

Planungsbericht

Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517

Berichterstattung nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)

26. September 2022



Verfasser:

Bebauungsplan

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

Harald Klein, harald.klein@stadtzug.ch

Kerstin Veit, kerstin.veil@stadtzug.ch

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 (Architektur)

Graber & Steiger Architekten GmbH, Luzern

Fiechter & Salzmann Architekten GmbH, Zürich

Richtprojekt (Landschaftsarchitektur)

Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich

Mobilität

TEAMverkehr.zug ag, Cham, Adrian Arquisch

Lärm

Ingenieurbüro Sägesser, Zug, Beat Sägesser

Umweltverträglichkeitsbericht

Basler & Hofmann AG, Esslingen, Andreas Schmidweber

Geologie

Dr. von Moos AG, Zürich

Bericht zum Gewässerraum

Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG, Zürich

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage.....	5
1.1	Anlass und Zielsetzung	5
1.2	Perimeter / Eigentumsverhältnisse	5
2	Bestehende Rechtsgrundlagen	8
2.1	Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes.....	8
2.2	Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)	8
2.3	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS, Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen	9
2.4	Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen.....	10
2.5	Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 27. Januar 2022.....	11
2.6	Räumliche Gesamtstrategie 2040.....	13
2.7	Konzept Mobilität + Freiraum	14
2.8	Kommunale Richtplanung vom 22. Juni 2010.....	14
2.9	Kommunaler Zonenplan vom 22. Juni 2010	16
2.10	Baulinien	16
2.11	Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum.....	16
2.12	Neue Messweisen im PBG und V PBG (IVHB).....	17
2.13	Bestehende privatrechtliche Verträge und Dienstbarkeiten	17
3	Richtprojekt	18
3.1	Gesamtplanung 2010	18
3.2	Wettbewerbsverfahren 2012	18
3.3	Vorprojekte 2015.....	18
3.4	Richtprojekt Bebauungsplan An der Aa II	19
3.4.1	Städtebau	19
3.4.2	Bebauung	20
3.4.3	Umgebung.....	24
3.5	Verträge/Vereinbarungen	25
3.6	Vollzug im Grundbuch / Dienstbarkeiten und Anmerkungen	25
4	Anpassung Nutzungsplanung	26
5	Bebauungsplan / Erläuterungen zu den Bestimmungen.....	27
5.1	Allgemeine Bestimmungen	27
5.2	Bebauung	27
5.3	Nutzung	31
5.4	Erschliessung.....	32

5.5	Freiraum	38
5.6	Umwelt	41
5.7	Schlussbestimmungen	43
6	Umweltverträglichkeit.....	45
6.1	Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung	45
6.2	Voruntersuchung	45
6.3	Hauptuntersuchung	45
6.4	Berücksichtigung im Bebauungsplan	47
7	Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise	48
7.1	Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften	48
7.2	Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise	48
8	Verfahren	51
8.1	Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG	51
8.2	Stadtbildkommission	51
8.3	Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung	51
9	Ablauf/Terminplan.....	54
10	Beilagen zum Planungsbericht.....	55

1 Ausgangslage

1.1 Anlass und Zielsetzung

Das heutige Areal An der Aa ist historisch als Dienstleistungszentrum für den öffentlichen Verkehr und die Abwasserreinigung entstanden und gewachsen. In seiner heutigen Form genügt es den künftigen Anforderungen zur Erfüllung wichtiger öffentlicher Aufgaben sowie den städtebaulichen Anforderungen nicht mehr.

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) transportiert mit über 100 Linienfahrzeugen mehr als 65'000 Fahrgäste pro Tag. Eine effiziente ÖV-Versorgung ist im Interesse der Zuger Bevölkerung und trägt zu einem attraktiven Lebensraum wie auch zu einem prosperierenden Wirtschaftsstandort bei. Um auch in Zukunft eine ÖV-Versorgung mit neuen Fahrzeugtechnologien sicherstellen zu können, braucht es eine neue Infrastruktur. Die Gebäude der ZVB auf dem Areal An der Aa, welche teilweise seit den 50er-Jahren bestehen, sind in die Jahre gekommen. Die Bausubstanz genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr und für den geordneten Betrieb fehlt der Platz.

Auch die Platzverhältnisse des Rettungsdienstes Zug (RDZ) sind beengend und nicht mehr zeitgemäss.

Die Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) als Leistungsträger will deshalb einen neuen Hauptstützpunkt der ZVB (Kurzform: Neubau HSP ZVB) sowie einen Neubau für die Rettungsdienste und Verwaltung (Kurzform: Neubau RDZV) erstellen. Nach mehrjähriger Planung liegt das vom Kantonsrat genehmigte, mit den kantonalen und städtischen Behörden sowie mit der Stadtbildkommission abgestimmte Richtprojekt vor.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird die planungsrechtliche Basis gelegt, damit das Areal bedarfsgerecht genutzt sowie städtebaulich nach den Bedürfnissen der involvierten Grundeigentümerschaften und der Stadt Zug aufgewertet werden kann.

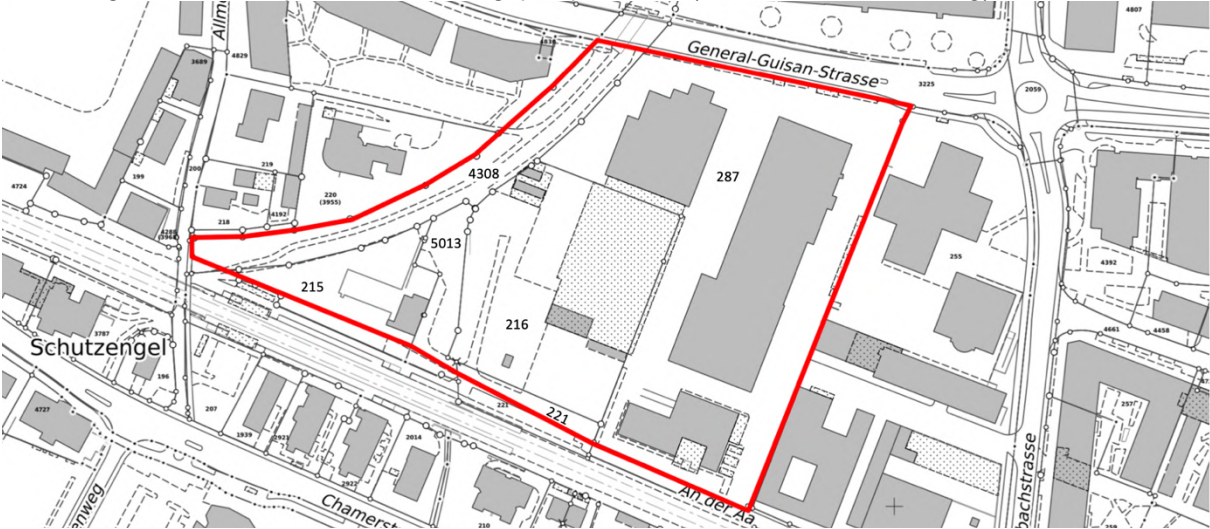
Das Bebauungsplanverfahren wird gemäss den Vorschriften im PBG des Kantons Zug durchgeführt. Die Zuger Verkehrsbetriebe AG haben mit Schreiben vom 1. Oktober 2020 das Gesuch auf Einleitung des Bebauungsplanverfahrens gemäss § 4 Abs. 2 V PBG beim Stadtrat von Zug eingereicht. Mit Beschluss Nr. 98.21 vom 23. Februar 2021 hat der Stadtrat das Bebauungsplanverfahren An der Aa II eingeleitet.

Der vorliegende Bebauungsplan An der Aa II und das dazugehörige Richtprojekt sind in hohem Masse auf die spezifischen Bedürfnisse der Zugerland Verkehrsbetriebe und des Rettungsdienstes Zug ausgerichtet. Die Nutzungs- und Bauvorschriften im Bebauungsplan sind momentan an diese Institutionen gekoppelt. Sollten sich die Grundeigentümerverhältnisse oder die Nutzungsabsichten auf dem Areal wesentlich ändern, ist zu prüfen, ob der Bebauungsplan den neuen Gegebenheiten angepasst werden muss.

1.2 Perimeter / Eigentumsverhältnisse

Das Areal An der Aa wird von den SBB-Gleisen (Zürich–Luzern) mit der Stadtbahnhaltestelle Zug Schutzensel, vom alten Schleifendamm und der General-Guisan-Strasse begrenzt. Östlich des Areals liegt das bestehende Verwaltungszentrum VZ1 (Verwaltungsgebäude VG1, Gerichte) und das Verwaltungszentrum VZ2 (Verwaltungsgebäude VG2, Zuger Polizei [ZUPO], kantonale Strafanstalt). Auf der gegenüberliegenden Seite der General-Guisan Strasse steht das kaufmännische Bildungszentrum Zug und das ehemalige Gaswerkareal.

