, insbesondere grosskronige Bäume, sowie deren Wurzelraum werden erhalten, ergänzt und langfristig der Bestand vergrössert und gesichert.

Baumreihen, Alleen			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
L2.22	Nordstrasse / Aabachstrasse	In Zusammenarbeit mit Kanton zu prüfen: vorhandene Baumreihe vervollständigen, ökologisches Vernetzungspotenzial nutzen	F

KS = Koordinationsstand
F = Festlegung

M1 Kommunale Strassen

Handlungsanweisung

Die kommunalen Strassen werden flächenschonend dimensioniert, effizient betrieben und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet. Allfällige Neu- und Ausbauten sind zu minimieren und klimaoptimiert zu gestalten. Auf dem kommunalen Strassennetz werden zur Groberschliessung die Sammel- sowie Haupterschliessungsstrassen festgelegt.

Sammel- und Haupterschliessungsstrassen			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
M1.4.03	Landis & Gyr-Areal (Dammstrasse Nord)	Erstellung und Neuorganisation Arealerschliessung unter Berücksichtigung der kantonalen Velobahn (Umsetzung BGK)	F

KS = Koordinationsstand
F = Festlegung

M3 Veloverkehr

Handlungsanweisung

Auf den im Richtplan bezeichneten kommunalen Velorouten und den «Bike to school»-Routen wird die Veloinfrastruktur auf die hohen Sicherheitsanforderungen für weniger geübte Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Schülerinnen und Schüler ausgerichtet. Auf den übrigen kommunalen Strassen werden die Voraussetzungen für ein komfortables Velofahren geschaffen und damit das kantonale und kommunale Veloroutennetz flächig erweitert.

Kommunale Veloroute			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
M3.06	PU Guthirt	Erstellung gleisquerende Personenunterführung Dammstrasse-Innere Güterstrasse	F

KS = Koordinationsstand
F = Festlegung

Es werden ausreichend Velo-Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum gesichert und geschaffen. An den Bahnhaltstellen werden bedarfsgerecht Veloabstellanlagen erstellt. Im Bereich des Bahnhofs orientiert sich die Umsetzung am «Veloabstellkonzept Bahnhof Zug».

Veloabstellanlagen			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
M3.10	PU Guthirt West	Erstellung Veloabstellanlage (mit Arealbebauung)	F

KS = Koordinationsstand
F = Festlegung

M5 Fussverkehr

Handlungsanweisung

Fussgängerinnen und Fussgänger werden grundsätzlich getrennt vom Fahrverkehr geführt und erhalten mehr Platz. Kommunale Fusswege sind attraktiv gestaltet und dienen nach Möglichkeit durch Begrünung oder Entsiegelung der Hitze-Entlastung. Insbesondere auf Schulwegen entspricht die Weginfrastruktur den sehr hohen Sicherheitsanforderungen für Kinder.

Die einzelnen Quartiere sind untereinander feinmaschig vernetzt, die Naherholungsräume und wichtige Einrichtungen und Nutzungsschwerpunkte des öffentlichen Lebens sind für Fussgängerinnen und Fussgänger direkt erreichbar. Die wichtigsten Fussverbindungen werden als Basisnetz Fussverkehr festgelegt.

Basisnetz Fussverkehr			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
M5.08	Landis&Gyr-Areal	Sicherung Durchwegung LG-Areal Nordstrasse-Dammstrasse	Z
M5.09	PU Guthirt	Erstellung gleisquerende Personenunterführung Dammstrasse-Innere Güterstrasse	F

KS = Koordinationsstand
Z = Zwischenergebnis
F = Festlegung

L4 Klimaanpassung

Handlungsanweisung

Im gesamten Siedlungsgebiet sind wirkungsvolle Massnahmen zur Hitzeminderung und -entlastung zu treffen. Insbesondere sind Aussenräume klimaangepasst zu gestalten (grün-blaue Infrastruktur). In den Prioritätsgebieten für Klimaanpassung sind neben Massnahmen zur Hitzeminderung und -entlastung am Tag zusätzlich wirkungsvolle Massnahmen zur besseren Nachtabkühlung umzusetzen.

Prioritätsgebiet Klimaanpassung			
Nr.	Titel	Beschreibung	KS
L4.01	Zentrum / Altstadt / Neustadt	Prioritäres Gebiet für Klimaanpassungsmassnahmen. Freiräume mit Verdunstungswirkung schaffen. Förderung von Baumpflanzungen, Dachbegrünungen, versickerungsfähigen und begrünten Oberflächen. Vorzugsweise helle Beläge und Fassaden vorsehen.	F

KS = Koordinationsstand
F = Festlegung

2.9 Kommunal Zonenplan vom 22. Juni 2010

Die Nutzungsplanung (Bauordnung, Zonenplan, Gefahrenzonenplan) wurde vom Regierungsrat am 22. Juni 2010 unter Vorbehalt und mit Auflagen genehmigt.

Das Bebauungsplangebiet (mit Ausnahme der Strassenteile) liegt gemäss rechtskräftigem Zonenplan in der Bauzone mit speziellen Vorschriften (BsV) Landis+Gyr (BO § 47). Die Strassen und die Bahnanlagen sind als Verkehrsflächen bezeichnet.

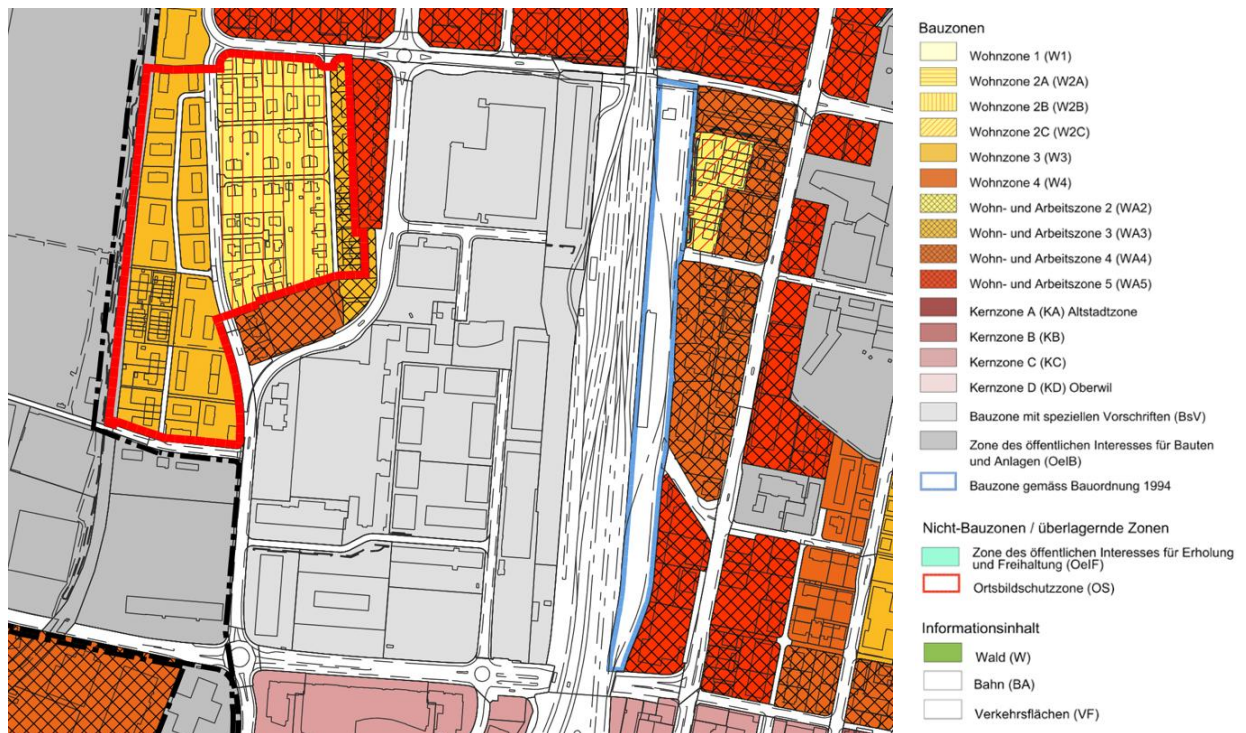


Abb. 10: Ausschnitt rechtskräftiger Zonenplan Stadt Zug (Quelle: stadtzug.ch, Stand 22. Juni 2010)

Derzeit wird die Nutzungsplanung der Stadt Zug gesamthaft revidiert. Die 1. öffentliche Auflage der Revision erfolgte vom 13. November bis 12. Dezember 2025. Die 2. Lesung durch den Grossen Gemeinderat erfolgt im 4. Quartal 2026. Die Volksabstimmung findet voraussichtlich Frühling / Sommer 2027 statt.

Das Areal bleibt gemäss Revisionsentwurf unverändert der Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis+Gyr zugeteilt. Die Bauordnungsbestimmungen werden nur punktuell angepasst und auf die neuen kantonalen Messweisen abgestimmt.

- Die zulässige Baumassenziffer in § 9 Abs. 2 nBO BsV Landis+Gyr wird infolge der neuen Messweise von 9.0 auf max. 10.35 erhöht (§ 9 nBO) (siehe Erläuterungen zur maximalen Baumassenziffer auf der nachfolgenden Seite).

Die maximale Gesamthöhe (bis anhin Firsthöhe 25 m) beträgt neu 30 m. § 30 nBO definiert die Anforderungen an den preisgünstigen Wohnungsbau, der gestützt auf die angenommene Volksinitiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand» (siehe Kap.2.17) angepasst wurde. Aufgrund des Erwerbs der Liegenschaften in den Baubereichen 12 und 13 durch die Stadt Zug beantragt der Stadtrat in der Vorlage zur 2. Lesung OPR, den § 9 Abs. 1 nBO (BsV Landis+Gyr) mit 'Nutzungen im öffentlichen Interesse' zu ergänzen. Die bisherigen Zonenbestimmungen sahen nur Wohnen und Dienstleistungen vor. Damit wird die zonenrechtliche Grundlage für Ziff. 10 Abs. 2 der Bestimmungen zum Bebauungsplan LG-Areal geschaffen.

Hinweis zur maximalen Baumassenziffer (BMZ):

In der rechtskräftigen Bauordnung ist die BMZ 9.0 ohne Einbezug der Aussenwände berechnet. Gemäss neuer Messweise (§ 37 V PBG) sind die Aussenwände an die BMZ anzurechnen. Der Anteil der Aussenwände beträgt je nach Gebäudegrösse zwischen 10 % und 18 %. Dem vorliegenden Bebauungsplan wird ein Zuschlag von 15 % zugrunde gelegt, was einem Umrechnungsfaktor von 1.15 entspricht. Daraus resultiert eine BMZ von 10.35 (9 x 1.15) gemäss neuer gültiger Messweise.

Die vorliegende Bebauungsplanung wurde mit der Ortsplanungsrevision koordiniert.

Im Zusammenhang mit den harmonisierten Baubegriffen und Messweisen nach IVHB kommen im Perimeter des Bebauungsplangebiets bereits die neuen Baurechtsbegriffe und die Berechnung der Baumassenziffer zur Anwendung (siehe Kap. 2.16).

Nachfolgende Synopse zeigt die im Rahmen der Ortsplanungsrevision vorgenommenen Anpassungen an den Bestimmungen für die BsV Landis+Gyr in der Bauordnung der Stadt Zug.

Text grau: § 47 der rechtskräftigen Bauordnung

Text rot: Anpassungen gemäss Entwurf § 9 nBO (Stand Beschluss Stadtrat 2. Lesung)

- ¹ Die Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis+Gyr ist unter Vorbehalt von Abs. 4 für Gewerbe und Dienstleistungen, Nutzungen im öffentlichen Interesse sowie das Wohnen bestimmt.
- ² ~~Es gilt folgende Grundordnung~~ Es gelten folgende Grundmasse:

a) Geschosszahl	frei		
b) Gebäudelänge	frei		
c) Grenzabstand (min.)	6 m		
d) Firshöhe (max.)	25 m	Gesamthöhe (max.)	30 m
e) Baumassenziffer (max.)	9.0	Baumassenziffer (max.)	10.35
- ³ Massgebend für die Bebauung ist der «Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West».
- ⁴ Das Gebiet zwischen Theiler- und Feldstrasse sowie Nordstrasse und GS 4815 ist ausschliesslich für Produktion und Dienstleistungen bestimmt.
- ⁵ ~~Für~~ Das Gebiet zwischen Aabachstrasse bzw. Nordstrasse und SBB-Gleisen sowie Gubel- und Theilerstrasse ~~besteht Bebauungsplanpflicht~~ setzt einen ordentlichen Bebauungsplan voraus.
- ⁶ Für das Gebiet gemäss Absatz 5 ist ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erarbeiten, basierend auf einem ~~qualitätssichernden~~ Konkurrenzverfahren gemäss ~~§ 34 BO~~ § 32ter PBG (BGS 721.11). Gestützt darauf sind Bebauungspläne, aufgeteilt in zweckmässige Teilbereiche, zu erstellen. Bestehende Bauten können, gestützt auf das Gesamtkonzept, ohne Bebauungsplan erneuert und umgebaut werden.
- ⁷ ~~Die Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis+Gyr wird der Lärmschutz-Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen.~~ Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III.

2.10 Erfüllung der Anforderungen nach § 10b PBG (Zulässigkeit von Hochhäusern)

Gemäss § 10b PBG sind Hochhäuser Gebäude mit einer Höhe von mehr als 30 m. Sie sind dort zulässig, wo die Bauvorschriften, der Zonenplan und ein Bebauungsplan sie vorsehen.

In § 22 Bauordnung der Stadt Zug wird die Erstellung von Hochhäusern nur zwischen den SBB-Gleisen (Linien Zug– Arth-Goldau und Zug–Luzern) und dem Seeufer ausgeschlossen. Folglich befindet sich das LG-Areal innerhalb des Gebiets, in dem die Bauordnung und der Zonenplan Hochhäuser grundsätzlich zulässt. Im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision wird in § 31 nBO präzisiert, dass für die Hochhäuser die Bestimmungen des Reglements über die Planung und Erstellung von Hochhäusern (SRS 7.1-1.4) gilt. In diesem im Jahr 2018 in Kraft gesetzten Reglement sind die Hochhauszonen festgelegt, in welchen Hochhäuser zulässig sind. Hochhäuser bedingen einen ordentlichen Bebauungsplan.

2.11 Kommunales Hochhausreglement vom 7. Mai 2018

Das Hochhausreglement ist die Grundlage für den Bau der Hochhäuser im LG-Areal. Es orientiert sich an den Vorgaben des kantonalen Richtplans, der in den Kapiteln S 3.1.1 und S 3.1.3 des Richtplan-textes 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. Als Hochhäuser gelten Gebäude mit einer Höhe über 30 Meter. Für den Bau eines Hochhauses ist die Durchführung eines Projektwettbewerbs Pflicht (§ 13 Hochhausreglement).

Das Hochhausreglement sieht drei Hochhauszonen mit maximalen Gebäudehöhen von 50 und 60 Metern und punktuellen Ergänzungen bis 80 Metern vor.

Es gelten folgende drei Hochhauszonen:

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

Der östliche Teil des LG-Areals liegt in der Hochhauszone I, der westliche in der Hochhauszone II. Es sind maximale Gebäudehöhen von 60 Metern erlaubt. Bei einer städtebaulich besonders guten Lösung ist in der Hochhauszone I eine Höhe bis maximal 80 Meter zulässig. Gemäss § 5 Abs. 4 Hochhausreglement ist der Nachweis für die Mehrhöhe durch ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren (QKV) zu erbringen. Insbesondere sind die Kriterien der Wahrnehmung im städtebaulichen Kontext, der massstäblichen Integration in die Stadtentwicklung sowie die Schaffung zusätzlicher Verkehrs- und Grünflächen oder anderweitiger Mehrwert für die Öffentlichkeit, durch die Mehrhöhe zu berücksichtigen.

Das Richtprojekt wurde 2017/2018 in einem QKV mit fünf Planungsteams evaluiert (siehe Kap.3.1) und sieht eine Clusterbildung von neun Hochhäusern mit Höhen zwischen 49 und 80 Metern vor. Als gestalterische Basis für eine Baubewilligung bedingen die neuen Hochhäuser und die angrenzenden Aussenräume dem Bebauungsplan nachgelagerte qualitätssichernde Projektwettbewerbe oder Studienaufträge (siehe Kap. 5.2 Erläuterungen zu den Bestimmungen Ziffer 4).

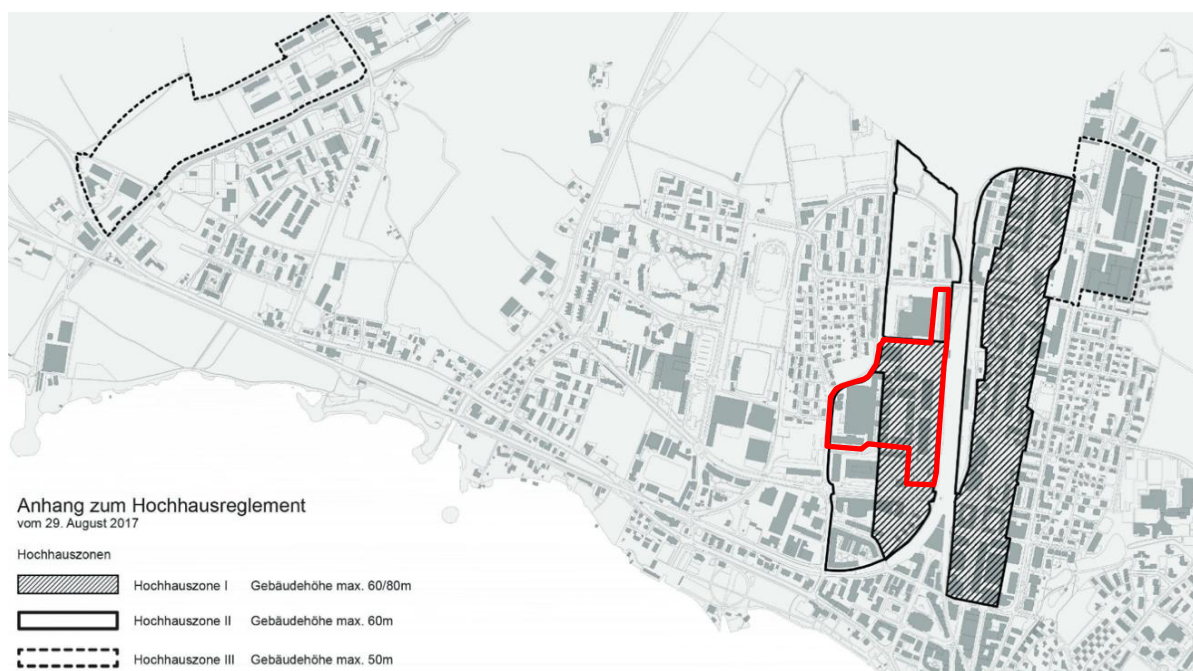


Abb. 11: Gebietseinteilung gemäss Hochhausreglement. Bebauungsplangebiet rot bezeichnet.
(Quelle: Baudepartement Stadt Zug)

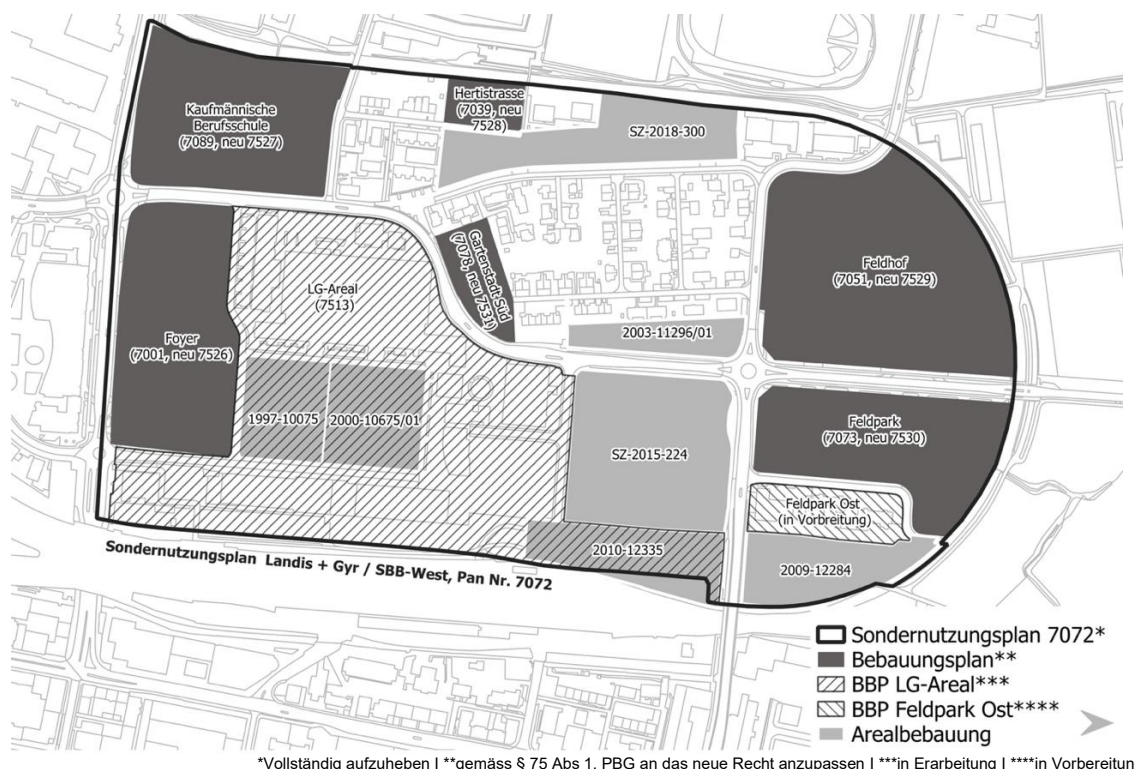
2.12 Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West vom 16. September 2008

Kurzabriss

Der altrechtliche Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7072 umfasst das Gebiet westlich der SBB-Gleise zwischen Schleife, General-Guisan-Strasse und Gubelstrasse und damit auch das Gebiet des Bebauungsplans LG-Areal, Plan Nr. 7513. Um neue, sich überlagernde Regelungsgehalte zwischen den verschiedenen Sondernutzungsplänen zu verhindern resp. bestehende, sich überlagernde Regelungsgehalte zu bereinigen, ist der Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 aufzuheben. Die Aufhebung ist unter anderem an die Rechtskraft des Bebauungsplans LG-Areal, Plan Nr. 7513 gebunden. Weiter sind dafür sechs, den Sondernutzungsplan überlagernde, altrechtliche Bebauungspläne neben der formellen Überführung inhaltlich anzupassen, damit die wesentlichen Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans Nr. 7072 weiterhin gesichert bleiben. Zur Sicherung der im Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7072 festgesetzten Baulinien wurde zudem ein Baulinienplan Zwischen Schleife und General-Guisan-Strasse, Plan Nr. 8033 erarbeitet. Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans LG-Areal, Plan Nr. 7513 werden die gesicherten Baulinien in den Baulinienplan LG-Areal, Plan Nr. 8030 «übertragen». Insgesamt müssen elf sich gegenseitig bedingende Planungsverfahren aufeinander abgestimmt werden. Somit hängt die Rechtskraft des Bebauungsplans LG-Areal mit der Rechtskraft von zehn anderen Planungsverfahren zusammen.

Geltungsbereich des Sondernutzungsplans

Der altrechtliche Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7072 umfasst das Gebiet westlich der SBB-Gleise zwischen Schleife, General-Guisan-Strasse und Gubelstrasse. Er wurde am 16. September 2008 vom Regierungsrat des Kantons Zug genehmigt. Der Geltungsbereich wird neben dem Bebauungsplan LG-Areal von den insgesamt sechs altrechtlichen Bebauungsplänen Foyer, Hertistrasse, Feldhof, Feldpark, Gartenstadt Süd und Kaufmännische Berufsschule, sowie sieben bewilligten Arealbebauungen mit den Nummern 1997-10075, 2000-10675/01, 2003-11296/01, 2009-12284, 2010-12335, SZ-2015-225 und SZ-2018-300 überlagert.



*Vollständig aufzuheben | **gemäß § 75 Abs 1. PBG an das neue Recht anzupassen | ***in Erarbeitung | ****in Vorbereitung

Abb. 12: Übersicht Sondernutzungspläne und Planungen innerhalb des Geltungsbereichs des Sondernutzungsplans Landis & Gyr / SBB-West (Stadt Zug, Stand 13. März 2026)

Historie und Ziel

In Koordination mit der kantonalen Planung der Nordzufahrt (Groberschliessung des Gebietes) – heutige Aabach- und Nordstrasse – wurde Anfang der 2000er Jahre ein erster Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7151, erarbeitet. Ziel war insbesondere die Festlegung der Feinerschliessung, um eine bedarfsgerechte Erschliessungsstruktur mit ausreichender Kapazität für eine etappierte Verdichtung innerhalb des Geltungsbereichs sicherzustellen. Basierend auf dem Masterplan für das Industrieareal der Landis & Gyr von 1996 und dem Vertrag über die Entwicklung des Areals Landis & Gyr und SBB West vom 17. Dezember 1999 wurden im Sondernutzungsplan unter anderem Baulinien, öffentliche Fuss- und Velowegverbindungen, Ein- und Ausfahrten des Strassennetzes sowie eine Parkplatzberechnung, Parkplatzbewirtschaftung und eine maximale Parkplatzzahl für drei Teilgebiete (Schleife, Stammareal Nord und Süd) festgelegt.

Im Anschluss an die Rechtskraft des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7151, am 21. Oktober 2003 fand die bauliche Umsetzung der Feinerschliessung statt. Darauf aufbauend wurde die etappierte bauliche Verdichtung in den einzelnen Arealen mittels Bebauungsplänen und Arealbebauungen realisiert. Der Neubau des Headquarters der Siemens Schweiz AG auf dem Grundstück GS Nr. 2179, die Überbauung Feldpark sowie das SBB-Projekt AlpTransit machten fünf Jahre später eine Revision des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7151, notwendig. Diese wurde im einfachen Verfahren gemäss § 40 PBG durchgeführt (neu Plan Nr. 7072). So konnten unter anderem auch die Projekte Foyer und Gartenstadt Süd realisiert werden.

Der Bebauungsplan LG-Areal stellt einen der letzten Bausteine in der baulichen Gesamtentwicklung (Verdichtung) dar. Mit dem Inkrafttreten des Bebauungsplans LG-Areal kann der Sondernutzungsplan 7072, der seine Funktion als übergeordnetes Koordinationsinstrument für die Feinerschliessung und bauliche Verdichtung weitgehend erfüllt und alle weiteren Ziele erreicht hat, vollständig aufgehoben werden.

Aufhebung altrechtlicher Sondernutzungsplan

Der Bebauungsplan LG-Areal basiert auf den für den Geltungsbereich geltenden Beschlussinhalten des Sondernutzungsplans 7072 und übernimmt die entsprechenden Inhalte im Situationsplan und in den Bestimmungen im Grundsatz. Die entsprechenden Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans werden somit mit Inkrafttreten des Bebauungsplans innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans LG-Areal obsolet. Zur Sicherung der relevanten Inhalte des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7072 ausserhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans LG-Areal werden die bisher nicht gesicherten Beschlussinhalte weitgehend in die sechs rechtskräftigen Bebauungspläne Foyer, Hertistrasse, Feldhof, Feldpark, Gartenstadt Süd und Kaufmännische Berufsschule übertragen. Weitere Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans 7072, ausserhalb der Geltungsbereiche dieser sieben Bebauungspläne, sind weitgehend über andere rechtskräftige Planungsinstrumente wie Arealbebauungen oder Baulinienpläne gesichert und/oder zu sichern.

Mit der Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes (PBG, BGS 721.11) hat der Kantonsrat zudem festgelegt, dass die Gemeinden neben ihren Bauordnungen und Zonenplänen auch ihre rechtskräftigen Bebauungspläne samt Sonderbauvorschriften an das neue Planungs- und Baugesetz (neu PBG, BGS 721.11) und dessen Verordnung (neu V PBG, BGS 721.111) anzugleichen respektive zu «überführen» haben. Entsprechend sind auch die Begrifflichkeiten und Messweisen nach Interkantonomer Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe (IVHB) zu übernehmen.

Die sechs Bebauungspläne Foyer, Hertistrasse, Feldhof, Feldpark, Gartenstadt Süd und Kaufmännische Berufsschule sind formal zu überführen. Neben der formalen Überführung der Bebauungspläne sind die für die jeweiligen Teilgebiete relevanten Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans darin zu

ergänzen. Bezüglich der festgesetzten Baulinien im Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 wird ein Baulinienplan Zwischen General-Guisan-Strasse und Schleife, neu Plan Nr. 8033 erstellt. Der Geltungsbereich entspricht mit Ausnahme des Geltungsbereichs des Baulinienplans LG-Areal dem des Sondernutzungsplans 7072. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans LG-Areal wird der Baulinienplan LG-Areal, Plan Nr. 8030 erstellt. Mit den beiden Baulinienplänen werden die relevanten Baulinien des Sondernutzungsplans 7072 übertragen und bleiben damit gesichert.

Mit der Rechtskraft des Bebauungsplans LG-Areal, der Rechtskraft der formal überführten Bebauungspläne Foyer, Hertistrasse, Feldhof, Feldpark, Gartenstadt Süd sowie Kaufmännische Berufsschule und der Rechtskraft beider Baulinienpläne LG-Areal und Zwischen General-Guisan-Strasse und Schleife sind sämtliche, noch nicht anderweitig gesicherte Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans 7072, gesichert, sodass dieser vollständig aufgehoben werden kann. Sämtliche dieser Verfahren sind miteinander zu koordinieren.

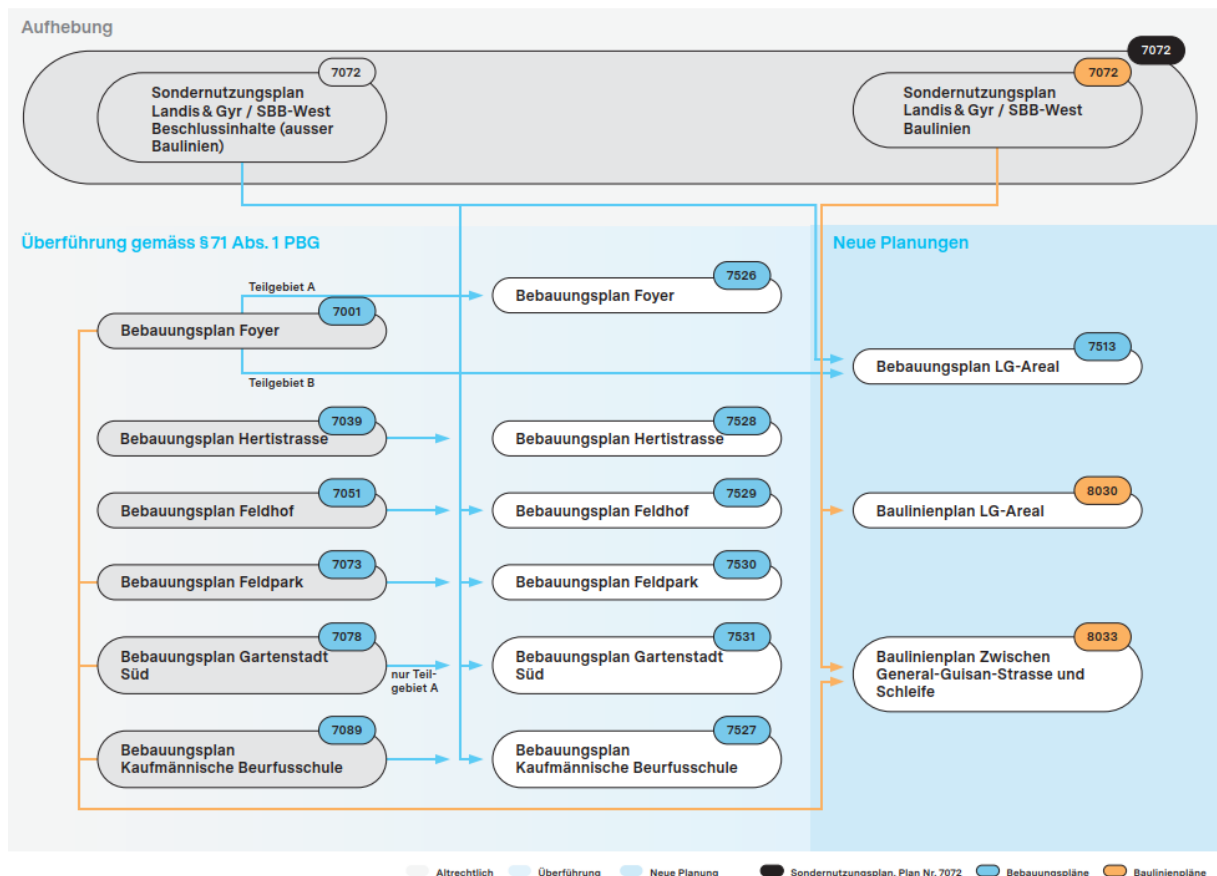


Abb. 13: Vorgehen Aufhebung des Sondernutzungsplans «Landis + Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7072 (Quelle: Stadt Zug, Stand 13. März 2026)

Verfahrenskoordination Bebauungsplan LG-Areal, Aufhebung des Sondernutzungsplans und Überführung der weiteren Bebauungspläne

Die vollständige Aufhebung des Sondernutzungsplans 7072 wird zeitlich und inhaltlich mit dem Bebauungsplanverfahren LG-Areal abgestimmt. Beide Verfahren werden nach ordentlichen Verfahren gemäss § 39 PBG durchgeführt.

