

Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 5. Juni 1968

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

I.

An Ihrer Sitzung vom 19. Dezember 1963 haben Sie nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Stadtrates vom 12. November 1963 einem Bebauungsplan für das Gebiet Bahnhofstrasse - Poststrasse zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurde am 27. Januar 1964 das Referendum ergriffen. In der Urnenabstimmung vom 15. März 1964 wurde der Bebauungsplan nach hartem Abstimmungskampf mit 1'008 Ja gegen 2'433 Nein abgelehnt.

II.

Die Bebauung längs der heutigen Bahnhofstrasse und der Poststrasse begann vor rund 100 Jahren. Durch die Vorstadtkatastrophe im Jahre 1887 wurde diese Entwicklung noch gefördert. Die meisten Häuser wurden in leichter Riegelbauweise und mit sehr geringen Gebäudeabständen erstellt. Im Jahre 1903 wurden für die Bahnhofstrasse Baulinien mit einem Abstand von ca. 12 m festgelegt. Gemäss Gemeindebeschluss vom 15. Juli 1933 wurde für das heutige Planungsgebiet die geschlossene Bauweise eingeführt. In den Jahren 1939 und 1953 befasste sich die Einwohnergemeindeversammlung mit der Neufestlegung der Baulinien am Postplatz im Zusammenhang mit dem Kantonalbankneubau; 1947 und 1952 wurden sodann Beschlüsse über die Neufestlegung der Baulinien und der Bauweise an der Schmidgasse gefasst, und an den Einwohnergemeinde-Versammlungen vom 22. Juli 1960 und 26. Mai 1961 sind die Baulinien und die Bauweise am Dreiangel festgelegt worden. Am 3. Oktober 1967 haben Sie einer Revision des Bebauungsplanes Schmidgasse - Vorstadtstrasse zugestimmt. Die Referendumsfrist für diesen Beschluss ist am 6. November 1967 unbenutzt abgelaufen, dagegen hat eine vom Plan betroffene Grundeigentümerin gegen den entsprechenden Beschluss des Grossen Gemeinderates beim Regierungsrat Beschwerde erhoben. Das Beschwerdeverfahren ist noch nicht abgeschlossen und somit der revidierte Bebauungsplan Schmidgasse-Vorstadtstrasse noch nicht in Rechtskraft getreten.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass sich die Einwohnergemeinde-Versammlung am 9. Juli 1954 mit einem Bebauungsplan für das Gebiet Bahnhofstrasse - Poststrasse befasste. Dieser Plan sah zur Hauptsache Gebäudehöhen von 5 - 6 Geschossen und einen Baulinienabstand von 18 m vor. Der Plan wurde nach heftiger Debatte abgelehnt.

III.

In unserem Bericht und Antrag vom 12. November 1963 haben wir die Notwendigkeit der Neufestlegung der Baulinien und der Bebauungsmöglichkeiten im Gebiet Bahnhofstrasse - Poststrasse eingehend dargestellt. Diese Probleme haben keineswegs an Aktualität eingebüsst. Das Stadtbauamt und die städtische Baufachkommission haben sich daher im Verlaufe der letzten Jahre bemüht, eine neue Vorlage, die soweit möglich, den öffentlichen wie den privaten Interessen zu dienen vermag, auszuarbeiten. Verschiedene Grundeigentümer haben private Architekten mit dem Studium der Ueberbaumungsmöglichkeiten ihrer Liegenschaften beauftragt. Dieses Vorgehen hat längere Zeit beansprucht, doch resultierte ein Vorschlag, der auch den privaten Interessen weitgehend gerecht wird. Die Baufachkommission hat den Plan am 14. Mai 1968 gutgeheissen. Auf den 6. Juni 1968 hat das Baupräsidium sämtliche betroffenen Grundeigentümer noch zu einer gemeinsamen Aussprache eingeladen.

IV.