Abbildung 1: Übersichtsplan mit Bebauungsplanperimeter (Quelle: GIS Kanton Zug)



Quelle: GIS Kanton Zug

Der Bebauungsplanperimeter wird im Süden von der Interessenslinie der SBB begrenzt. Im Norden, Osten und Westen verläuft der Perimeter entlang der Grundstücksgrenzen.

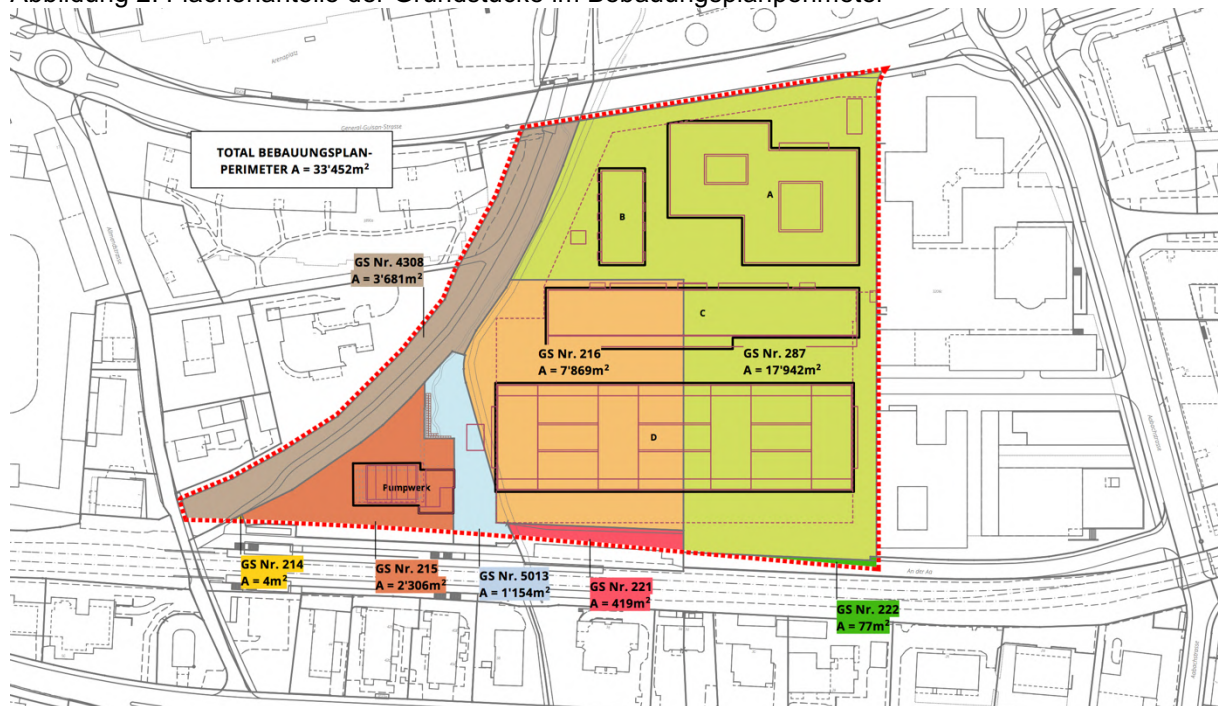
Zur Arrondierung des Areals erwirbt der Kanton Zug tauschweise das Grundstück GS Nr. 216 von der Einwohnergemeinde Zug und überträgt dieses in der Folge der ZVB. Damit wird die ZVB Eigentümerin der Grundstücke mit dem Neubau HSP ZVB, dem Neubau RDZV und den zwei Gebäuden im nördlichen Arealteil. Ausserdem erwirbt der Kanton von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB den nördlichen Teil des Grundstücks GS Nr. 221 und überträgt dieses der ZVB.

Teile der Grundstücke GS Nrn. 215, 221, 287, 4308 und 5013 liegen innerhalb der Interessenslinie der SBB, welche die südliche Perimetergrenze bildet. Da die Teilflächen einer Bauzone zugehörig sind, werden sie als anrechenbare Landfläche einbezogen. Diese Flächen gelten mit der Rechtskraft des Bebauungsplans als baurechtlich ausgenützt, da sie aufgrund ihrer Lage innerhalb der SBB-Interessenslinie und ihrer geringen Geometrie eigenständig nicht bebaubar sind. Die im BP-Perimeter liegenden Teile der Grundstücke GS Nrn. 222 und 214 sind hingegen keiner Bauzone zugewiesen und zählen folglich nicht zur anrechenbaren Landfläche. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans resp. die anrechenbare Landfläche umfassen damit folgende Grundstücke resp. Teile davon:

Grundstück (GS) Nr.	Eigentum	Fläche im BP-Perimeter	Anrechenbare Landfläche
287	Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB)	17'942 m ²	17'953 m ²
5013	Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB)	1'154 m ²	1'272 m ²
216	Einwohnergemeinde Zug (Neu: ZVB)	7'869 m ²	7'869 m ²
222	Einwohnergemeinde Zug	77 m ²	keine Bauzone
4308	Kanton Zug	3'681 m ²	3'755 m ²
215	Gewässerschutzverband der Region Zugersee-Küssnachtersee-Ägerisee (GVRZ)	2'306 m ²	2'724 m ²
221	Schweizerische Bundesbahnen SBB (Teil Nord: Erwerb Kanton 506 m ²)	419 m ²	1'074 m ²
214	Schweizerische Bundesbahnen SBB	4 m ²	keine Bauzone
Total		33'452 m ²	34'647 m ²

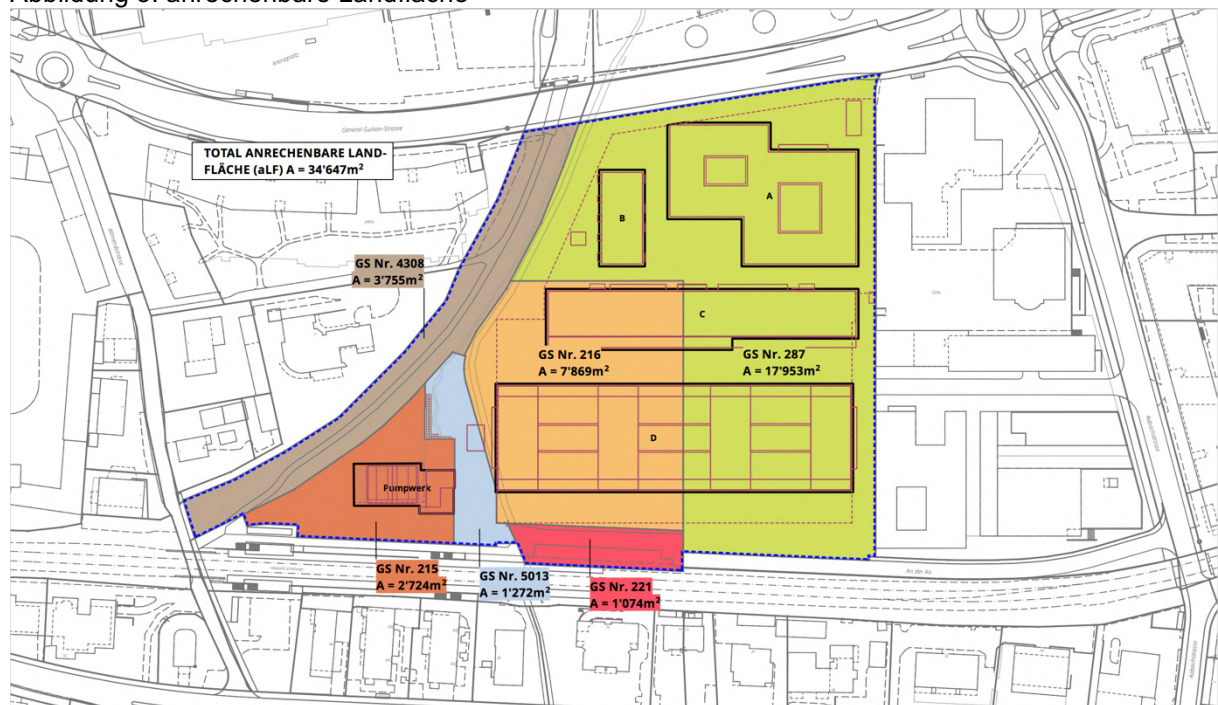
Tabelle 1: Grundstücke im Bebauungsplanperimeter und anrechenbare Landfläche

Abbildung 2: Flächenanteile der Grundstücke im Bebauungsplanperimeter



Quelle: Suter von Känel Wild

Abbildung 3: anrechenbare Landfläche



Quelle: Suter von Känel Wild

2 Bestehende Rechtsgrundlagen

2.1 Relevanz der Sachpläne und Konzepte des Bundes

Tabelle 2: Sachpläne und Konzepte des Bundes

Sachpläne des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS	Entlang der südlichen Grenze des Bebauungsplans ist die Interessenslinie der SBB zu beachten.
Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse	Es sind keine Massnahmen durch den Bund geplant.
Infrastruktur der Luftfahrt SIL	Nicht relevant
Militär SPM	Nicht relevant
Übertragungsleitungen SÜL	Es befinden sich keine Übertragungsleitungen im Umfeld des Bebauungsplanes. Somit nicht relevant
Geologische Tiefenlager SGT	Im Bebauungsplangebiet sind keine Tiefenlager in Planung.
Fruchtfolgeflächen SP FFF	Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen.
Konzepte des Bundes	Relevanz / Betroffenheit
Anlagen Gütertransport Schiene	Es befinden sich keine Anlagen für den Schienengüterverkehr im Bereich des Bebauungsplans.
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	Im Bebauungsplangebiet sind keine nationalen Sportanlagen vorhanden oder geplant.
Landschaftskonzept Schweiz LKS	Nicht relevant

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, naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 2 lit. b und d). 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 gering gehalten werden (Art. 3 Abs. 4 lit. c).