Ebenfalls wird die formale Überführung der sechs Bebauungspläne Foyer, Hertistrasse, Feldhof, Feldpark, Gartenstadt Süd und Kaufmännische Berufsschule inklusive Ergänzung der wesentlichen

Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans 7072 im einfachen Verfahren gemäss § 40 PBG koordiniert. Zur Sicherung der wesentlichen Baulinien werden die Baulinienpläne LG-Areal und Zwischen General-Guisan-Strasse und Schleife erstellt und ebenfalls koordiniert. Insgesamt werden elf sich gegenseitig bedingende Planungsverfahren aufeinander abgestimmt. Die Aufhebung des Sondernutzungsplans 7072 bedingt wechselseitig, dass die weiteren Planungsinstrumente rechtskräftig werden.

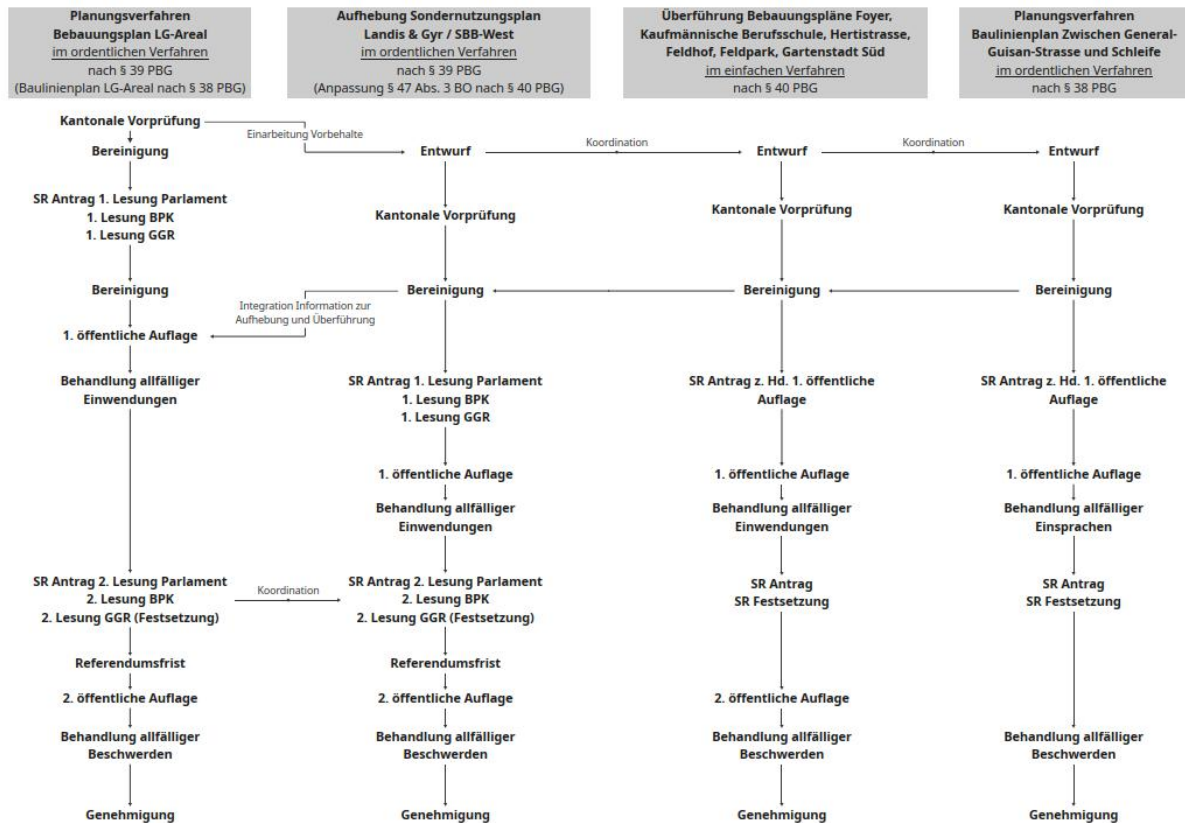


Abb. 14: Koordination Planungsverfahren zur Aufhebung des Sondernutzungsplans Landis + Gyr / SBB-West (Quelle: Stadt Zug, Stand 4. Mai 2026)

Übertragung der Beschlussinhalte des Sondernutzungsplans in den Bebauungsplan LG-Areal und die weiteren Bebauungspläne

Ein- und Ausfahrten: Der Sondernutzungsplan 7072 sichert Ein- und Ausfahrten im Allgemeinen sowie für den Rechtsabbiegerverkehr zur Erschliessung der einzelnen Areale. Die mit dem Sondernutzungsplan gesicherten Ein- und Ausfahrten entlang der Aabach-, Nord-, Gubel- und Dammstrasse werden über die Bebauungspläne LG-Areal, Feldhof, Feldpark, Foyer und Kaufmännische Berufsschule an der entsprechenden oder einer verkehrstechnisch geeigneteren Lage gesichert. Die Ein- und Ausfahrt der Arealbebauung 2003-11296/01 an der Feldstrasse wurde baulich umgesetzt.

Öffentliche Fuss- und Veloverbindungen: Die Feinerschliessung mit dem Fuss- und Veloverkehr wurde mit öffentlichen Fuss- und Veloverbindungen schematisch im Sondernutzungsplan 7072 gesichert. Die festgelegten öffentliche Fuss- und Veloverbindungen werden im Bebauungsplan LG-Areal an den entsprechenden oder geeigneteren Lagen gesichert. In den Bebauungsplänen Feldhof und Foyer werden die entsprechenden Beschlussinhalte ebenfalls übernommen. Weitere Wegverbindungen sind entweder durch Grunddienstbarkeiten gesichert oder verlaufen über städtischen sowie kantonalem Grund.

Platzbereiche, Freiräume: Der Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 legt drei Platzbereiche und Freiräume fest. Diese sind, mit Ausnahme des Theilerplatzes, Strassenräume. Der im Bebauungsplan LG-Areal vorgesehene Theilerplatz entspricht von seiner Lage dem Beschlussinhalt des Sondernutzungsplans 7072, weist jedoch aufgrund des Richtprojekts zum Bebauungsplan LG-Areal eine abweichende Form auf. Die anderen zwei Platzbereiche und Freiräume werden nicht gesichert. Dafür werden im Bebauungsplan LG-Areal drei weitere Platzbereiche (Zählerplatz, Ankunftsort PU Guthirt und Foyerplatz) an geeigneteren Lagen platziert.

Offene Wasserführung Siehbach: Der Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 sieht eine Offenlegung des Siehbachs zwischen den schematisch definierten Abschnitten A bis E vor. Für die Abschnitte A-B und C-D wird eine kantonale Spezialbaulinie für den Gewässerraum Siehbach erlassen. Der Abschnitt B-C umfasst den sogenannten «Opusteich». Dabei handelt es sich um ein technisches Bauwerk und nicht um ein Fliessgewässer, sodass keine Gewässerraumausscheidung notwendig ist. Der Abschnitt D-E wird mit dem Bebauungsplan Kaufmännische Berufsschule gesichert.

Parkplatzdeckelung und Parkplatzberechnung für die Teilgebiete Schleife, Stammareal Nord / Süd: Der Sondernutzungsplan sieht eine maximale Anzahl Parkplätze (Parkplatzdeckelung) von insgesamt 1'200 für das Teilgebiet Schleife und maximal 800 Parkplätze für das Stammareal Nord sowie maximal 1'700 Parkplätze für das Stammareal Süd vor. Die Anzahl Parkplätze ist nutzungsabhängig und ist für Bewohner, Beschäftigte sowie Besucher + Kunden definiert. Die Beschlussinhalte zur Parkplatzdeckelung (maximale zulässige Anzahl Autoabstellplätze) und Parkplatzberechnung für die Teilgebiete Stammareal Nord und Süd sind innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans LG-Areal gesichert und im Bebauungsplan Foyer, Plan Nr. 7526 entsprechend ergänzt. Die Beschlussinhalte des Teilgebietes Schleife werden mit den Bebauungsplänen Feldhof, Plan Nr. 7529 und Feldpark, Plan Nr. 7530 gesichert. Die bewilligten Arealbebauungen 2003-12296/01, 2009-12284 und SZ-2015-224 basieren bezüglich des jeweiligen Teilgebiets bereits auf den Beschlussinhalten zur Parkplatzdeckelung und Parkplatzberechnung, sodass lediglich die Parzellen GS Nrn. 3708 und 3709 im Teilgebiets Schleife über keine gesicherten Regelungen verfügen. Für beide Parzellen wird derzeit ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren für die Erarbeitung des Bebauungsplans Feldpark Ost durchgeführt. Die Anzahl Parkplätze von max. 95 wurde im Rahmen des Konkurrenzverfahrens vorgegeben.

Planungsinstrument	Festgelegte Anzahl Parkplätze			
	Teilgebiet Schleife		Stammareal Nord	
Bebauungspläne	Feldhof:	560	LG-Areal (Teil Nord):	146
	Feldpark:	370		
	Feldpark Ost:	95		
Arealbebauungen	2009-12284:	131	2003-12296/01:	85
			SZ-2015-224:	444
Gesamt		1'156		675
Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West (7072)		max. 1'200		max. 800
				max. 1'700 (davon mindestens 200 P+R Parkplätze)

Mit dem Bebauungsplan LG-Areal werden 17 Parkplätze als öffentliches Mobilitätsangebot festgelegt. Weil die flächenintensive oberirdische Beanspruchung der heutigen Park-and-Rail-Parkplätze (P+R) westlich des Bahnhof Zug im Widerspruch zum Verdichtungsgebiet II gemäss kantonalem Richtplan (S 5.2.3) steht, wird die vorgesehene Mindestanzahl an Park-and-Ride-Parkplätzen zukünftig unterschritten. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung am Fortbestand der P+R-Parkplätze. Zudem ist vor allem an gut erschlossenen Lagen eine Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Die massgebende Gesamtzahl von 1'700 Parkplätzen ist eingehalten.

Parkplatzbewirtschaftung: Die Regelungen des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7072 zur Parkplatzbewirtschaftung gelten - anders als die Inhalte zur Parkplatzdeckelung und Parkplatzberechnung - nicht nur für drei Teilgebiete, sondern für den gesamten Geltungsbereich des Plans. Sie finden Anwendung auf sämtliche Parkplätze ausser jene für Bewohner. Der Bebauungsplan LG-Areal sichert die entsprechenden Inhalte zur Parkplatzbewirtschaftung. Die Regelungen werden ebenfalls in die Bebauungspläne Feldhof, Feldpark, Foyer, Hertistrasse, Gartenstadt Süd und Kaufmännische Berufsschule übertragen und in den Bestimmungen des zukünftigen Bebauungsplans Feldpark Ost zu regeln. Die bewilligten Arealbebauungen 2003-12296/01, 2009-12284, SZ-2015-224 und SZ-2018-300 sichern die Beschlussinhalte zur Parkplatzbewirtschaftung, sollten andere Nutzungen als reine Wohnnutzungen vorliegen. Für die Parzellen im Umfeld der Gartenstadt (Zonen: W2b, W3, WA3 und WA4) bestehen mit der Aufhebung des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7072 keine spezifische Regelung zur Parkplatzbewirtschaftung. Da die Gartenstadt primär Wohnnutzungen aufweist, ist der Wegfall der entsprechenden Regelungen in diesem Bereich obsolet.

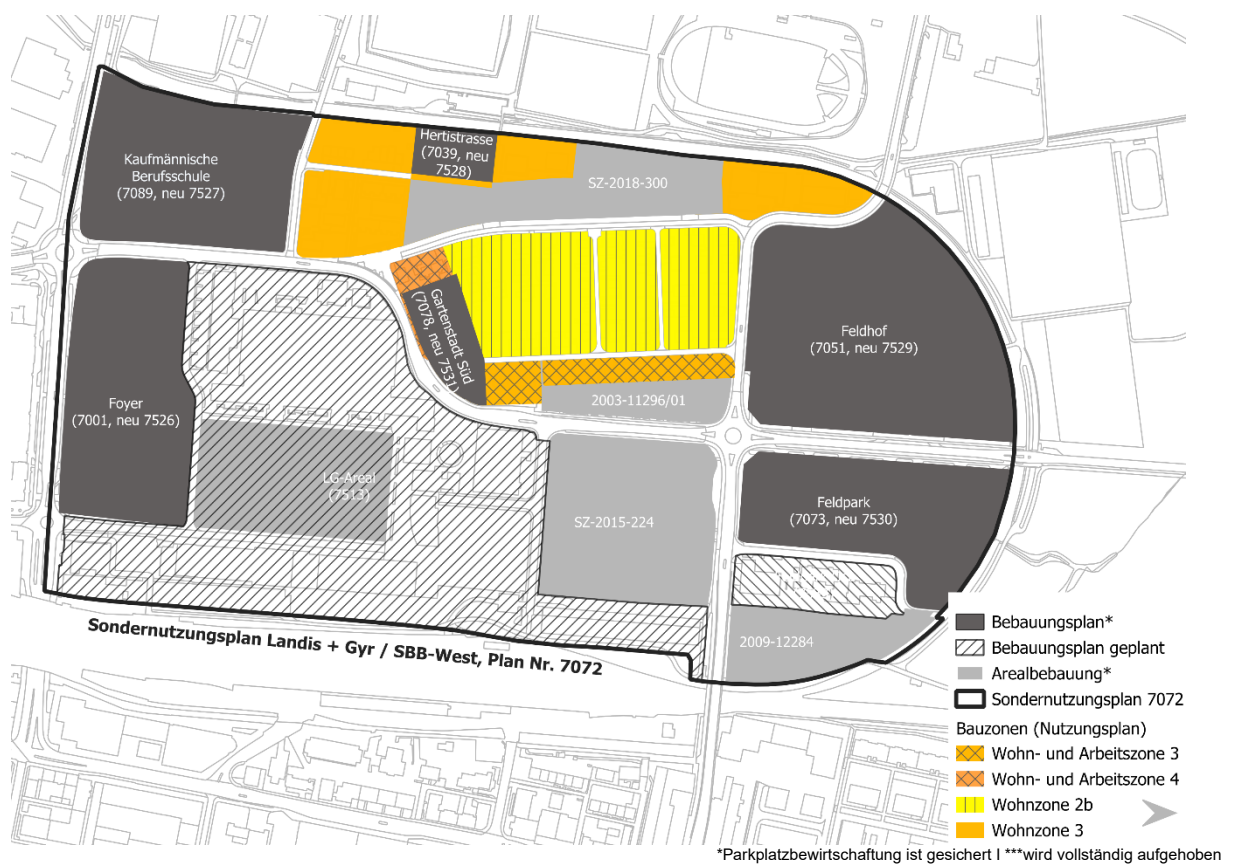


Abb. 15: Übersicht Sondernutzungspläne und Planungen innerhalb des Geltungsbereichs des Sondernutzungsplans Landis + Gyr / SBB-West (Quelle: Stadt Zug, Stand 13.03.2026)

Fahrtenaufkommen und Mobilitätsmanagement: Der Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 sieht ein Mobilitätsmanagement innerhalb des Geltungsbereichs vor, was mit Regelungen zum Fahrtenaufkommen ergänzt wird. Die Regelungen zum Fahrtenaufkommen sowie zum Mobilitätsmanagement sind an die Bedingung geknüpft, dass der Regierungsrat gestützt auf §12 Abs. 2 lit. a EG USG Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und für Objekte mit hohem Verkehrsaufkommen erlässt. Da die entsprechenden Vorgaben auf kantonaler Ebene nicht umgesetzt wurden (gemäss Abklärungen vom 31. Juli 2025 mit dem Amt für Umwelt und dem Amt für Raum und Verkehr), gelten die betreffenden Beschlussinhalte als überholt.

Übertragung der Baulinien des Sondernutzungsplans in den Baulinienplan «LG-Areal» und den Baulinienplan «Zwischen General-Guisan-Strasse und Schleife»:

Zur Sicherung der Feinerschliessung wurden mit dem Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7072 mehrere Baulinien entlang der Feld-, Theiler-, Gubel- und Dammstrasse sowie entlang der SBB-Gleise festgesetzt. Mit der Aufhebung des Sondernutzungsplans, Plan Nr. 7072 werden die Baulinien im Baulinienplan LG-Areal und im Baulinienplan Zwischen General-Guisan-Strasse und Schleife gesichert (siehe Kap. 2.14).

2.13 Arealbebauungen

Im Perimeter des Bebauungsplans LG-Areal befinden sich die bewilligten Arealbebauungen mit den Nummern 1997-10075 (Überbauung OPUS, Baubereich 25) und 2010-12335 (Überbauung THOBA, Baubereich 11).

Gemäss der Übergangsbestimmung von § 71b Abs. 1 neu PBG unterstehen bisherige Arealbebauungen jedoch der Bestandesgarantie. Eine Arealbebauung, welche nach dem Inkrafttreten des neuen Rechts (1. Januar 2019) im Sinne der bisherigen Rechtsprechung zu § 29 Abs. 4 alt PBG wesentlich geändert wird, ist gleichzeitig in einen einfachen (§ 32 bis neu PBG) oder in einen ordentlichen (§ 32ter neu PBG) Bebauungsplan nach neuem Recht zu überführen (§ 71b Abs. 2 neu PBG). Da es sich bei der Überführung einer Arealbebauung in einen Bebauungsplan nach neuem Recht jeweils um den erstmaligen Erlass eines Bebauungsplans handelt, hat die Durchführung des Planungsverfahrens nach den Vorschriften von § 39 respektive § 39a neu PBG zu erfolgen (vgl. § 71b Abs. 2 neu PBG).

Die Arealbebauungen 1997-10075 und 2010-12335 werden in den Bebauungsplan LG-Areal überführt. Mit Inkrafttreten des Bebauungsplans werden die genannten Arealbebauungen aufgehoben. Die Überführung erfolgt im Erlass des ordentlichen Bebauungsplans LG-Areal, weshalb die Überführung der Arealbebauungen im vorliegenden Planungsbericht nach Art. 47 RVP behandelt werden.

2.14 Kommunalen Baulinienplan

Im Zuge der Bebauungsplanung werden die rechtskräftigen kommunalen Baulinien im LG-Areal an die neue Bebauungssituation angepasst. Im Zusammenhang mit der Aufhebung des Sondernutzungsplans Landis+Gyr / SBB-West sind bestehende kommunale Baulinien zu übertragen und entsprechend erneut festzusetzen. Die Anpassung der Baulinien im LG-Areal erfolgt gemäss Plan Nr. 8030 vom 13. März 2026 (Arbeitsstand) und findet gemäss § 32 Abs. 3 PBG koordiniert mit dem Bebauungsplanverfahren statt.

Genehmigungsinhalt

- Neue Baulinie zu genehmigen
- Neue Arkadenbaulinie zu genehmigen
- Neue Unterniveaubaulinie zu genehmigen
- - - Aufzuhebende Baulinie zu genehmigen
- - - Aufzuhebende Arkadenbaulinie zu genehmigen

Informationsinhalt

- Genehmigte Baulinie
- Genehmigte Unterniveaubaulinie
- Genehmigte Arkadenbaulinie
- Genehmigte Spezialbaulinie
- Baubereiche gemäss Bebauungsplan LG-Areal



2.16 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. In der Stadt Zug ist diesbezüglich die Gesamtrevision der Nutzungsplanung im Gang (siehe Kap. 2.9). 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. Dies gilt auch für die Berechnung der Baumassenziffer, was im vorliegenden Bebauungsplan von Belang ist.

Siehe dazu auch die Erläuterungen im Kap. 2.9 zu den Auswirkungen der Ortsplanungsrevision.

2.17 Preisgünstiger Wohnraum

Im September 2022 wurde die Volksinitiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand» mit 901 Unterschriften eingereicht.

Die Initiative forderte, dass bis 2040 mindestens 20 % aller Wohnungen auf dem Stadtgebiet preisgünstig sind. Gemäss Initiative steht im Vordergrund Wohnraum, der familien-, alters- oder jugendgerecht ist. Ein angemessener Anteil ist für innovative Wohnformen vorzusehen.

Die Stadt Zug hat gemäss der Initiative folgende Massnahmen zu ergreifen, die auch für das Bebauungsplangebiet LG-Areal von Belang sind:

- In allen Verdichtungsgebieten müssen mindestens 40 % der neu erstellten Wohnflächen preisgünstig sein, soweit das kantonale Planungs- und Baugesetz dies zulässt. Ausgenommen davon sind die Gebiete mit bereits rechtskräftigen Bebauungsplänen oder Baubewilligungen.

Gemäss der Initiative gelten neu erstellte Wohnungen als preisgünstig, falls sie einer der folgenden Bedingungen genügen:

- a. Sie erfüllen die Anforderungen des kantonalen Wohnraumförderungsgesetzes.
- b. Die Mietpreise liegen nicht über den Obergrenzen, wie sie in der Verordnung des Stadtrats über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau festgelegt sind.
- c. Es handelt sich um innovative Wohnformen, die einer dauernden Kostenmiete unterliegen.
- d. Es handelt sich um Wohnraum von gemeinnützigen Wohnbauträgern, die ohne Gewinnabsichten dem Prinzip der kostendeckenden Miete verpflichtet sind.

Am 18. Juni 2023 wurde die Initiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand» von den Stimmberechtigten der Stadt Zug mit 50.2 % angenommen. Die Umsetzung der Initiative erfolgt im Zuge der laufenden Gesamtrevision der Nutzungsplanung mit entsprechenden Festlegungen in der Bauordnung.

Im Bebauungsplan LG-Areal werden der geforderte preisgünstige Wohnraum gemäss der Initiative bereits umgesetzt. Dabei ist jedoch § 18 Abs. 4 PBG zu berücksichtigen: *In Wohn- und Mischzonen sind Mindestanteile für den preisgünstigen Wohnungsbau bei Neueinzonung, bei Umzonung sowie Aufzoning von einer Fläche von mehr als 5'000 m² und bei ordentlichen Bebauungsplänen jeweils maximal im Umfang der Mehrausnützung zulässig.*

Die erforderlichen Flächen für die Realisierung von preisgünstigem Wohnraum wurden pro Grundeigentümer berechnet und in den Bestimmungen als Minimalmass (gesamthaft pro Baubereichsgruppe) festgeschrieben (siehe Erläuterungen zu Ziffer 10 Abs. 7 der Bestimmungen).

3 Richtprojekt

3.1 Qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren (QKV)

In den Jahren 2017/2018 haben die gesuchstellenden Grundeigentümer in Zusammenarbeit mit der Stadt Zug ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren (QKV) in Form eines öffentlich ausgeschriebenen Studienauftrags für das LG-Areal durchgeführt.

Folgende Ziele wurden für das QKV festgelegt:

- Transformation des LG-Areals vom Industriestandort zu einem durchmischten und lebendigen Stadtteil im Zentrum der Stadt Zug mit hoher Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität
- Entwicklung des Areals zu einem zusammenhängenden Quartier als Einheit
- Verträgliche Umsetzung der angestrebten Verdichtung des Gebiets unter Wahrung einer hohen städtebaulichen Qualität
- Besondere Beachtung der Übergänge in das umliegende Quartier
- Erhalt des Fabrikbaus Zählerweg 3–9 in seiner originalen Bausubstanz und äusseren Erscheinung

Mithilfe eines Präqualifikationsverfahrens wurden aus 26 eingegangenen Bewerbungen fünf Planungsteams für die Teilnahme am Studienauftrag ausgewählt:

- ARGE Christian Salewski & Simon Kretz Architekten GmbH mit pool Architekten Zürich, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH Zürich
- berchtoldkrass space&options Karlsruhe, bauchplan).(Wien
- Hosoya Schaefer Architects Zürich, Fontana Landschaftsarchitektur Basel
- LEISMANN AG Bern, extrá Landschaftsarchitekten AG Bern
- Rööslí Architekten AG Zug, AG für Landschaft B. Hofmann Zürich

Für die Auswahl der Planungsteams sowie die Auswertung und Beurteilung der Studienergebnisse wurde folgendes Beurteilungsgremium eingesetzt:

Fachjury

- | | |
|----------------------|--|
| – Fritz Schumacher | ehem. Kantonsbaumeister Basel-Stadt |
| – Rainer Klostermann | Dipl. Architekt ETH SIA, Feddersen & Klostermann |
| – Rita Illien | Dipl. Landschaftsarchitektin HTL, Müller Illien Landschaftsarchitekten |
| – Roger Boltshauser | Dipl. Architekt ETH SIA BSA, Boltshauser Architekten |

Sachjury

- | | |
|-----------------------|---|
| – Harald Klein | Stadtplaner Stadt Zug |
| – Christian Schnieper | Stadtarchitekt Stadt Zug |
| – Bernhard Häni | Park Lane Zug AG |
| – André Marti | Vertretung Thoba Immobilien AG ehemals Baumgartner AG |
| – Peter Scheiwiller | Credit Suisse Asset Management (Schweiz) AG
(heute UBS Fund Management (Switzerland) AG) |
| – Daniel Zemp | Alfred Müller AG |
| – Susanne Zenker | SBB AG |

Experten und öffentliche Hand

- | | |
|----------------------|--|
| – Oscar Merlo | TEAMverkehr.zug ag |
| – Claudius Berchtold | Projektleiter Öffentliche Anlagen Stadt Zug |
| – René Hutter | Kantonsplaner Kanton Zug |
| – Franziska Kaiser | Denkmalpflegerin Kanton Zug |
| – Urs Bertschi | Präsident der Bau- und Planungskommission, GGR Stadt Zug |
| – Catrina Gross | Quartiersverein ZUGWEST |

Das Beurteilungsgremium empfahl einstimmig das Projekt des Planungsteams unter der Leitung von Salewski Kretz Architekten mit pool Architekten Zürich zur Weiterbearbeitung. Der städtebauliche Entwurf besticht einerseits durch die klare und robuste Grundstruktur, die sich stark aus der Arealgeschichte generiert und andererseits durch seine Offenheit und Anpassungsfähigkeit im weiteren Planungsprozess.

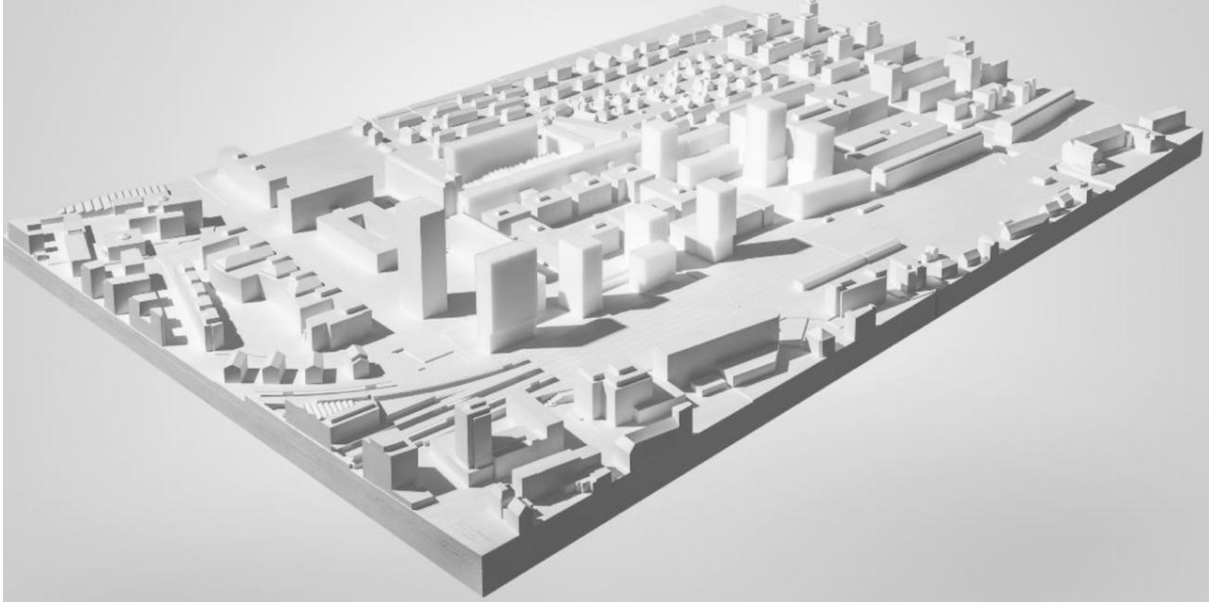


Abb. 17: Modellfoto Siegerprojekt QKV 2018, Ansicht Südost (Quelle: Jurybericht QKV, Stadt Zug)

3.2 Richtkonzept 19 und Richtkonzept 21

Im Anschluss an das Studienverfahren wurde, basierend auf den Empfehlungen des Beurteilungsgremiums, das Richtkonzept 19 erarbeitet.

Zur Klärung der Nutzungsanforderungen an das LG-Areal wurde 2020 ein freiwilliger Mitwirkungsprozess mit rund 60 Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Non-Profit Organisationen, Kultur, Architektur und der Bevölkerung durchgeführt. Die Formate für die Expertinnen und Experten umfassten Auftaktforum, Echoraum und eine für die Bevölkerung zugängliche Online-Beteiligung. Die Resultate des Mitwirkungsprozesses flossen in die Weiterbearbeitung des Richtkonzepts ein.

Die anschliessende Überarbeitung des Richtkonzepts 19 hatte vor allem die Ausschöpfung der bestandesrechtlich zugesicherten und zulässigen Baumassenziffer von 9.0 zum Ziel.

Am 17. Mai 2021 wurde das überarbeitete Richtkonzept 21 erneut dem Beurteilungsgremium zur Prüfung vorgelegt. Dieses kam zum Ergebnis, dass das Richtkonzept 21 eine stringente Weiterentwicklung des im Studienverfahren ausgewählten Projekts sei. Es empfahl, das Richtkonzept 21 als Grundlage für den Bebauungsplan weiterzuverfolgen. Das Richtkonzept 21 stellt das städtebauliche Gesamtkonzept gemäss Planungsvereinbarung zwischen den Grundeigentümerschaften LG-Areal und der Stadt Zug vom 31.1.2017 dar und bildet die Grundlage für den Bebauungsplan gemäss § 47 Abs. 6 BO Stadt Zug.

Die fünf Grundeigentümerschaften Alfred Müller AG, UBS Fund Management (Switzerland) AG, Thoba Immobilien AG, Park Lane Zug AG und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB AG haben am 19.8.2021 das Gesuch auf Einleitung des Bebauungsplanverfahrens gemäss § 4 V PBG (Verordnung zum Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug) beim Stadtrat von Zug eingereicht. Mit Beschluss Nr. 171.22 vom 22. März 2022 hat der Stadtrat das Bebauungsplanverfahren LG-Areal eingeleitet. Dagegen erfolgte von OVD Kinegram AG eine Beschwerde. Diese wurde nach der kantonalen Vorprüfung zurückgezogen.

Das durchgeführte Konkurrenzverfahren einschliesslich positiver Beurteilung des überarbeiteten Richtkonzepts durch das Beurteilungsgremium wurden ausführlich dokumentiert. Damit weist die Antragstellerin nach, dass die Voraussetzungen gemäss § 32^{ter} PBG grundsätzlich erfüllt werden können.

3.3 Richtprojekt LG-Areal

Das Richtkonzept 21 wurde anschliessend in mehreren Schritten in das detaillierte Richtprojekt Bebauung und Freiraum LG-Areal vom 26. Februar 2025, rev. März 2026 (nachfolgend «Richtprojekt» genannt) überführt.