Ueber den neuen Plan orientieren folgende näheren Angaben:

Umgrenzung:

Der Plan umfasst das zwischen der Bahnhofstrasse und der Poststrasse, vom Postplatz bis zur Weingasse liegende Gebiet. Die Beschränkung auf dieses Gebiet ergibt sich aus der Dringlichkeit zufolge einiger aktueller Bauprojekte. Die Vorstudien zu diesem Plan erstreckten sich über das ganze Gebiet nördlich des Postplatzes, zwischen See- und SBB-Linie bis zum Bundesplatz. Vor allem im Gebiet zwischen der Bahnhofstrasse und der Vorstadtstrasse werden noch schwierige Einzelprobleme zu lösen sein. Für das Teilgebiet zwischen Bahnhofstrasse, Bundesstrasse, Rigistrasse und Gartenstrasse wird ein weiterer Bebauungsplan vorbereitet.

Baulinien:

Die neue Baulinie längs der Bahnhofstrasse wird um 2,5 m zurückversetzt. Weitere 4,5 m zurück wird eine Arkadenbaulinie festgelegt. Dadurch wird für den Fussgängerverkehr und für die Besichtigung der Geschäftsauslagen eine lichte Arkadenbreite von 4 m erzielt. Die alte, Hinterkant-Trottoir verlaufende Baulinie aus dem Jahre 1903 wird zur Unterniveau-Baulinie umgewandelt. Damit wird eine möglichst grosse Ausnützung der Untergeschosse, die Erstellung von Anschlüssen an die unterirdische Parkierung und ein eventueller späterer Anschluss an eine zweite unterirdische Ebene in der Bahnhofstrasse ermöglicht. Am Postplatz wurde die auf öffentlichen Grund vorspringende Baulinie aus dem Jahre 1939 zurückgenommen. Die neue Baulinie verläuft 2,5 m hinter der Flucht der Südfassade des Kantonalbankgebäudes. Längs der Südfassade des neuen Kopfbaues ist ebenfalls eine 4,5 m tiefe Arkade vorgesehen.

Längs der Poststrasse wird mit kleinen Ausnahmen im südlichen und nördlichen Teil die Baulinie vom Jahre 1903 mit Gültigkeit für die Obergeschosse belassen, während neu, entsprechend den bereits erstellten Neubauten, eine um 1 m zurückversetzte Parterre-Baulinie festgelegt wird.

Längs der Weingasse wird die Baulinie leicht zurückversetzt und dazu das Erdgeschoss um 2 m zurückgenommen.

Baukörper :

Abgesehen von den zweigeschossigen Hof- und Zwischenbauten variieren die Geschosshöhen zwischen 4 - 7 Vollgeschossen. Nicht vollausgenützte oberste Geschosse sollen die Anlage von Dachgärten ermöglichen, um dadurch das etwas eintönige Bild der Dachflächen aufzulockern. Mit den unterschiedlichen Geschosshöhen wurden sowohl städtebauliche Aspekte verfolgt wie auch ein Ausgleich der Ausnützung angestrebt. Es liegt in der Natur der Sache, dass nicht ein voller Ausgleich möglich ist. Die Ausnützung beträgt im Mittel 3,5 und liegt demgemäss an der oberen Grenze des Verantwortbaren. Es darf in diesem Zusammenhang erneut festgehalten werden, dass mit der Ausnützung allein keine Städteplanung betrieben werden kann. Vor allem in Stadtkerngebieten kommt der Ausnützungsziffer nur sekundäre Bedeutung zu. Als Gegenleistung für die zugestandene Ausnützung wird die Einräumung eines öffentlichen Fusswegrechtes in den Arkaden ohne Entschädigung ausbedungen.

Verkehrsfragen:

Die Vorstudien für das Gebiet westseits der Bahnhofstrasse sehen hier in grundsätzlicher Übereinstimmung mit dem Plan vom Jahre 1964 ebenfalls Arkaden von 4,5 m Breite vor. Nach Abzug von je 50 cm breiten Sicherheitsstreifen ausserhalb der Arkadenstützen ergibt sich nach Durchführung des Planes eine Fahrbahnbreite von 13,5 m. Sofern der Einbahnverkehr beibehalten wird, bleibt genügend Raum für zwei breite Fahrspuren und beidseitige Abstellstreifen für Güterumschlag, Kurzparkierer, usw. Auf eine formelle Festlegung der Nutzung des nach Durchführung des Planes gewonnenen Verkehrsraumes ist indessen zu verzichten, insbesondere deshalb, weil bis zur vollen Verwirklichung viele Jahre verstreichen werden.