Mit dem vorliegenden Projekt werden die obengenannten Elemente in qualitativ hochwertiger Weise berücksichtigt. Mit der neuen Überbauung werden ideale räumliche Voraussetzungen für einen prosperierenden Wirtschaftsstandort geschaffen und reagiert damit auf die grosse Nachfrage nach zusammenhängenden Büroflächen und preisgünstigen Wohnungen. Die zeitgemässen Neubauten und die Arealgestaltung ordnen sich gut ins Stadtgefüge ein und führen zu einer städtebaulichen Aufwertung des Quartiers.

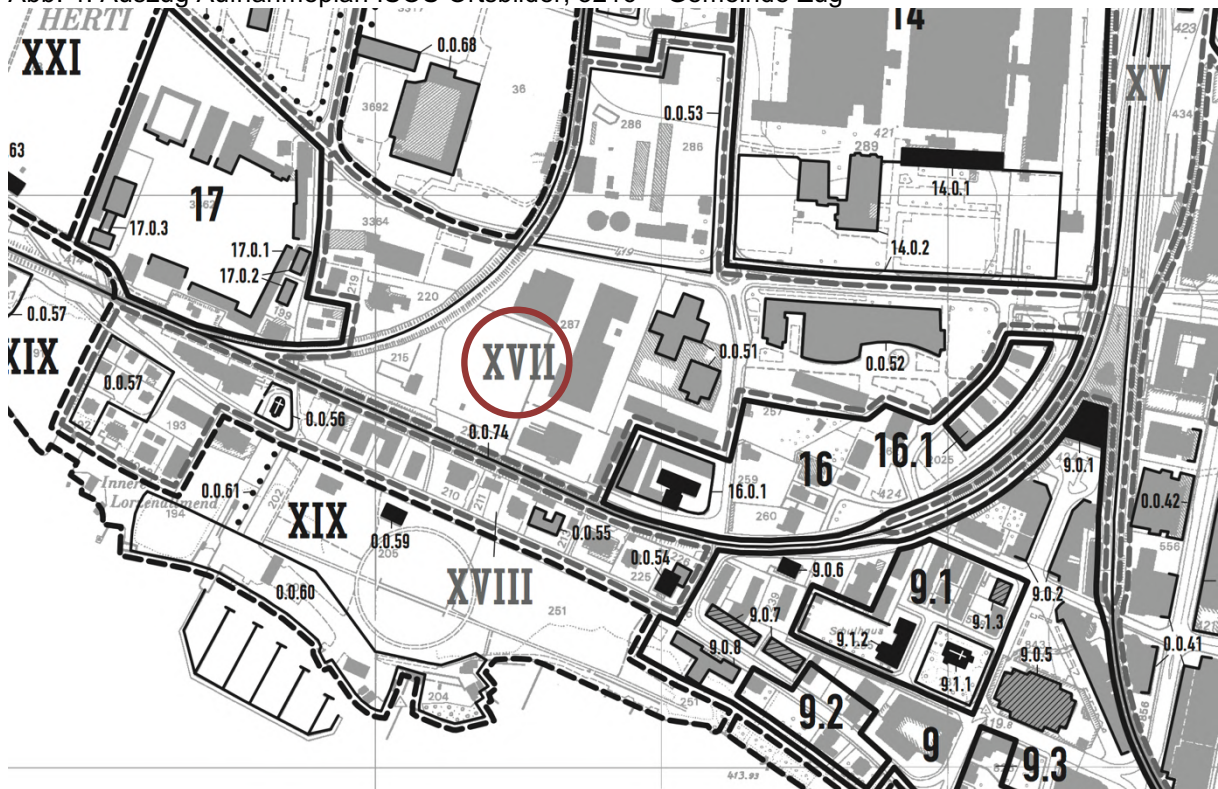
Der Hauptstützpunkt der ZVB ist durch die zentrale Lage ideal erreichbar. Durch die Parkierung der Busse im Untergeschoss kann das Areal überdies durch die kantonale Verwaltung und durch Dritte genutzt werden. Die gute Erschliessung der HSP- und RDZ-Infrastruktur deckt ein regionales Bedürfnis ab.

Mit der baulichen Verdichtung im nördlichen Arealteil wird der Forderung nach haushälterischer Nutzung des Bodens entsprochen. Das Areal wird für die Bevölkerung geöffnet, mit einem Fussweg durch das Gelände wird die Achse für den Langsamverkehr zwischen dem Bahnhof und dem Stierenmarkt ergänzt. Es entstehen neue und attraktivere Fuss- und Radwegverbindungen. Durch die ökologische Aufwertung des ehemaligen Bahndamms und den geöffneten Siehbach entsteht ein attraktiver naturnaher Übergangsbereich zur Nachbarschaft.

2.3 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS, Denkmalpflege und Ortsbildschutzzonen

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) bezweckt, das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie die Erhaltung und Pflege zu fördern (Art. 1 NHG). Der Bund, seine Anstalten und Betriebe sowie die Kantone sorgen bei der Erfüllung von Bundesaufgaben dafür, dass das heimatliche Landschafts- und Ortsbild, geschichtliche Stätten sowie Natur- und Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 1 NHG). Hierfür erstellt der Bundesrat Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung (Art. 5 Abs. 1 NHG). Dazu zählt insbesondere das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) gemäss der entsprechenden Verordnung (VISOS, SR 451.12). In deren Anhang werden die einzelnen Objekte festgehalten. Die Umschreibung der Objekte und ihrer Schutzwürdigkeit gemäss Art. 5 Abs. 1 NHG erfolgt in separaten Inventarblättern. 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 liegt der Umgebungszone XVII und beschreibt eine "heterogene Bebauung mit Gewerbe-, Dienstleistungs- und Verwaltungsbauten, vorwiegend 2. Hälfte 20. Jahrhundert". Das Gebiet hat das *Erhaltungsziel b*, d.h. es gilt, die Eigenschaften zu erhalten, die für die angrenzenden Ortsbildteile wesentlich sind.

Innerhalb des Bebauungsplanperimeters sind keine erhaltenswerten Baugruppen oder Einzelemente vorhanden. Die kantonale Strafanstalt Zug auf dem benachbarten Grundstück GS Nr. 255 (Baugruppe 16.0.1 mit dem Erhaltungsziel A) wurde im Jahr 2003 durch einen Neubau ersetzt.

Die Stadt Zug hat eine umfassende Interessenabwägung zwischen den bewahrenden und verändernden Aspekten der Weiterentwicklung ihres ISOS-Ortsbilds durchführen lassen (siehe Entwurf Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000–2020 vom 25. Januar 2022). Die Analyse des Ortsbilds in der Umgebungszone XVII ergab, dass das öffentliche Interesse an der Innenentwicklung zugunsten einer baulichen Verdichtung das öffentliche Interesse an der Erhaltung des ISOS-Ortsbilds überwiegt.