Der Einbezug der betroffenen Grundeigentümer erfolgte im Rahmen von neun Werkstattgesprächen unter der Leitung der Abteilung Städtebau und Planung der Stadt Zug und in Begleitung von spezialisierten Fachbüros. In den Werkstattgesprächen wurden folgende Themen behandelt:

- Vorgehenskonzept (Erarbeitung Richtprojekt und Bebauungsplan)
- Gewässerraum Siehbach
- Verkehr (Erschliessungs- und Betriebskonzept)
- Parkierung
- Freiraumgestaltung und Entwicklung der Gebäudeensembles
- EG-Nutzungen
- Privatrechtliche Regelungen
- Konzept Bebauungsplan

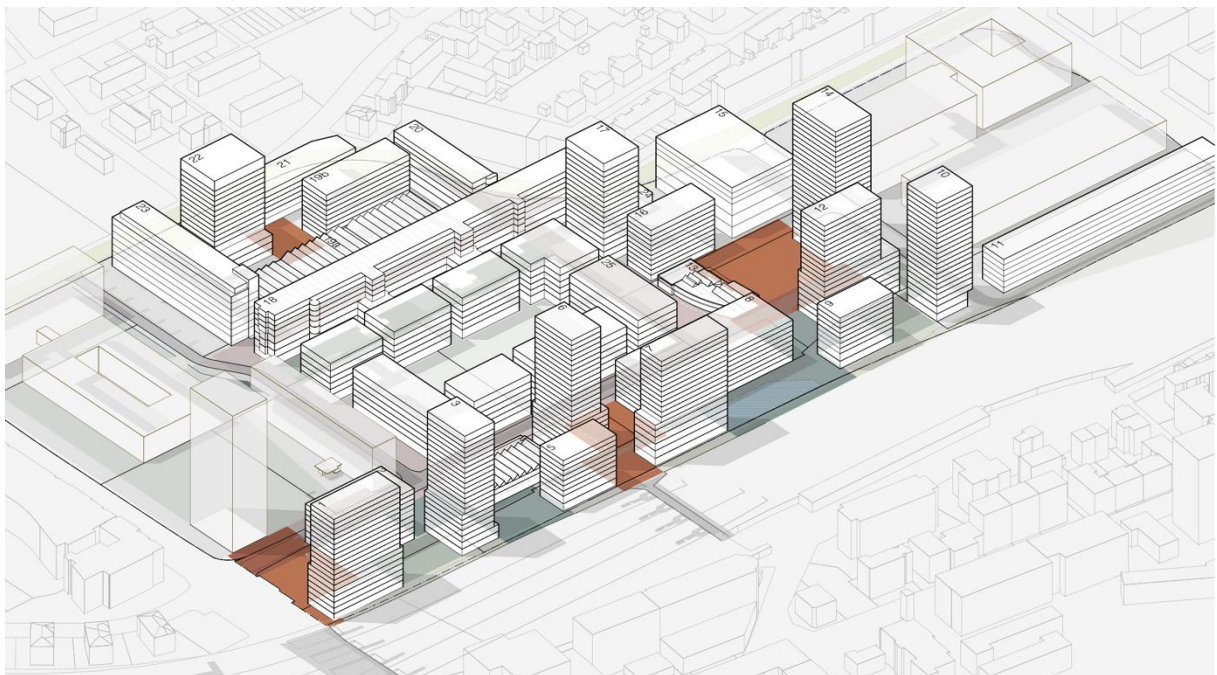


Abb. 18: Richtprojekt Axonometrie mit Freiraumstruktur (Quelle: Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026)

SBK-Sitzung vom 6. Dezember 2023 (Weiterentwicklung zum Richtprojekt)

Das Richtprojekt wurde der Stadtbildkommission der Stadt Zug anlässlich der Sitzung am 6. Dezember 2023 präsentiert und von dieser als Grundlage für den Bebauungsplan LG-Areal empfohlen (siehe Beilagen SBK-Protokollauszüge). Zudem empfahl die SBK den Projektverfassern an der Sitzung am 6. Dezember 2023, den Freiraumring als Gedankenkonstrukt zu konzipieren und somit gleichzeitig Vielfalt und Individualität für die Grundeigentümerschaften zu ermöglichen. Ziel der Konkretisierung ist, den Freiraumring durch unterschiedliche Elemente zu beschreiben, lebbar sowie erlebbar zu machen.

SBK-Sitzung vom 2. April 2025 (Neuverteilung Baumasse UBS Zählerstadt)

Für die Parzelle 289, im Eigentum der UBS, wurde in den Bestimmungen des Bebauungsplans LG-Areal (Stand Vorprüfung) eine Baumasse nach Einzelbauweise festgelegt (gesamthaft 265'800 m³). Die Aufstockung des Denkmals am Zählerweg Baubereich 18 wurde im Dialog mit der Denkmalpflege weiterentwickelt. In Abweichung zum Richtprojekt 2023 führte diese Weiterentwicklung nicht zu einer fassadenbündigen Aufstockung des geschützten Denkmals und damit zur Reduktion der Baumasse im Baubereich 18. Zur Kompensation der nicht eingelösten Baumasse als Folge der Aufstockung des geschützten Denkmals am Zählerweg wurde am 2. April 2025 der SBK ein Anordnungsspielraum im Richtprojekt und damit im Bebauungsplan LG-Areal zur Beurteilung vorgestellt.

Von den Projektverfassern wurde ein Anordnungsspielraum für die maximalen Gebäudehöhen des Baubereichs 21 um 3.5 m auf 20 m, der Baubereich 22 um 6 m auf 55 m und der Baubereich 17 um 5 m auf 60 m geprüft. Die SBK beurteilte die Öffnung des Anordnungsspielraums positiv. Sie bestätigte, dass die wesentlichen Vorzüge gemäss § 32 Abs. 2 PBG weiterhin gewährleistet sind. Durch den erweiterten Anordnungsspielraum kann der knapp bemessene Freiraum erhalten und/oder vergrössert werden.

Die SBK empfahl, den Anordnungsspielraum für die nächste Bearbeitungsstufe (Qualitätssichernde Verfahren gemäss Ziff. 4 der Bestimmungen zum BBP LG-Areal) insbesondere in Bezug auf die Gebäudehöhen zu nutzen, um kleinere Gebäudegrundflächen zu ermöglichen.

SBK-Sitzung vom 3. Dezember 2025 (Konkretisierung Freiraumring)

Die gestalterische Konkretisierung des Freiraumrings zielte darauf ab, diesen durch differenzierte Gestaltungselemente eindeutig zu definieren, räumlich erfahrbar zu machen und seine Leitidee klar zu vermitteln. Die charakteristischen Merkmale des Freiraumrings sollen sich insbesondere in der Vegetationsgestaltung, den Sitzelementen, der Beleuchtung, der Signaletik sowie in der Materialität vertikaler Bauteile zeigen. Diese Elemente bzw. Leitmotive wurden den vier Teilabschnitten entsprechend ihren funktionalen und räumlichen Anforderungen zugeordnet.

Die SBK unterstützte grundsätzlich den Entwurfsansatz, wonach fünf übergeordnete Elemente den Freiraum strukturieren. Gleichzeitig äusserte sie jedoch aufgrund der Konkretisierung Bedenken, dass sich der Ansatz des Freiraumrings in der weiteren Ausarbeitung als zunehmend herausfordernd erweisen könnte. Vor diesem Hintergrund hinterfragte sie das Motiv des Freiraumrings grundsätzlich. Die SBK regte an, die fünf Elemente auf den gesamten Planungssperimeter auszudehnen und den Freiraumplan entsprechend zu überarbeiten. Zudem sei die Umdeutung frühzeitig und im Grundsatz mit der SBK zu diskutieren.

SBK-Sitzung vom 21. Januar 2026 (Überführung Freiraumring in das Stadtraumgerüst)

Die SBK würdigte die Weiterentwicklung des Freiraumrings und dessen Umdeutung in ein übergeordnete Stadtraumgerüst als wichtigen Beitrag zur räumlichen Klärung und Stärkung der Freiraumstruktur. Die klassische Ausgestaltung wird als förderlich für die Freiraumgestaltung bewertet, da sie eine klare Differenzierung innerhalb des Bebauungsplangebietes ermöglicht. Positiv hervorgehoben wurde zudem, dass das Konzept konsequent bis an den Rand des Planungsperimeters weitergedacht wurde. Besonders anerkannt wurde die gestärkte räumliche Struktur, die Überlagerung von Strassen- und Platzräumen sowie die Festlegung von Bereichen für Baumpflanzungen mit nicht unterbautem Wurzelraum. Diese Elemente tragen aus Sicht der SBK wesentlich zur hohen Qualität des Freiraumkonzepts bei.

Die SBK empfahl, das Richtprojekt Freiraum hinsichtlich Mobiliar, Vegetation und Beleuchtung nochmals ortsspezifisch zu präzisieren, um eine kohärente und kontextbezogene Umsetzung sicherzustellen.

Das für das Richtprojekt als Grundlage dienende Freiraumgerüst stellt sich wie folgt dar:

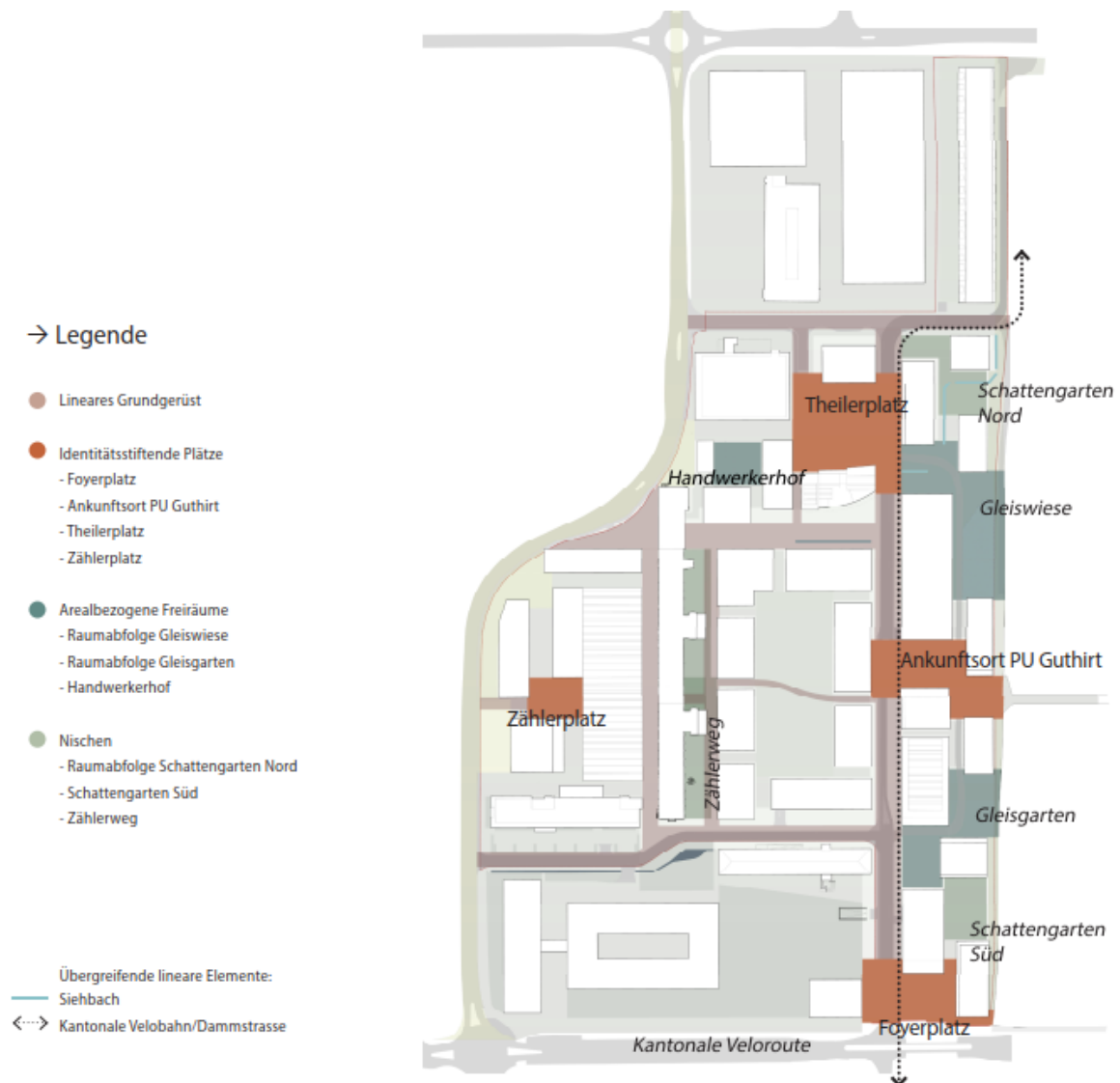


Abb. 19: Schema Freiraumgerüst (Quelle: Studio Vulkan/Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026)

SBK-Sitzung vom 4. März 2026 (Konkretisierung der fünf Leitmotive für den Freiraum)

Die SBK würdigte das Stadtraumgerüst erneut als insgesamt sehr stimmig und gut durchdacht. Besonders positiv hervorgehoben wurden die klaren Präzisierungen zu Vegetation, Beleuchtung und Mobiliar sowie die schlüssige, differenzierte Behandlung der Platzräume. Diese Elemente tragen aus Sicht der SBK wesentlich dazu bei, dass das Richtprojekt eine überzeugende räumliche und atmosphärische Grundlage für die Entwicklung des LG-Areals schafft.

Auch die Auseinandersetzung mit dem Belagsbild wird als konstruktiv und zukunftsorientiert betrachtet. Die SBK erkennt das Potenzial einer gezielten, funktional begründeten Zonierung und regt an, diese flexibel und ortsangemessen einzusetzen. Damit wird das Projekt in seiner Fähigkeit bestärkt, auf unterschiedliche räumliche Situationen sensibel zu reagieren und gleichzeitig eine klare, gut lesbare Gestaltungssprache zu bewahren.

Besonders positiv bewertet die SBK die Rolle des Materials Klinker, das im linearen Grundgerüst als identitätsstiftendes, atmosphärisch starkes Element verstanden wird. Das Konzept des «Belagsteppichs» wird als geeignet erachtet, um eine etappenweise Transformation zu ermöglichen und dennoch eine übergeordnete gestalterische Kohärenz sicherzustellen. Gemäss SBK weist das Richtprojekt Freiraum weiterhin die wesentlichen Vorzüge im Sinne von § 32 Abs. 2 PBG auf.

3.3.1 Städtebau

Das städtebauliche Konzept beruht auf einer städtebaulichen Grundstruktur eines Gesamtensembles, bestehend aus Teilensembles. Dieses Grundprinzip ermöglicht die Integration sowohl der bestehenden Einzelbauten als auch der bestehenden Ensembles in einen neuen Gesamtzusammenhang. Innerhalb der städtebaulichen Grundstruktur entstehen drei neue, differenzierte Teilgebiete: Das Gebiet zwischen Dammstrasse und Gleisfeld, der Theilerplatz sowie das Areal zwischen Zählerweg und Aabachstrasse. Diese Teilgebiete ergänzen die bestehenden Teilbereiche Foyer im Süden und Opus in der Mitte.

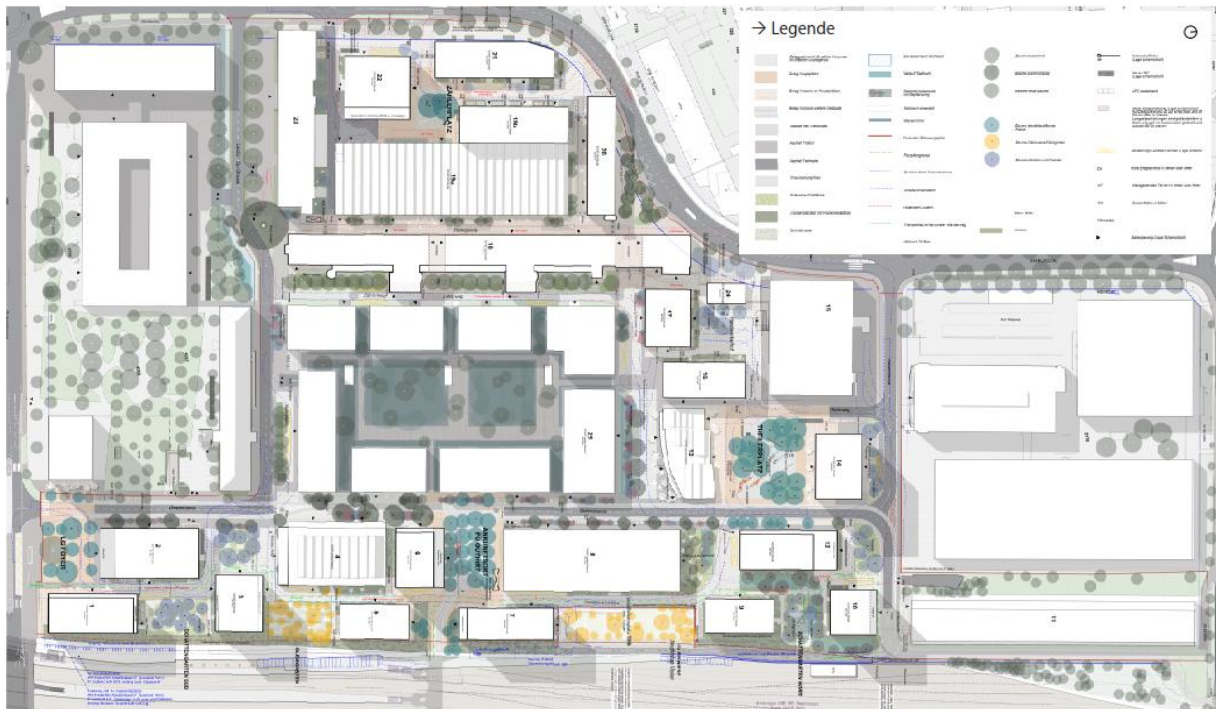


Abb. 20: Freiraumplan (Quelle: Studio Vulkan/Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026).

Alle Bereiche werden durch ein übergeordnetes Freiraumgerüst miteinander verbunden und in Beziehung gesetzt. Die Freiräume sind typologisch vielfältig, jedoch aufeinander bezogen. Der Foyerplatz, der Ankunftsort PU Guthirt und der Zählerplatz bilden jeweils den Auftakt zum LG-Areal und werden so zu Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren. Der Theilerplatz, der Freiraum des Foyer-Areals, und die differenziert genutzten und gestalteten Gleisgärten sind die wesentlichen Grünräume innerhalb des LG-Areals. Die öffentlichen Strassen und Plätze sind städtebaulich raumbildend formuliert und definieren die Adressierung der Gebäude.

Die Gebäudekörper sind so gesetzt, dass auch die gleisseitig gelegenen Bauten von der Dammstrasse oder der Personenunterführung Guthirt gut wahrnehmbar und adressierbar sind. Die Gebäude variieren in der Höhe von dem niedrigen Bestandsbau der Shedhalle bis zum Hochhaus und sind in drei Teilensembles gruppiert.

Mit der Gebäudesetzung entsteht eine neue Silhouette zum Gleisraum, die kurz vor dem Bahnhof Zug einen wichtigen Beitrag zur räumlichen Identität der Stadt leisten kann.

Die Hochhäuser sind als integrale Bestandteile des Gesamtensembles zu verstehen, keines hat Ausnahmeeigenschaft im Sinne von freistehenden Türmen. Als Gruppen vermitteln die Gebäude in den Teilensembles schrittweise von der Stadtebene zur Hochhausebene und erfahren somit eine städtebaulich verbindliche vertikale Gliederung. Die Hochhäuser sind raumbildende Teile der städtebaulichen Ensembles und des Gesamtquartiers. Ihre Positionierung leitet sich von der übergeordneten Raumstruktur ab, so dass sie als «Merkzeichen» orientierungstiftend sind. Die Einbettung in den städtebaulichen Kontext erfolgt über eine sorgfältige vertikale Gliederung, die auf der Höhenentwicklung und Bauweise der benachbarten Bestands- und Neubauten gründet.

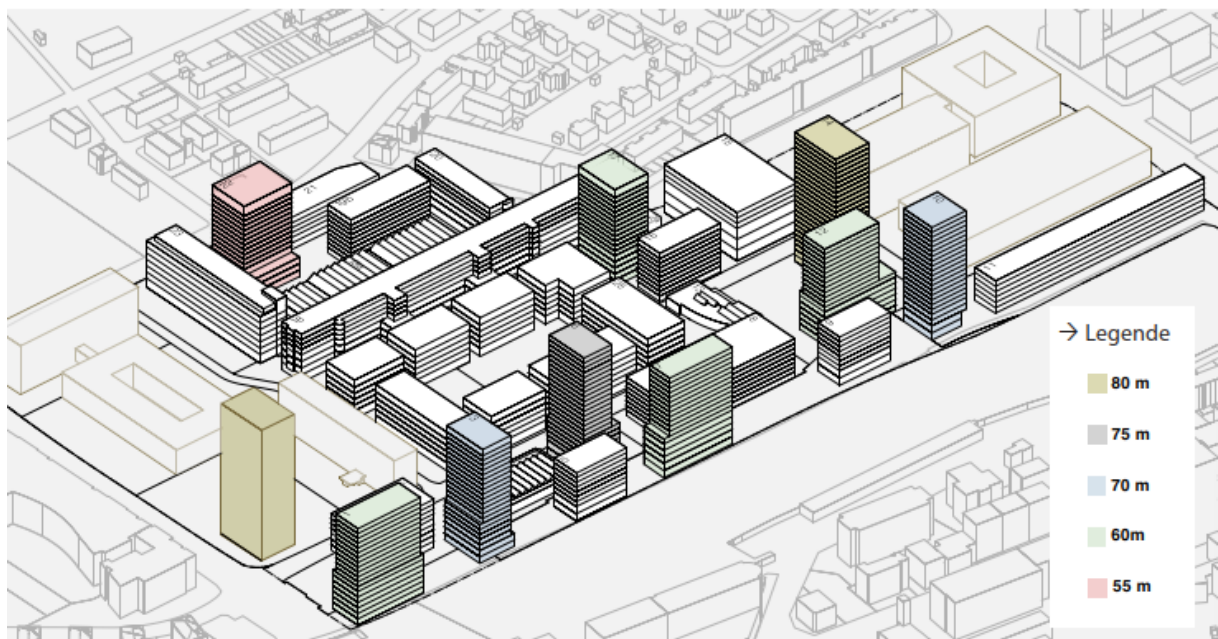


Abb. 21: Axonometrie Höhenstaffelung (Quelle: Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026).

3.3.2 Nutzung

In den Neubauten auf dem LG-Areal soll in den Obergeschossen überwiegend gewohnt werden. Davon wird ein Anteil als preisgünstiger Wohnraum erstellt und vermietet. Die unteren Stockwerke werden als Gewerbe- und Büroflächen sowie Wohnnebennutzflächen genutzt. Die Nutzungsverteilung ist in nachfolgender Axonometrie exemplarisch ersichtlich.



Abb. 22: Axonometrie Nutzungsverteilung (Quelle: Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026).

Erdgeschossnutzungen

Das LG-Areal pulsiert nicht auf dem gesamten Gelände mit der gleichen Intensität. Die Plätze mit der höchsten Austauschintensität sind von publikumsorientierten Nutzungen umgeben. Das wirkt sich auch auf die Gestaltung der Freiräume aus. Diese Plätze sind formeller, auf höhere Nutzungsintensität ausgelegt und entsprechend gestaltet. Diese Nutzungsvielfalt gilt es zu fördern, die Erdgeschosse und Freiräume müssen mit ihrem Nutzungsangebot und ihrer Gestaltung reagieren. Damit erfüllt das Richtprojekt den Anforderungen von § 8 des Reglements über die Planung und Erstellung von Hochhäusern in der Stadt Zug.

3.3.3 Freiraum

Das Freiraumgerüst besteht aus drei Kernelementen, die zueinander in Beziehung gesetzt werden: Ein alle Baufelder verbindendes lineares Grundgerüst, die daran angelagerten öffentlichen Plätze und die lateral angeordneten Gleisgärten. Es entstehen sogenannte «Familien von Orten». Als zusammenhängender Raum gedacht, ermöglicht das Gerüst eine grosse Vielfalt an Freiräumen mit jeweils unterschiedlichen Charakteren. Siehe die detaillierten Ausführungen im Kap. 3.3 Richtprojekt LG-Areal.

3.3.4 Erschliessungsqualität

Das LG-Areal befindet sich im Zentrum der Stadt Zug und damit in verkehrlich optimaler Lage. Die IV-seitige äussere, überregionale und regionale Erschliessung des LG-Areals erfolgt über die General-Guisan-, Aabach-, Nord- und Gubel- resp. Baarerstrasse. Die innere Erschliessung erfolgt über die Damm-, Landis+Gyr- und Theilerstrasse.

Der Perimeter des LG-Areals befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Zug. Es bestehen direkte Zuwegungen zwischen dem LG-Areal und dem Bahnhof Zug. Eine zusätzliche Personenunterführung (PU) Guthirt zum Bahnhof wird im Zuge des Projekts erstellt. Zudem wird der Perimeter durch die Bushaltestellen Landis + Gyr / Bahnhof, Aabachstrasse, Gartenstadt und Feldhof bedient. Die Erschliessungsgüte des ÖVs ist damit gut bis sehr gut.

Der Perimeter ist sehr gut in das kommunale und kantonale Velowegnetz eingebunden (siehe dazu Kap. 2.8). Die Dammstrasse wird im kantonalen Velowegnetz als Verbindung Zug–Baar zu einer hochqualitativen Velobahn ausgebaut, wobei im Abschnitt LG-Areal auf die innerstädtischen Verhältnisse Rücksicht genommen werden muss. Das Betriebs- und Gestaltungskonzept dient als Grundlage für nachfolgende Projektierungsarbeiten, insbesondere für die Dammstrasse.

Sämtliche vorhandenen und die neu zu erstellende Personenunterführung Guthirt am Bahnhof sind als kombinierte Fuss- und Velounterführungen mit ausreichender Dimensionierung ausgestaltet. Die Altstadt Zug, der Bahnhof, das Einkaufszentrum Metalli, der Zugersee sowie verschiedene Bildungseinrichtungen sind über direkte und attraktive Fuss- und Veloverbindungen rasch erreichbar.

Das LG-Areal verfügt aufgrund seiner zentralen Lage über ein hohes Nahversorgungsangebot (Gastronomie, Sporthalle, Bildungseinrichtungen, Stadtverwaltung). Weitere Angebote sind durch die räumliche Nähe zu Bahnhof, Altstadt, EKZ Metalli und Zugersee sehr gut erreichbar und nutzbar. Die Schulanlagen Herti, Letzi sowie die Kantonsschule befinden sich im 1-km-Radius zum Perimeter.

3.3.5 Gewässer

Das LG-Areal wird gemäss Eintrag im kantonalen GIS vom Siehbach gequert, welcher nordöstlich des Areals durch den Zusammenfluss des Grienbachs und des Arbachs entsteht und im Bereich des Gebiets Schützenmatt in den Zugersee mündet. Die genaue Lage der Dole ist nicht bekannt und wird im GIS Kanton Zug deshalb als «schematische Verbindung» bezeichnet. Im Zusammenhang mit der Überbauung Opus wurde 2014 bei der Gestaltung des fast ein Hektar grossen Innenhofs der Entwurf des Landschaftsarchitekten Vogt mit einem von Schilf eingerahmten Teich umgesetzt. Der sogenannte Opusteich wird durch eine Pumpenzuleitung ab dem Hochwasserentlastungskanal des Siehbachs gespeisen. Durch das LG-Areal soll künftig der gesamte Trockenwetterabfluss geführt werden. Die Hochwassermenge verbleibt im Entlastungskanal, der in der Theilerstrasse und im Theilerweg verläuft und dann das Grundstück GS Nr. 4872 quert. Die Hochwasserentlastung bleibt als technisches Bauwerk eingedolt.

Gewässerraumfestlegung

Gemäss eidgenössischer Gewässerschutzverordnung (GSchV) sind die Gewässerräume der Stadt Zug in der laufenden Ortsplanungsrevision festzulegen; es gelten daher aktuell die bundesrechtlichen Übergangsbestimmungen. Zwecks Ablösung dieser Übergangsbestimmungen wird zur Gewässerraumsicherung des Siehbachs im LG-Areal eine kantonale Spezialbaulinie erlassen. Damit kann für den Bebauungsplan Rechtssicherheit geschaffen werden. Das Baulinienverfahren erfolgt koordiniert mit dem Bebauungsplanverfahren.

Offenlegung Siehbach

Mit dem Bebauungsplan wird eine teilweise Offenlegung des Siehbachs angestrebt, damit das ursprüngliche Gewässer im Siedlungsraum wieder wahrgenommen wird und erlebbar ist.

Die neue Linienführung des Siehbachs im Arealteil Nord wurde in einem Variantenstudium evaluiert. In einer Machbarkeitsstudie wurden anschliessend verschiedene Varianten geprüft, wie die Offenlegung in den einzelnen Abschnitten technisch umgesetzt werden kann.

Gestützt auf die Bestvariante des Variantenstudiums wurde die Linienführung des Siehbachs festgelegt, wobei die verschiedenen Rahmenbedingungen beachtet und die Bedürfnisse der Grundeigentümer bestmöglich berücksichtigt wurden. Im nordöstlichen Arealteil wird der Siehbach wo möglich offengelegt und möglichst naturnah ausgebildet. Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Bebaubarkeit des Grundstücks Nr. 4815 gewährleistet ist und der offen geführte Siehbach in die Freiraumgestaltung integriert werden kann. Ab der Dammstrasse ist ein naturnaher Gewässerlauf aufgrund der Höhenlage der Umgebung nicht realisierbar, da der Opusteich auf der Tiefgarage der Überbauung ein Höhenfixpunkt bei der Renaturierung darstellt. Entlang der Dammstrasse muss der Siehbach aufgrund der vorhandenen Randbedingungen (Gebäudezugänge, Vorplätze, Funktion als Velobahn) eingedolt werden. Im südlichen Arealteil wird die Linienführung des Siehbachs grundsätzlich nicht verändert. Vor dem Einlauf und nach dem Auslauf des Opusteichs erfolgt eine offene Wasserführung in Form von leicht erhöhten technischen Bauwerken, die in die Umgebungsgestaltung integriert werden. Entlang der Landis + Gyr-Strasse wird der Siehbach in einem offenen Kanal geführt, bevor er schliesslich die Aabachstrasse unterquert. Der Siehbach wird über den gesamten Abschnitt im LG-Areal immer mindestens eine eingestaute Wassertiefe von rund 20 cm aufweisen, womit die Fischgängigkeit gewährleistet werden kann.

Fazit zur Gewässerraumfestlegung

Es gelten folgende Grundsätze für die Festlegung des Gewässerraums:

- Der Siehbach wird wo möglich offen geführt und von jeglicher Überstellung freigehalten.
- Wo ein Gewässerraum festgelegt wird, beträgt dieser grundsätzlich 6 m.
- Um den baulichen Gegebenheiten gerecht zu werden, kann der Gewässerraum auf bis zu 5 m reduziert werden.

Koordiniertes Verfahren

Das Verfahren zur Festlegung der Spezialbaulinie für den Gewässerraum Siehbach erfolgt koordiniert zum Bebauungsplanverfahren. Im Interesse der Rechtssicherheit für den Bebauungsplan LG-Areal wurde die Gewässerraumfestlegung mittels kantonaler Spezialbaulinie zeitlich vorgezogen.

Die Baulinienvorlage wurde vom 29. Februar bis zum 29. März 2024 beim Tiefbauamt des Kantons Zug sowie beim Baudepartement der Stadt Zug öffentlich aufgelegt. Innert der Auflagefrist wurden drei Einsprachen bei der Baudirektion des Kantons Zug erhoben. Mit Schreiben vom 6. Mai 2024 wurde das Baudepartement Zug zur Stellungnahme aufgefordert. Weil die naturräumlichen Interessen des Siehbachs sowie die ortsbaulichen Ansprüche im Bebauungsplan LG-Areal bestmöglich berücksichtigt werden sollen, stellte die Stadt Zug am 24. Mai 2024 den Antrag auf Sistierung der Spezialbaulinie Siehbach bis zur Vorlage der kantonalen Vorprüfung des Bebauungsplans LG-Areal.

Die entsprechenden Verfahrensparteien wurden von der Baudirektion des Kantons Zug zur Durchführung von Einigungsverhandlungen eingeladen. Der Lead liegt bei der Baudirektion des Kantons Zug.