Auf eine planliche Regelung der Parkierung und der Zufahrten in den Untergeschossen wurde bewusst verzichtet. Es sind lediglich zwei Einfahrten von der Poststrasse her zwingend festgelegt, wovon die nördliche, die von der Stadt zu bauende Autorampe in der Weingasse darstellt. Auf Grund der gesetzlichen Pflicht zur Schaffung von Abstellplätzen wird der Stadtrat von allen Bauherren die Schaffung einer Anzahl unterirdischer Abstellplätze verlangen. Die Liegenschaftseigentümer werden sich über die Anlage und gegenseitige Benützung der unterirdischen Zufahrten einigen müssen.

Für die Fussgänger sind Querverbindungen von der Bahnhofstrasse zur Poststrasse beidseits der Weingasse sowie beim Hotel Pilatus vorgesehen. Je nach der Zweckbestimmung der Bauten dürften zusätzlich Fussgängerpassagen auf privater Basis erstellt werden.

V.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass der vorliegende Plan im Hinblick auf verschiedene aktuelle Bauprojekte einem dringenden Bedürfnis entspricht. Er wird in nächster Zeit durch die Vorlage von Bebauungsplänen für das Gebiet zwischen Gartenstrasse - Rigistrasse - Bundesstrasse - Bahnhofstrasse und für das Gebiet westseits der Bahnhofstrasse bis zur Vorstadtstrasse ergänzt werden.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und den neuen Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse, Plan Nr. 3352 a, vom 5. Juni 1968 zu genehmigen.

Zug, 5. Juni 1968

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:

i.V. F. Jost

Der Stadtschreiber:

A. Grünenfelder

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr.
BETREFFEND BEBAUUNGSPLAN BAHNHOFSTRASSE - POSTSTRASSE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 165
vom 5. Juni 1968

b e s c h l i e s s t :

1. Der Bebauungsplan Nr. 3352a vom 5. Juni 1968 betreffend das Gebiet Bahnhofstrasse - Poststrasse wird genehmigt. Die dem Plan widersprechenden Baulinien und Bauvorschriften vom 10.11.1903 und 25.2.1939 werden aufgehoben.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung und nach Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

Bebauungsplan Bahnhofstrasse / Poststrasse

Bericht und Antrag der Baukommission vom 8. November 1968

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

Die Baukommission hat an ihren Sitzungen vom 18. Juni sowie vom 8. und 22. Oktober 1968 in Anwesenheit der Herren Stadtrat August Sidler, Rechtsberater lic.iur. Hans Bieri und Stadttingenieur Hans Schnurrenberger zur Vorlage über den Bebauungsplan Bahnhofstrasse/Poststrasse Stellung genommen. Eintreten auf die Vorlage wurde einstimmig, bei einer Enthaltung, beschlossen.

Auf Grund ihrer Beratung unterbreitet Ihnen die Kommission folgenden Bericht und Antrag:

I. Bericht der Kommission

Ausgangslage. Innerhalb der Kommission wurde bedauert, dass nicht ein grösseres Gebiet in die Planung einbezogen wurde. Der Einbezug der westlichen Seite der Bahnhofstrasse bis zur Vorstadtstrasse und der östlichen Seite der Poststrasse und die nördliche und südliche Begrenzung durch den Bundesplatz und den Postplatz hätte dem Wunsche des Grossen Gemeinderates entsprochen, welchen dieser seinerzeit anlässlich der Diskussion über die Ablehnung des Bebauungsplanes Bahnhofstrasse geäussert hatte. Nachdem jedoch im Gebiet Bahnhofstrasse/Poststrasse, d.h., innerhalb des in der Vorlage Nr. 165 umgrenzten Gebietes, konkrete Bauprojekte vorliegen und sofort verwirklicht werden möchten, konnte sich die Baukommission für diese Teillösung nach der Vorlage des Stadtrates entschliessen; dies allerdings in der Meinung, dass für das übrige Gebiet nach den Wünschen des Grossen Gemeinderates vorgegangen wird. Herr Baupräsident Stadtrat August Sidler gab die Versicherung ab, dass der Bebauungsplan der Westseite der Bahnhofstrasse innerhalb ca. eines Jahres dem Grossen Gemeinderat ebenfalls zur Genehmigung vorgelegt werde. Anlässlich einer Anstösserversammlung, welche durch das Bauamt der Stadt Zug am 6. Juni 1968 einberufen wurde, und zu der alle Anstösser des betroffenen Gebietes eingeladen wurden, äusserten sich diese zum Bebauungsplan positiv. Zudem entstand der Plan in engem Einvernehmen mit den Architekten, welche in diesem Gebiet mit privaten Projektierungen beauftragt sind. Der Bebauungsplan, wie er heute vorliegt, stellt ein gemeinsames Werk zwischen Privaten und der städtischen Verwaltung dar, wobei auch erwähnt werden darf, dass Herr Stadttingenieur Hans Schnurrenberger wesentlich zum Gelingen und zum guten Einvernehmen mit

den Privaten beigetragen hat. Die Kommission bedauert allerdings, dass es sehr lange gedauert hat, seit der Ablehnung des seinerzeit aufgelegten Bebauungsplanes durch das Volk, bis zur heutigen Vorlage.

Grundsätzliches. Innerhalb der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob die Entschädigung für die Einräumung eines öffentlichen Fusswegrechtes durch die Arkade, mit der Bewilligung einer höheren Ausnützung abgegolten werden könne. Dabei kann folgendes festgestellt werden. Vorerst muss unterschieden werden zwischen der Verpflichtung zum Einbau einer Arkade und der Beanspruchung eines öffentlichen Fusswegrechtes durch die Arkade. Die Festlegung einer Arkade stellt eine Baubeschränkung dar, die nur dann eine Entschädigungspflicht begründet, wenn der Eingriff expropriationsähnlich wirkt, also in jenen Fällen, bei welchen das Grundstück nicht mehr zweckmässig überbaut werden kann. Eine Entschädigungspflicht entsteht bei der Beanspruchung der Arkade für den öffentlichen Fussgängerverkehr. Im Gesetz ist festgehalten, dass eine solche Vergütung in Geld oder auch in Sachleistungen bestehen kann. Es ist daher zulässig, den Entschädigungsanspruch durch die Bewilligung einer höheren Ausnützung abzugelten.

Die Frage, ob ein Grundeigentümer zur Einräumung von Fahrwegrechten zu unterirdischen Garagen an benachbarte Grundeigentümer verpflichtet werden kann, wurde wie folgt beantwortet. Eine solche Verpflichtung kann den Eigentümern im Bebauungsplan nicht überbunden werden, es fehlt die gesetzliche Grundlage. Auch kann die zweite Voraussetzung für den Erlass einer Eigentumsbeschränkung für öffentliches Interesse nicht als gegeben erachtet werden. Der Grundeigentümer wird in § 58bis des Baugesetzes verpflichtet, Einstellgaragen oder Abstellflächen zu erstellen. Die Art und Weise, wie dieser Pflicht genüge getan wird, ist Sache des Grundeigentümers. Der Stadtrat kann z.B. nicht vorschreiben, dass es unterirdische Parkplätze sein müssen. Im fraglichen Bebauungsplangebiet stellt die unterirdische Parkierung die einzige Möglichkeit dar, die grundstückeigene Parkplatzpflicht wenigstens teilweise erfüllen zu können. Die Grundeigentümer sind nicht verpflichtet, sich am Bau von gemeinschaftlichen Parkierungsanlagen zu beteiligen oder benachbarten Grundeigentümern die Durchfahrt zu unterirdischen Garagen gewähren zu müssen. Die Baubehörden sind berechtigt, vom Grundeigentümer den Nachweis über die Erfüllung der Parkplatzerstellungspflicht zu verlangen und die Rechtskraft der Baubewilligung davon abhängig zu machen. Die Baubewilligung kann aber nicht mit einer Auflage versehen werden, die den Grundeigentümer verpflichtet, unterirdische Garagen zu erstellen oder den Nachbarn Wegrechte einzuräumen. Im Zusammenhang mit dem Erlass der gemeindlichen Bauordnung sollte geprüft werden, ob die Erstellung, Benützung und Einräumung unterirdischer Abstellplätze und Zufahrten vorgeschrieben werden kann.