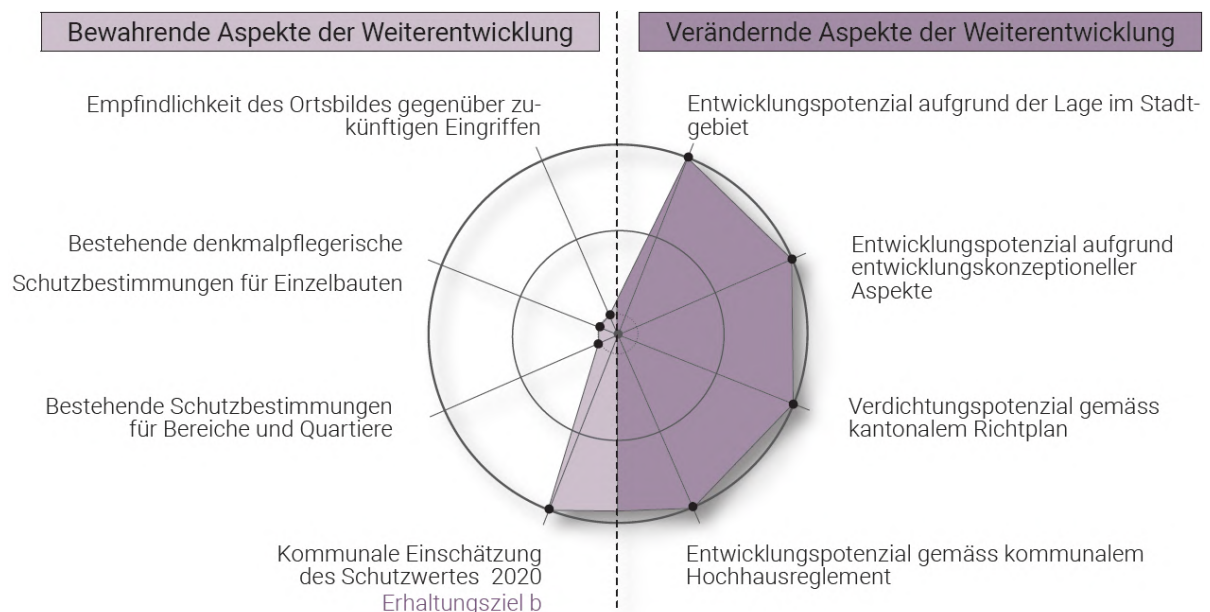


Abbildung 5: Bewertung der bewahrenden und verändernden Aspekte der Weiterentwicklung in der Umgebungszone XIII; Entwurf Dokumentation Ortsbilder der Stadt Zug, 2000–2020

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).

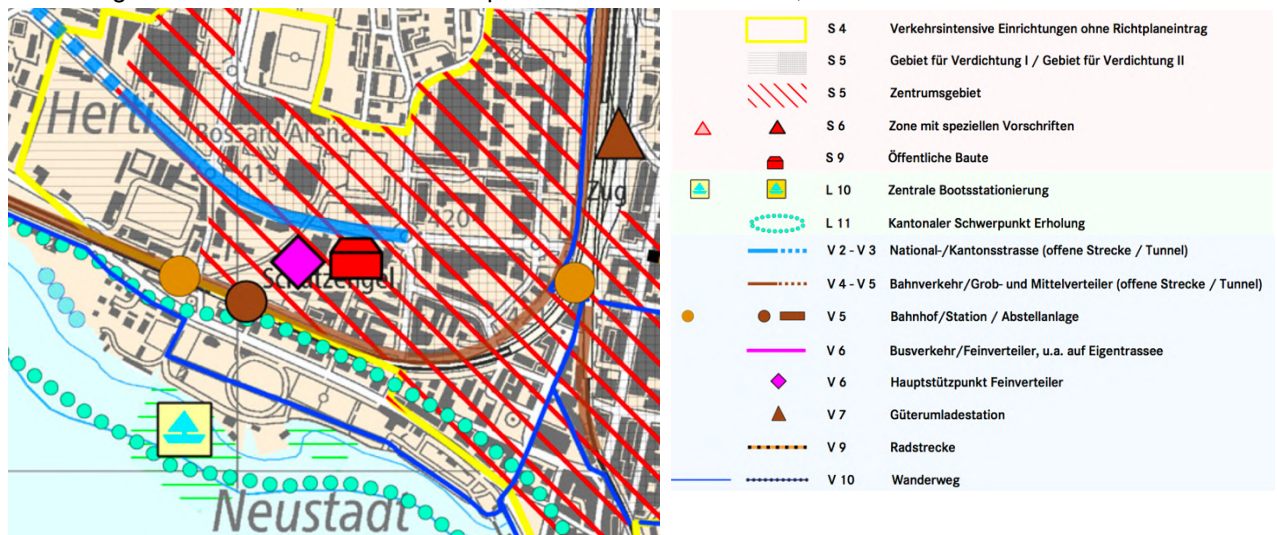
Das kantonale Planungs- und Baugesetz (PBG/ZG, kantonale Gesetzessammlung 721.11) definiert für gemeindliche Schutzzonen den genaueren Verwendungszweck (§ 28 PBG). Demnach dienen diese namentlich dem Natur-, Landschafts- und Ortsbildschutz. Näheres bestimmt die Spezialgesetzgebung (Gesetz über Denkmalpflege,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

Sowohl das Denkmalverzeichnis wie auch das Inventar enthalten keine Einträge für das Bebauungsplangebiet und auch in der Umgebung sind keine Denkmäler vorhanden, die den Bebauungsplan beeinflussen würden.

2.5 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 27. Januar 2022

Gemäss Art. 8 Abs. 2 RPG bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt einer Grundlage im Richtplan. Der Kantonsrat hat am 6. September 2018 im kantonalen Richtplan den Hauptstützpunkt der ZVB auf dem Areal An der Aa festgelegt. Der Richtplan sieht für das Areal verdichtetes Bauen (Gebiet für Verdichtung I) sowie hohe Ansprüche an die städtebauliche Qualität (Zentrumsgebiet) vor.

Abbildung 6: Ausschnitt kantonalen Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 27. Januar 2022



Quelle: zg.ch

Diverse allgemeine Belange des kantonalen Richtplans sowie einzelne weitere Erlasse beeinflussen den Bebauungsplan. Zu erwähnen sind folgende Festlegungen im Richtplantext:

G 5.2: Ziele zur Siedlung: Die Verdichtung innerhalb der Bauzone misst sich an hohen städtebaulichen Anforderungen. Die Qualität der öffentlichen Freiräume und der Siedlungsumgebung ist hoch.

S 5.1.1 und 5.1.2: Siedlungsqualität: Die Gemeinden sorgen für eine den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechende Siedlungsqualität (Ortsbild, Qualität der Architektur, Umgebungs- und Freiraumgestaltung, Erschliessung und Parkierung). Die Gemeinden stärken in den Zentrumsgebieten die ortsbaulichen Qualitäten. Dazu ergreifen sie Massnahmen beispielsweise für die Verbesserung der Wege für den Langsamverkehr, das Schaffen und Beleben neuer öffentlicher Freiräume sowie die Gestaltung der Strassenräume.

S 5.2.3 Dichten der Siedlungen: In den Gebieten für Verdichtung ist eine erhöhte Ausnützung zulässig. Die Gemeinden führen vor einer Umzonung mit Erhöhung der Ausnützungsziffer für grössere Teilgebiete oder das Gesamtgebiet ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durch. Im Rahmen des Variantenstudiums prüfen die Gemeinden auch die Umnutzung von Arbeits- zu Misch- oder Wohnzonen.

Die Gemeinden sichern die Qualitäten des städtebaulichen Verfahrens grundeigentümergebunden im Zonenplanverfahren. Die Ausnützungsziffern gelten als Richtwerte, eine Abweichung davon ist gestützt auf die städtebaulichen Studien zulässig:

- a. Gebiete für Verdichtung I: Ausnützungsziffer bis 2;
- b. Gebiete für Verdichtung II: Ausnützungsziffer bis 3.5.

S 5.3.1 Natur im Siedlungsgebiet: Kanton und Gemeinden sorgen für ökologische Ausgleichsflächen auch in der Siedlung. Sie achten auf die naturnahe Umgebungsgestaltung. Dazu können sie:

- a. im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die naturnahe Umgebungsgestaltung aufnehmen

S 5.4.1 Öffentliche Plätze, Zugang zu den Naherholungsgebieten: Die Gemeinden und der Kanton sorgen für attraktive Naherholungsmöglichkeiten im Siedlungsgebiet. Sie fördern den Zugang und Erholungswert der öffentlichen Plätze und sichern den direkten und fussgängerfreundlichen Zugang in die Naherholungsgebiete. Aus jeder Siedlung sollten die Naherholungsgebiete schnell und gefahrlos erreichbar sein.

S 9.1.2 Öffentliche Bauten und Anlagen: Öffentliche Bauten und Anlagen sind gut mit dem öffentlichen Verkehr sowie Rad- und Fusswegen zu erschliessen.

V 6.10 Busverkehr / Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee: Am Hauptstützpunkt Feinverteiler an der Aa besteht ein kantonales Interesse. Die flächenmässige Ausdehnung ist auf ein Minimum zu begrenzen. Ein qualifiziertes städtebauliches Studium ist Voraussetzung für eine Umzonung. Das Verfahren setzt sich mindestens mit folgenden Punkten auseinander:

- a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass;
- b. Vernetzung der Beziehungen des Langsamverkehrs;
- c. Zugänge zur Stadtbahnhaltestelle;
- d. Freiraum und landschaftliche Einbettung.

E 15 Energie: Kanton und Gemeinden verwenden Energie haushälterisch und streben energieeffiziente Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen an. Dazu können sie:

- a. im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die energie- und klimaschonende Bauweise aufnehmen.