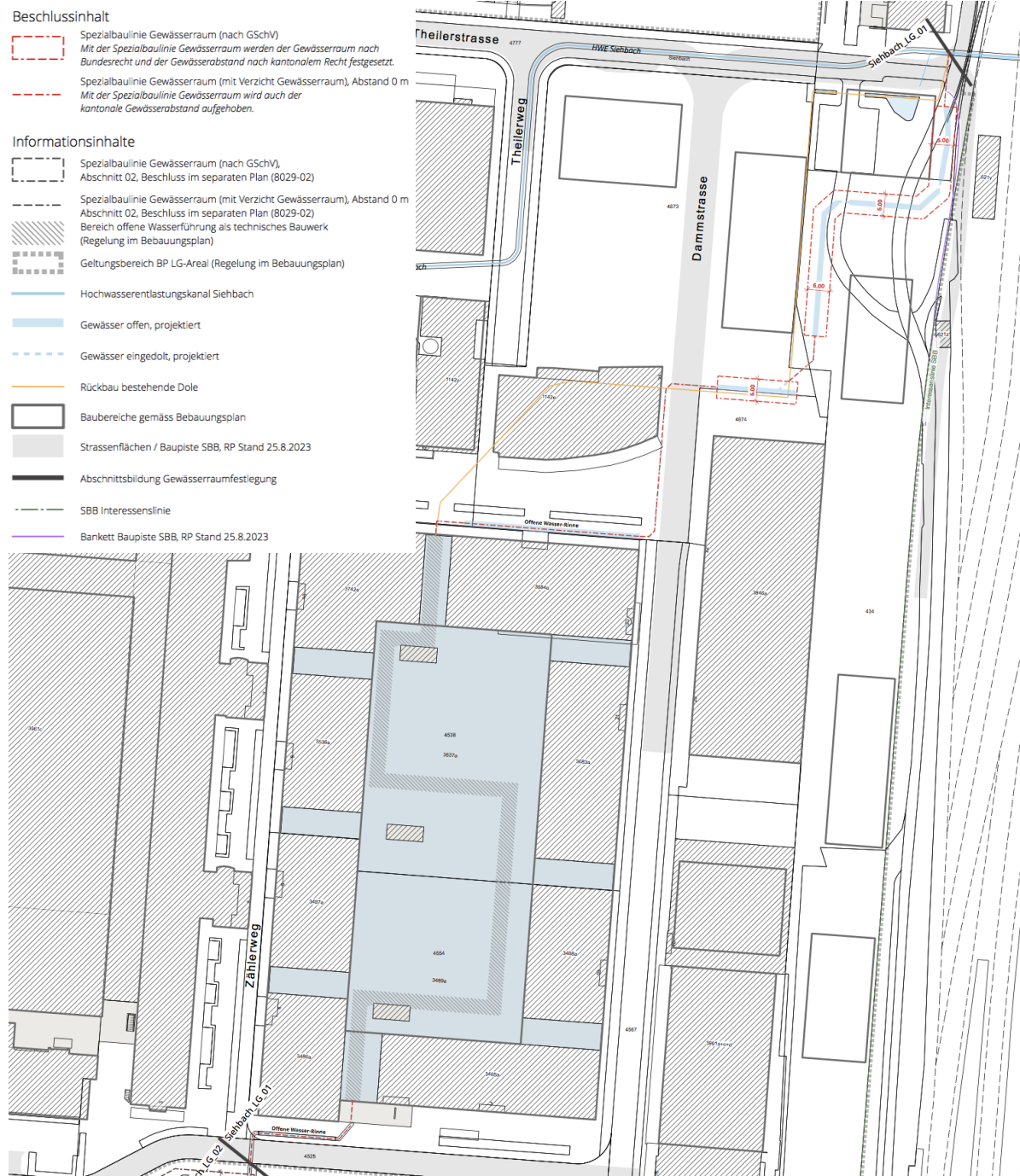


Abb. 23: Ausschnitt Baulinienplan Abschnitt 01, Teilbereich Bebauungsplan LG-Areal
(Quelle: Suter von Känel Wild, Stand 16. Januar 2024, öffentliche Auflage)

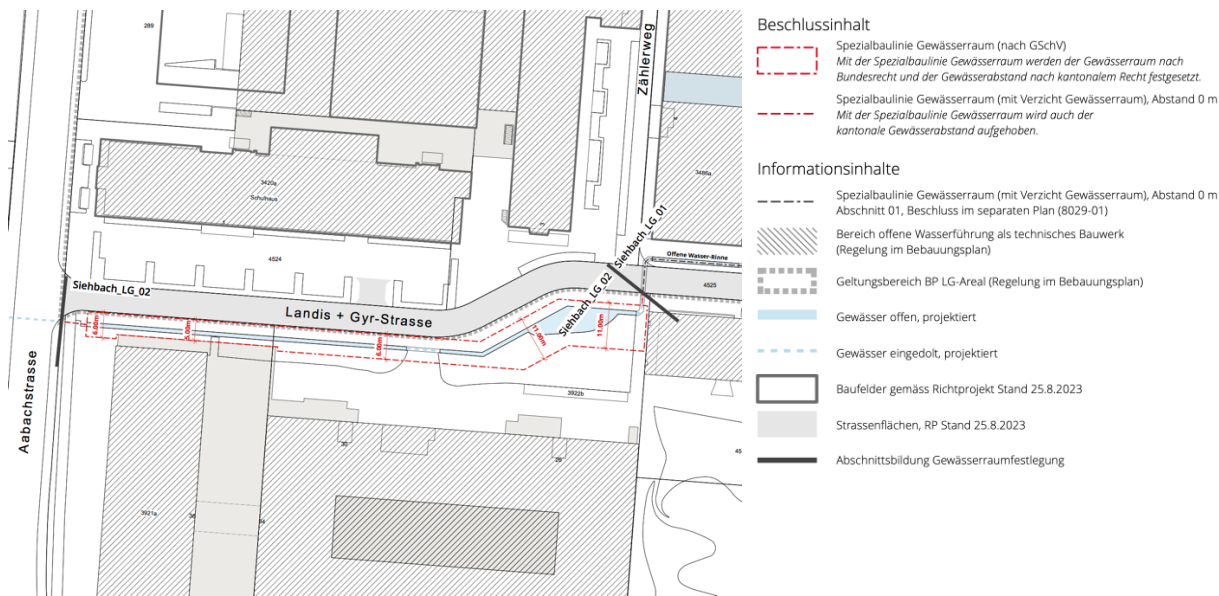


Abb. 24: Ausschnitt Baulinienplan Abschnitt 02, Teilbereich Bebauungsplan LG-Areal
(Quelle: Suter von Känel Wild, Stand 16. Januar 2024, öffentliche Auflage)

3.4 Verträge/Vereinbarungen

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Dienstbarkeiten sind zwischen den Grundeigentümerschaften und der Stadt Zug weitere Dienstbarkeiten und privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen. Dazu zählen insbesondere:

Vertragsart	Vertrag	Thema/Zweck	zu Gunsten	zu Lasten
Rahmenvertrag	- AEN Vertrag (8.1.2025)	- Zusammenarbeit; Kommunikation - Commitment Grundeigentümer	GE 5 + Immo Stadt Zug	GE 5 + Immo Stadt Zug
Platznutzungsverträge (Vorverträge Dienstbarkeiten)	- Ankunftsort PU Guthirt	Öffentliche Nutzungsrechte; Durchwegen und Verweilen; Definition private Nutzungen	Stadt Zug	Alfred Müller, SBB, Siemens
	- Foyerplatz	Öffentliche Nutzungsrechte	Stadt Zug	Alfred Müller, SBB
Öffentliche Dienstbarkeiten	- Durchwegungsvertrag	Fahr-, Velo- und Fusswege, Unterhalt Siehbach, UFC, Werkleitungen Bahndamm und Dammstrasse, Wanderweg, Emissionsduldungspflicht	Stadt Zug	Alfred Müller, UBS, SBB, Park Lane, Thoba, PK, Siemens, SPS, Immo Stadt Zug

Dienstbarkeiten	- Vertrag rückwärtige Erschliessung	Rückwärtige Erschliessungsstrasse	Park Lane, SBB, Alfred Müller, Siemens, Stadt Zug	Park Lane, SBB, Alfred Müller, Siemens, Stadt Zug
	- Vertrag Vorfahrt Thoba	Vorfahrt Thoba auf das Grundstück Park Lane	Park Lane	Thoba
	- Vertrag Erschliessung Foyer	Erschliessung, Anlieferung, Zugang	SBB, Alfred Müller	SBB, Alfred Müller
	- Velostation Guthirt & Foyer	Nutzung von öffentlichen Veloparkplätzen	Stadt Zug	SBB
Bilaterale Regelungen		Gebäudeabstände, Grenzbaurechte, Parkplatzverteilung, Nutzungsstransfers, Wegrechte etc.	Alle GE	Alle GE

Die Vorverträge zu den erforderlichen privatrechtlichen Regelungen zwischen den Grundeigentümerschaften und denjenigen mit der Stadt Zug müssen bis zur 2. Lesung im Grossen Gemeinderat unterzeichnet sein.

4 Mobilität + Verkehr

Aufgrund der sehr guten Erreichbarkeit und der vorhandenen hohen Dichte an Nahversorgungsangeboten, eignet sich das LG-Areal optimal für die Ausgestaltung einer integrierten Mobilität. Der zukünftige Wohnungsmix wird eine heterogene Bewohnerschaft verschiedener Altersgruppen und Haushaltsgrossen ansprechen. Dies bedeutet auch eine Vielzahl an Mobilitätsbedürfnissen.

Die Beschäftigten der bestehenden und zukünftigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe reisen vorwiegend am Morgen an und verlassen das Gebiet am Abend wieder. Aufgrund der optimalen Erreichbarkeit ist der Standort auch für überregionale Pendler attraktiv. Demzufolge liegt der Fokus auf der optimal attraktiven Ausgestaltung der ÖV-Anbindung und der Feinerschliessung im Fussweg- und Velowegnetz. Über den Mittag oder nach Feierabend nutzen die Beschäftigten vorwiegend das Nahversorgungsangebot innerhalb und in der Umgebung des Areals. Die Dienstleistungsnutzungen von Besuchenden, Kunden und Wohnenden verteilt sich weit gefächert über den gesamten Tag und auf die Wochenenden. Mit der Verdichtung ist davon auszugehen, dass sich der Modal-Split weg vom Individualverkehr und hin zum öffentlichen Verkehr, resp. Fuss- und Veloverkehr entwickeln wird.

Mit zunehmender Nutzungsdichte ist auch die Nahversorgungsdichte entsprechend höher. Damit nimmt die absolute Anzahl der Wege ab und qualitativ verkürzen sie sich erheblich. Mit der Transformation zu einem durchmischten Stadtquartier, indem gearbeitet und gleichzeitig gewohnt wird, bringt das LG-Areal beste Voraussetzungen für ein Quartier der kurzen Wege mit. Aufgrund dieser Merkmale nehmen die Vorteile und Potenziale einer integrierten Mobilität zu.

4.1 Parkplatzbedarf

Basierend auf dem kommunalen Parkplatzreglement und den privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen den Grundeigentümern legt sich der Parkplatzbedarf fest.

Der Perimeter befindet sich in der Zentrumszone A des kommunalen Reglements. Dabei wird für die Nutzergruppen Beschäftigte, Besuchende und Kunden der Mindestbedarf angestrebt und die verbleibende Parkplatzzkapazität den Bewohnenden zugesprochen. Es resultiert daraus ein Grenzbedarf von 31 % bis max. 65 % Parkplatzangebot (je nach Nutzungsverteilung des jeweiligen Baubereichs). Absolut wird damit für Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende und Kunden ein maximales Angebot von **1'661** Parkfeldern, zuzüglich **25** Car-Sharing Parkfeldern sowie **17** Parkfeldern für öffentliche Mobilitätsnutzungen erreicht. Es können somit maximal **1'703** Parkfelder erstellt werden.

Der maximale Bedarf gemäss Parkplatzreglement würde bei 4'264 Parkfeldern liegen. Damit liegt im BBP LG-Areal ein autoarmes Konzept vor (=rund 0.40 Parkfelder je Wohneinheit, was im Bereich 0.21 bis 0.50 liegt). Das Parkplatzangebot ist je Baubereich und dessen Nutzungsverteilung ausdrücklich begrenzt. Aufgrund dieser oberen Begrenzung verbleibt die durch die Verdichtung zu erwartende Verkehrserzeugung gegenüber der Bestandssituation in vertretbarer Grössenordnung. Die Verkehrsverteilung lässt sich auch zukünftig über das verfügbare Strassennetz bewältigen.

4.2 Bedarf an Veloabstellplätzen

Gemäss Flächenangaben des Richtprojekts (aGF) werden für den gesamten Perimeter **6'230** Veloabstellplätze ermittelt, davon **2'070** Kurzzeit- und **4'160** Langzeitabstellplätze.

4.3 Rahmenmobilitätskonzept

Die aus der Verdichtung ableitbaren Synergien der Mobilitätsbedürfnisse bilden eine attraktive Ausgangslage zur Förderung und Gestaltung einer zukunftsgerichteten, integrierten Mobilität.

Das Rahmenmobilitätskonzept orientiert sich an den folgenden übergeordneten Zielen:

- Nutzung der Potenziale aus der zentralen, städtischen Lage durch die Schaffung möglichst attraktiver Rahmenbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr in- und ausserhalb des Areals.
- Begrenzung der Attraktivität für den Individualverkehr im Sinne des autoarmen Areals. Die Umgebung des Bebauungsplanperimeters wird nicht durch Mehrverkehr belastet und Schleichverkehre werden vermieden.

Das Konzept orientiert weiter zu folgenden spezifischen Zielen für die einzelnen Baubereiche, welche in deren etappenweisen, nachfolgenden Mobilitätskonzepten auf Stufe Bauprojekt weiter detailliert werden:

- Effiziente Verteilung und Betrieb des verfügbaren Parkfeldangebots
- Definition von Anlieferungsachsen und Abstellbereichen für Anlieferung und Güterumschlag
- Optimierung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr
- Angebot von Sharing, Pooling und Elektromobilität und die Vernetzung aller Mobilitätsformen
- Mobilitätsbedürfnisse der Nutzergruppen sind stets erfüllt

Das Rahmenmobilitätskonzept ist die Grundlage für die je Baubereich zu erstellenden Mobilitätskonzepte, vgl. Ziff.14 ff Bestimmungen. Diese vertiefen, konkretisieren und forcieren die Mobilitätsmassnahmen auf der Stufe Bauprojekt und sind dann verbindlich umzusetzen. Dies dient einem zweckmässigen und homogenen Mobilitätsmanagement für den gesamten Perimeter des Bebauungsplans.

Die folgenden Massnahmen sind gemäss Rahmenmobilitätskonzept umzusetzen und zu überprüfen:

- Effizient verteiltes Parkfeldangebot je Baubereich mit dem Ziel «autofrei oder autoarm» je Nutzungsverteilung
 - > Es sind öffentlich zugängliche Parkfelder für Carsharing für die Bewohnenden und Beschäftigten zu realisieren. Deren verbindliche Anzahl ist im Mobilitätskonzept des jeweiligen Baubereichs herzuleiten. Die Anzahl Parkfelder für Besuchende, Kundschaft, Bewohnende und Beschäftigte je Baubereich insgesamt ist konstant.
 - > Oberirdische Parkfelder sind nur an den dafür bezeichneten Lagen zulässig. Zusätzlich können einzelne oberirdische Behindertenparkfelder bewilligt werden.
 - Bestehende öffentliche, oberirdische Parkfelder sind bei der Erweiterung bestehender Bauten um zusätzliche Geschosse oder unterirdisch zu verlegen; die bestehenden 38 öffentlichen, oberirdischen Parkfelder auf der Dammstrasse sind bspw. im Parkhaus Baubereich 8 anzugliedern
 - > Bedarfsgerechte Realisierung privater Veloabstellplätze; für spezifische Arbeitsnutzungen (Arbeitsstätten mit Schichtbetrieb) kann das Angebot abgemindert werden.
- Anlieferungskonzept und Abstellbereiche für Anlieferung und Güterumschlag
 - > Etablierung eines Paket- und Konsumdepots
- Vorgaben für das Areal
 - > internes Fuss- und Velowegnetz
- Integrierte Vernetzung aller Mobilitätsformen
 - > zentral und attraktiv erreichbare Verknüpfungspunkte, räumlich und monetär
- Verfügbares Angebot für Sharing, Pooling, Elektromobilität
 - > Ausgestaltung der verfügbaren Parkfeldinfrastruktur für Sharing und Pooling
- > Ausgestaltung der verfügbaren Veloinfrastruktur für Cargobikes, Mietvelos etc.

Das Controlling des Rahmenmobilitätskonzepts liegt in der Verantwortung der Stadt Zug. Sie überprüft die Wirksamkeit der Mobilitätsmassnahmen periodisch und greift bei Bedarf mittels Anpassung der bestehenden Massnahmen oder Implementierung von zusätzlichen Massnahmen ein.

Die Verpflichtung zur Umsetzung der Massnahmen aus dem Rahmenmobilitätskonzept und den nachfolgenden Mobilitätskonzepten je Baubereich wird auf Stufe Bauprojekt festgesetzt.

5 Bebauungsplan / Erläuterungen zu den Bestimmungen

Der Bebauungsplan LG-Areal besteht aus einem Situationsplan mit Detailplänen und Schnitten sowie den Bestimmungen. Nachfolgend werden alle Bebauungsplanbestimmungen erläutert.

5.1 Allgemeine Bestimmungen

Zu Ziffer 1: Zweck und Ziele

Der Bebauungsplan LG-Areal schafft die planungsrechtliche Grundlage für die Verdichtung und Weiterentwicklung des bestehenden Areals. Das von den Grundeigentümerschaften und der Stadt Zug als Studienauftrag durchgeführte qualitätssichernde Konkurrenzverfahren (Schlussbericht vom 31. Mai 2018) bildete den ersten Schritt zum Richtprojekt für den vorliegenden Bebauungsplan. Aus verschiedenen Lösungsvorschlägen wurde im Studienauftrag «Städtebauliches Gesamtkonzept LG-Areal Zug» ein Projekt evaluiert, das sowohl den bestehenden und neuen Nutzungsanforderungen entspricht als auch hinsichtlich der architektonischen Gestaltung der neuen Bauten und Anlagen sowie der Freiräume überzeugt.

Mit neun Hochhäusern erfährt der Stadtraum von Zug neue Akzente. Das Richtprojekt sieht bauliche und freiräumliche Ensembles vor, die in Etappen realisiert werden können.

Trotz der hohen baulichen Dichte wird mit der Schaffung von neuen, aufenthaltsfreundlichen Plätzen eine hohe Freiraumqualität für Bewohnende, Besuchende, Arbeitende geschaffen. Es werden neue Bahnhofzugänge erstellt und das Strassen-, Fuss- und Velonetz wird ausgebaut. Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum sind Bestandteil der gesamten Entwicklung und werden durch den Bebauungsplan gesichert. Publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen tragen zu einem lebendigen Stadtquartier bei.

Zu Ziffer 2: Geltungsbereich und Bestandteile

Abs. 1 Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke GS Nrn. 289, 4524, 4538, 4554, 4572, 4815 (Teil), 4872, 4873, 4874, 4875, 5084, 5109 sowie die Strassengrundstücke GS Nrn. 4525, 4567 und 4777.

Abs. 2 Verbindliche Bestandteile des ordentlichen Bebauungsplans sind der Situationsplan mit Detailplänen und Schnitten sowie die Bestimmungen. Der vorliegende Planungsbericht erlangt keine Rechtsverbindlichkeit; er erläutert die Absichten und begründet die Festlegungen im ordentlichen Bebauungsplan gemäss Art. 47 RPV.

Abs. 3 Das Richtprojekt Bebauung und Freiraum LG-Areal vom Februar 2025 (bestehend aus dem Richtprojektdossier und dem dazugehörigen Freiraumplan sowie dem Betriebs- und Gestaltungskonzept) ist ein wegleitender Bestandteil des Bebauungsplans, da darin die Projektabsichten bezüglich der Volumetrie, Proportionen und Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume zum Ausdruck kommen. Das Richtprojekt ist insbesondere der Nachweis, dass die erhöhten Anforderungen bezüglich Städtebau, Freiräume und in Grundsätzen auch bezüglich der Architektur, die gemäss § 32 PBG bei Bebauungsplänen nachzuweisen sind, erfüllt werden. Der Bebauungsplan gewährleistet gegenüber den Gebäudeabmessungen des Richtprojekts nur einen geringen Projektierungsspielraum, damit die Arealerschliessung und die Freiräume sichergestellt werden können. Die Festlegungen im Bebauungsplan sind bindend, d.h. wo der Bebauungsplan für die Bebauung oder den Freiraum zwingende Vorgaben macht, sind keine Abweichungen möglich.

Das Richtprojekt wurde von der Stadtbildkommission im Dezember 2023 als Grundlage für die Erarbeitung des Bebauungsplans empfohlen. Einzelne Angaben im Richtprojekt weichen von den Angaben im Bebauungsplan ab. Massgebend sind die verbindlichen Bestandteile gemäss Ziffer 2, Abs. 2. Abweichungen vom Richtprojekt, welches die städtebaulichen und die architektonischen Qualitäten hinsichtlich der besonders guten Einordnung mittels Struktur und Gebäudeflucht sichert, sind grundsätzlich zulässig, wenn eine zumindest gleichwertige oder aber bessere gestalterische Lösung erzielt

wird. Die Abweichungen dürfen nicht dermassen weitgehend sein, dass die wesentlichen Vorteile gegenüber der Einzelbauweise nicht mehr gegeben wären.

Bei Änderungen im Zuge eines nachgelagerten Konkurrenzverfahrens bei Bauten mit Wettbewerbsverpflichtung (gemäss Ziffer 4 der Bestimmungen) müssen diese von der entsprechenden Jury beurteilt und bestätigt werden. Bei Änderungen an Bauten und Anlagen ohne Wettbewerbsverpflichtung beurteilt die Stadtbildkommission, ob es sich um eine mindestens gleichwertige Lösung gegenüber dem Richtprojekt handelt.

Abs. 4 Wie die Erschliessung und die Parkierung grundsätzlich geregelt sind, ist im Rahmenmobilitätskonzept festgelegt. Bei Neubauten, Aufstockungen und neubauähnlichen Umnutzungen sind in detaillierten Mobilitätskonzepten die formulierten Massnahmen aus dem Rahmenmobilitätskonzept zu konkretisieren.

Abs. 5 Ergänzend zu den Bestimmungen des ordentlichen Bebauungsplans sind die Vorschriften der jeweils gültigen Bauordnung, des Zonenplans und des übergeordneten Rechts einzuhalten. Der Stadtrat kann im Sinne von § 57 der Verordnung zum Planungs- und Baugesetz (V PBG) Ausnahmen von den Festlegungen des Bebauungsplans gestatten. Bei Änderungen des Zonenplans und/oder der Bauordnung ist der Bebauungsplan zu überprüfen.

5.2 Bebauung

Zu Ziffer 3: Gestaltungsgrundsätze Bebauung

Damit im Bebauungsplan Abweichungen von den kantonalen und gemeindlichen Vorschriften festgelegt werden können, muss dieser gemäss § 32 Abs. 2 PBG folgende wesentliche Vorzüge aufweisen:

- besonders gute architektonische Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie der Freiräume;
- besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild.

Mit der positiven Beurteilung des Richtkonzepts durch das Beurteilungsgremium sowie des darauf aufbauenden Richtprojekts durch die Stadtbildkommission wird nachgewiesen, dass diese Anforderungen grundsätzlich erfüllt werden. In den Bestimmungen wird beschrieben, welche gestalterischen Anforderungen die Neubauten zu erfüllen haben. Diese Zielvorgaben stützen sich dabei auf das Richtprojekt.

Zu lit. a): Im Detailplan 1 sind Ensembles bezeichnet, die aus mehreren Gebäuden bestehen, die verschiedene Höhen aufweisen müssen. Die Neubauten in diesen Ensembles müssen architektonisch so gestaltet sein, dass sie räumlich eine Einheit bilden. Ziel dieser Bestimmung ist es, dass innerhalb dieser Ensembles keine beliebige Vielfalt an individuellen architektonischen Lösungen entstehen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass einheitlich gestaltete, uniforme Bautypen entstehen sollen. Wegleitend sind die Grundsätze im Richtprojekt. Die angrenzenden Strassenräume müssen mitgeplant werden. Wo ein Ensemble verschiedene Hochhäuser (mit Wettbewerbsverpflichtung) beinhaltet, muss in den entsprechenden Wettbewerbsverfahren die Architektur benachbarter Hochhäuser in die gestalterischen Überlegungen des geplanten Neubaus einbezogen werden, sofern entsprechende Projekte bereits bestehen.

Die im Detailplan 1 bezeichneten eigenständigen Planungseinheiten beinhalten jeweils nur ein Gebäude. Es handelt sich dabei um bestehende Gebäude, die, wo erlaubt, lediglich aufgestockt werden können. Ebenfalls eine eigenständige Planungseinheit stellt der Installationsplatz für den Ausbau der Bahninfrastruktur dar (siehe Ziffer 11 der Bestimmungen).

Zu lit. b): In den Schnitten A und B sind verschiedene Gebäudeebenen (Strassenebene, Stadtebene, Hochhausebene) bezeichnet. Die Strassenebene bezeichnet die ersten beiden Geschosse der Gebäude. Pro Baubereich ist beschrieben, wie die Fassaden dieser Geschosse ausgestaltet werden müssen. Die Auskragung im Baubereich 10 ragt in den Strassenbereich, weshalb sie stützenfrei auszugestalten ist, um den Raum für künftige Bedürfnisse sicherzustellen.

Die Bestimmung legt weiter fest, dass Bauten in den Baubereichen 3 und 22 durch Gebäuderücksprünge zu gliedern sind. Für den Baubereich 3 ist der Gebäuderücksprung auf einer Höhe zwischen 9 und 10 m ab dem massgeblichen Terrain anzusetzen. Beim Baubereich 22 gilt keine Vorgabe bezüglich der Höhenlage des Gebäuderücksprungs, sie hat sich jedoch am Baubereich 19a zu orientieren. Damit wird ein räumlicher Bezug zur Betrachtungsebene der Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen.

Die im Detailplan 1 eingetragenen Koordinationsbereiche bezeichnen ensembleübergreifende Erschliessungsflächen. Die Gestaltung dieser Erschliessungsflächen muss bei der Planung der Ensembles koordiniert werden.

Zu lit. c): Die Stadtebene gemäss den Schnitten A und B beschreibt, wie die entsprechenden Bauten durch Gebäuderücksprünge auf einer Höhe zwischen 24 m und 25 m (Stadtebene) zu gliedern sind. Diese Stadtebene ist als einheitliche Höhenvorgabe für die Bauten entlang der Dammstrasse verbindlich, damit räumliche Bezüge zwischen den Bauten entstehen und die Aufstockungen der bestehenden Gebäude stadträumlich eingebunden werden. Die Rücksprünge müssen raumbildend sein, was bspw. auch mit einer fassadenbündigen Brüstung erzielt werden kann. Nicht raumbildende Elemente wie Geländer etc. sowie Brüstungen, die von der Fassade zurückversetzt sind, dürfen die Höhe dieser Gebäuderücksprünge überragen.

Zu lit. d): Die Hochhäuser müssen grundsätzlich die Anforderungen gemäss dem Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern vom 7. Mai 2018 (Hochhausreglement) einhalten, weil keine besonderen Verhältnisse vorliegen, welche eine Abweichung rechtfertigen würden.

In folgenden Punkten werden im BP LG-Areal die Bestimmungen des Hochhausreglements präzisiert. Die Vorgaben im Bebauungsplan gehen in diesem Punkten den allgemeinen gültigen Bestimmungen des Hochhausreglements vor:

§ 6: Die Dimension und Proportion der Hochhäuser richten sich nach dem Bebauungsplan beziehungsweise dem Richtprojekt.

§ 8: Die Nutzungen im Erdgeschoss richten sich nach Ziffer 10 Abs. 5 der Bebauungsplan-Bestimmungen.

§ 13: Die Art des durchzuführenden qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens richtet sich nach Ziffer 4 Abs. 1 der Bebauungsplan-Bestimmungen.

Zu Ziffer 4: Qualitätssicherung

Das Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern der Stadt Zug sieht für die Erstellung eines Hochhauses ein zweistufiges Verfahren vor:

- Stufe 1: Gestützt auf ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium oder ein städtebauliches Konkurrenzverfahren ist ein Bebauungsplan zu erarbeiten (§ 12). → bereits erfolgt
- Stufe 2: Als Grundlage zur Ausarbeitung eines Bauprojekts dient ein Projektwettbewerb (§ 13).

Bereits durchgeführte Stufe 1:

Das vorliegende Richtprojekt basiert auf dem Resultat eines städtebaulichen Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag). Die Hochhäuser nehmen dabei in ihrer Dimension, Typologie, Proportion und Form eine nachvollziehbare Stellung im Stadtraum ein. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan werden die Leitplanken für die nachfolgenden Konkurrenzverfahren definiert, zumal die Hochhäuser in der Stellung und maximalen Höhenentwicklung fixiert werden.

Stufe 2:

Nach Rechtskraft des Bebauungsplans ist für die Hochhäuser die Durchführung jeweils eines qualifizierten Projektwettbewerbs oder eines qualifizierten Studienauftrags zwingend.

Abs. 1 Die Hochhäuser sowie die daran angrenzenden arealbezogenen und identitätsstiftenden Aufenthaltsplätze bedingen ein qualitätssicherndes Konkurrenzverfahren. Eine Ausnahme bezüglich

des angrenzenden Aufenthaltsplatzes stellt der Baubereich 17 dar: Beim Konkurrenzverfahren für das Hochhaus im Baubereich 17 muss der nördlich daran angrenzende Freiraum nicht ins Verfahren einbezogen werden. Dieser Aufenthaltsplatz gehört zum Baubereich 24 und muss im Zuge der Realisierung der technischen Baute erstellt werden.

Abweichend vom Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern wird festgelegt, dass für die Hochhäuser samt den daran angrenzenden identitätsstiftenden und arealbezogenen Aufenthaltsplätzen statt eines Projektwettbewerbs gemäss SIA-Norm 142 auch ein Studienauftrag gemäss SIA-Norm 143 mit jeweils mindestens sechs Projektbeiträgen durchgeführt werden kann. Da die Verhältnisse im LG-Areal teilweise komplex sind, kann ein Studienauftrag mit einem offenen Dialog (Zwischenbesprechung) das zielführendere Verfahren darstellen. Sollte sich im Verlauf dieser Verfahren herausstellen, dass die finale Ausarbeitung nicht bei allen Projekten zielführend ist, kann die Teilnehmeranzahl reduziert werden, auf mindestens drei Teams. Im gewählten Verfahren müssen die Anforderungen gemäss dem 2. Abschnitt des Reglements über die Planung und Erstellung von Hochhäusern beachtet werden. D.h. die architektonische Gestaltung der Hochhäuser, die Nutzung, Gestaltung und Dimensionierung der an die neuen Hochhäuser angrenzenden Aussenräume und die Schnittstellen zum Bestand müssen zentrale Bestandteile der Beurteilungskriterien in den qualitätssichernden Projektwettbewerben resp. Studienaufträgen sein. Für die Aussenräume müssen (bei Zwischenständen innerhalb der Ensembles) zumindest provisorische Lösungen aufgezeigt werden. Damit die öffentlichen Interessen sichergestellt sind, muss in den Konkurrenzverfahren jeweils eine Vertretung der Stadt Zug in der Jury als stimmberechtigtes Mitglied Einsitz nehmen (Sachjury).

Abs. 2 Ersatzbauten in den drei Baubereichen mit erhaltenswerten Gebäuden (Shedhallen und alter Bahnhof) bedingen mindestens ein qualitätssicherndes Verfahren (Projektwettbewerb, Studienauftrag oder Variantenstudium), da an den Ersatz dieser Gebäude hohe architektonische Anforderungen gestellt werden. Da für diese Bauten kein Projekt vorliegt, wird diese gesetzliche Verpflichtung auf die nachfolgenden Planungsschritte übertragen. Rechtsgrundlage bildet das PBG, wonach bei Bebauungsplänen wesentliche Vorzüge nachzuweisen sind.

Abs. 3 Für bauliche Massnahmen auf Stufe Bauprojekt und im Sinne der Qualitätssicherung sind Bauvorhaben mit dazugehörigem Freiraum im Geltungsbereich des Bebauungsplans der Stadtbildkommission Zug zur Beurteilung zu unterbreiten, sofern vorab kein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt wurde.

Zu Ziffer 5: Baubereiche

Abs. 1 Im Situationsplan sind 25 Baubereiche bezeichnet. Oberirdische Bauten dürfen nur innerhalb dieser Baubereiche erstellt werden. Die im Detailplan 3 mit Koordinaten bestimmten Baubereiche definieren die maximale horizontale Ausdehnung der Baukörper. Die Baubereiche gehen den Abstandsvorschriften vor. Die Koordinaten der bestehenden Gebäude wurden nicht definiert. Massgebend ist die Lage der Gebäude vor Ort, da sie in der amtlichen Vermessung nicht genau bestimmt sind. Zwischen dem Gebäude im Baubereich 15 und der thermischen Nachverbrennungsanlage im Baubereich 24 ist ein technischer Verbindungsbau geplant. Dieser ist ausserhalb der Baubereiche zulässig. Die Höhenlage dieser Verbindung (Passerelle) muss die Durchfahrt für Notfahrzeuge gewährleisten. Die unterschiedlich eingefärbten Baubereiche bezeichnen die Art der darin enthaltenen Bauten (bestehend (mit/ohne Aufstockung) / neu / erhaltenswert / Hochhaus) und wie diese weiterentwickelt werden können.