Eingabe BATIM AG und A. Odermatt. Während den Beratungen der Baukommission gelangte Herr Heinrich Luchsinger im Auftrage der Firma Batim AG und des Herrn A. Odermatt mit einer schriftlichen Eingabe an die Baukommission, es sei die Geschosshöhe von den Liegenschaften Batim AG und A. Odermatt von 5 Vollgeschossen auf $5 \frac{2}{3}$ Geschosse hinaufzusetzen. Die Eingabe vom 7. August 1968 ist entsprechend begründet. Die Baukommission hat diese Eingabe

an das Bauamt zur Abklärung weitergeleitet. Mit einem Bericht des Stadtrates an die Baukommission wurde dazu wie folgt Stellung genommen:

"Die beiden Liegenschaften der Batim AG, GBP 2677, und Odermatt, GBP 876, seien die einzigen Liegenschaften, die nicht von der Poststrasse bis zur Bahnhofstrasse reichen. Auf der Bahnhofstrassenseite befänden sich die Liegenschaften Senn & Huwyler, GBP 875, und Gebr. Tschümperli, GBP 877. Im verworfenen Bebauungsplan von 1963 seien die erwähnten vier Liegenschaften bezüglich Geschosshöhe gleichgestellt gewesen. Die Behauptung des Stadtbauamtes, die Ausnutzungsziffern auf den Parzellen des Herrn Odermatt und der Batim AG seien die höchsten des Bebauungsplanes, stimme nicht, denn wenn man die anrechenbare Landfläche entsprechend dem Normblatt reduziere, sei die Ausnutzungsziffer der beiden Liegenschaften an der Bahnhofstrasse um ca. 0,5 höher. Wenn man berücksichtige, dass der Hofabstand nur ca. 9 m betrage, wobei die beiden Liegenschaften an der Poststrasse 5,5 m bzw. 6 m zur Verfügung stellen müssen, sei es ungerecht, wenn dazu noch $\frac{2}{3}$ Geschosse weniger erlaubt würden als an der Bahnhofstrasse.

Abschliessend erklären die Herren Luchsinger und Odermatt, dass sie mit der einseitigen Aufteilung des Hofraumes einverstanden wären, wenn auch ihnen $5 \frac{2}{3}$ Geschosse zugebilligt würden.