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

- Das dem Bebauungsplan zugrundeliegende Richtprojekt ist das Ergebnis eines Wettbewerbsverfahrens mit einer ausgewiesenen Fachjury. Das Richtprojekt erfüllt somit die geforderten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten, was von der Stadtbildkommission bestätigt wurde.
- Das Areal An der Aa als Zentrumsgebiet erfährt durch die Neubebauung eine innere Verdichtung, wodurch der Forderung nach häuslicher Nutzung des Bodens entsprochen wird.
- Mit der Schaffung des Quartierfreiraums wird die Freiraumqualität erhöht und mit der ökologischen Aufwertung des Siehbachs werden neue, naturnahe Freiflächen geschaffen
- Durch zusätzliche neue Fuss- und Velowege wird das Zentrumsgebiet für den Langsamverkehr qualitativ aufgewertet.
- Das Vorhaben entspricht dem Richtplaneintrag "Hauptstützpunkt Feinverteiler".

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 Areals An der Aa und dem Bebauungsplan werden folgende 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 fördert mit der Neuorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum eine flächensparende und multimodale Mobilität.
- 4 Zug setzt sich für eine innovative Stadt- und Quartierentwicklung mit hohen sozialen und städtebaulichen Ansprüchen ein.
- 5 Zug steigert mit Verdichtungsprojekten und Projekten im öffentlichen Raum die Qualität bestehender Strukturen.
- 6 Zug verfolgt die "Stadt der kurzen Wege" ambitioniert weiter.
- 7 Zug stimmt die Weiterentwicklung der Mobilität auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ab. Dabei stimmt sie sich mit Kanton und Nachbargemeinden ab.
- 8 Zug setzt sich für eine ausbalancierte Aufteilung und für eine auf den jeweiligen Ort zugeschnittene Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche ein.
- 9 Zug schützt die unterschiedlichen Landschaftsräume, wertet sie qualitativ auf und vernetzt sie miteinander.
- 10 Zug stärkt seine Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig.
- 11 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, stadttökologische Freiraumversorgung mit hohem Gestaltungs- und Gebrauchswert sowie guter Anbindung und Zugänglichkeit
- f) Optimierte Vernetzung der Quartiere
- g) Realisierung nachhaltiger und stadttökologisch 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 vom 22. Juni 2010

Die vom Stadtrat am 20. Oktober 2009 beschlossenen Richtplankarten "Verkehr ÖV-Langsamverkehr", "Verkehr Motorisierter Individualverkehr", "Siedlung und Landschaft" sowie der Richtplantext wurden am 20. Juni 2010 vom Amt für Raumplanung im Auftrag der Baudirektion mit einer Änderung und Auflagen genehmigt. Die vom Bebauungsplan betroffenen Grundstücke liegen innerhalb des Siedlungsgebiets und sind als Gebiet mit erhöhten gestalterischen Anforderungen klassiert. Dies bedeutet, dass im Interesse einer guten Siedlungsqualität in der Regel ein Quartiergestaltungsplan zu erarbeiten ist. Da für das Areal ein Bebauungsplan erarbeitet wird, erübrigt sich der Erlass eines behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplans.

Die Vorgaben der kommunalen Richtplanung sind wie folgt berücksichtigt:

- Erfüllung der Vorgaben an Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen
- Gewährleistung der bestehenden Wegnetze für den Langsamverkehr auf den betroffenen Strassen und Wegen
- Ergänzung des Fusswegnetzes vom Bahnhof Zug durch das Areal zum Schleifendamm und weiter Richtung Stierenmarktareal, ebenso wie die Ergänzung des Fusswegs von der General-Guisan-Strasse entlang des Areals zur Chamerstrasse
- Ökologische Aufwertung des Freiraums durch Renaturierung des Siehbachs

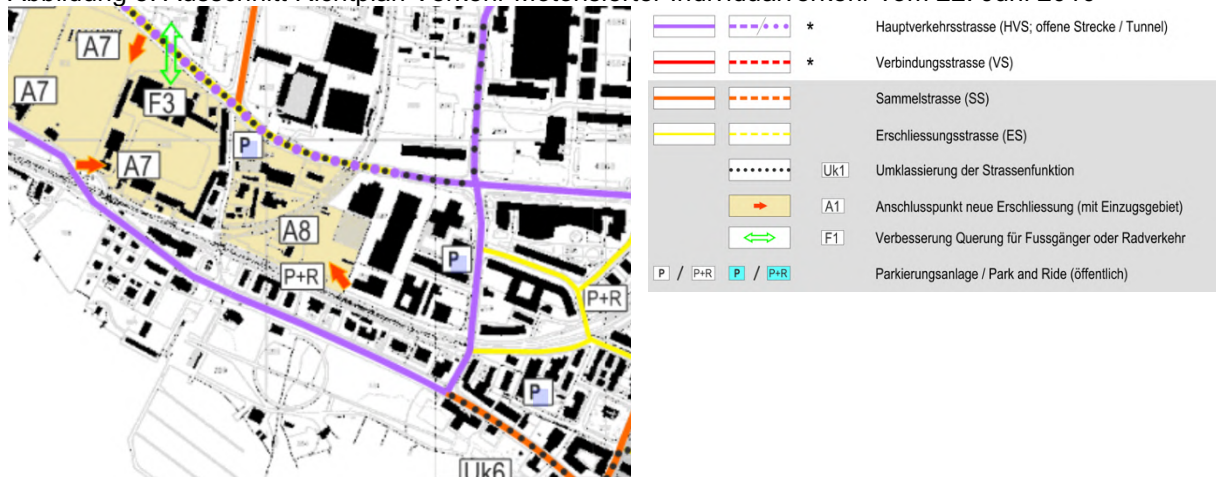
Die im Richtplan bezeichnete P+R-Anlage kann infolge des geplanten Gleisausbaus nicht realisiert werden und passt überdies auch nicht mehr in die städtische Mobilitätsstrategie.

Abbildung 7: Ausschnitt Richtplan Siedlung und Landschaft vom 22. Juni 2010



Quelle: stadzug.ch

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



Quelle: stadzug.ch

Abbildung 9: Ausschnitt Richtplan Verkehr Langsamverkehr vom 22. Juni 2010



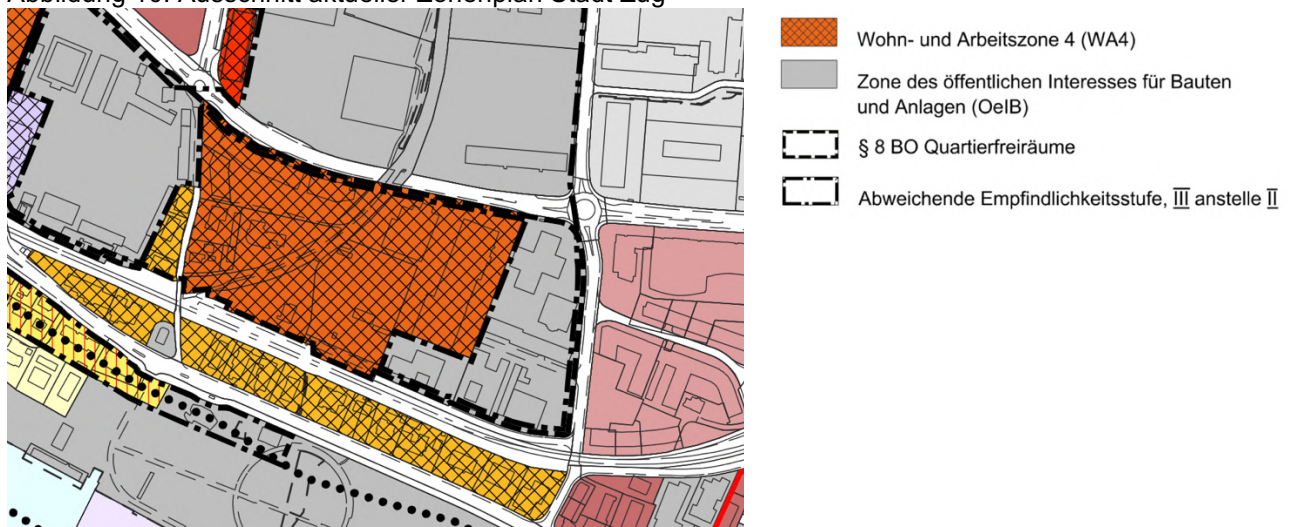
Quelle: stadzug.ch

2.9 Kommunalen 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 liegt gemäss rechtskräftigem Zonenplan zum Grossteil in der viergeschossigen Wohn- und Arbeitszone 4 (WA4) sowie ein kleinerer Teil in der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OelB). In beiden Zonen gilt die Empfindlichkeitsstufe III. In der WA4 beträgt die zulässige Ausnützung in Einzelbauweise 1.0, der Wohnanteil hat mindestens 50 % aufzuweisen. Gemäss der Festlegung im Zonenplan ist gestützt auf § 8 BO ein öffentlich zugänglicher, zusammenhängender Quartierfreiraum im Umfang von mindestens 5 % der anzurechnenden Landfläche zu erstellen.