Bei den Baubereichen sind die Gebäuderücksprünge und deren Höhenlage mit einem Spielraum von einem Meter bezeichnet. Die Rücksprünge sind in der Tiefe flexibel; im Plan bezeichnet ist das Mindestmass. Die Baubereiche sind eng um die Bestandsbauten gelegt. Sofern dannzumal aus Gründen der Flexibilität Ersatzbauten die entsprechenden Baubereiche nicht einhalten sollten, müsste der Bebauungsplan zur Ermöglichung solcher Projekte formell punktuell angepasst werden.

Zusätzliche Bahninfrastrukturen der SBB (z.B. das geplante Cleaninggebäude) werden im Plangenehmigungsverfahren (PGV) des Bundesamts für Verkehr (BAV) umgesetzt. Der Bebauungsplan trifft für solche Gebäude daher keine Festlegungen. Sie können ohne Anpassung des Bebauungsplans am Rande des Bebauungsplanperimeters ermöglicht werden.

Abs. 2 Im Situationsplan sind für die Baubereiche Höhenkoten in Meter über Meer (m ü. M.) festgelegt, welche die maximal zulässige Höhenentwicklung der Bauten bis Oberkante Brüstung bestimmen. Die maximalen Höhenkoten gemäss Richtprojekt wurden daher um das Brüstungsmass von einem Meter erhöht.

Im Interesse der Flexibilität wird auf die Vorgabe einer Geschosshöhe verzichtet. Hingegen müssen bei Neubauten (ausser bei preisgünstigen Wohnungen) die in der Bestimmung vorgegebenen minimalen Geschosshöhen eingehalten werden. Diese Regelung zu den Geschosshöhen entspricht sinngemäss § 12 BO. Ohne diese Sicherung besteht die Gefahr, dass nur minimale Raumhöhen realisiert werden, was zulasten der städtebaulichen Qualität gehen und die erhöhten Anforderungen an Bebauungspläne unterlaufen würde.

Die in der Bestimmung definierten Höhen waren die Basis für den städtebaulichen Entwurf, wobei der Bebauungsplan in Bezug auf diese Mindesthöhen mehr Flexibilität einräumt. Die Geschosshöhenangaben beziehen sich auf die Oberkante Fussboden bis zur Oberkante Fussboden des darüberliegenden Geschosses, also inkl. Deckenkonstruktion und Bodenaufbau.

Als Technikgeschoss gilt ein Geschoss, welches der Unterbringung von technischen Installationen dient und deshalb keine minimale Geschosshöhe aufweisen muss.

Die vorgegebene Mindesthöhe des Erdgeschosses von 4 m wurde aufgrund der Proportion zu den teils sehr hohen Gebäudehöhen festgelegt. Die ersten beiden Geschosse sind architektonisch als Gebäudesockel auszubilden. Die technische Baute im Baubereich 24 ist von dieser Regelung ausgenommen.

Abweichungen von den Geschosshöhenvorgaben können vom Stadtrat bewilligt werden, falls in einem Wettbewerbsverfahren ein Projekt mit abweichenden Geschosshöhen erarbeitet wurde, dass eine ebenso gute Lösung darstellt. Damit sollen innovative Lösungen möglich bleiben.

Bei den Baubereichen mit erhaltenswerten Bauten sind keine maximalen Höhenkoten festgelegt. Ersatzbauten in diesen Baubereichen bedingen ein qualitätssicherndes Verfahren (Projektwettbewerb, Studienauftrag oder Variantenstudium, siehe Ziff. 4 Abs. 2) und müssen sich am heutigen Bestand orientieren.

Abs. 3 Die im Situationsplan eingetragene Interessenlinie SBB definiert den langfristigen Raumanpruch für die Entwicklung der Bahninfrastruktur und den Bahnbetrieb der SBB. Bebauungen entlang den Gleisen haben die übergeordneten Rahmenbedingungen zu beachten (z.B. NISV). Baumpflanzungen entlang der Interessenlinie der SBB unterstehen den übergeordneten Vorgaben des Eisenbahnrechts (Abstand, Höhe, Unterhalt usw.). Der Gebäudeunterhalt von Bauten entlang der Bahnanlagen ist vollständig ausserhalb der Interessenlinie der SBB sicherzustellen.

Für die Baubereiche 1 und 5 ist gegenüber der Interessenslinie der SBB ein Mindestabstand von 4.5 m einzuhalten. Dieser Abstand ist bis zu einer Gebäudehöhe von 16 m über dem massgebenden Terrain einzuhalten und wird horizontal von der Interessenslinie bis zur jeweiligen Fassadenflucht gemessen. Der Abstand dient der Sicherstellung der betrieblichen Anforderungen und Schutzinteressen der SBB-Infrastruktur für den Ausbau des Bahnhofs Zug (Gleis 8). Für den Baubereich 5 kann im Projektwettbewerb eine Unterschreitung des Mindestabstands geprüft und somit projektspezifische Spielräume ausgelotet werden.



Abbildung 25: Baubereich 1 (Quelle: SBB)

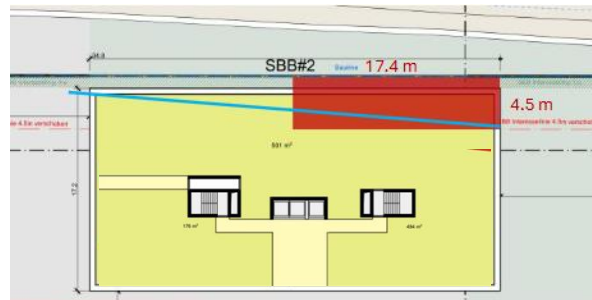


Abbildung 26: Baubereich 5 (Quelle: SBB)

Abs. 4 Da sich die Baubereiche 1, 3, 5 und 7 sehr nah bei der Interessenslinie der SBB befinden, sind gegen Osten zur Interessenslinie hin bei diesen Baubereichen keine auskragenden Bauteile erlaubt. Damit soll ein uneingeschränkter Bahnbetrieb sichergestellt werden.

Abs. 5 Vordächer dürfen die Baubereiche bis max. 1.5 m überragen, wobei deren Länge nicht beschränkt ist. Im Erdgeschoss sind lediglich Vordächer erlaubt. Bei den übrigen Vollgeschossen sind vorspringende Gebäudeteile wie Balkone, Erker und Dachvorsprünge erlaubt, die gemäss § 27 Abs. 2 V PBG max. 1.5 m über die Baubereiche hinausragen dürfen. Es gilt die sogenannte Drittelsregelung gemäss § 21 Abs. 1 V PBG. Das heisst, vorspringende Gebäudeteile dürfen pro Geschoss gesamthaft nicht breiter als ein Drittel des zugehörigen Fassadenabschnitts sein. Dachvorsprünge sind von dieser Drittelsregelung ausgenommen.

Es gelten erhöhte gestalterische Anforderungen für weitergehende Auskragungen. Sollten Ergebnisse aus den qualitätssichernden Verfahren gemäss Ziffer 4 der Bestimmungen die Drittelsregelung nicht einhalten, aber qualitativ besonders gute Lösungen darstellen, kann der Stadtrat Abweichungen von der Regelung zulassen. Ebenfalls ist dies bei den erhaltenswerten Gebäuden sowie beim Schutzzobjekt möglich.

Abs. 6 Das Richtprojekt im Baubereich 10 sieht bei der Ostfassade einen technischen Abstand von 2 m zum Gewässerraum vor, damit der Gebäudeunterhalt sichergestellt werden kann, ohne den Gewässerraum zu tangieren. Der Baubereich reicht jedoch bis an den Gewässerraum des Siehbachs. Damit wird ermöglicht, dass der technische Abstand reduziert werden kann, wenn durch den Gebäudeunterhalt die Funktion des Siehbachs nachweislich nicht beeinträchtigt wird.

Abs. 7 Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten dürfen nur innerhalb der im Detailplan 2 bezeichneten Bereiche erstellt werden. Die neue Unterniveaubaulinie im separaten Baulinienplan Plan Nr. 8030 stellt sicher, dass der nördliche Teil der Dammstrasse für die Realisierung einer Parkieranlage unterbaut werden kann, womit die unterirdische Erschliessung des Baubereichs 12 erleichtert wird.

Im nachfolgenden Detailplan sind die Freihaltebereiche für die grosskronigen Bäume schematisch dargestellt. Diese dürfen nicht unterbaut werden.

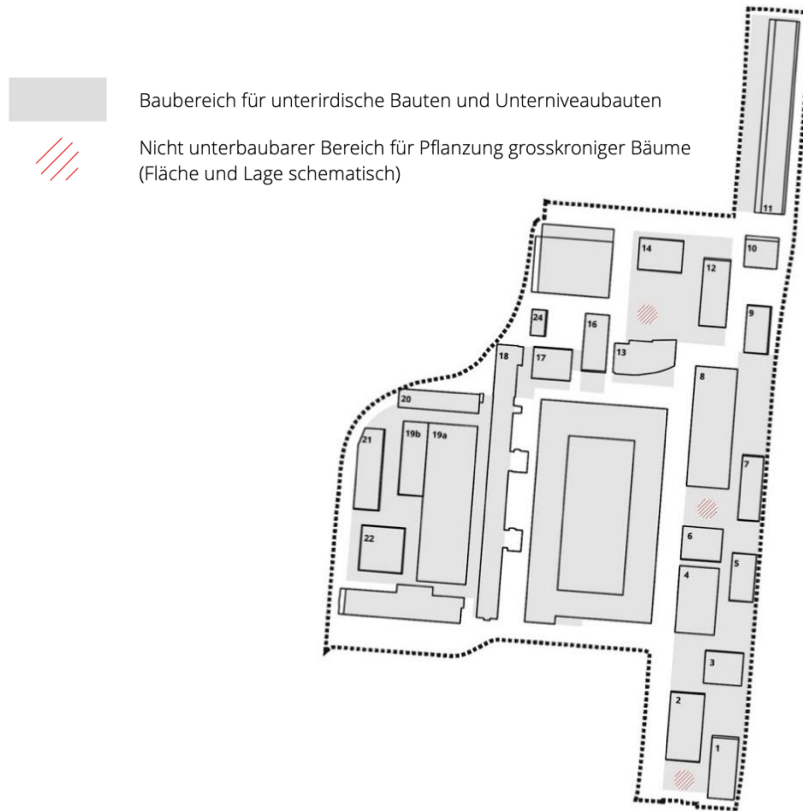


Abb. 27: Unterbaubare und nicht unterbaubare Bereiche
(Quelle: Bebauungsplan, Extrakt Detailplan 2, Stand 20. April 2026)

Abs. 8 Bei den Baubereichen für bestehende Gebäude mit und ohne Aufstockung bestehen bereits Gebäudeteile (Lifte, Nottreppen u.dgl.), die die Baubereiche überragen. Diese Gebäudeteile sind zulässig und dürfen ersetzt oder erneuert werden.

Zu Ziffer 6: Bestehende Bauten

Abs. 1 Die bestehenden Gebäude in den Baubereichen für Gebäude mit und ohne Aufstockung dürfen ersetzt, umgebaut, umgenutzt und, falls in einem Baubereich für Gebäude bestehend mit Aufstockung, um zusätzliche Geschosse erweitert werden.

Ausgenommen davon ist das unter Schutz stehende Fabrikgebäude im Baubereich 18; dieses darf lediglich aufgestockt werden.

Abs. 2 Die drei erhaltenswerten historischen Bauten (Shedhallen und alter Bahnhof) sollen gemäss Richtprojekt grundsätzlich erhalten werden, da sie für das Areal wichtige Zeitzeugen sind. Es handelt sich bei diesen nicht um geschützte noch schützenswerte Objekte gemäss kantonaler Denkmalpflege. Der Bebauungsplan sieht keine Unterschutzstellung vor, zumal dies im Kanton Zug alleinige Sache des kantonalen Amtes für Archäologie und Denkmalpflege ist. Bei einem Umbau oder einer Umnutzung muss das äussere Erscheinungsbild gewahrt bleiben.

Bei einem Abbruch der erhaltenswerten Gebäude sind diese zwingend wiederaufzubauen. Ein Abbruch der erhaltenswerten Gebäude ist nur bewilligungsfähig, wenn der Wiederaufbau rechtlich gesichert ist, d.h. eine Baubewilligung für ein Ersatzgebäude vorliegt. Zur Qualitätssicherung wird dazu

gestützt auf die Vorgaben im PBG ein qualitätssicherndes Verfahren (Projektwettbewerb, Studienauftrag oder Variantenstudium) verlangt, da bei Bebauungsplänen erhöhte architektonische Anforderungen gelten. Der Ersatzbau darf in seinen äusseren Abmessungen nur geringfügig vom Bestandesbau bzw. den erhaltenswerten Gebäuden abweichen, d.h. die Ersatzbauten müssen den jeweiligen Baubereich einhalten. Sie müssen sich ausserdem in der äusseren Erscheinung in identitätsstiftender Weise in das geschichtsträchtige Industrieareal integrieren.

Abs. 3 Die Bestandsbauten in den Baubereichen 18 und 20 ragen in den Baulinienraum der Aabach-/Nordstrasse. Sollten diese Gebäude aufgestockt werden, entfaltet die rechtskräftige Baulinie (RRB vom 26.6.2004) noch keine Wirkung. Bei Ersatzbauten in diesen Baubereichen muss die Baulinie jedoch berücksichtigt werden.

Die Bestandsbauten in den Baubereichen 15 und 23 ragen ebenfalls in den Baulinienraum. Die Baubereiche 15 und 23 umfassen jedoch nur den Bereich bis zur Baulinie. D.h. Neubauten sind auch hier nur im Ausmass des Baubereichs bis zur Baulinie möglich.

Zu Ziffer 7: Massgebendes Terrain, Höhen

Abs. 1 In der Tabelle in Ziffer 9 Abs. 1 der Bestimmungen ist für jeden Baubereich das massgebende Terrain als Kote in Meter über Meer aufgeführt. Diese Kote gilt für den gesamten Baubereich als Mittelwert. Bei den Bestandsbauten wurden diese Koten anhand der Pläne in der Baubewilligung abgeleitet. Bei den Baubereichen für Neubauten wurden diese Koten durch den Verfasser des Richtprojekts ermittelt. Sie wurden auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept mit den dort vorgesehenen Höhen für die Erschliessungsanlagen abgestimmt. Ab diesen definierten Höhenkoten des massgebenden Terrains wird die festgelegte zulässige Baumasse berechnet.

Abs. 2 Die Höhenkoten im Situationsplan und in den Schnitten definieren den höchsten Punkt der Gebäude inkl. Brüstungen. Auf die Vorgabe einer Gesamt- und Fassadenhöhe in Meter wird verzichtet und stattdessen eine maximale Höhenkote der Gebäude in Meter über Meer fixiert. Diese bezieht sich auf die Oberkante (Fertigmass) der jeweiligen Brüstung bzw. des Dachrandabschlusses beim obersten Geschoss. Technisch bedingte Dachaufbauten wie Installationen für die Haustechnik, Klimatisierung, Liftüberfahrten, Erschliessungsanlagen und dergleichen dürfen die bezeichneten maximalen Höhenkoten um maximal 2.5 m überragen. Für Kamine, Abluftrohre und dergleichen gilt keine Höhenbeschränkung, es müssen jedoch die feuerpolizeilichen Bestimmungen beachtet werden.

Abs. 3 Um für die weitere Projektentwicklung eine gewisse Flexibilität zu wahren, dürfen die in den Baubereichen angegebenen maximalen Höhenkoten erhöht werden: **Entweder** um 30 cm pro Gewerbe- resp. Dienstleistungsgeschoss in den Obergeschossen (jedoch maximal um 1.5 m) **oder** im Falle eines realisierten Technikgeschosses um höchstens 1.5 m. Der Baubereich 14 bildet dabei eine Ausnahme: die festgelegte Höhenkote lässt das Maximalmass von 80 m für Hochhäuser gemäss Hochhausreglement zu, weshalb hier kein Anordnungsspielraum gewährt werden kann.

Gemäss § 11 Hochhausreglement Stadt Zug muss nachgewiesen werden, inwiefern ein Hochhaus Liegenschaften der Nachbarschaft ausserhalb der Hochhauszonen (Beschattung zwischen 8 und 16 Uhr nicht länger als 3 Stunden an den mittleren Wintertage vom 8. Februar und 3. November) beeinträchtigt. Innerhalb der Hochhauszonen müssen nachbarrechtliche Beeinträchtigungen durch Schattenwurf nicht beachtet werden. In einer Studie zum 3-Stunden-Schatten wurde nachgewiesen, dass durch den Schattenwurf der Hochhäuser im LG-Areal keine relevanten Beeinträchtigungen für die Nachbarschaft ausserhalb der Hochhauszonen sowie ausserhalb des Bebauungsplanperimeters zu erwarten sind (vgl. Abbildung 25). § 11 des Hochhausreglements ist damit erfüllt.



Abb. 28: Nachweis 3-Stunden-Schatten (Quelle: Salewski Nater Kretz, 19.11.2024)

Zu Ziffer 8: Dachgestaltung

Abs. 1 Bei den Neubauten sind grundsätzlich Flachdächer vorzusehen und es sind keine Attikageschosse erlaubt.

Abs. 2 Damit technisch bedingte Dachaufbauten nicht störend in Erscheinung treten, müssen diese als Einheit gestaltet werden und in der Regel so weit von der Fassade zurückversetzt angeordnet werden, wie ihre Höhe beträgt. Die Fläche der technischen Dachaufbauten darf maximal 20 % der Dachfläche betragen. Solaranlagen sind davon ausgenommen.

Die Bestimmung gilt nicht für bestehende Gebäude. Diese besitzen Bestandesgarantie, was auch für die Dachaufbauten gilt. Bei Neubauten resp. Ersatzbauten gelten die erhöhten Anforderungen gemäss PBG.

Abs. 3 Auf Hochhäusern (Gebäude höher als 30 m) sind keine Dachterrassennutzungen zulässig. Die Vorstudie der Komfortkriterien in 3D für das LG-Areal hat ergeben, dass das Areal komplexe Strömungsverhältnisse mit teilweise hohen Windgeschwindigkeiten aufweist. Insbesondere auf den Hochhäusern können turbulente Böen auftreten, die den Aufenthaltskomfort negativ beeinflussen und teilweise auch sicherheitsrelevant sein können. Dagegen ist eine gemeinschaftlich genutzte Terrasse auf einer Sockelhöhe von 24 m (Stadtebene) sinnvoll und möglich.

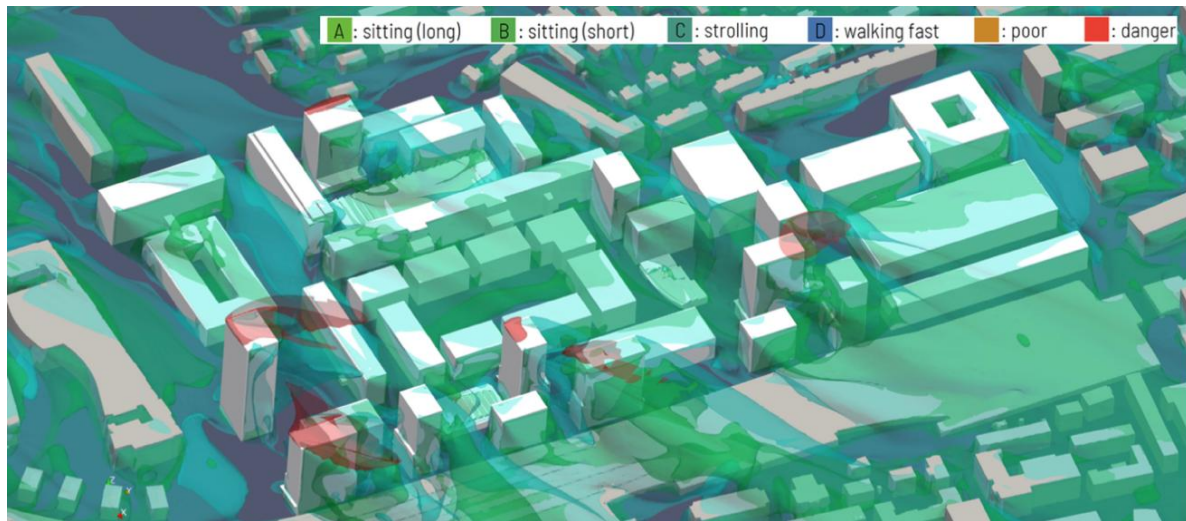


Abb. 29: Komfort-/Gefahrenkriterien 3D (Quelle: Upstream CFD)

Abs. 4 Das Dach ist die «fünfte Fassade» und daher mit der gleichen Sorgfalt zu gestalten wie die übrigen Gebäudefassaden. Bei Neubauten, neubauähnlichen Umbauten und bei Aufstockungen bestehender Gebäude sind deshalb die nicht als Terrassen genutzten Dachflächen zu begrünen. Begrünte Dachflächen geben der Natur in Siedlungsräumen eine neue Chance. An ungestörter Lage können sich wilde Pflanzen- und Tierarten auf diesen Ersatzlebensräumen ansiedeln. Die Rückgewinnung und Vernetzung von Dachflächen als Lebensraum für Flora und Fauna stellt eine ökologische Qualität und einen Ausgleichsbeitrag bei Bauvorhaben dar. Zudem kann auf begrünten Dachflächen mehr Regenwasser zurückgehalten werden, welches beim Verdunsten einen kühlenden Effekt bewirkt. Eine Begrünung ist auch möglich auf Dachflächen mit Solaranlagen. Bei flach aufgeständerten Solaranlagen kann unter den Modulen auf eine Begrünung verzichtet werden. Die Retention muss jedoch gesamthaft gelöst werden.



Abb. 30: Dachbegrünung in Kombination mit PV-Anlage (Quelle: Bauenschweiz)

5.3 Nutzung der Baubereiche

Zu Ziffer 9: Nutzungsmass

Abs. 1 In der Tabelle ist pro Baubereich die maximal zulässige Baumasse angegeben. Die Baumasse bemisst sich inklusive der Aussenwände (neue Baumassenberechnung gemäss § 37 V PBG, siehe dazu Kap. 2.16). Die angegebenen Baumassen entsprechen den jeweiligen Richtprojekten für die projektierten Gebäude resp. den Bestandsbauten inkl. der zulässigen Aufstockungen. In den Richtprojekten wurden die jeweiligen oberirdischen Geschossflächen (GFO) ausgewiesen. Die zulässigen Baumassen für die einzelnen Baubereiche wurden anhand der GFO multipliziert mit der jeweiligen Geschosshöhe hergeleitet. In diesen Volumen sind die Aussenwände, die neu zur Baumasse zählen, eingerechnet (15 %).

Für die drei erhaltenswerten Gebäude wurde eine Messweise gewählt, welche deren räumlichen Gegebenheiten der überhohen Raumhöhen Rechnung trägt. Die Kote des massgebenden Terrains (siehe Erläuterung zu Ziff. 7 Abs. 1 der Bestimmungen) ist für die Berechnung der Gesamthöhe der Gebäude relevant.

Die Vorgaben zu den minimalen Wohn- und Gewerbeanteilen entsprechen der Planungsvereinbarung von 2017 zwischen der Stadt Zug und den Grundeigentümerschaften. Der prozentuale Mindestanteil ist in Bezug auf die realisierte Baumasse nachzuweisen. Für die erhaltenswerten Gebäude in den Baubereichen 4, 13 und 19a sowie für die technische Baute im Baubereich 24 gilt kein minimaler Wohnanteil. Bei den bestehenden Gebäuden in den Baubereichen für Gebäude mit und ohne Aufstockung kommen die Grundmasse erst bei Ersatzbauten vollends zum Tragen.

Abs. 2 Zwischen allen Baubereichen im Bebauungsplanperimeter sind Baumassenverlagerungen zulässig. Der Transfer ist auf maximal 5 % des begünstigten Baubereichs beschränkt. Damit wird eine städtebaulich nicht erwünschte Kumulierung von Baumasse auf einzelne Baubereiche verhindert, welche mit der Formulierung gemäss § 40 Abs. 1 V PBG zulässig wäre. Die im Bebauungsplanperimeter maximal zulässige Baumasse von 1'089'200 m³ darf gesamthaft nicht überschritten werden.

Zu Ziffer 10: Art der Nutzung

Abs. 1 Die vorgeschriebenen Wohn- und Gewerbeanteile beziehen sich auf die realisierte Baumasse in den einzelnen Baubereichen. Die Nutzungsanteile (Wohn- und Gewerbeanteile) dürfen zwischen allen Baubereichen innerhalb des Bebauungsplanperimeters verlagert werden. Dies ermöglicht es, dass ein reines Gewerbegebäude resp. ein reines Wohngebäude (bis 30 m) realisiert werden kann. Hingegen sind Hochhäuser mit 100 % Wohnanteil nicht möglich, da im Erdgeschoss gemäss Hochhausreglement keine Wohnnutzung erlaubt ist.

Dass die verlagerten Nutzungsanteile tatsächlich realisiert werden, muss in Dienstbarkeitsverträgen sichergestellt werden.

Bisher wird das LG-Areal ausschliesslich für Arbeiten und Freizeit genutzt. Mit der baulichen Entwicklung bietet das Areal neu auch Raum für 2'500 bis 3'700 Bewohnende. Die Zahl der Beschäftigten wird mit dem Bebauungsplan beim minimalen Anteil an Büro- und Gewerbeflächen gemäss Ziff. 9 Abs. 1 der Bestimmungen rund 15 % erhöht auf rund 4'500 Arbeitsplätze (Annahme 35 m² pro Arbeitsplatz). Der maximale Anteil Büro- und Gewerbeflächen erlaubt rund 5'900 Arbeitsplätze.

Abs. 2 In den Baubereichen 12 und 13 können statt des geforderten Gewerbeanteils auch öffentliche Nutzungen realisiert werden, zumal diese Baubereiche der Stadt gehören.

Abs. 3 Die heutige Shedhalle mit dem «Freiрум» im Baubereich 19a ist eine wichtige, identitätsstiftende Einrichtung in der Stadt Zug. Eine für die Öffentlichkeit vergleichbar attraktive Nutzung soll sichergestellt werden, indem in diesem Baubereich auch weiterhin publikumsorientierte Nutzungen wie Gastronomie, Event, Freizeit u.dgl. vorgeschrieben werden. Die Flächen in diesem Baubereich müssen als preisgünstige Gewerbeflächen vermietet werden. Die Anforderungen an preisgünstige Gewerbeflächen werden von der Stadt Zug in einer separaten Verordnung definiert.

Abs. 4 Im Baubereich 24 ist eine thermische Nachverbrennungsanlage (TNV) geplant. Diese gilt als technische Baute und nimmt bei den Vorschriften eine Sonderstellung ein.

Abs. 5 Um ein belebtes und attraktives Quartier sicherzustellen, sind in den Erdgeschossen an den bezeichneten Lagen publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen. Es wird zwischen zwingenden und erwünschten publikumsorientierten Nutzungen unterschieden. Bei den erwünschten Nutzungen kann es sich auch um Gewerbenutzungen handeln. Bei den zwingenden publikumsorientierten Nutzungen handelt es sich um Gastro- und Verkaufsflächen oder Gemeinschaftsflächen für die Bewohnenden. Auch Hauszugänge und einzelne Nebenräume (z.B. Veloabstellräume) sind entlang dieser Fassaden erlaubt.

Abs. 6 Beim Opusgebäude im Baubereich 25 sind im Situationsplan einzelne Fassadenabschnitte mit publikumsorientierten Nutzungen bezeichnet, die bei einer Aufstockung oder einem Neubau umzusetzen sind. Die publikumsorientierten Nutzungen können im gleichen Umfang auch an einem anderen Ort im EG realisiert werden. Die entsprechenden Fassaden müssen auf die neuen Nutzungen angepasst gestaltet werden.

Abs. 7 Gestützt auf den Initiativtext der Volksinitiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand», die vom Stimmvolk im Frühling 2023 angenommen wurde (siehe Kap. 2.17), wurde für das LG-Areal die mindestens zu realisierende Baumasse an preisgünstigen Wohnungen pro Grundeigentümer berechnet.

Bei der Berechnung wurde, wie im Initiativtext vorgesehen, § 18 Abs. 4 PBG berücksichtigt, welcher die Pflicht für die Erstellung von preisgünstigen Wohnungen in Bebauungsplänen auf maximal den Umfang der Mehrausnützung bezogen auf die zonengemässe Baumassenziffer begrenzt. Diese Mehrausnützung ist dementsprechend für die Festlegung der preisgünstigen Wohnflächen im Bebauungsplan relevant.

Die zonengemässe Baumassenziffer (BMZ) gemäss rechtskräftiger BO beträgt 9.0. Bei dieser BMZ wurden die Aussenwände jedoch nicht eingerechnet und sie entspricht darum nicht der neuen gültigen Messweise gemäss § 37 V PBG. Die zonengemässe BMZ wurde mit dem Faktor 1.15 hochgerechnet, was einer BMZ von 10.35 entspricht. Im Zuge der laufenden Ortsplanungsrevision wird deshalb in der neuen Bauordnung für die BsV Landis+Gyr eine max. BMZ von 10.35 festgelegt (siehe Kapitel 2.9). Im LG-Areal ergeben sich mit dem Bebauungsplan Mehrausnützungen für vier Grundeigentümer, wobei die drei erhaltenswerten Gebäude (Shedhallen und Alter Bahnhof) in die Baumassenberechnung miteinbezogen wurden. Konkret berechnet sich die jeweilige Baumasse dieser drei erhaltenswerten Bauten aus der Grundfläche mal eine Raumhöhe von 4 m.

Grundeigentümer	Baubereichsgruppe mit Baubereichen	Zulässige Baumasse (BMZ 10.35)	Max. Baumasse Richtprojekt (inkl. erhaltenswerte Bauten)	Mehrausnützung
SBB	1, 5, 7, 9	111'691 m ³	121'400 m ³	9'636 m ³
Alfred Müller	2, 3, 6	101'367 m ³	118'420 m ³	17'053 m ³
Park Lane Zug	12, 14	94'506 m ³	102'000 m ³	7'494 m ³
Thoba Immobilien	10, 11	80'254 m ³	83'800 m ³	3'546 m ³

Tabelle 3: Mehrausnützung pro betroffene Liegenschaft

Nachfolgende Abbildung stellt für die betroffenen Grundstücke sowohl die Baumasse aus der Regelbauweise als auch die zusätzlich mögliche Baumasse gemäss Bebauungsplan dar. Zudem wird die Baumasse für Wohnen bei einem Wohnanteil von 50 % und 75 % ausgewiesen. Der Umfang des zu erstellenden preisgünstigen Wohnraums ist durch die Mehrnutzung «gedeckt» bzw. begrenzt.

Insgesamt ist preisgünstiger Wohnraum im Umfang von 37'730 m³ zu erstellen. Bereits im Jahr 2017 wurde zwischen den Grundeigentümerschaften und der Stadt Zug die Erstellung von mindestens 10'000 m² preisgünstigen Wohnflächen mittels Planungsvereinbarung getroffen, was umgerechnet einer Baumasse von 29'000 m³ entspricht (10'000 m² Geschossfläche x Raumhöhe von 2.9 m). Der aufgrund der Initiative zusätzlich zu erstellende preisgünstige Wohnraum umfasst aufgrund der Deckelung durch die Mehrnutzung gemäss § 18 Abs. 4 PBG noch 8'730 m³. Somit übertrifft der Anteil des zu erstellenden preisgünstigen Wohnraums aufgrund der Initiative denjenigen gemäss Vereinbarung um rund 25 %.