Bezüglich der Ausnutzungsziffer ist zunächst zu erwähnen, dass dieselbe im Bebauungsplan Bahnhofstrasse nicht festgelegt wird. Sie wurde während der Planbearbeitung als Hilfsmittel lediglich zu Vergleichszwecken in Rechnung gezogen, denn deren Anwendung in Kernzonen ist sehr problematisch, da als Folge der verschiedenartigen Parzellierungen praktisch nie auf allen Grundstücken die gleiche Ausnutzungsziffer gewährt werden kann. In unseren vergleichswisen Berechnungen der Ausnutzungsziffern haben wir als anrechenbare Landfläche die heutigen Parzellenflächen berücksichtigt. Bei einem Mittel von 3,60 über das ganze Plangebiet hat die Batim AG eine Ausnutzung von 4,02 und die Liegenschaft des Herrn Odermatt eine solche von 3,92, sie liegen somit an der Spitze aller Grundstücke. Die Herren Luchsinger und Odermatt machen nun geltend, dass längs der Bahnhofstrasse bei der Berechnung der Ausnutzungsziffer die Landfläche abgerechnet werden müsse, die einmal für die Strassenverbreiterung benötigt werde. Sie stützen sich dabei auf das für die Berechnung verbindliche Normblatt. Dieses ist identisch mit der Definition der Ausnutzungsziffer in der Vollziehungsverordnung zum kantonalen Baugesetz vom 28. Dezember 1967. In § 17 Abs. 3 ist erwähnt, dass bei der anrechenbaren Landfläche projektierte Verkehrsanlagen, für deren Festlegung das gesetzlich vorgesehene Verfahren eingeleitet oder durchgeführt ist, nicht angerechnet werden. Wohl wird der Raum für eine spätere Strassenverbreiterung mittels Baulinien fixiert, aber über die Ausbaunormen der Strasse selbst sagt der Plan nichts aus. Bei der Bearbeitung des Bebauungsplanes wurden gewisse Ausbaunormen festgelegt, ob diese jedoch so einmal verwirklicht werden, ist noch offen. Es kann deshalb ebenso sehr die Auffassung vertreten werden, dass die Verkehrsanlagen noch nicht projektiert sind und deshalb das hierfür vorgesehene gesetzliche Verfahren nicht eingeleitet ist. Im vorliegenden

Fall ist diese Frage aber nicht von allzugrosser Bedeutung, denn auch selbst bei Abzug der mutmasslichen künftigen Strassenfläche liegen die Ausnützungen bei der Batim AG und der Liegenschaft Odermatt immer noch im Mittel der Gesamtausnützung.

Unseres Erachtens ist das zweite Argument des Hofabstandes, der in stärkerer Masse zu Lasten der Batim AG und der Liegenschaft Odermatt geht, eher stichhaltig, wobei immerhin zu berücksichtigen ist, dass mit dem Einbau von Arkaden längs der Bahnhofstrasse den betroffenen Liegenschaften Erdgeschossfläche verloren geht. Der Ausgleich kann aber nur dadurch geschaffen werden, dass diese Liegenschaften dafür bei der Festlegung des Hofabstandes weniger belastet werden. Aus diesem Grund glauben wir, dass die ungleiche Aufteilung des Hofraumes gerechtfertigt ist.

Das Begehren der Herren Luchsinger und Odermatt lenkt die Aufmerksamkeit noch auf einen andern Punkt, den die Gesuchsteller gar nicht erwähnt haben. Die Liegenschaften an der Bahnhofstrasse sind älteren Datums, sodass früher oder später mit Neubauten gerechnet werden kann. Erfahrungsgemäss werden bei Neubauten die Geschosshöhen vor allem in den beiden ersten Etagen vergrössert. Diesem Umstand wurde im Bebauungsplan Rechnung getragen, indem die Dachgesimshöhen entsprechend festgelegt wurden. Anders dürfte es sich mit den Liegenschaften an der Poststrasse, GBP 872 Brandenburg, GBP 873 Zürcher und GBP 2677 Batim AG, verhalten, die relativ neu sind und deshalb kaum in absehbarer Zeit einem Neubau weichen müssen. Die beiden Gebäude auf den Parzellen Brandenburg und Zürcher bleiben in Bezug auf die Geschoszahl unverändert. Das Haus Zürcher hat eine Dachgesimshöhe von rund 13,50 m, das Gebäude der Batim AG dagegen mit der gleichen Geschoszahl nur ca. 11,50 m. Gemäss Bebauungsplan könnte nun auf den Liegenschaften Batim AG und Odermatt ein Geschoss mehr erstellt werden. Bei der Batim AG würde durchaus die Möglichkeit einer Aufstockung bestehen. In diesem Falle würde die absolute Höhe etwas über 14 m betragen, also nur wenig mehr als der um ein Geschoss niedrigere Nachbarbau. Andererseits muss bei den Bauten längs der Bahnhofstrasse wie bereits erwähnt mit einer Dachgesimshöhe von rund 20 m gerechnet werden, beim Kopfbau Wirz und Helbling sogar mit ca. 23 m. Die Differenz von 6 m bzw. 9 m scheint doch etwas zu gross zu sein, sodass es allein aus diesem Grunde gerechtfertigt ist, auf den Liegenschaften Batim AG und Odermatt ein zu $\frac{2}{3}$ ausgenütztes zusätzliche 6. Geschoss zu bewilligen. Innerhalb dieser zulässigen Dachgeschossfläche müssten ebenfalls die technisch bedingten Aufbauten untergebracht werden, sodass der effektive Gewinn lediglich ungefähr ein halbes Geschoss ausmachen würde. Selbst bei einer Aufstockung von 4 auf $5 \frac{2}{3}$ Geschosse muss damit gerechnet werden, dass die Bauten an der Bahnhofstrasse trotz gleicher Geschoszahl um rund 3 m höher sein werden.