Abbildung 10: Ausschnitt aktueller Zonenplan Stadt Zug



Quelle: stadtzug.ch

2.10 Baulinien

Entlang der General-Guisan-Strasse verläuft eine rechtskräftige Baulinie (RRB 17.8.1961). Die Zuständigkeit obliegt der Stadt Zug.

Im Bereich der neuen Zufahrtsstrasse wird diese Baulinie im Zuge der Bebauungsplanung aufgehoben beziehungsweise der neuen Situation angepasst. Ansonsten bleibt sie bestehen.

2.11 Preisgünstiger Wohn- und Gewerberaum

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

- Bei ordentlichen Bebauungsplänen ist auf mindestens 20 % der zusätzlich anrechenbaren Geschossfläche (gegenüber der aktuellen Rechtsgrundlage: Einzelbauweise bzw. bestehender Bebauungsplan) preisgünstiger Wohnraum zu schaffen.
- Die höchstzulässigen Mietzinse richten sich nach der Berechnungsmethode der kantonalen Wohnraumförderungsgesetzgebung.

2.12 Neue Messweisen im PBG und V PBG (IVHB)

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

Zu beachten ist § 74 Abs. 2 V PBG:

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

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

2.13 Bestehende privatrechtliche Verträge und Dienstbarkeiten

- Zum Erwerb des nördlichen Teils des Grundstücks GS Nr. 221 liegt ein beurkundeter Vorvertrag vom 26. März 2014 zwischen den SBB und dem Kanton Zug vor (Urkunde Nr. 85/14).
- Es besteht ein Vorvertrag zu einem Tauschvertrag und ein Dienstbarkeitsvertrag zwischen der Stadt und dem Kanton Zug betreffend das Grundstück GS Nr. 216.
- Zwischen den ZVB und dem GVRZ besteht ein Dienstbarkeitsvertrag, welcher den gegenseitig Begünstigten jeweils ein Wegrecht auf den Grundstücken GS Nrn. 5013 und 215 einräumt. Ausserdem erhält die ZVB ein Recht auf Erstellung, Beibehaltung und oberirdische Nutzung einer Grünfläche von 650 m² auf dem Grundstück GS Nr. 215. Der GVRZ, Grundeigentümer des Grundstücks GS Nr. 215, darf die Grünfläche unterirdisch nutzen, soweit dies die oberirdische Nutzung nicht einschränkt.

3 Richtprojekt

3.1 Gesamtplanung 2010

In Zusammenarbeit mit dem Kanton wurde über das Areal An der Aa im Jahr 2010 eine Gesamtplanung gestützt auf das Szenario "Konzentration an einem Standort" an die Hand genommen (Projekt Fokus). Im Südteil wurden die Räume der ZVB angeordnet. Im Nordteil waren Räume für die kantonale Verwaltung, den Rettungsdienst und ein Mehrfamilienhaus vorgesehen, mit dem Ziel, das gut erschlossene Areal im Interesse einer prosperierenden Stadt optimaler zu nutzen.

3.2 Wettbewerbsverfahren 2012

Dem Projektierungsauftrag des Kantonsrats vom 3. Mai 2012 folgend, wurde Ende November 2012 je ein selektives Wettbewerbsverfahren mit jeweils 8 Teilnehmenden für die Verwaltung und Gerichte des Kantons Zug und den Neubau des Hauptstützpunkts der Zugerland Verkehrsbetriebe AG gemäss GATT/WTO-Abkommen öffentlich ausgeschrieben. Die Vorgaben nach § 32^{ter} PBG sind damit erfüllt. Ende 2013 wählte das Preisgericht unter Beteiligung der Stadt Zug zwei Generalplanerteams aus, welche auf Basis der eingereichten Arbeit mit den Projektierungsarbeiten beauftragt wurden. Nach dem Zuschlag des Regierungsrats vom 21. Januar 2014 haben beide Generalplanerteams im Februar 2014 mit den Planungsarbeiten für die Vorprojekte begonnen.

Abbildung 11: Visualisierung HSP, Ansicht Südost



Quelle: Siegerprojekt Graber & Steiger Architekten, 2013

3.3 Vorprojekte 2015

Nach Abschluss der Vorprojekte im März 2015 lag die Kostenschätzung für das gesamte Projekt Fokus vor. Im Rahmen des kantonalen Entlastungsprogramms 2015–2018 beschloss der Regierungsrat im November 2015, das Projekt Fokus zu reduzieren. Auf die Weiterplanung des nördlichen Verwaltungszentrums und des Mehrfamilienhauses wurde verzichtet. Die ZVB erhielt den Auftrag, den Neubau des Hauptstützpunktes im Südteil und den Neubau Rettungsdienst und Verwaltung zu erstellen. Die Baukörper auf dem Baufeld Nord können somit weiteren (privaten) Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Am 7. März 2019 hat der Kantonsrat den Objektkredit für die Bauvorhaben genehmigt (vgl. Vorlage Nr. 2855). Darin sind auch die Landeigentumsverhältnisse und die Finanzierung aufgeführt und verbindlich geregelt. Der Arealteil Nord wird im Baurecht einem Dritten vergeben, welcher die geplante Nutzung umsetzen kann. Der daraus resultierende Baurechtszins geht an den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug und damit an die Zuger Bevölkerung.

3.4 Richtprojekt Bebauungsplan An der Aa II

Wegen der bereits länger andauernden Planung hatten sich die Rahmenbedingungen und auch die äusseren Bedürfnisse verändert. Insbesondere die Neudefinition der Interessenlinie der SBB führte zu einer Verschiebung der Gebäude Richtung Norden. Aus diesem Grund wurden die Planer beauftragt, auf Basis des Wettbewerbsprojekts das mögliche Volumen, die Stellung der Baukörper sowie die Aussenräume zu optimieren und die Konzeption zu präzisieren. Das vorliegende Richtprojekt ist das Ergebnis einer Überarbeitung in mehreren Schritten, dabei wurden die Zwischenergebnisse jeweils von der Stadtbildkommission beurteilt (Berichte der SBK vom 4.12.2019, vom 6.5.2020 und vom 2.9.2020). Projektverfasser des Richtprojekts Bebauungsplan An der Aa II mit dem dazugehörigen Freiraumplan im Massstab 1:500 sind Graber & Steiger Architekten GmbH, Luzern und Fiechter & Salzmann Architekten GmbH Zürich sowie das Landschaftsarchitekturbüro Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich. Der Bereich Mobilität wurde von TEAMverkehr.zug AG erarbeitet.

Mit dem geplanten Bau eines dritten SBB-Gleises zwischen Zug und Chollermüli auf der Strecke Zürich-Luzern ist am Südrand des Areals eine prägende Veränderung vorgesehen. Das vorliegende Richtprojekt ist mit diesen übergeordneten Ausbauvorhaben kompatibel und reagiert entlang der Interessenlinie der SBB mit einem begrünten Übergangsbereich, der den Fuss- und Radweg abgrenzt.

Abbildung 12: Modell Richtprojekt Bebauungsplan An der Aa II, Ansicht Südwest



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Stand 20.11.2020

3.4.1 Städtebau

Die Bebauungsstruktur entwickelt sich aus der orthogonalen Logik des bestehenden und ortsprägenden Verwaltungszentrums des Kantons. Durch eine übergeordnete, einheitliche Grundhaltung gelingt es, die der Nutzung entsprechend unterschiedlich proportionierten Baukörper zu einem Gesamtensemble zu verweben. Die im nördlichen Arealteil situierten Bauten weben das vorhandene Stadtgefüge entlang der angehobenen General-Guisan-Strasse weiter, die südlicher platzierten Gebäude komplettieren die gröbere Körnung entlang der Bahnlinie. Die Volumen stufen sich in ihrer Höhe zum See hin ab und schaffen dadurch die Vermittlung vom dichteren innerstädtischen Raum zur tiefer gehaltenen Bebauung entlang des Seeufers.

Im nördlichen Arealteil entstehen zwei Plätze, die sich in die Abfolge vorhandener städtischer Freiräume vom Bahnhof Zug bis zum Stierenmarkt eingliedern. Diese gut gefassten Räume bewirken eine hohe urbane Qualität. Für die Stadtbevölkerung und die Nutzer sind sie hochwertige Erholungs- und Aufenthaltsräume. Der neue Platz an der wichtigen Achse der General-Guisan-Strasse verleiht der Bebauung zudem eine angemessene repräsentative Adresse im städtischen Kontext.

Abb. 13: Visualisierung Bürogebäude A, Ansicht Nordost



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

3.4.2 Bebauung

Auf dem Areal sind folgende Bauten geplant:

Abbildung 14: Bebauungsplanperimeter mit Gebäudefootprint gemäss Richtprojekt



Quelle: Suter von Känel Wild

Gebäude A:

Das achtgeschossige Gebäude A an der General-Guisan-Strasse wird über einen repräsentativen Vorplatz erschlossen. Die beiden Innenhöfe ermöglichen eine einfache Orientierung innerhalb des Gebäudekörpers, führen zu einer guten natürlichen Belichtung der Nutzflächen und fördern die Kommunikation der Menschen. Das Gebäude A ist für private Nutzungen vorgesehen.