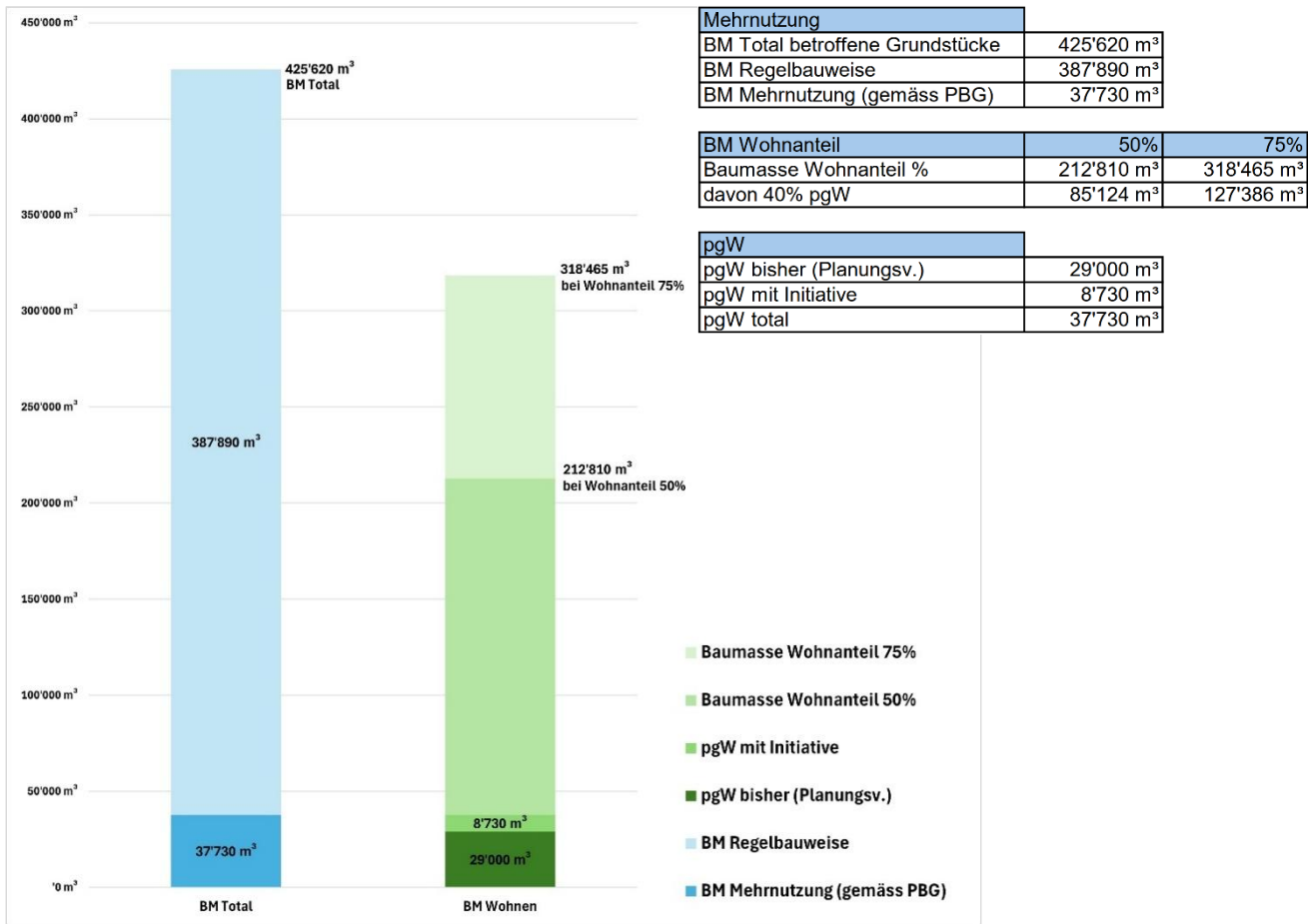


Abb. 31: Berechnung Anteil preisgünstiger Wohnraum bei betroffenen Baubereichen (Quelle: Baudepartement Stadt Zug 2026)

Bei dem gemäss Ziff. 9 Abs. 1 der Bestimmungen zum Bebauungsplan maximal zulässigen Wohnanteil von 75 % über das gesamte LG-Areal liegt der Anteil preisgünstiger Wohnraum bei 7 %. Beim minimalen Wohnanteil von 50 % erhöht sich dieser auf 11 %.

In den Baubereichen 8, 15, 23 und 25 (Bestandesbauten mit Gewerbe sowie Parkhaus) ist eine Wohnnutzung nur erlaubt, wenn mindestens 40 % dieser Wohnungen als preisgünstiger Wohnraum umgesetzt wird. Das Richtprojekt 2026 sieht keine Wohnnutzung vor.

Für jene Grundeigentümer, welche Wohnnutzungen realisieren und eine Mehrausnutzung aufweisen, ist die Baumasse des zu realisierenden preisgünstigen Wohnraums als gesamte Baumasse pro Grundeigentümer für seine jeweiligen Baubereiche festgelegt. Bei den angegebenen Baumassen handelt es sich um Minimalwerte, d.h. es darf auch mehr preisgünstiger Wohnraum realisiert werden.

Die preisgünstigen Wohnungen sind in den jeweiligen Baubereichen im Verhältnis der zulässigen Baumassen umzusetzen.

Rechenbeispiel:

In den Baubereichen 2, 3, 6 müssen gesamthaft min. 17'053 m³ preisgünstige Wohnungen realisiert werden. Dieser preisgünstige Wohnraum verteilt sich wie folgt auf die drei Baubereiche:

(Total zulässige Baumasse Baubereiche 2, 3, 6 = 113'000 m³)

Baubereich 2: zulässige BM 34'200 m³ = 5'161 m³ preisgünstiger Wohnraum (17'053/113'000*34'200)

Baubereich 3: zulässige BM 38'150 m³ = 5'757 m³ preisgünstiger Wohnraum (17'053/113'000*38'150)

Baubereich 6: zulässige BM 40'650 m³ = 6'135 m³ preisgünstiger Wohnraum (17'053/113'000*40'650)

Abs. 8 Die preisgünstigen Wohnungen müssen vor oder zeitgleich mit den konventionellen Wohnungen umgesetzt werden. Die Baumasse der preisgünstigen Wohnungen kann innerhalb des gesamten Bebauungsplanperimeters transferiert werden. Damit sichergestellt werden kann, dass die preisgünstigen Wohnungen tatsächlich realisiert werden, kann ein Transfer jedoch nur in einer gleichzeitigen Bauetappe beider transferierenden Parteien oder aus einer bereits erfolgten Etappe stattfinden.

Für Gebietskörperschaften wurde eine Präzisierung vorgenommen. Sie richtet sich an staatliche Ebenen wie Bund, Kantone und Gemeinden, deren Entscheidungsprozesse (z.B. Gewaltenteilung, Abstimmungen) komplexer sind und daher besondere zeitliche Rahmenbedingungen benötigen. Staatsnahe Betriebe gehören nicht dazu. Die Frist wird klar definiert: Sie beginnt mit dem Baubeginn des übrigen Wohnraums und endet mit dem Baubeginn des preisgünstigen Wohnraums. Die vorgesehene Frist von fünf Jahren gewährleistet dennoch eine zeitnahe Umsetzung der planerischen Zielsetzungen. Durch die klare Definition des Fristbeginns – gekoppelt an den Baubeginn des übrigen Wohnraums – wird Transparenz geschaffen und stellt sicher, dass auch sie das Ziel der Initiative ernsthaft verfolgen müssen.

Abs. 9 In den Baubereichen 8, 15, 23 und 25 ist eine Wohnnutzung nur erlaubt, wenn mindestens 40 % dieser Wohnungen als preisgünstiger Wohnraum umgesetzt wird. Es gilt § 18 Abs. 4 PBG.

Abs. 10 Die preisgünstigen Wohnungen müssen gemäss der Volksinitiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand» lediglich **eine** der formulierten Voraussetzungen erfüllen.

Zu a) Das Wohnraumförderungsgesetz (WFG) des Kantons Zug regelt, wie der preisgünstige Wohnungsbau vom Kanton gefördert wird. Die im Gesetz formulierten Anforderungen müssen erfüllt sein.

Zu b) Der Stadtrat regelt in einer Verordnung die Anfangsmietzinse, welche eingehalten werden müssen. Die einzelnen Anfangsmietzinse können bis 10 % von den Werten abweichen, sofern die Gesamtsumme eingehalten wird.

Zu c) Unter innovativen Wohnformen versteht man zeitgemässe Wohnformen, die an die veränderten Lebensbedürfnisse angepasst sind (z.B. Cluster-Wohnungen, gemeinschaftliche Wohnformen, Mehrgenerationenwohnen, Gross-WGs, Wohnkonzepte für Kleinsthaushalte, barrierefreie Alterswohnungen mit Service u.ä.). Diese Wohnungen müssen zur Kostenmiete vermietet werden. Das heisst, die Wohnungen werden nach dem Prinzip der Kostenmiete vermietet, was bedeutet, dass mit deren Vermietung kein Gewinn erwirtschaftet wird, resp. der Mietzins ist lediglich so hoch, dass er die laufenden Aufwendungen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Finanzierungskosten deckt.

Zu d) Gemeinnützige Wohnbauträger sind z.B. Wohnbaugenossenschaften, Stiftungen, Vereine oder Aktiengesellschaften, die sich an der Kostenmiete orientieren. Die Tätigkeit muss uneigennützig sein und im Interesse der Allgemeinheit liegen. Der preisgünstige Wohnbau kann auf Grundstücken im Eigentum oder im Baurecht umgesetzt werden.

Abs. 11 Die in Abs. 1, 3, 7, 8, 9, und 10 beschriebenen Nutzungsbedingungen müssen durch Anmerkungen im Grundbuch und allenfalls auch vertraglich sichergestellt werden.

Abs. 12 Der Stadtrat erstellt eine Verordnung oder ein Reglement über den preisgünstigen Wohnungsbau. Bei der Vergabe der preisgünstigen Wohnungen muss diese zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Baubewilligung gültigen Verordnung resp. das Reglement beachtet werden.

Abs. 13 Der Revisionsentwurf der Bauordnung der Stadt Zug sieht eine Pflicht zur Erstellung von preisgünstigem Wohnraum vor. Sollte bis zur Erteilung einer Baubewilligung die Bauordnung keine Pflicht zur Schaffung von preisgünstigem Wohnungsbau beinhalten und keine entsprechende Verordnung vorliegen, so sind die Wohnungen gemäss dem dannzumaligen eidgenössischen und kantonalen Wohnraumförderungsgesetzgebung zu erstellen.

Abs. 14 Falls bei der Erteilung einer Baubewilligung das zu diesem Zeitpunkt geltende kommunale Recht betreffend Ziff. 10 Abs. 1, 7, 8, 9, und 10 für die Bauherrschaft vorteilhafter ist, kommt dieses Recht zur Anwendung.

5.4 Erschliessung

Zu Ziffer 11: Arealerschliessung

Abs. 1 Die Zu- resp. Wegfahrt zum Areal erfolgt über die im Situationsplan eingetragenen Anschlussknoten.

Abs. 2 Der Abschnitt der Dammstrasse zwischen der Landis + Gyr-Strasse und dem Ankunftsort PU Guthirt ist als Begegnungsraum bezeichnet. Die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr wird durch Poller unterbunden. Eine Bebauung in den durch die Begegnungszone tangierten Baubereichen bleibt während der Bauzeit gewährleistet.

Abs. 3 Im Bebauungsplanperimeter werden Flächen für die Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge gesichert. Die Abstellflächen und Zufahrten haben den städtischen Brandschutz-Anforderungen zu entsprechen und sind zugänglich zu halten. Die Lage der Flächen ist im Situationsplan lediglich schematisch bezeichnet; sie können auch an anderer sinnvoller Lage angeordnet werden. Die Erschliessung von bestehenden Parkplätzen und Anlieferungen bleibt gewährleistet.

Ausserdem sind im Situationsplan Anlieferungsgassen und Anlieferungsbereiche für die Anlieferung und den Güterumschlag schematisch bezeichnet. Die bezeichnete Anlieferung westlich des Baubereichs 21 liegt im Baulinienraum und ist deshalb mit einem Beseitigungsrevers belastet. D. h. im Falle eines Ausbaus der Aabachstrasse ist der Grundeigentümer des Baubereichs 21 verpflichtet, die Anlieferung zu beseitigen resp. auf die östliche Gebäudeseite zu verlegen.

Die Sperrung der Anlieferungsgassen durch Poller gilt nur für den auswärtigen Durchgangsverkehr. Der Zugang für Bewohnende, Beschäftigte, Anlieferer (z.B. für Zügel, Mahlzeitendienst, Notfälle) ist erlaubt und kann mit geeigneten Massnahmen sichergestellt werden.

Abs. 4 Aus gestalterischen Gründen müssen die Tiefgaragenrampen in die Gebäude integriert werden. Die Zu- und Ausfahrten der Tiefgaragen resp. des Parkhauses haben an den bezeichneten Stellen zu erfolgen. Die Lage ist im Plan schematisch bezeichnet, d.h. es besteht ein gewisser Anordnungsspielraum.

Abs. 5 Die Veloverbindung auf der Dammstrasse (kantonale Velobahn) muss vom Ausbau (richtungsgetrennte Fahrspuren) und von der Breite her auf ein dem Stadtraum entsprechendes Tempo der Velofahrenden ausgelegt werden, jedoch auch die weiteren Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen können. Die kommunalen Velowege können im Mischverkehr befahren werden. Die Evaluation der Lage der kantonalen Velobahn im Bereich der Feldstrasse (ausserhalb des Bebauungsplanperimeters) muss koordiniert zwischen der SBB und dem Kanton Zug erfolgen.

Abs. 6 Die Fusswege auf Privatgrund, die im Bebauungsplan gesichert werden, verbessern das öffentliche Wegnetz. Neue Fusswege sowie Durchgänge schaffen direkte Verbindungen zwischen dem Bahnhof Zug und den umliegenden Quartieren. Das Areal wird somit optimal mit dem Quartier und der Stadt vernetzt. Die im kommunalen Richtplan festgehaltenen Fuss- und Radwege sind im Richtprojekt umgesetzt und schliessen Verbindungslücken. Im östlichen Arealteil verläuft von Norden nach Süden ein kantonaler Wanderweg. Dieser soll nach Möglichkeit mit einem Naturbelag ausgestattet werden (insbesondere im Bereich der Schattengärten). Die Linienführung des Wanderwegs wurde aus Sicherheitsgründen so festgelegt, dass bei den Baubereichen 9 und 10 kein Konflikt mit der Bau-

piste der SBB entsteht. Alle im Situationsplan bezeichneten Fuss- und Velowege sind öffentlich zugänglich zu halten. Damit soll das Quartier einen hohen Öffentlichkeitsgrad erreichen. Die Fusswegrechte werden in privatrechtlichen Dienstbarkeitsverträgen gesichert. Der Durchgang durchs Gebäude Baubereich 19a wird zeitlich beschränkt.

Abs. 7 Ab der Theilerstrasse erfolgt östlich entlang des Bebauungsplanperimeters nach Norden und Süden die Erschliessung der Bahninfrastruktur. Nach Norden kann allenfalls die bestehende Infrastruktur des Fuss- und Veloweges verwendet werden, nach Süden wird eine neue Weg-/Strassenverbindung erstellt. Die genaue Lage der Baupiste (innerhalb/ausserhalb Bebauungsplanperimeter) wird im Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht festgelegt.

Abs. 8 Der im Plan bezeichnete Installationsplatz ist für den Ausbau der Bahninfrastruktur freizuhalten. Ein Baustart erfolgt frühestens im Jahr 2029 und ist vor allem für den Ausbau der Strecke Zug–Baar sowie für die Personenunterführung Guthirt vorgesehen. Der Installationsplatz wird für alle Ausbauschritte wiederkehrend benötigt. Wird der Platz in einer Zwischenphase nicht als SBB-Installationsplatz genutzt, muss er mindestens provisorisch als Aufenthaltsfläche für Zwischennutzungen gestaltet werden und öffentlich zugänglich sein.

Zu Ziffer 12: Parkierung

Abs. 1 Heute bestehen im südlichen Arealteil 200 P+R-Parkfelder. Diese sind (allenfalls in Etappen) aufzuheben, sobald dieser Standort neu bebaut wird. Nach der Neubebauung sind noch max. 17 Parkfelder zulässig, die ausschliesslich für öffentliche Mobilitätsangebote (Mobility o.ä.) reserviert sind.

Abs. 2 Im Bebauungsplanperimeter bestehen heute bereits arealebebau

Parkfelder, künftig sind insgesamt 1'703 Parkfelder zulässig. Für Bewohnende, Beschäftigte, Besuchende und Kunden wurde ein maximales Angebot von 1'661 Parkfeldern festgelegt. Hinzu kommen max. 25 Parkfelder für Carsharing (vorwiegend für die Arealnutzenden) sowie 17 Parkfelder für öffentliche Mobilitätsnutzungen.

Der Parkplatzbedarf pro Baubereich wurde basierend auf dem kommunalen Parkplatzreglement und den privatrechtlichen Vereinbarungen zwischen den Grundeigentümern festgelegt. Dabei wird für Beschäftigte, Besuchende und Kunden der Mindestbedarf gemäss Parkplatzreglement angestrebt (20% bzw. 10% für Beschäftigte). Die verbleibenden Parkfelder werden den Bewohnenden zugesprochen. Die Parkfelder werden gemäss Tabelle auf die Baubereiche verteilt.

Das Verkehrsgutachten von TEAMverkehr.zug ag vom 20.4.2026 (Beilage) zeigt auf, wie der Parkfeldbedarf berechnet wurde.

Abs. 3 Es ist in Mobilitätskonzepten aufzuzeigen, wie die Parkfelder innerhalb der Baubereiche auf die Nutzungen (Besuchende, Kundschaft, Bewohnende, Beschäftigte sowie öffentl. Parkfelder) verteilt wird. Diese Parkplatzverteilung ist in der Baubewilligung sicherzustellen. Sofern mehrere Grundeigentümerschaften an einer Parkierungsanlage beteiligt sind, sind ergänzend dazu Dienstbarkeiten oder privatrechtliche Verträge nötig, sofern solche nicht bereits vorhanden sind.

Bei der Verteilung der Parkplätze für Neubauten, Aufstockungen und neubauähnliche Umbauten sind die Grundsätze und Vorgaben gemäss lit. a) bis d) zu beachten.

Zu a): Für Beschäftigte darf höchstens das minimale Parkplatzangebot gemäss dem städtischen Parkplatzreglement realisiert werden. Dies, weil die Mobilitätsnachfrage bei den Beschäftigten gut auf den öffentlichen Verkehr oder den Fuss- und Verkehr verlagert werden kann. Gemäss § 10 Bauordnung der Stadt Zug darf die Anzahl im Rahmen von autoarmen Arbeitsnutzungen jedoch unterschritten werden oder bei einer autofreien Arbeitsnutzung sogar Null betragen.

Zu b): Das minimale Parkplatzangebot für Besuchende und Kundschaft gemäss dem städtischen Parkplatzreglement muss realisiert werden. Damit wird eine minimale Infrastruktur für Besuchende und Kunden sichergestellt. Wenn die geforderten Parkplätze an einem Ort zusammengefasst («gepoolt») werden, ergeben sich Synergien, wodurch die Anzahl Kunden-/Besucherparkplätze der jeweiligen Baubereiche massvoll (max. 20 %) reduziert und den Bewohnenden zugesprochen werden kann.

Diese Vorteilsregelung darf angewendet werden, wenn die Kunden-/Besucherparkplätze von mindestens vier Baubereichen an einem Ort gepoolt werden. Es besteht jedoch keine Verpflichtung, die Parkplätze zu poolen.

Zu c): Das maximale Parkplatzangebot für Bewohnende gemäss dem städtischen Parkplatzreglement darf nicht überschritten werden. Damit wird sichergestellt, dass an dieser zentralen Lage nicht zu viele Parkplätze für die Bewohnerschaft erstellt werden. Die Anzahl erhöht sich allenfalls bei einem «Pooling» gemäss lit. b). Gemäss § 10 Bauordnung der Stadt Zug kann sie bei autoarmen Wohnnutzungen (= rund 0.21 – 0.50 Parkplätze je Wohneinheit) herabgesetzt werden, resp. kann bei autofreien Wohnnutzungen (= rund 0 – 0.20 Parkplätze je Wohneinheit) bis Null reduziert werden. Die nicht realisierten Parkplätze können auf andere Baubereiche transferiert werden.

Zu d): Es ist möglich, die Parkfelder zwischen den Baubereichen innerhalb des Bebauungsplanperimeters zu verlagern, was gemäss bestehenden Verträgen bereits heute der Fall ist. Die maximalen Parkplatzzahlen dürfen jedoch nicht überschritten werden.

Abs. 4 Die Realisierung der Carsharing-Parkplätze ist eine Grundvoraussetzung, damit das LG-Areal mit weitgehend unverändertem PP-Angebot gegenüber heute verdichtet werden kann. Bei den Carsharing-Parkplätzen innerhalb der Baubereiche handelt es sich nicht um öffentliche Carsharing-Parkplätze, sondern sie sollen hauptsächlich den Arealnutzenden (Bewohnende/Beschäftigte) zur Verfügung stehen und für diese zugänglich sein. Sie sind in den einzelnen Baubereichen bzw. Tiefgaragen zu realisieren. Die Umsetzung der Carsharing-PP kann bedarfsgerecht erfolgen, was im jeweiligen Mobilitätskonzept aufzuzeigen ist.

Die in der Tabelle festgelegte Anzahl Carsharing-Parkplätze darf erhöht werden, was jedoch zulasten der Parkfelder für Besuchende, Kundschaft, Bewohnende und Beschäftigte geht.

Abs. 5 Im Parkhaus im Baubereich 8 bestehen heute 150 Parkfelder, die dem ausserhalb des Bebauungsplanperimeters liegenden Grundstück GS 2179 dienen. Bei einem Ersatz ausserhalb des Perimeters sind diese Parkfelder im Baubereich 8 zu reduzieren oder ganz aufzuheben.

Abs. 6 Die Parkfelder für den Baubereich 23 dürfen auch ausserhalb des Bebauungsplanperimeters realisiert werden, wie dies bereits heute teilweise der Fall ist.

Abs. 7 Grundsätzlich sollen die Parkfelder unterirdisch oder im Parkhaus angeordnet werden. Die maximal zulässigen Parkfelder pro Baubereich dürfen im gesamten Perimeter angeordnet werden; bspw. dürfen die Parkfelder von Baubereich 15 in der Tiefgarage der Baubereiche 12–14 realisiert werden.

Abs. 8 Im Situationsplan ist bezeichnet, wo oberirdische Parkplätze erlaubt sind. Ebenfalls können einzelne Behindertenparkplätze oberirdisch angeordnet werden. Die Aufhebung von bestehenden Parkfeldern erfolgt zusammen mit Neubauten oder Aufstockungen. Die Flächen dieser Parkfelder sind umzugestalten.

Abs. 9 Auf dem Dammstrasse bestehen heute 38 öffentliche Parkfelder. Bei der Umgestaltung der Strasse werden diese Parkfelder aufgehoben und voraussichtlich auf zwei bis drei Standorte verteilt.

Nach aktuellem Planungsstand ist folgende Verteilung angedacht:

- Standort Parkhaus im Perimeter Theilerplatz: zirka 9 Besucherparkplätze,
- Standort Siemens-Parkhaus: zirka 16 Besucherparkplätze und
- Standort Parkhaus im Perimeter Zählerstadt: zirka 13 Besucherparkplätze.

Zur Sicherstellung einer intuitiven Zugänglichkeit der öffentlichen Besucherparkplätze beabsichtigen die Grundeigentümer die Einführung und den Betrieb eines gemeinsamen Parkleitsystems, welches die Besucher an die verfügbaren Standorte und Parkplätze führt. Sie verpflichten sich, den öffentlichen Charakter der 38 Besucherparkplätze sowie deren dauerhafte Zugänglichkeit sicherzustellen.

Abs. 10 Aufgrund der beschränkten Anzahl Parkplätze müssen Kunden- und Besucherparkplätze gebührenpflichtig sein. Durch die vorgeschriebene Parkplatzbewirtschaftung soll die Effizienz der verfügbaren Parkplätze erhöht werden. Mit der Parkplatzbewirtschaftung wird zudem das Verhältnis von Parkplatzsuchverkehr zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Strassenraum zielgerichtet

gesteuert. Aufgrund der heutigen Nutzung des Bestandesbaus im Baubereich 15 als Industrie- und Produktionsbetrieb sind die Parkplätze in diesem Baubereich von einer Bewirtschaftung ausgenommen.

Zu Ziffer 13: Veloabstellplätze

Abs. 1 Es sind total 300 öffentliche Veloabstellplätze (VAP) zu schaffen, die gemäss Eintrag im Situationsplan bei der Personenunterführung Guthirt und beim Foyerplatz angeordnet werden. Die im Rahmen der Studie Bahnhofvelos geprüften Varianten haben aufgezeigt, dass bis zum Jahr 2050 die geforderten 300 VAP ausserhalb des BBP-Perimeters realisiert werden können, ohne dass Flächen innerhalb des Bebauungsplanperimeters beansprucht werden müssen. Mit dem übernächsten Gleisusbau (Zeithorizont 2050+) wird jedoch eine erneute Standortprüfung erforderlich. Die Lage der Veloabstellplätze wird künftig also stark von der Entwicklung der Bahninfrastruktur abhängen. Die im Situationsplan eingetragenen Veloabstellplätze sind folglich nur dann vorzusehen, sofern die Realisierung geeigneter Standorte ausserhalb des Perimeters nicht bereits erfolgt ist.

Abs. 2 Für das private Angebot an Veloabstellplätzen gilt als Bemessungsgrundlage die VSS-Norm 640 065. Veloabstellplätze für Arbeitsnutzungen und Industriebetriebe können gemäss Bedarf in Etappen erstellt werden. Falls z.B. durch Schichtbetrieb weniger Abstellplätze benötigt werden, kann die Anzahl reduziert werden.

Abs. 3 In der Tabelle ist aufgeführt, wie viele Kurz- und Langzeit-Veloabstellplätze erstellt werden sollen. Es handelt sich dabei um Richtwerte, welche sich auf die Nutzflächen gemäss Richtprojekt beziehen. Es wird dabei von einem Veloabstellplatz pro Zimmer ausgegangen. Da diese für den Bebauungsplan noch nicht feststeht, wurde die Annahme getroffen, dass pro 100 m² aGF 3.5 Zimmer realisiert werden. Beim Abstellplatzbedarf für Kunden bei Dienstleistungsbetrieben wurde zur Abschätzung des minimalen Bedarfs ein Wert von 0.25 pro 100 m² angenommen.

In den Mobilitätskonzepten ist anhand der effektiven Nutzflächen zu berechnen, wie viele Veloabstellplätze tatsächlich realisiert werden müssen. Die Pflicht zur Erstellung von Veloabstellplätzen gilt nur im Fall von Neubauten resp. Ersatzbauten. Bei Bestandsbauten haben die Veloabstellplätze Bestandsgarantie und müssen nicht neu berechnet werden.

Abs. 4 Die Langzeitabstellplätze für Bewohnende und Beschäftigte sind an gut zugänglichen Lagen innerhalb der Gebäude oder in den Einstellhallen zu erstellen. Die Anzahl ist abhängig vom jeweiligen Bedarf. Ausserhalb der Baubereiche sind keine Kleinbauten für Veloabstellplätze erlaubt. Das knappe Freiraumangebot soll nicht durch zusätzliche Kleinbauten geschmälert werden.

Abs. 5 Die Kurzzeitabstellplätze für Besuchende und Kundschaft sollen sich in der Nähe der Hauszugänge befinden und sich gut in die Aussenraumgestaltung integrieren. Es sind Haltevorrichtungen vorgeschrieben; diese dienen auch der Diebstahlsicherung. Nach Möglichkeit sollen die Kurzzeitabstellplätze überdacht werden, damit die Velos möglichst nur an diesen geschützten Orten abgestellt werden.

Abs. 6 Das System für die Veloparkierung ist gemäss VSS-Norm situationsgerecht zu wählen.

Zu Ziffer 14: Mobilitätskonzept

Aufgrund der zentralen Lage in der Stadtmittle 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. Wegen der beschränkten Anzahl Parkplätze beziehungsweise der höheren Personendichte auf dem Areal ist es zwingend, dass möglichst viele Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen. Im Baubewilligungsverfahren muss die Bauherrschaft deshalb mittels eines Mobilitätskonzepts den Nachweis erbringen, dass die nötigen Infrastrukturen und organisatorischen Massnahmen für einen entsprechenden Modalsplit sichergestellt sind. Die Bestimmungen im Bebauungsplan stellen dies stufengerecht sicher.

5.5 Freiraum

Zu Ziffer 15: Gestaltungsgrundsätze Freiraum

Abs. 1 Der ordentliche Bebauungsplan sichert die wesentlichen Elemente der Freiraumgestaltung des Richtprojekts. Es sind dies insbesondere a) die identitätsstiftenden Aufenthaltsplätze (Theilerplatz, Zählerplatz, Ankunftsort bei der PU Guthirt und Foyerplatz), b) die arealbezogenen Aufenthaltsplätze, c) die Übergangsbereiche sowie d) der Siehbach. Für jedes dieser Elemente werden die Gestaltungsgrundsätze festgelegt, z.B. bezüglich Nutzung, Ausstattung und Möblierung, Grünflächen, Bäume, Beläge. Die geforderte Anzahl der Bäume auf den Plätzen stellen Rahmenbedingungen für die nachfolgenden Wettbewerbe dar. Auf dem Zählerplatz werden keine grosskronigen Bäume gefordert, da aufgrund der unter dem Platz bestehenden Tiefgarage für das Wurzelwerk der Bäume kein genügend grosser Raum für einen alterungsfähigen Wuchs zur Verfügung gestellt werden kann.

Die Gestaltungsgrundsätze orientieren sich am Richtprojekt; sie sind im Baubewilligungsverfahren im Detail nachzuweisen und umzusetzen.

Im östlichen Teil des Ankunftsorts PU Guthirt müssen keine grosskronigen Bäume gepflanzt werden, falls eine Rampe zur Personenunterführung erstellt wird. Der Bebauungsplan lässt jedoch eine ganzflächige Baumbepflanzung zu, falls der Platz mit einem gleichmässigen Gefälle zur Personenunterführung ausgestaltet wird.

Für den Siehbach wurde in einem separaten, mit dem Bebauungsplanverfahren koordinierten, kantonalen Verfahren der Gewässerraum festgelegt. Detaillierte Informationen zur Gewässerraumfestlegung resp. zu den Spezialbaulinien finden sich im Kapitel 3.3.5 resp. im separaten Planungsbericht zum Gewässerraum Siehbach.

Abs. 2 Als Grundlage für die Gestaltung und Materialisierung der Strassenräume und der angrenzenden Umgebungsflächen dient das Richtprojekt, welches neben dem Freiraumplan auch das Betriebs- und Gestaltungskonzept als wegleitende Dokumente beinhaltet. Die Materialisierung, Gestaltung und Bepflanzung ist zwischen den einzelnen Baubereichen durch die Stadt zu koordinieren. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist durch die Grundeigentümer jeweils ein detaillierter Umgebungsplan einzureichen, der die Materialisierung, Bepflanzung und Gestaltung aufzeigt und die Koordination mit den angrenzenden Baubereichen und Strassenräumen darlegt.

Zu Ziffer 16: Umgebungsflächen

Abs. 1 Bei der standortgerechten Bepflanzung sind vornehmlich einheimische Pflanzen zu wählen. Wo möglich, soll auf eine ökologisch wertvolle und vielfältige Bepflanzung geachtet werden. Der Unterhalt der Flächen soll sichergestellt werden.

Abs. 2 Die identitätsstiftenden Aufenthaltsplätze müssen öffentlich zugänglich und nutzbar sein, was in Dienstbarkeiten gesichert werden muss. Ausnahme davon bildet der Zählerplatz.

Abs. 3 Die Umsetzung der identitätsstiftenden Aufenthaltsplätzen ist abhängig von der Realisierung der Neubauten in den angrenzenden Baubereichen. Für jeden Platz wurde deshalb die zeitliche Umsetzung in Bezug auf die umgebenden Baubereiche festgelegt. Die Gestaltung der Plätze kann nach Bedarf in Etappen umgesetzt werden. Die definitive Realisierung ist in Verträgen zwischen den Grundeigentümern zu regeln. Bei der Realisierung des Ankunftsorts PU Guthirt ist zu beachten, dass diese erst erfolgen kann, wenn die rückwärtige Erschliessung erstellt ist. Die Anlieferung über die Dammstrasse muss bis dahin weiterhin möglich bleiben.

Abs. 4 Die Freiräume müssen zusammen mit der Bebauung umgesetzt werden. Das Angebot an Aufenthaltsflächen für die Bewohnerinnen und Bewohner und die Beschäftigten muss im Gebiet daher mit dem baulichen Fortschritt nachgerüstet werden. Die wichtigen arealbezogenen Aufenthaltsplätze (oder Teilbereiche davon) müssen mit den angrenzenden Bauvorhaben realisiert oder mindestens provisorisch gestaltet werden.

Abs. 5 Der offenzulegende Teil des Siehbachs liegt im Bereich der Baubereiche 9, 10, 12 und 14. Die Realisierung des Bachprojekts hat deshalb mit einem Bauvorhaben in einem dieser Baubereiche

zu erfolgen. In den einzelnen Etappen soll die Revitalisierung des Siehbachs vorbereitet werden und mit einer letzten Etappe abgeschlossen werden.