Auf Grund des vorliegenden Sachverhaltes ist der Stadtrat der Auffassung, dass dem Begehren der Herren Luchsinger und Odermatt grundsätzlich entsprochen werden kann. Wir beantragen Ihnen deshalb, im Bericht der Baukommission zu Händen des Grossen Gemeinderates für die erste Lesung folgende Planänderungen vorzuschlagen:

1. Die Ueberbauung der beiden Liegenschaften Batim AG, GBP 2677 und Odermatt, GBP 876 ist von 5 Geschossen auf 5 2/3 Geschosse zu erhöhen.
2. In der Legende ist eine Ergänzung vorzunehmen, in dem Sinne, dass hinter dem Text 5 resp. 4 Vollgeschosse ebenfalls aufgeführt wird: "flach abgedeckt + technisch bedingte Aufbauten!"

Die Baukommission nahm sowohl zur Eingabe der Herren Luchsinger und Odermatt wie zum Bericht des Stadtrates Stellung und beschloss mit 8 gegen 2 Stimmen, die Beratungen seien auszusetzen, bis eine Stellungnahme der Baufachkommission vorliegt. Die Baufachkommission hat an ihrer Sitzung vom 17. Oktober 1968 dazu Stellung genommen. Die anwesenden Mitglieder haben, bei einer Enthaltung, der Auffassung des Stadtrates gemäss Ergänzungsbericht, zugestimmt.

Allgemeines. Innerhalb der Kommission wurde dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass der Einhaltung der Niveauhöhe im Untergeschoss bei der Erteilung der Baubewilligungen eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werde, um die unterirdische Parkierungsstrasse mit den Anschlüssen einigermaßen festlegen zu können, d.h., auch eine eventuelle Durchfahrt von Liegenschaft zu Liegenschaft zu gewährleisten. Die Baukommission verlangte, dass ein entsprechender Richtplan für die unterirdische Erschliessung erstellt wird. Dieser Richtplan wird dem Grossen Gemeinderat anlässlich der Beratung der Vorlage aufgelegt.

Im Bebauungsplan selbst seien zudem die Einfahrten genau zu bezeichnen und die Unterschriften von den beiden betroffenen Grundeigentümern der GBP Nr. 869 und GBP Nr. 870 einzuholen, um hier eine gewisse Sicherheit zu erhalten. Es muss hier auch festgehalten werden, dass im Bebauungsplan nicht nur die Geschosszahl, sondern auch die Dachgesimshöhe in Metern festgelegt wird. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Methode richtig ist. Sie schliesst unliebsame Ueberraschungen, wie dies innerhalb des Stadtgebietes bereits einmal geschah, aus.

Abänderungen gegenüber der Vorlage:

- a) Auf den Liegenschaften der Batim AG und des Herrn A. Odermatt wird die Ueberbauung von 5 auf 5 2/3 Geschosse abgeändert.
- b) In der Legende des Bebauungsplanes ist eine Ergänzung vorzunehmen, in dem Sinne, dass hinter dem Text 5 resp. 4 Vollgeschosse ebenfalls aufgeführt wird: "flach abgedeckt und technisch bedingte Aufbauten."
- c) Die Einfahrt zur unterirdischen Parkierung bei den Liegenschaften GBP Nr. 869 und GBP Nr. 870 wird genau festgehalten und im Plan eingetragen, auf jeder GBP mit je 3,25 m Breite.
- d) Dem Bebauungsplan ist ein Richtplan für die unterirdische Erschliessung beizugeben, in welchem auch die Abfahrtsrampe bei der Weingasse mit einbezogen wird.