Gebäude B:

Das gegenüber dem Gebäude A etwas weniger hohe, ebenfalls achtgeschossige Gebäude B ist Ost-West orientiert. Die Erschliessung erfolgt vom innenliegenden Quartierplatz über zwei separate Eingänge mit Liften und Treppenhäusern. Das Gebäude B ist für private Nutzungen vorgesehen. Bei mehr als 50 % der Flächen handelt es sich um Wohnflächen.

Gebäude C:

Das sechsgeschossige Gebäude C für den Rettungsdienst und mit Büros für die kantonale Verwaltung (RDZV) wird vom innenliegenden Quartierplatz auf der Nordseite erschlossen. Ein grosszügiges Vordach markiert den Haupteingang und gibt diesem Gebäude eine zurückhaltende Präsenz im öffentlichen Raum. Im Erdgeschoss befinden sich auf der Südseite des Gebäudekörpers die Ein- und Ausfahrt der Buseinstellhalle der ZVB und die Stellplätze der RDZ-Fahrzeuge mit den entsprechenden Zu- und Wegfahrten. In den weiteren vier Obergeschossen können sich Ämter der kantonalen Verwaltung einquartieren.

Gebäude D:

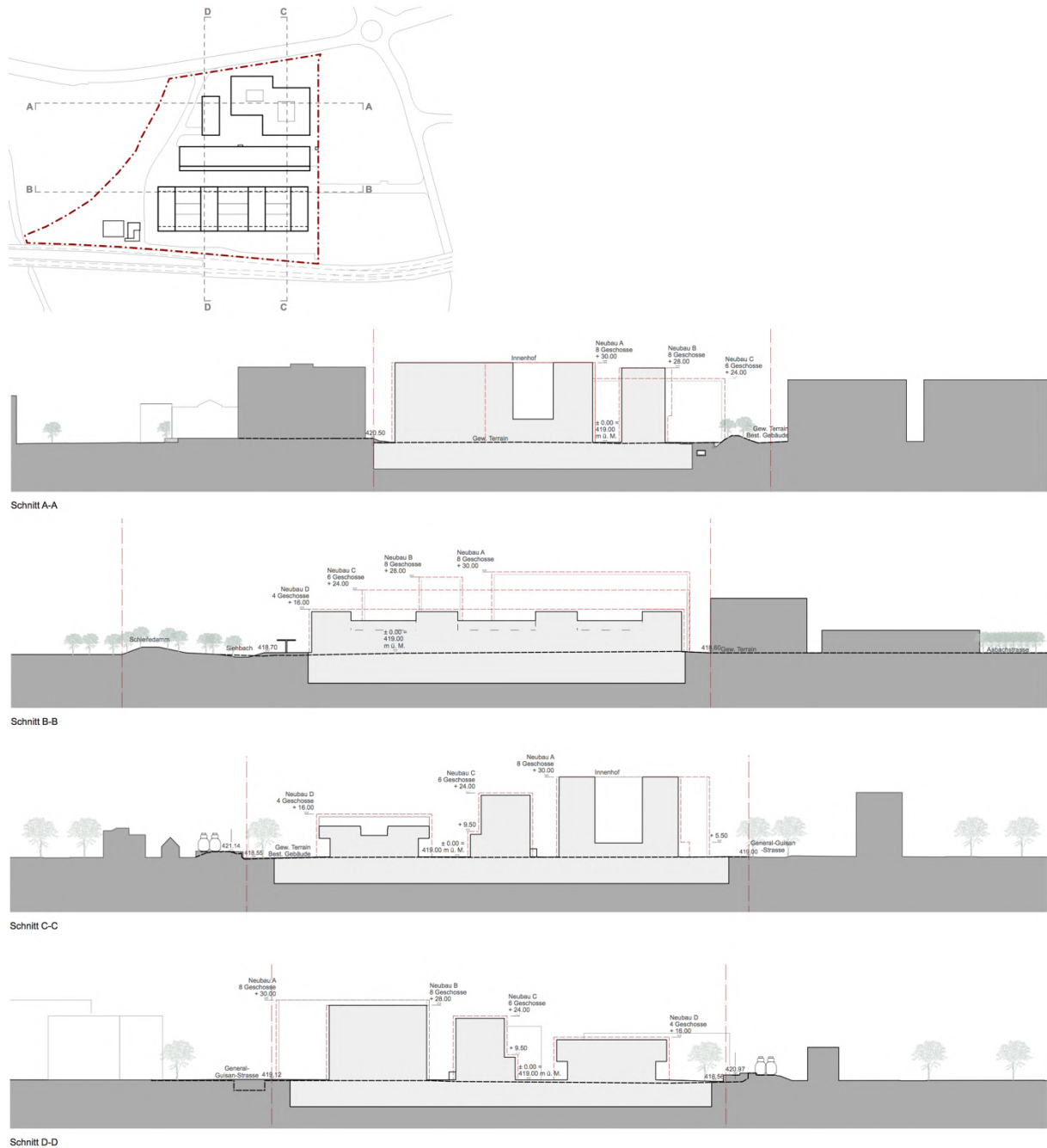
Der viergeschossige Neubau D für den Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe (mit überhohem EG für die Werkstatt) reiht sich als längsgestrecktes, ruhiges Volumen in den städtischen Raum entlang der Bahngleise ein. Gleichzeitig sorgt der Neubau durch eine differenzierte und durchlässige Gliederung für eine oszillierende Lesbarkeit auf unterschiedlichen Massstabsebenen. Die volumetrische Gliederung ist so angelegt, dass sie zwischen den unterschiedlichen Körnungen des Umfeldes zu vermitteln vermag. In seiner grosszügigen, linearen Ausdehnung ist der Baukörper einerseits im städtischen Raum verankert und setzt einen ruhigen Akzent im Quartier. Andererseits ist die Baumasse so verteilt, dass eine geringe Höhenentwicklung aber auch eine feingliedrige Massstäblichkeit und Durchlässigkeit etabliert wird. Den Bauten nördlich des Gebäudes D werden dadurch weitreichende Sichtbezüge Richtung See gewährt, gleichzeitig kann aber auch ein Bezug zur kleinmassstäblicheren Bebauung südlich des Bahndamms aufgebaut werden.

Weitere Gebäude:

Das bestehende Pumpwerk des GVRZ wurde 2006 erneuert. Dabei wurden das Betriebsgebäude aussen renoviert und die Schneckenpumpenanlage eingekleidet. Der Platz nördlich des Pumpwerks wird für Kranarbeiten von leichten Fahrzeugen bis 3.5 t befahren. Dem Pumpwerk kommt die in § 72 PBG verankerte Bestandesgarantie zu.

Der westlich des Pumpwerks liegende Hundezwinger beherbergt die Hundestaffel der Zuger Polizei und die Diensthunde des Amtes für Wald und Wild. Im eingeschossigen Gebäude sind 10 schallisolierte Hundeboxen untergebracht. Für die Hunde steht ein halb überdachter Auslauf zur Verfügung. Unter dem Hundezwinger befindet sich das Regenüberlaufbecken Siebach des GVRZ.

Abbildung 15: Schnitte mit den geplanten Terrainveränderungen



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Anzurechnende Geschossfläche (aGF)

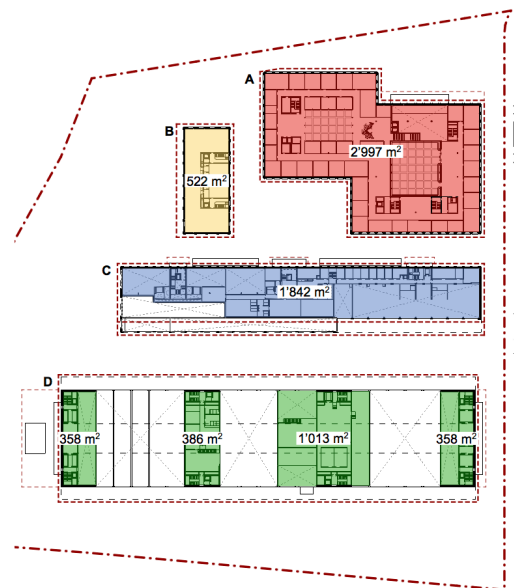
Die anzurechnende Geschossfläche setzt sich gemäss Richtprojekt wie folgt zusammen:

Gebäude A:	20'898 m ²
Gebäude B:	4'078 m ²
Gebäude C:	11'632 m ²
Gebäude D:	13'046 m ²
Hundezwinger:	264 m ²
Pumpwerk:	182 m ²
Total aGF	50'100 m²