Der Siehbach ist ein privates Gewässer. Die Zuständigkeit für wasserbauliche Massnahmen und deren Finanzierung liegen bei privaten Gewässern bei den Grundeigentümerschaften. Die koordinierte Umsetzung des Gewässerprojekts sowie die Kostenregelung ist in Verträgen zwischen den Grundeigentümern zu regeln. Der Bachunterhalt wird durch die Stadt mit einem Dienstbarkeitsvertrag sichergestellt.

Abs. 6 Die Terraingestaltung muss bezüglich der Höhenlage mit den Gehbereichen koordiniert werden, so dass die Gebäudezugänge hindernisfrei und stufenlos erreichbar sind.

Zu Ziffer 17: Bäume

Allgemein und Abs. 1 Die Vorschrift ist im Interesse einer klimaangepassten Umgebungsgestaltung. Die Lage und Anzahl der Bäume ist im Situationsplan schematisch dargestellt. Es handelt sich dabei um ein Zielbild gemäss Richtprojekt. Die genaue Lage und Anzahl der Bäume ist in den Wettbewerben zu evaluieren und im Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen.

Es ist darauf zu achten, dass bei den Baumpflanzungen auf Untergeschossen für das Wurzelwerk genügend Raum für einen alterungsfähigen Wuchs vorhanden ist. Die Erdüberdeckung ist auf die Auswahl der Bäume und deren Wurzelverhalten abzustimmen.

Abs. 2 Grosskronige Bäume dürfen nicht unterbaut werden. D.h. bei Tiefgaragen sind für grosskronige Bäume ausreichend grosse Aussparungen vorzusehen. Im Detailplan 2 sind entsprechende nicht unterbaubare Bereiche schematisch bezeichnet.

Abs. 3 Klein- und mittelkronige Bäume benötigen für einen alterungsfähigen Wuchs je nach Baumtyp eine Erdschicht von mindestens 1.2 m bis 1.5 m Tiefe.

Abs. 4 Eine Ausnahme bilden bereits bestehende Tiefgaragen sowie Erweiterungen von bestehenden Tiefgaragen für die Baubereiche 11, 19b, 21 und 22, wo von den Bestimmungen zur Überdeckung resp. zu Aufschüttungen und Pflanztrögen (Abs. 3) abgewichen werden kann.

Abs. 5 Die Bestandsbäume sollen soweit möglich erhalten und mit neuen Baumsetzungen ergänzt werden. Abgehende Bäume müssen ersetzt werden.

Das Richtprojekt macht Aussagen zur sogenannten Baumkronenfläche pro Aufenthaltsbereich. Diese Angaben dienen als Richtwerte für die Art der Baumpflanzungen.



Abb. 32: Ausschnitt Schema Aufenthaltsplätze und Baumpflanzungen mit Angaben zu Kronenflächen (Quelle: Salewski Nater Kretz, Richtprojekt Stand März 2026)

5.6 Ver- und Entsorgung / Umwelt

Zu Ziffer 18: Energie und Klimaschutz

Abs. 1 Das revidierte kantonale Energiegesetz sowie eine neugefasste Energieverordnung wurden Anfang 2024 in Kraft gesetzt. Berücksichtigt wurde neben den MuKE 2014 (Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich) auch die revidierte eidgenössische Energiegesetzgebung, die am 1. September 2023 in Kraft trat. Im Baubewilligungsverfahren werden demnach hohe Anforderungen an eine nachhaltige Energienutzung zu beachten sein und es ist ein entsprechendes Energiekonzept einzureichen. In der Bestimmung wird bei den Neubauten die Erfüllung der Mindestanforderungen des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS Silber) oder eines gleichwertigen Standards gefordert. Eine Zertifizierung nach SNBS wird nicht vorausgesetzt. Der Nachweis ist durch eine Fachperson zu erbringen. Grundlage bildet das Energiekonzept. Zusätzlich ist im Baugesuch nachzuweisen, dass bei Neubauten die Zielwerte der Norm SIA 380/1 oder eine Zertifizierung des jeweils gültigen Labels MINERGIE® mit Zusatz A oder P erreicht werden.

Abs. 2 Bei Umbauten muss im Baugesuch nachgewiesen werden, dass die Grenzwerte SIA 380/1 eingehalten werden oder eine Zertifizierung des jeweils gültigen Labels MINERGIE® Neubau vorliegt. Von diesen Vorgaben sind die erhaltenswerten Gebäude sowie das Schutzobjekt ausgenommen, bei denen weniger strenge Zielwerte möglich sind.

Zu Ziffer 19: Retention und Versickerung

Abs. 1 Die Entwässerung erfolgt gemäss den gesetzlichen Vorgaben im Trennsystem.

Abs. 2 Im Detailplan 2 sind die Bereiche der bestehenden und neu zu bauenden Entwässerungsanlagen (Haupterschliessung) schematisch bezeichnet, welche dauerhaft zugänglich sein müssen. Es handelt sich dabei um die Linienführung von Kanalisationsleitungen, die für das Funktionieren der Gebietsentwässerung zwingend sind. Die Retentionskonzepte können über die im Detailplan 1 bezeichneten Ensembles hinaus ausgeweitet werden.

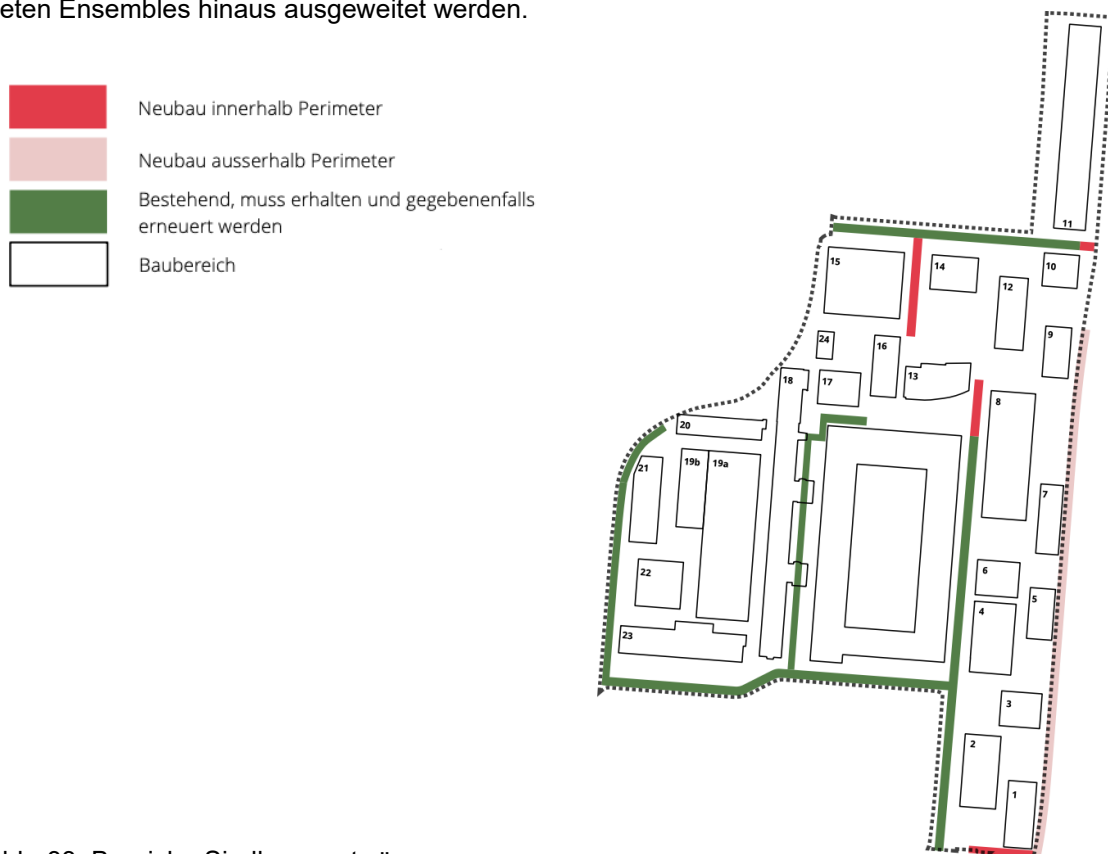


Abb. 33: Bereiche Siedlungsentwässerung

(Quelle: Bebauungsplan, Extrakt Detailplan 2, Stand 20. April 2026)

Abs. 3 Bäume und begrünte Umgebungsflächen sind primär natürlich zu bewässern. Im Baubewilligungsverfahren sind die technischen Nachweise zu erbringen.

Abs. 4 Wo immer möglich, ist das Regenwasser natürlich zu versickern. Wenn dies nicht möglich ist, ist mit Retentionsmassnahmen ein verzögerter Meteorwasserabfluss sicherzustellen. Dabei sind auch die Dachflächen einzubeziehen. Dieses Wasser soll für die Pflanzenbewässerung genutzt werden. Die Aufnahmefähigkeit des städtischen Leitungsnetzes ist begrenzt, weshalb die Stadt die zulässige Abflussmenge im Baubewilligungsverfahren festlegt.

Zu Ziffer 20: Abfallwirtschaft

Abs. 1 An geeigneten Lagen sind Unterflursammelstellen zu realisieren. Im Situationsplan werden entsprechende Entsorgungsstellen vorgeschlagen. Die gebäudebezogene Entsorgung wird nicht vorgeschrieben.

Abs. 2 Die Grüngutcontainer sind auf Privatgrund anzuordnen und im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen. Es gelten die Vorgaben des Zeba (Zweckverband der Zuger Einwohnergemeinden für die Bewirtschaftung von Abfällen). Die Einhaltung der Vorgaben sind im Baubewilligungsverfahren nachzuweisen.

Zu Ziffer 21: Altlasten

In den Baubereichen 12, 13, 14 und 21 bestehen Altlasten. Über das Vorgehen bezüglich der belasteten Standorte bei Bauvorhaben gibt Art. 3 der Altlastenverordnung Auskunft und ist in den Baubewilligungsverfahren aufzuzeigen.

Zu Ziffer 22: Lärm

Die Einhaltung der Vorgaben der Lärmschutz-Verordnung muss im Baubewilligungsverfahren nachgewiesen werden. Per 1. April 2026 traten die revidierten Bestimmungen des Umweltschutzgesetzes (USG) und der Lärmschutzverordnung (LSV) zum Lärmschutz in Kraft.

Ziel der Änderungen ist es, die Koordination von Lärmbekämpfung und Raumentwicklung zu verbessern. Artikel 24 Abs. 2 USG schreibt vor, dass mit der Nutzungsplanung zusätzlicher Wohnraum nur geschaffen werden darf, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Ist dies nicht der Fall, müssen neue Bauzonen die Kriterien nach Abs. 3 kumulativ erfüllen. Die neuen Vorgaben gelten auch für Sondernutzungspläne. Ziffer 22 stellt sicher, dass beispielsweise entlang der massgebenden Lärmquellen (Aabachstrasse und Nordstrasse) die Immissionsgrenzwerte (IGW) eingehalten werden.

Zu Ziffer 23: Vogelschutz

Der Tod durch Scheiben ist eines der grössten Probleme im Vogelschutz: Hunderttausende Vögel sterben jährlich in der Schweiz, weil sie mit Glas kollidieren. Das Risiko lässt sich indes mit einfachen Massnahmen stark reduzieren. Es wird auf weiterführende Informationen der Vogelwarte Sempach verwiesen.

5.7 Schlussbestimmungen

Zu Ziffer 24: Nachweise, Konzepte, Gutachten

Abs. 1 Die Detailplanung bezüglich Entwässerung und Etappierung soll kooperativ zwischen den Grundeigentümerschaften erfolgen und soll in entsprechenden Verträgen sichergestellt werden. Im Baubewilligungsverfahren sind die entsprechenden Nachweise zu erbringen, wie die Etappen umgesetzt werden und die Nachbargrundstücke dabei berücksichtigt werden.

Abs. 2 In Abs. 2 werden die Nachweise aufgelistet, welche mit den entsprechenden Baugesuchen zu erbringen sind.

Abs. 3 Wie in den Erläuterungen zu Ziffer 5 Abs. 3 der Bestimmungen beschrieben, bestehen entlang der Interessenlinie der SBB übergeordneten Vorgaben (Eisenbahngesetz). Das Eisenbahnunternehmen wird die Zustimmung für die Erstellung und Änderung von Bauten, Anlagen und Bepflanzungen entlang der Interessenlinie nur erteilen, wenn der Bahnbetrieb (inklusive der damit verursachten Emissionen) weder durch Erstellung, Betrieb, Unterhalt noch Rückbau beeinträchtigt oder eingeschränkt wird.

Abs. 4 Im Baubewilligungsverfahren werden die Auflagen durch den Stadtrat festgelegt.

Zu Ziffer 25: Etappierung

Abs. 1 Die Umsetzung der Aussenräume in Etappen muss zwischen den Grundeigentümern in Verträgen festgelegt werden. Überzeugende provisorische Zwischenstände bei den Freiräumen sind möglich.

Abs. 2 Bei der etappierten Realisierung sind bis zur Fertigstellung der letzten Etappe vertretbare Abweichungen von den Bestimmungen möglich, die jedoch zeitlich befristet sind und vom Stadtrat bewilligt werden müssen.

Zu Ziffer 26: Inkrafttreten

Der Bebauungsplan muss zuerst vom Grossen Gemeinderat beschlossen werden und tritt anschliessend mit der Genehmigung des Regierungsrats des Kantons Zug in Kraft.

Zu Ziffer 27: Aufhebung bisherigen Rechts

Die Arealbebauungen 1997-10075, 2000-10675/01 und 2010-12335, welche Teil des Sondernutzungsplans Landis+Gyr / SBB-West (Plan Nr. 7072, RRB vom 16.9.2008) sind, werden im Zuge der Rechtskraft des Bebauungsplans LG-Areal aufgehoben.

6 Umweltverträglichkeit

6.1 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der Planung von Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) erforderlich. Gemäss Ziffer 11.4 des Anhangs der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) unterliegen Parkhäuser und Parkplätze für mehr als 500 Personenwagen der UVP-Pflicht. Änderungen bestehender UVP-pflichtiger Anlagen unterliegen der UVP, wenn sie *wesentliche Umbauten, Erweiterungen oder Betriebsänderungen* betreffen (Art. 2 Abs. 1 Bst. a UVPV), was auf das LG-Areal zutrifft. Der Bebauungsplan LG-Areal ermöglicht insgesamt 1'703 Parkplätze, womit der Schwellenwert für die UVP-Pflicht von 500 Parkplätzen überschritten wird.

6.2 Voruntersuchung

Die UVB-Voruntersuchung mit Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung wurde dem AFU am 6. November 2023 zur Stellungnahme eingereicht. Mit Schreiben vom 7. Dezember 2021 hat das AFU zur UVB-Voruntersuchung Stellung genommen. Die daraus folgenden Präzisierungen und Hinweise wurden bei der Erarbeitung des Bebauungsplans und des UVB berücksichtigt.

6.3 Hauptuntersuchung

Parkierung

Der Parkplatzbedarf im Bebauungsplan-Perimeter wurde durch das Büro TEAMverkehr.zug ag auf Grundlage des gültigen Parkplatzreglements der Stadt Zug und mittels einer angepassten Berechnungsmethodik bestimmt. Der Perimeter liegt in der Zentrumszone A. Gemäss Reglement liegt der effektive Bedarf bei 20–100% (Bewohnende, Besuchende/Kundschaft) bzw. 10–100% des Grenzbedarfs (Beschäftigte).

Für den Bebauungsplan-Perimeter resultiert eine Bandbreite gemäss Parkplatzreglement von minimal 713 bis maximal 4'264 Parkplätzen. Im Rahmen des Bebauungsplans wird das Parkplatzangebot auf maximal 1'703 Parkplätze festgelegt. Für Beschäftigte, Besuchende und Kundschaft wird vom Mindestbedarf gemäss Parkplatzreglement ausgegangen. Für Bewohnende darf höchstens der Maximalbedarf realisiert werden. Es können jedoch nur so viele Parkplätze erstellt werden, dass das Maximalangebot der privatrechtlichen Vereinbarung und des Sondernutzungsplans nicht überschritten wird. Gemäss SBB ist im Bereich des Bahnhofs weiterhin eine reduzierte Anzahl Parkplätze für «öffentliche Mobilitätsangebote» nötig. Die SBB geht von 17 Parkplätzen aus. Darüber hinaus soll auf dem LG-Areal ein Angebot an Carsharing-Parkplätzen zur Verfügung stehen. Als oberer Richtwert wird von 1 Carsharing-PP pro 100 PP ausgegangen. Es resultieren 25 Carsharing-Parkplätze. Die Zahl der Carsharing-Parkplätze darf höher sein, bei gleichzeitiger entsprechender Reduktion anderer Parkplätze. Die tatsächlich zu erstellende Zahl der Carsharing-Parkplätze ist im Rahmen der Bauprojekte festzulegen.

Gesamthaft sind im BP-Perimeter somit maximal 1'703 Parkplätze möglich (1'623 PP + 55 PP öffentliche Nutzung + 25 Carsharing-PP), verglichen mit dem Bestand ein Plus von 182 Parkplätzen. Bei dieser Zunahme des Parkplatzangebots (+182 PP) zeigt sich eine Verschiebung von den Parkplätzen für Beschäftigte (-360 PP) zu Bewohnenden (+662 PP). Hinzu kommen kleinere Zunahmen (Besuchende, Kundschaft, Carsharing) bei gleichzeitiger Aufhebung von P+R-Parkplätzen (-214 PP).

Verkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen wurde anhand von Erfahrungswerten für das spezifische Verkehrspotenzial ermittelt. Dabei wurden die einzelnen Parkieranlagen zu Gebieten zusammengefasst (Theilerplatz, Mitte, Areal 6, Landis + Gyr-Strasse, Südost). Für diese Gebiete wurde die Verkehrserzeugung je Nutzergruppe anhand der Parkplatzzahlen berechnet und auf das Strassennetz umgelegt. Mit dem Bebauungsplan resultiert eine Zunahme des Verkehrsaufkommens (DTV) von heute 5'960 Fahrten/Tag auf 6'270 Fahrten/Tag.

Verkehrsbelastungen

Durch die geplante Sperrung der Dammstrasse werden das Siemens-Parkhaus und die Parkhäuser im Südosten künftig anders erschlossen. Die Erschliessung des Siemens-Parkhauses erfolgt künftig ausschliesslich von Norden über den Knoten Theiler-/Nordstrasse, während heute ein Teil der Fahrten über den Kreisel Damm-/Gubelstrasse erfolgt. Ähnliches gilt für die Parkieranlagen im Südosten, welche heute von Norden und Süden erschlossen werden.

Im Prognosezustand 2040 erhöht sich der Verkehr aus dem Bebauungsplan-Perimeter (Zu- und Wegfahrten) um rund 310 Fahrten/Tag. Beim ausgewiesenen Mehrverkehr handelt es sich um PW-Fahrten. Da sich mit dem Bebauungsplan der Anteil Wohnnutzungen gegenüber dem Anteil Gewerbenutzungen stark erhöht, ist davon auszugehen, dass sich der Anlieferungsverkehr nicht wesentlich verändert.

Leistungsfähigkeit

Die Leistungsbeurteilung ergibt im Prognosezustand 2040 an den Anschlussknoten des Areals und an den benachbarten Knoten auch mit Sperrung der Dammstrasse und mit Bebauungsplan eine ausreichende Verkehrsqualität (Qualitätsstufe D und höher). Am Knoten Aabach-/Chamerstrasse (LSA) liegt die Verkehrsqualität unabhängig vom Bebauungsplan in der Stufe E. An diesem Knoten sind seitens Kanton Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit vorgesehen.

Veloabstellplätze

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wurde sowohl gemäss Parkplatzreglement der Stadt Zug als auch gemäss VSS-Norm 40 065 berechnet. Die Berechnung nach VSS-Norm ergibt einen Bedarf von **6'230** Abstellplätzen. Davon sind **2'070** Kurzzeit- und **4'160** Langzeitabstellplätze.

Gemäss VSS-Norm können in einer ersten Etappe zwei Drittel der Abstellplätze erstellt werden. Die Flächen für die restlichen, bei Bedarf zu erstellende Abstellplätze sind zu reservieren. Demzufolge sind in der ersten Etappe 4'160 Abstellplätze zu erstellen, davon 1'390 Kurzzeit- und 2'770 Langzeitabstellplätze. Diese Werte sind vergleichbar mit dem Mindestbedarf nach Parkplatzreglement.

Mobilitätskonzept

Das Rahmenmobilitätskonzept auf Stufe Bebauungsplan zeigt Massnahmen zur Lenkung des Mobilitätsverhaltens in Richtung einer nachhaltigen Mobilität, unter Förderung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs auf. Dagegen soll der MIV zukünftig eine untergeordnete Rolle spielen. Der Nachweis der Massnahmen erfolgt in Mobilitätskonzepten auf Stufe Bauprojekt.

Luftreinhaltung / Stadtklima

Aufgrund der verschärften Abgasnormen und von technologischen Verbesserungen bei den Fahrzeugen werden die NO_x- und Feinstaubemissionen des Verkehrs in den kommenden Jahren trotz Verkehrswachstum weiter abnehmen. Hinzu kommt der weitergehende Ersatz fossiler Energieträger für die Wärme- und Kälteversorgung durch erneuerbare Energien, in Verbindung mit erhöhten Anforderungen an den Energiestandard der Gebäude. Die bereits heute tiefe NO₂-Belastung von unter 30 µg/m³ wird sich nicht erhöhen, sondern tendenziell abnehmen. Die PM₁₀-Belastung dürfte unabhängig vom Projekt unter dem Grenzwert von 20 µg/m³ verbleiben.

Strassenverkehrslärm

Die IGW für Strassenverkehrslärm nach Anhang 3 LSV können bei allen Gebäuden/Baubereichen innerhalb des BBP-Perimeters eingehalten werden. Bei den Gebäuden in den Baubereichen 18, 20 und 21 werden die IGW für Wohnnutzung an den zur Aabach-/Nordstrasse exponierten Fassaden teilweise überschritten. Durch geeignete planerische, gestalterische oder bauliche Massnahmen können die Anforderungen an die Änderung von Nutzungsplänen in lärmbelasteten Gebieten eingehalten werden (Art. 29 LSV).

Die Einhaltung der IGW wird im Bebauungsplan gestützt auf die neuen Vorgaben von Art. 24 Abs. 2 USG gesichert und ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen. Für die Gebäude im Baubereich 18 (Kopfbereich) und Baubereich 20 sind die Baubewilligungen für die Erneuerung und Umbauten der Bestandsbauten bereits erteilt worden. Die Nutzungen in den lärmkritischen Bereichen an der Nordstrasse werden mit Gewerbe und Dienstleistungen geplant. Die IGW werden somit eingehalten.

Die durch den Mehrverkehr aus dem Bebauungsplan-Perimeter allein erzeugten Lärmimmissionen halten die Planungswerte ein (Art. 7 LSV). Der Mehrverkehr führt entlang des übergeordneten Strassennetzes weder zu wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (Art. 8 LSV) noch zu neuen Überschreitungen der IGW (Art. 9 LSV). Die Anforderungen der LSV können erfüllt werden.

Betriebslärm

Die IGW der ES III für Wohnnutzung von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts für Industrie- und Gewerbelärm nach Anhang 6 LSV können bei allen Gebäuden/Baubereichen innerhalb des BBP-Perimeters ohne zusätzliche Massnahmen eingehalten werden (Art. 29 LSV).

Der von den neuen Anlageteilen erzeugte Lärm hält die Planungswerte bei den Gebäuden/Baubereichen innerhalb und ausserhalb des Bebauungsplan-Perimeters ein. Bei den Baubereichen 2 und 22 wird der Planungswert für Wohnnutzung von 50 dB(A) nachts im Einflussbereich der Ein- und Ausfahrten der neuen Tiefgaragen überschritten. In diesen Bereichen sind Gewerbe- oder nicht lärmempfindliche Nutzungen zulässig. Wohnräume sind möglich, wenn sie durch bauliche oder gestalterische Massnahmen abgeschirmt werden können. Allenfalls können Anordnung und Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten optimiert werden. Die Einhaltung der Planungswerte ist im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen.

Erschütterungen / Körperschall

Das LG-Areal befindet sich im Einflussbereich der SBB-Linien 660 (Thalwil–Zug–Fluhmühle) und 664 (Zug Nord–Zug Süd–Arth–Goldau). Bei Gebäuden in Gleisnähe (Distanz bis ca. 50 m) können Erschütterungs- und Körperschallimmissionen auftreten. Weichen können den Konfliktbereich erhöhen (bis ca. 60 m). Grundlage für die Beurteilung bildet die «Weisung für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen», BEKS (BAFU, 1999). Dabei ist zu beachten, dass die Einhaltung der Anhalts- und Richtwerte nicht zwingend mit dem Komfortanspruch von Anwohnenden gleichgesetzt werden kann. Zugsdurchfahrten können bei Räumen von gleisnahen Liegenschaften zu lästigen Erschütterungseinwirkungen (spürbar) und abgestrahltem Körperschall (hörbar) führen.

Gemäss vorläufigen Berechnungen der SBB für den Ausbauschritt 2035 befinden sich die Gebäude im Bebauungsplan-Perimeter ausserhalb des Konfliktbereichs Erschütterungen und Körperschall. Bei Überschreitungen der Anhalts- und/oder Richtwerte sind seitens SBB im Rahmen des Auflageprojekts Massnahmen an der Quelle vorzusehen.

Energie

Die Wärme- und Kälteversorgung des LG-Areals wird künftig grossteils mit erneuerbaren Energien erfolgen. Als Möglichkeiten stehen die Nutzung des Tiefengrundwassers, die Eingliederung in den Energieverbund Circulago sowie die Nutzung der Fundierung als Energiepfähle (bei neuen Gebäuden) im Vordergrund. Neubauten und Erweiterungen von bestehenden Gebäuden müssen einen Teil der von ihnen benötigten Elektrizität selbst erzeugen. Die Massnahmen werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konkretisiert.

Licht

Das auf Stufe Baugesuch zu erarbeitende Beleuchtungskonzept soll aufzeigen, wie störende Lichtemissionen vermieden werden. Beleuchtungen sind grundsätzlich auf das aus Betriebs- und Sicherheitsgründen erforderliche Minimum zu beschränken.

Nichtionisierende Strahlung

Die Baukörper der ersten Bautiefe liegen in einem Abstand von mindestens 15 m ab dem äussersten Gleis. Der Anlagegrenzwert von 1 μ T-Linie wird somit aller Voraussicht nach eingehalten. Der IGW von 300 μ T ist erfahrungsgemäss an allen für Menschen zugänglichen Orten mit grosser Reserve eingehalten. Neue Trafostationen werden so platziert und ausgerüstet, dass die Anforderungen der NISV eingehalten werden. Allfällige Nachweise erfolgen mit separaten Plangenehmigungsgesuchen.

Grundwasser

Das LG-Areal liegt im Grundwassergebiet des Baarerbeckens mit in diesem Bereich artesisch gespanntem Tiefengrundwasser (Gewässerschutzbereich Au, tief). Eine Gefährdung des in über 60 m Tiefe liegenden unteren Grundwasserstockwerks durch die Pfahlfundation der Gebäude kann ausgeschlossen werden. Oberflächennah gilt der Gewässerschutzbereich üB (übriger Bereich). Unter Berücksichtigung der üblichen Grundwasserschutzmassnahmen beim Bau sind keine relevanten Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Oberflächengewässer

Mit der teilweisen Offenlegung des Siehbachs wird das ursprüngliche Gewässer im Siedlungsraum wieder wahrnehmbar und erlebbar. Aus ökologischer Sicht soll der Siehbach möglichst naturnah gestaltet und lediglich die Strassenquerungen oder Hauszugänge eingedolt ausgeführt werden. Mit der Spezialbaulinie werden die naturräumlichen Interessen sowie die ortsbaulichen Ansprüche bestmöglich berücksichtigt und aufeinander abgestimmt.

Abwasser / Entwässerung

Die geplante Entwässerung erfüllt grundsätzlich die Anforderungen an die getrennte Sammlung und Entsorgung von verschmutztem und nicht verschmutztem Abwasser (Art. 7 GSchG). Die erforderlichen Retentionsmassnahmen sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens nachzuweisen.

Boden

Der vorhandene Boden soll soweit möglich an Ort und Stelle belassen bzw. wiederverwertet werden. Aufgrund des Altbaugebietes bzw. ehemaligen Industrieareals und der Verkehrsträger (Strassen und Eisenbahn) ist generell mit Schadstoffbelastungen des Bodens zu rechnen. Der Boden ist zudem lokal biologisch belastet (invasive Neophyten). Abzutragendes Bodenmaterial wird auf Stufe Baugesuch untersucht und fachgerecht verwertet bzw. entsorgt.

Altlasten

Die lange industrielle Nutzung hat Belastungen im Untergrund verursacht, die aber zu einem grossen Teil bereits entfernt wurden. Dies zeigt sich auch darin, dass nur noch zwei kleinere Arealbereiche im KbS eingetragen sind. Nicht berücksichtigt sind dabei allfällige CKW-Belastungen im tieferen Grundwasser sowie PFAS-Belastungen. Erst weitere Abklärungen werden zeigen, mit welchen Massnahmen die Bedingungen von Art. 3 AltIV erfüllt werden können.

Abfälle, Materialbewirtschaftung

Bei den Bauvorhaben auf dem LG-Areal fallen noch unbekannte Mengen an Rückbau- und Aushubmaterial an. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen können diese der korrekten Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt werden.

Naturschutz

Mit der Schaffung von Ruderal- und Trockenstandorten, der teilweisen Offenlegung des Siehbachs sowie natürlich ausgebildeten Retentionsbereichen entstehen ökologisch wertvolle Freiflächen, welche zusammen mit den begrünten Dachflächen arealübergreifend als Vernetzungsräume dienen. Damit weist das Areal trotz hoher baulicher Dichte ausreichend Flächen mit unterschiedlichen Habitatqualitäten auf, welche nicht zuletzt dank zahlreicher Baumpflanzungen einen wichtigen Beitrag zum innerstädtischen ökologischen Ausgleich und zur Verbesserung des Stadtklimas leisten.

Stadtraum

Das LG-Areal wird als Gesamtensemble strukturiert. Die historischen Bauten werden stimmig in das Gesamtensemble integriert und verleihen dem Areal als Zeitzeugen einen unverwechselbaren Charakter. Eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Begrünung des öffentlichen Raums gewährleistet eine hohe Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen. Das Projekt erfüllt die Forderung nach baulicher Verdichtung bei hoher städtebaulicher Qualität.

Kulturdenkmäler, Archäologie

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf Kulturgüter. Das im «Verzeichnis der geschützten Denkmäler» geführte Objekt «Fabrikbau B6, Zählerweg 3–9» soll baulich verändert und die beiden Liegenschaften Baubereich 18 und Baubereich 20 um mehrere Geschosse aufgestockt werden. Die Erarbeitung des Projekts wurde durch die kantonale Denkmalpflege begleitet. Die städtebauliche Komposition ermöglicht eine differenzierte, zusammenhängende Stadtmorphologie unter Einbezug der historischen Bestandsgebäude. Die Höhenentwicklung im Areal nimmt auf die historischen Gebäude Rücksicht. Das Vorhaben steht im Einklang mit den Vorgaben des ISOS und des Denkmalschutzes. Aktenkundige archäologische Fundstätten sind nicht betroffen. Im Rahmen der Bauausführung ist sicherzustellen, dass allfällige archäologische Funde rechtzeitig erkannt, gemeldet und gesichert werden.

6.4 Berücksichtigung im Bebauungsplan

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) von Basler & Hofmann vom 26. Februar 2025, rev. 20. April 2026 kommt zum Schluss, dass die Umweltschutzvorschriften beim Bau und Betrieb der geplanten Bauten, Umbauten und Erweiterungen mit den vorgesehenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt eingehalten werden können. Die entsprechenden Belege und Herleitungen können dem UVB entnommen werden.

Die Erkenntnisse aus der UVP wurden im Bebauungsplan und in den Bestimmungen berücksichtigt. In einzelnen Bereichen kann die Umweltverträglichkeit erst in einer späteren Projektphase abschliessend sichergestellt werden.

7 Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise

7.1 Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften

Für das LG-Areal gelten gemäss § 47 BO Stadt Zug die Vorgaben der BsV Landis+Gyr sowie der rechtskräftige Sondernutzungsplan Landis + Gyr/SBB-West, welcher für die Bebauung in der BsV Landis+Gyr massgebend ist. Dieser Sondernutzungsplan macht Raumsicherungen für die Verkehrsinfrastruktur und Plätze und enthält Vorgaben zur Parkierung. Der Sondernutzungsplan wird parallel zum Bebauungsplan formell teilweise aufgehoben, da die entsprechenden Inhalte im Bebauungsplan neu geregelt werden (vgl. Kap 2.12).