II. Antrag der Kommission

Auf Grund ihrer Prüfung gelangt die Kommission einstimmig zu folgendem Antrag:

1. Vom Richtplan für die unterirdische Erschliessung sei in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.
2. Im Zusammenhang mit dem Erlass der gemeindlichen Bauordnung sei zu prüfen, ob die Erstellung, Benützung und Einräumung unterirdischer Abstellplätze und Zufahrten vorgeschrieben werden könne.
3. Der Bebauungsplan Bahnhofstrasse/Poststrasse sei wie folgt abzuändern und zu genehmigen:
 - a) Ziffer 1 des Beschlussesentwurfes soll neu wie folgt heissen:

"Der Bebauungsplan Nr. 3352b vom 21. Oktober 1968 betreffend das Gebiet Bahnhofstrasse/Poststrasse wird genehmigt. Die dem Plan widersprechenden Baulinien und Bauvorschriften vom 10. November 1903 und 25. Februar 1939 werden aufgehoben."
 - b) Ziffer 2 des Beschlussesentwurfes sei unverändert zu genehmigen.

Zug, 8. November 1968

Für die Baukommission:
Hanswerner Trütsch, Präsident

Beilage:

- 1 abgeänderter Bebauungsplan Bahnhofstrasse/Poststrasse vom 21. Oktober/1968

Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 29. Januar 1969

Sehr geehrter Herr Präsident,
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte,

In der Sitzung vom 10. Dezember 1968 haben Sie beschlossen, auf die Vorlage betreffend den Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse einzutreten. In der gleich anschliessend durchgeführten Beratung stimmten Sie diesem Bebauungsplan mit den von der Baukommission im Bericht vom 8. November 1968 beantragten Aenderungen zu.

Entsprechend den gesetzlichen Vorschriften wurde hierauf der Plan während 30 Tagen auf dem Stadtbauamt öffentlich aufgelegt, nämlich vom 16. Dezember 1968 bis zum 16. Januar 1969. Somit kann die 2. Lesung der Vorlage vorgenommen werden. Während der Auflagefrist sind gegen den Bebauungsplan keine Eingaben eingereicht worden.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, den Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse vom 21. Oktober 1968 in 2. Lesung zu genehmigen.

Zug, 29. Januar 1969

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

R. Wiesendanger

i.V. H. Bieri

Beilage: Antrag zur Beschlussfassung

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr.
BETREFFEND BEBAUUNGSPLAN BAHNHOFSTRASSE - POSTSTRASSE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.165
vom 5. Juni 1968

b e s c h l i e s s t :

1. Der Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse Nr. 3352b
des Stadtbauamtes vom 21. Oktober 1968 wird genehmigt.
Die dem Plan widersprechenden Baulinien und Bauvorschriften
werden aufgehoben.

2. Der Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums
gemäss § 6 der Gemeindeordnung und nach Genehmigung durch
den Regierungsrat sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische
Rechtssammlung aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 152
BETREFFEND BEBAUUNGSPLAN BAHNHOFSTRASSE - POSTSTRASSE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 165
vom 5. Juni 1968

b e s c h l i e s s t :

1. Der Bebauungsplan Bahnhofstrasse - Poststrasse Nr. 3352b
des Stadtbauamtes vom 21. Oktober 1968 wird genehmigt.
Die dem Plan widersprechenden Baulinien und Bauvorschriften
werden aufgehoben.
2. Der Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums
gemäss § 6 der Gemeindeordnung und nach Genehmigung durch
den Regierungsrat sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische
Rechtssammlung aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 15. April 1969

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Dr. R. Imbach

Der Stadtschreiber:

A. Grünenfelder

Die Referendumsfrist läuft vom 19. April bis zum 19. Mai 1969.