Der vorliegende Bebauungsplan LG-Areal weicht in den folgenden Punkten von den Vorschriften der BsV Landis+Gyr ab (Farblogik: rot = Abweichung / grün = keine Abweichung):

Baurechtliche Parameter	Zonenvorschriften BsV Landis+Gyr (rechtskräftige BO)	Zonenvorschriften BsV Landis+Gyr (Entwurf neue BO)	Bebauungsplan LG-Areal
Ausnützung	max. BMZ 9.0	max. BMZ 10.35	max. BMZ 11.18 (bezogen auf die max. Bau-masse im gesamten Perimeter)
Nutzweise	Gewerbe und Dienstleistungen sowie Wohnen ohne Einschränkung möglich	Gewerbe und Dienstleistungen sowie Wohnen ohne Einschränkung möglich, neu: Nutzungen im öff. Interesse (2. Lesung OPR) erlaubt.	Wohnanteil pro Baubereich ausweisen: min. 50%, max. 75% In den drei erhaltenen Bauten kein Wohnanteil.
Gebäudelänge	frei	frei	Baubereiche
Grenzabstand	min. 6 m	min. 6 m	Baubereiche
Höhe der Gebäude	Firsthöhe max. 25 m	Gesamthöhe max. 30 m	Insgesamt 18 Häuser über 25 m, davon 9 Hochhäuser (> 30 m)

Tabelle 4: Abweichungen von den Zonenvorschriften BsV Landis+Gyr (rechtskräftige BO und Entwurf neue BO)

7.2 Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise

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 und Anlagen sowie der Freiräume; ebenso eine besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild.

Mit den nachstehenden Erläuterungen werden die in § 32 PBG geforderten wesentlichen Vorzüge umfassend nachgewiesen.

Innere Verdichtung durch Bau von Hochhäusern

Durch den geplanten Bau mehrerer Hochhäuser in Form eines Clusters sowie zusätzlicher Neubauten wird eine gezielte innere Verdichtung des Areals bei gleichzeitiger Schaffung von aufenthaltsfreundlichen Freiräumen erreicht. Diese Entwicklung trägt wesentlich dazu bei, den vorhandenen Boden effizient und verantwortungsvoll zu nutzen. Damit wird nicht nur der Forderung nach einer haushälterischen Bodennutzung entsprochen, sondern auch die vom Kanton Zug vorgegebene Verdichtungsstrategie konsequent umgesetzt.

Die in einem qualitätssichernden Verfahren nach §32 PBG städtebaulich präzise definierten neuen Hochhäuser schaffen darüber hinaus eine markante und zeitgemässe Stadtsilhouette, die das Stadtbild nachhaltig prägen und dem Quartier eine neue visuelle Identität verleihen wird. Sie setzen architektonische Akzente und stärken die Wahrnehmung des Standorts unmittelbar beim Bahnhof Zug.

Bewahrung von identitätsstiftenden Elementen

Bei der Transformation des LG-Areals wird bewusst darauf geachtet, bestehende historische und kulturell bedeutende Elemente zu erhalten, was auch den Erhaltungszielen des ISOS entspricht. Diese Elemente sind für die Identität des Quartiers von grosser Bedeutung und werden von der Bevölkerung geschätzt, dienen der Wiedererkennung und helfen der Orientierung im neuen Stadtteil.

Der Bebauungsplan berücksichtigt, dass mit dem «Freiruum» und dem Shed beliebte bestehende Nutzungen, welche das LG-Areal bereits heute wesentlich prägen, erhalten bleiben können.

Durch die Integration dieser Strukturen in die neue Planung entsteht ein spannungsreicher Dialog zwischen Vergangenheit und Zukunft. So bleibt die Geschichte des Ortes erlebbar, während gleichzeitig Raum für moderne Entwicklungen geschaffen wird.

Verbesserte Vernetzung und Öffnung zum Bahnhof Zug

Die Neugestaltung des Areals legt einen starken Fokus auf eine bessere Vernetzung mit der umliegenden Stadtstruktur. Neue Fuss- und Velowege sorgen für eine sichere, direkte und attraktive Erschliessung.

Ein zentrales Element bildet dabei die, gemäss kommunalen Richtplan, geplante Personenunterführung Guthirt, die eine zusätzliche, sichere und attraktive Verbindung für den Fussverkehr zwischen dem LG-Areal (Ankunftsort PU Guthirt), den zukünftigen Perronaufgängen am Bahnhof Zug und dem östlich davon gelegenen Areal Kirschloh und darüber hinaus dem Quartier Guthirt schafft. Dadurch wird das Areal besser in den städtischen Kontext eingebunden.

Die verbesserten Verbindungen fördern nicht nur die Mobilität, sondern stärken auch die Aufenthaltsqualität und erleichtern den Zugang zu wichtigen Knotenpunkten.

Aufwertung der bestehenden Freiräume

Im Zuge der Entwicklung werden bestehende Freiräume aufgewertet und durch neue, qualitativ hochwertige Aufenthaltsbereiche ergänzt. Etappenweise wird das im Richtprojekt umschriebene, zusammenhängende Freiraumkonzept umgesetzt: Attraktive Plätze laden zum Verweilen ein und dienen als soziale Treffpunkte für Bewohnende, Besuchende und Arbeitende.

Das Quartier wird insgesamt grüner gestaltet: Entlang von Verbindungsachsen und auf verschiedenen Platzsituationen entstehen neue Grünräume. Diese bieten Lebensraum für Menschen, Pflanzen und Tiere und fördern die Biodiversität.

Das Quartier wird insgesamt grüner gestaltet: Entlang von Verbindungsachsen und auf verschiedenen Platzsituationen entstehen neue Grünräume. Diese bieten Lebensraum für Menschen, Pflanzen und Tiere und fördern die Biodiversität.

Nachhaltige Bauweise und Energieproduktion

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die konsequente Ausrichtung auf Nachhaltigkeit. Im Bebauungsplan wird festgelegt, dass die Mindestanforderungen des Standards Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) oder eines gleichwertigen Standards eingehalten werden müssen.

Dadurch wird sichergestellt, dass sowohl die Bauweise als auch die Energieversorgung hohen ökologischen und energetischen Anforderungen entsprechen. Ziel ist es, langfristig ressourcenschonende, energieeffiziente und umweltverträgliche Gebäude zu realisieren.

Neue Nutzungsmöglichkeiten

Die angestrebte Verdichtung des Quartiers schafft zusätzliche Flächen, die flexibel und vielfältig genutzt werden können. Ein Schwerpunkt liegt auf der Schaffung von Wohnraum, wodurch das Areal zu einem lebendigen und attraktiven Wohnstandort weiterentwickelt wird. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, ergänzende Nutzungen wie Dienstleistungen, Gewerbe oder quartierbezogene Angebote zu integrieren. Diese funktionale Durchmischung trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei und sorgt dafür, dass das Quartier auch ausserhalb der üblichen Arbeitszeiten belebt bleibt. Dadurch entsteht ein urbanes Umfeld mit kurzen Wegen und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten.

Schaffung von preisgünstigen Wohnflächen

Im Rahmen der geplanten baulichen Verdichtung werden mindestens im Umfang der Mehrausnutzung preisgünstige Wohnungen realisiert. Diese Massnahme dient als Ausgleich für den entstehenden wirtschaftlichen Mehrwert auf dem Areal und trägt zu einer sozial ausgewogenen Entwicklung bei. Die preisgünstigen Wohnflächen ermöglichen es auch Personen mit tieferem oder mittlerem Einkommen, in zentraler Lage Wohnraum zu finden. Dadurch wird die soziale Durchmischung im Quartier gefördert und ein vielfältiges, lebendiges Wohnumfeld geschaffen.

8 Verfahren

Die Ausarbeitung des Bebauungsplans erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern, den Gewinnern des qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens (Architekturbüros, Landschaftsarchitekturbüro) sowie verschiedenen Fachplanern (Verkehrsplaner, Ingenieurbüros).

8.1 Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG

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

8.2 Verfahrenskoordination

Mit der Festsetzung des vorliegenden Bebauungsplans muss der ordentliche Bebauungsplan Foyer den neuen planerischen Absichten angepasst werden. Die Verfahren sind inhaltlich und zeitlich entsprechend zu koordinieren (vgl. Kap 2.12).

Der Bebauungsplan LG-Areal macht zudem den altrechtlichen Sondernutzungsplan 7072 (Landis + Gyr) obsolet, da die wesentlichen Bestandteile dieses Sondernutzungsplans im betroffenen Perimeter neu im Bebauungsplan LG-Areal geregelt sind. Die im altrechtlichen Sondernutzungsplan enthaltenen Baulinien werden den neuen städtebaulichen Absichten angepasst und in einen separaten Baulinienplan überführt. Damit verbunden ist das Enteignungsrecht für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Baulinienräume. Dies stellt jedoch keine zwingende Voraussetzung für den neuen Bebauungsplan LG-Areal dar, da der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit Verträgen gesichert ist.

Die Aufhebung des altrechtlichen Sondernutzungsplans macht die Anpassung mehrerer Bebauungspläne erforderlich, die zugleich in das neue Recht überführt werden. Die Planungen sind inhaltlich aufeinander abgestimmt. Die Revision dieser Bebauungspläne bedingen sich nicht gegenseitig, da die Gebiete funktional eigenständig sind. Die Rechtsmittel sämtlicher Planungen sind jedoch zeitgleich zu publizieren. Sofern gegen ein Sondernutzungsplan ein Rechtsmittel ergriffen wird, ist die etappenweise Aufhebung des altrechtlichen Sondernutzungsplans 7072 zu prüfen.

8.3 Vorprüfung durch das Amt für Raum und Verkehr

Der Stadtrat hat den Bebauungsplan am 1. April 2025 zur Vorprüfung verabschiedet.

Der Vorprüfungsbericht der Baudirektion (Amt für Raum und Verkehr) vom 6. August 2025 enthält 27 Vorbehalte (in der Folge kursiv dargestellt) zum Bebauungsplan LG-Areal, zum Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West und zum Bebauungsplans Foyer. Sofern die Vorbehalte erfüllt werden (siehe Umgang mit dem Vorbehalt nachfolgend →), kann eine Genehmigung des Bebauungsplans LG-Areal, des Sondernutzungsplans Landis + Gyr / SBB-West und des Bebauungsplans Foyer in Aussicht gestellt werden.

Sondernutzungsplan Landis + Gyr / SBB-West

1. *Im SNP wird unter anderem die maximale Anzahl Parkplätze über den ganzen Perimeter festgelegt. Wird der Perimeter verkleinert, muss folglich auch die maximale Anzahl Parkplätze und deren Berechnungsmethode angepasst und überprüft werden. Die Bestimmungen des SNP sind teilweise nicht mehr aktuell bzw. stimmen nicht mehr. Diese müssen somit überarbeitet und an die neuen rechtlichen Rahmenbedingungen und Normen angepasst werden. Ausserdem ist ein ausführlicher Planungsbericht zu verfassen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Anpassung des Sondernutzungsplans Landis + Gyr / SBB-West wird überarbeitet und es wird ein ausführlicher Bericht verfasst.

Bebauungsplan Foyer

2. *Beim Bebauungsplan Foyer ist vorgesehen, den Perimeter im Teilgebiet «B» zu verkleinern. Aufgrund der Überlagerung mit dem neuen Bebauungsplan «LG-Areal» in diesem Teilgebiet ist eine Anpassung notwendig. Die Bestimmungen sollen dabei unverändert übernommen werden. Da sich die Bestimmungen einerseits auf den SNP «Landis + Gyr / SBB West» beziehen und es ausserdem konkrete Bestimmungen zum Teilgebiet «B» gibt, ist eine Anpassung des Perimeters nur möglich, wenn die Bestimmungen ebenfalls überarbeitet und ins neue Recht überführt werden. Weiter ist ein ausführlicher Planungsbericht erforderlich.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Bestimmungen werden überarbeitet und es wird ein ausführlicher Bericht verfasst.

Planungsbericht

3. *Es hat eine Koordination des vorliegenden Bebauungsplans mit der Ortsplanungsrevision stattzufinden. Im Planungsbericht ist dies abzuhandeln.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Koordination des Bebauungsplans mit der Ortsplanungsrevision sowie die Auswirkungen werden im Kapitel 2.9 des Planungsberichts beschrieben.
4. *Im Planungsbericht ist ausführlich darzulegen, ob und aus welchen Gründen die wesentlichen Vorzüge gemäss § 32 PBG gegeben sind.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Kapitel 7.2 des Planungsberichts werden die wesentlichen Vorzüge, die mit dem Bebauungsplan ermöglicht werden, ausführlicher dargelegt. Die Abweichungen von der Einzelbauweise werden dabei umfassend begründet.

5. *Im Planungsbericht ist in einem eigenen Kapitel nachzuweisen, inwiefern die Voraussetzungen nach § 10b PBG erfüllt sind.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Das neue Kapitel 2.11 im Planungsbericht umschreibt die Erfüllung der Anforderungen § 10b PBG.

Bebauungsplan LG-Areal

6. *Die Ergänzungspläne und Schnitte sind wegzulassen. Alternativ sind diese im Situationsplan zu integrieren.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Ergänzungspläne werden neu als Detailpläne bezeichnet und im Situationsplan integriert.

Bestimmungen zum Bebauungsplan LG-Areal

7. *Ziff. 27 der Bestimmungen ist zu streichen. Mit dem Erlass eines neuen Bebauungsplans können andere Bebauungspläne nicht angepasst werden. Der Erlass, die Aufhebung und die Änderung von Bebauungsplänen haben im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 und 42 PBG zu erfolgen.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Ziff. 27 der Bestimmungen wird gestrichen.

Baubereiche

8. *Ziff. 5 Abs. 1 der Bestimmungen ist bezüglich des Anordnungsspielraums beim Baubereich 22 anzupassen bzw. zu präzisieren.*
→ Der Vorbehalt wird dahingehend berücksichtigt, indem der Baubereich 22 um den Anordnungsspielraum vergrössert wird.

Verkehr

9. *Die Baubereiche 15, 18, 20 und 23 liegen teilweise innerhalb der Baulinien. Es ist konkret zu erläutern, was mit der Formulierung «ausserhalb des Geltungsbereichs» bei den Baubereichen 15 und 23 gemeint ist. Zudem ist aufzuzeigen, wie die Erschliessung und der Zugang zum UFC sichergestellt bleiben, falls der Strassenraum bis zur Baulinie beansprucht wird.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Bei den Baubereichen 15 und 23 handelt es sich um bestehende Bauten (analog bestehende Bauten ausserhalb Geltungsbereich), weshalb in der Legende der Zusatz «ausserhalb des Geltungsbereichs» gelöscht wird. Die Erschliessung erfolgt neu mit einem Wendebereich zwischen den Baubereichen 19b, 20 und 21, so dass der Baulinienraum nicht mit der Ausfahrt tangiert wird. Ebenfalls werden die UFC aus dem Baulinienraum nach innen verlegt.

Verkehrsmengengerüst/Verkehrserzeugung/Leistungsfähigkeit

10. *Aufgrund der noch nicht abschliessend definierten Nutzungen sowie der unklaren Anzahl an Arbeitsplätzen und Bewohnenden ist das Verkehrsmengengerüst in Szenarien zu erstellen. Die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte ist jeweils für diese Szenarien zu beurteilen. Sowohl der Fuss- und Veloverkehr wie auch der öffentliche Verkehr (Busse) sind bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung zwingend zu berücksichtigen.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Kapitel 7.5 des Verkehrsgutachten wird die Leistungsfähigkeit der Knoten für sechs Zustände berechnet.

Knoten Theiler-/Nordstrasse

11. *Die Leistungsfähigkeit des bestehenden Feldstrassenkreisels bzw. des geplanten LSA-Knotens ist nachzuweisen. Es ist darzulegen, dass die durch das LG-Areal zusätzlich generierten Verkehrsmengen keine Überlastung verursachen. Im Mobilitätskonzept sind verbindliche Massnahmen zu definieren, um eine Überlastung auf den kantonalen Verkehrsachsen zu vermeiden.*
 - Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Kapitel 7.5 des Verkehrsgutachtens wird die Leistungsfähigkeit des künftigen LSA-Knotens berechnet. Es wird nachgewiesen, dass die Knoten nicht überlastet werden, womit sich entsprechende Massnahmen erübrigen.
12. *Für den Knoten Nord-/Theilerstrasse ist die verkehrstechnische Analyse zu vertiefen. Der Langsamverkehr ist bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit miteinzubeziehen. Es ist nachzuweisen, dass es zu keinem Rückstau in Richtung Feldstrasse kommt.*
 - Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Kapitel 7.5 des Verkehrsgutachtens werden die Leistungsfähigkeit des Knotens Nord-/Theilerstrasse unter Einbezug des Fuss- und Veloverkehrs beurteilt und die Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz aufgezeigt. Es wird nachgewiesen, dass sich kein Rückstau auf der Nordstrasse bis zum Knoten Nord-/Feldstrasse bildet.
13. *Der zusätzliche Druck auf die Kantonsstrasse ist entsprechend zu analysieren. Das Szenario, sollte es weiterverfolgt werden, ist im Kapitel 7.5.4 des Verkehrsgutachtens zu ergänzen und zu bewerten. Das Rechts-Rechts-Erschliessungskonzept für das Areal 6 ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen. Es ist aufzuzeigen, dass die relevanten Knotenpunkte auf dem Kantonsstrassennetz auch im Falle dieses Szenarios nicht überlastet sind.*
 - Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Kapitel 7.5.4 des Verkehrsgutachtens wird eine Sensitivitätsanalyse für die Leistungsbeurteilung für jeden Knoten für den Zustand «ASP 2040 mit Sperre Dammstrasse und Entwicklung BBP» mit einer erhöhten Belastung durchgeführt.
14. *Im Mobilitätskonzept sind Massnahmen und im Bebauungsplan entsprechende Bestimmungen zu definieren, die im Falle einer Überschreitung der prognostizierten Verkehrsmengen eine Überlastung des Kantonsstrassennetzes verhindern.*
 - In der Sensitivitätsanalyse wurde nachgewiesen, dass das Kantonsstrassennetz auch mit einer erhöhten Verkehrsbelastung nicht überlastet wird. Im Mobilitätskonzept werden entsprechend zu den bereits festgelegten Mobilitätsmassnahmen keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen. Die Bestimmungen werden nicht angepasst.

Parkierung

15. *Bei Ziff. 9. der Bestimmungen ist beim Nutzungsmass zusätzlich zur max. Baumasse die Einheit Bruttogeschossfläche (BGF) bzw. anrechenbare Geschossfläche (aGF) darzustellen oder der Nachweis zu erbringen, dass die Geschossflächen aus dem Richtprojekt mit der Baumasse des Bebauungsplans korrespondieren.*
 - Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Verkehrsgutachten werden pro Baubereich drei verschiedene Nutzflächen-Szenarien aufgezeigt, die mit den in Ziffer 9 der Bestimmungen vorgegebenen Baumassen (umgerechnet in aGF) und den Anteilen Wohnen/Gewerbe korrespondieren. Es wird erläutert und in einer Tabelle aufgezeigt, wie die anrechenbaren Geschossflächen (aGF) aus den Baumassen hergeleitet wurden.

16. *Der Parkplatznachweis ist auf der Grundlage der VSS-Norm 40 281 herzuleiten. Die Berechnung des Parkplatzbedarfs hat auf den Vorgaben des kantonalen Richtplans, der bundesrechtlichen Vorgaben des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung sowie der Belastbarkeit des angrenzenden Strassennetzes zu erfolgen. Die in Ziff. 12 «Parkierung» der Bestimmungen zum Bebauungsplan «LG-Areal» festgelegte maximale Anzahl Parkplätze ist gegebenenfalls anzupassen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Zur Plausibilisierung des Parkplatzbedarfs wird im Kap. 4.2.4 des Verkehrsgutachtens der Bedarf nach VSS-Norm 40 281 abgeschätzt.
17. *Vor der öffentlichen Auflage ist das Verkehrsgutachten in Absprache mit der Baudirektion zu überarbeiten.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Das überarbeitete Verkehrsgutachten wird vor der öffentlichen Auflage mit der Baudirektion besprochen.

Interessenlinie SBB

18. *Vor Genehmigung des Bebauungsplans LG-Areal ist in Abklärung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB und dem Kanton aufzuzeigen, dass der Bau des Gleises 8 im Bahnhof Zug trotz Bebauungsplan möglich ist.*
- Der Vorbehalt wird dahingehend berücksichtigt, dass mit den Massnahmen gemäss der neuen Bestimmung Ziff. 5 Abs. 3 (vergrösserter Abstand zur Interessenlinie) der Bau des Gleises 8 möglich ist.

Velobahn

19. *Die Velobahn ist getrennt von Fusswegen zu führen, was im Bebauungsplan darzustellen ist.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Velobahn und die Fusswege werden im Situationsplan separat dargestellt.

Veloabstellplätze

20. *Die Anzahl Veloabstellplätze der Baubereiche ist in Ziff. 13 der Bestimmungen auf total 6'930 anzupassen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Anzahl Veloabstellplätze wird für die einzelnen Baubereiche neu berechnet aufgrund der Annahme, dass Wohnfläche von 100 m² einer 3.5-Zimmer-Wohnung entspricht. Die Berechnung der Anzahl Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm 40 065 ergibt ein Total von 6'230 Veloabstellplätzen (Richtwert).
21. *Ziff. 13 der Bestimmungen ist mit dem Zusatz, dass Velo-Abstellplätze nach Möglichkeit zu überdachen sind, zu ergänzen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Ziff. 13 der Bestimmungen wird entsprechend ergänzt.
22. *Zur Raumsicherung der öffentlichen Veloabstellplätze sind deren Standorte im Bebauungsplan einzutragen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Bebauungsplan werden beim Foyerplatz sowie nördlich und südlich des Ankunftsorts PU Guthirt die Standorte der öffentlichen Veloabstellplätze bezeichnet.

Kantonaler Wanderweg

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

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die Überprüfung der Linienführung des Wanderwegs zeigte, dass eine Führung östlich des Baubereichs 10 in Konflikt mit der Baupiste der SBB kommen würde. Die Linienführung wurde deshalb aus Sicherheitsgründen so festgelegt, dass der Wanderweg die Baupiste der SBB nicht tangiert. Im Planungsbericht wird erläutert, dass der Wanderweg insbesondere im Bereich der Schattengärten nach Möglichkeit mit einem Naturbelag ausgestattet werden soll.

Freiraum

24. *Im Bebauungsplan sind die Bereiche der Tiefgaragen räumlich festzulegen.*

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Die unterbaubaren und nicht unterbaubaren Bereiche werden im Detailplan 2 bezeichnet.

Planungsbericht

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

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

Gewässer

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

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Im Situationsplan werden im Gewässerraum keine «Übergangsbereiche» festgelegt.

Geodaten

27. *Die angepassten Geodaten der Zonenplananpassung und der Bebauungspläne sind nachzuliefern.*

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

8.4 Beurteilung Umweltverträglichkeitsbericht durch das Amt für Umwelt

Parallel zur kantonalen Vorprüfung erstellte das Amt für Umwelt eine Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts. Die Beurteilung vom 31. Juli 2025 enthält vier Anträge zum Bebauungsplan und fünf Anträge zuhanden der Baubewilligungsbehörde (in der Folge kursiv dargestellt). Sofern die Anträge erfüllt werden (siehe Umgang mit dem Antrag nachfolgend →), entspreche die Realisierung des Bebauungsplans LG-Areal den bundesrechtlichen und kantonalen Vorschriften über den Schutz der Umwelt.

Anträge zum Bebauungsplan*Verkehr*

1. *Der Parkplatznachweis ist auf Grundlage der VSS-Norm 40-281 herzuleiten. Die Berechnung des Parkplatzbedarfs hat auf Grundlage des kantonalen Richtplans, der bundesrechtlichen Vorgaben des Lärmschutzes und der Luftreinhaltung sowie der Belastbarkeit des angrenzenden Strassennetzes zu erfolgen. Die in Ziff. 12 «Parkierung» der Bestimmungen Seite 7/18 zum Bebauungsplan LG-Areal festgelegte maximale Anzahl Parkplätze ist gegebenenfalls anzupassen.*

- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Er entspricht dem Antrag 16 des ARV.

2. *Bei Ziff. 9. der Bestimmungen ist beim Nutzungsmass zusätzlich zur max. Baumasse die Einheit Bruttogeschossfläche (BGF) bzw. anrechenbare Geschossfläche (aGF) darzustellen oder der Nachweis zu erbringen, dass die Geschossflächen aus dem Richtprojekt mit der Baumasse des Bebauungsplans korrespondieren.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Er entspricht dem Antrag 15 des ARV.
3. *Für den Knoten Nord-/Theilerstrasse ist die verkehrstechnische Analyse zu vertiefen. Der Langsamverkehr ist bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit mit einzubeziehen. Es ist nachzuweisen, dass es zu keinem Rückstau in Richtung Feldstrasse kommt.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Er entspricht dem Antrag 12 des ARV.
4. *Vor der öffentlichen Auflage ist das Verkehrsgutachten in Absprache mit der Baudirektion zu überarbeiten.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Er entspricht dem Antrag 17 des ARV.

Anträge zuhanden der Baubewilligungsbehörde

Allgemeines zum UVB

5. *Die Bauherrschaft beauftragt eine Umweltbaubegleitung. Sie legt die notwendigen Massnahmen in Absprache mit der Baubewilligungsbehörde und dem Amt für Umwelt fest und kontrolliert deren Umsetzung. Ein vom Amt für Umwelt genehmigtes Pflichtenheft regelt die Aufgaben und Verantwortlichkeiten und soll zusammen mit dem Baugesuch der Baubewilligungsbehörde eingereicht werden. Eine Ansprechperson ist dem AFU frühzeitig zu melden.*
→ Die Baubewilligungsbehörde stellt sicher, dass der Antrag berücksichtigt wird.

Erschütterungen, abgestrahlter Körperschall

6. *Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren ist zu prüfen, ob die Anhalts- und/oder Richtwerte für die Beurteilung von Erschütterungen und Körperschall bei Schienenverkehrsanlagen (BEKS) eingehalten werden können. Bei verbleibenden Überschreitungen der Anhalts- und/oder Richtwerte sind Massnahmen am Gebäude für einen angemessenen Schutz zu treffen (Art. 21 Abs. 1 USG).*
→ Die Baubewilligungsbehörde stellt sicher, dass der Antrag berücksichtigt wird.

Grundwasser

7. *Im Bereich des Grundwassers und im Schwankungsbereich des Grundwassers sind folgende Vorgaben zu beachten: Die Verwendung von Magerbeton als Sauberkeitsschicht und Böschungssicherung sowie der grossflächige Einsatz von Spritzbeton als Baugrubenabschluss sind unzulässig. Bei Injektionsankern und Pfählen für Baugrubenabschlüsse und Foundationen ist Zement mit thixotropen Eigenschaften zu verwenden. Die Baustoffe dürfen keine PFAS oder andere persistenten Stoffe enthalten, welche das Grundwasser belasten und sich mit diesem ausbreiten können.*
→ Die Baubewilligungsbehörde stellt sicher, dass der Antrag berücksichtigt wird.

Oberflächengewässer

8. *Das Detailprojekt für die Öffnung des Siehbachs, insbesondere bezüglich der Bestockung, ist mit dem Amt für Raum und Verkehr (Abteilung Natur und Landschaft) und dem Amt für Wald und Wild abzusprechen.*
→ Die Baubewilligungsbehörde stellt sicher, dass der Antrag berücksichtigt wird.

Naturschutz

9. *Eine Datenabfrage bei InfoSpecies bzgl. der bekannten Vorkommen von geschützten national prioritären und geschützten Arten ist zu tätigen und die Erkenntnisse daraus sind entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere soll auf im Siedlungsraum gut förderbare Arten eingegangen werden.*
- Die Baubewilligungsbehörde stellt sicher, dass der Antrag berücksichtigt wird.

8.5 Informelle Mitwirkung der Bevölkerung

Mit dem Auftaktforum "Zukunft LG Zug" startete am 24. September 2020 der Beteiligungsprozess mit Vertretenden aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Non-Profit, Kultur und Architektur. Am Anlass wurden das städtebauliche Richtkonzept des Siegerteams aus dem Studienverfahren sowie der Entwurf des Nutzungskonzepts präsentiert. In einem Echoraum diskutierten die Teilnehmenden die Frage, wie sich das LG-Areal zu einem lebendigen und attraktiven Stadtquartier entwickeln kann.

Vom 2. bis 23. Oktober 2020 waren alle Zugerinnen und Zuger eingeladen, bei der Online-Mitwirkung auf der Plattform www.mitreden.lg-zug.ch mitzumachen. Die Ergebnisse der Online-Befragung sind auf der Plattform aufgeschaltet.

Am 30. November 2020 fand das Ergebnisforum zu den zukünftigen Nutzungen und der Aussenraumgestaltung im Freiruum statt. Eingeladen waren wie bereits am Auftaktforum die verschiedenen Vertretungen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Kultur, Architektur und der Zuger Bevölkerung. Am Ergebnisforum wurde das, auf Basis der Empfehlungen aus dem Beteiligungsprozess weiterentwickelte, Nutzungskonzept präsentiert und kritisch gewürdigt.

9 Ablauf/Terminplan

Entwurf Bebauungsplan	Wer	Wann
Verabschiedung zur Vorprüfung	Stadtrat Zug	1. QT 2025
Kantonale Vorprüfung	Baudirektion	3. QT 2025
Bereinigung Bebauungsplanunterlagen	Abt. Städtebau und Planung	anschliessend

Rechtsetzungsverfahren	Wer	Wann
Bericht und Antrag 1. Lesung Parlament	Stadtrat Zug	1 Monat (12. Mai 2026)
1. Lesung BPK	BPK	2 Monate (2. Juni 2026 / 30. Juni 2026)
Lesung GPK	GPK	vsl. 17. August 2026
1. Lesung GGR	GGR	vsl. 15. September 2026
Bereinigung Bebauungsplanunterlagen	Abt. Städtebau und Planung	1 Monat
1. öffentliche Auflage (Einwendung)	Öffentlichkeit	30 Tage
Behandlung der Einwendungen	Abt. Städtebau und Planung	2 Monate
Bericht und Antrag 2. Lesung Parlament	Stadtrat	1 Monat
2. Lesung BPK	BPK	2 Monate
2. Lesung GGR (Beschluss)	GGR	1 Monat
Referendumsfrist	Öffentlichkeit	30 Tage
2. öffentliche Auflage (Einsprache)	Berechtigte	30 Tage
Genehmigung	Regierungsrat	Mind. 3 Monate

Bei wesentlichen, aufgrund der Vorprüfung zu ändernden Aspekten oder bei allfälligen schwerwiegenden Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich entsprechende Verzögerungen ergeben. Ein allfälliges Beschwerdeverfahren vor Regierungsrat und Verwaltungsgericht verzögert 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:

- Umweltverträglichkeitsbericht, Hauptuntersuchung
Basler & Hofmann AG, 26.02.2025, rev. 20.04.2026
- Richtprojekt LG-Areal, 26.02.2025, rev. März 2026, bestehend aus
 - Richtprojektdossier, Salewski Nater Kretz AG / pool Architekten
 - Betriebs- und Gestaltungskonzept, Emch+Berger WSB AG, 22.10.2025
- Verkehrsgutachten
TEAMverkehr.zug ag, 14.10.2024, rev. 20.04.2026
- Rahmenmobilitätskonzept
TEAMverkehr.zug ag, 14.10.2024, rev. 20.04.2026
- Lärmgutachten
Basler & Hofmann AG, 26.02.2025, rev. 20.04.2026
- Energiekonzept
hmb partners, 20.08.2024

10.1 Richtprojekt

Das Richtprojekt Bebauung und Freiraum LG-Areal vom 26. Februar 2025, rev. März 2026 besteht aus dem Richtprojektdossier und dem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Es beinhaltet das nach dem qualitätssichernden Konkurrenzverfahren überarbeitete städtebauliche und freiräumliche Konzept und ist Teil der orientierenden Grundlage für die Erstellung der Bestimmungen und dient der Beurteilung von Bauvorhaben.

Im Richtprojektdossier wird das Richtprojekt in seinen Einzelteilen beschrieben und bildet so eine umfassende Ergänzung zum Bebauungsplan mit Bestimmungen und Situationsplan/Detailplänen/Schnitten. Das Dossier beinhaltet das städtebauliche und freiräumliche Konzept, welches im Freiraumplan abgebildet ist. Als Ergänzung finden sich im Dossier weitere Skizzen und Darstellungen im Sinn der Nachverfolgbarkeit für die Zukunft. Das Richtprojektdossier und der Freiraumplan sind bei Bauprojekten und den erforderlichen Konkurrenzverfahren als Grundlagen hinzuzuziehen.