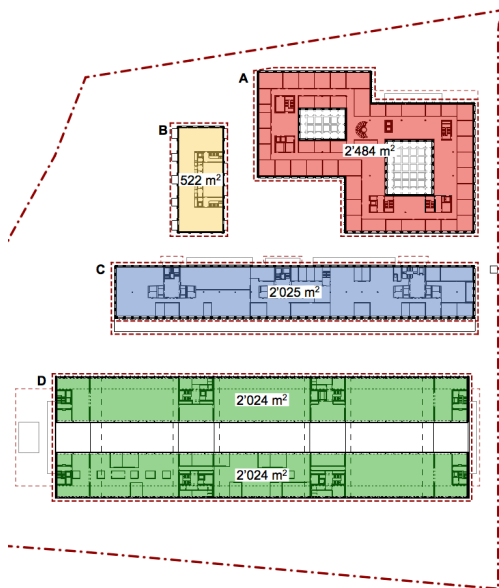
Abbildung 16: Anzurechnende Geschossflächen EG bis 7. OG



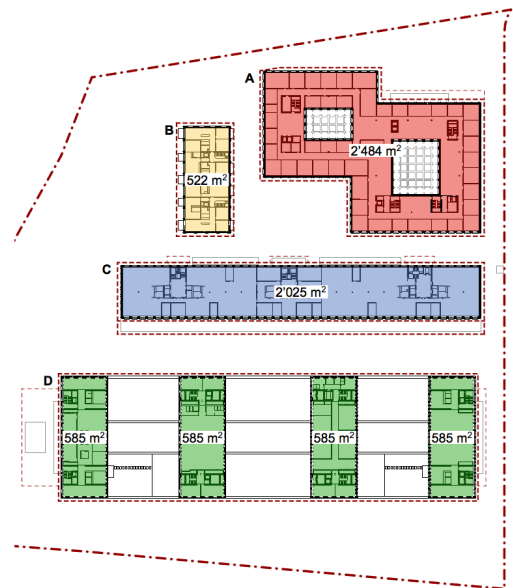
Anzurechnende Geschossfläche | Erdgeschoss



Anzurechnende Geschossfläche | 1. Obergeschoss



Anzurechnende Geschossfläche | 2. Obergeschoss



Anzurechnende Geschossfläche | 3.-7. Obergeschoss

Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

3.4.3 Umgebung

Die Umgebungsgestaltung hat den Anspruch, das neu zu bebauende Areal und die bestehende Umgebung von Verwaltung, Gericht, Strafanstalt, Polizei und Wohnüberbauung Schutzengel als städtebauliche Einheit lesbar zu machen.

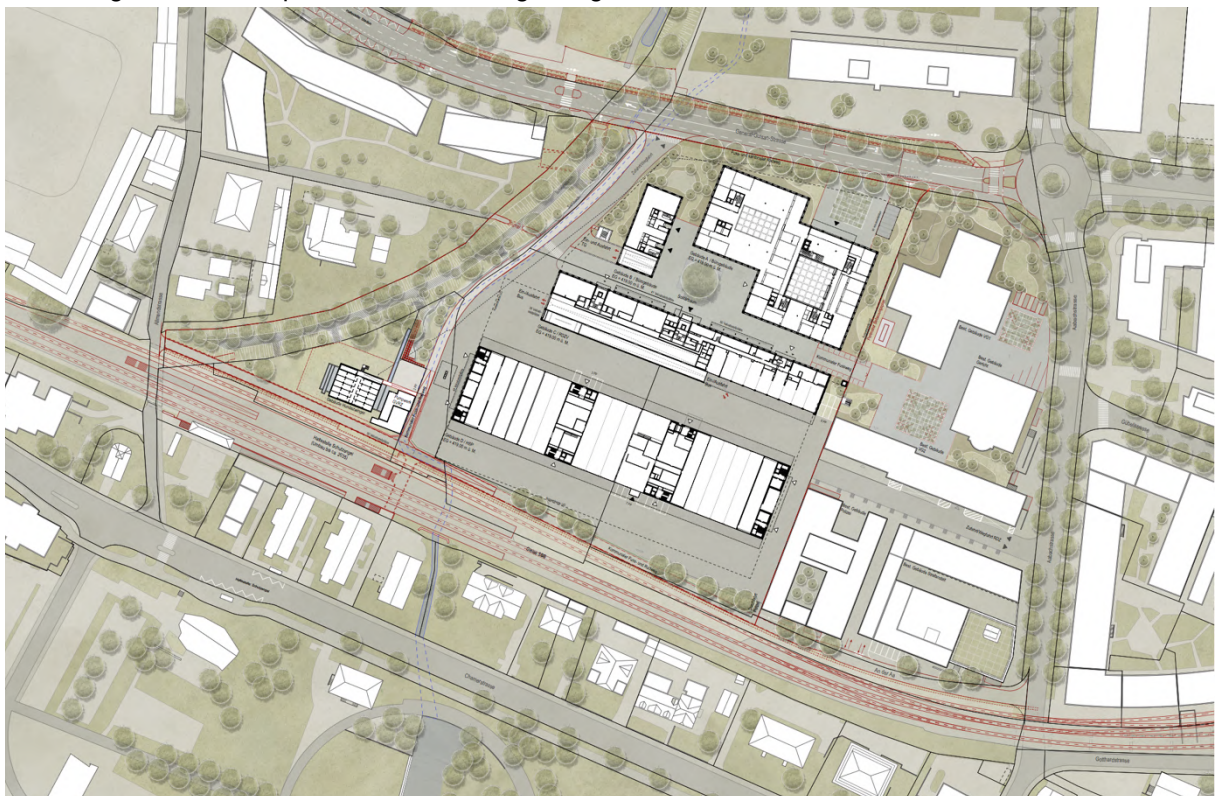
Eine besondere Stellung nimmt hierbei die Durchwegung mit der Platzabfolge und dem kommunalen Fussweg vom Bahnhof Zug in Richtung des Stierenmarktareals ein. Die bisher nur in Teilen vorhandene kommunale Fusswegverbindung wird vollendet und führt zwischen der kantonalen Verwaltung durch den Bebauungsplanperimeter zum Schleifendamm und weiter Richtung Stierenmarktareal. Vom Stierenmarkt über das Areal An der Aa, kantonale Verwaltung, Grafenau bis an den Bahnhof wandelt sich so der kommunale Fussweg in eine Abfolge von Plätzen, grosszügigen Gassen und langgezogenen Rampen durchs Quartier.

Der ehemalige Bahndamm – der alte Schleifendamm – ist der grüne Rücken des Areals. Er ist ökologisch sehr vertvoll und wird weiter gestärkt. Am Fuss des ehemaligen Bahndamms fliesst der geöffnete Siehbach. Halbschwellen, Störsteine und Nischen bieten eine attraktive Struktur für Flora und Fauna. Für die Unterquerung der SBB-Gleise mündet der Bach in den bestehenden Entlastungskanal. Der Siehbach und der Schleifendamm erfüllen eine wichtige Funktion für die ökologische Vernetzung. Die Grünflächen mit Rasen und Staudenflächen binden arealübergreifend die bestehenden und neuen Gebäude gleichermassen ein.

Die Verkehrsadern nördlich und südlich des Areals werden von Baumreihen begleitet. Entlang der General-Guisan-Strasse wird die bestehende Allee der Gubelstrasse weitergeführt. Entlang der Bahnlinie zwischen dem Hauptstützpunkt der ZVB und dem kommunalen Rad- und Fussweg reihen sich locker verspielte schattenspendende Baumgruppen auf einem grünen Band mit Hecken auf.

Das Richtprojekt für den Bebauungsplan An der Aa II beruhigt die städtebauliche Situation, zeichnet sich durch die präzise Setzung der Volumen aus und schafft die gewünschten begrünten Aussenräume und Plätze zum Verweilen in der Stadt Zug.

Abbildung 17: Freiraumplan – Situation Umgebung



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Freiraumplan Stand 5.10.2022

3.5 Verträge/Vereinbarungen

Zur Arrondierung des Areals erwirbt der Kanton Zug tauschweise das Grundstück GS Nr. 216 von der Einwohnergemeinde Zug und verkauft dieses der ZVB. Damit wird die ZVB Eigentümerin der Grundstücke mit dem Neubau HSP ZVB, dem Neubau RDZV und den zwei Gebäuden im nördlichen Arealteil. Die Modalitäten für die Eigentumsverhältnisse (Abtretungen), die Kosten etc. werden zwischen den betroffenen Grundeigentümern (Kanton Zug, Einwohnergemeinde Zug und ZVB) in einer separaten Vereinbarung geregelt. Entsprechende Vorverträge bestehen bereits.

Ausserdem erwirbt der Kanton von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB den nördlichen Teil des Grundstück GS Nr. 221 und überträgt dieses anschliessend der ZVB. Zu diesem Kauf liegt ein Vorvertrag (Urkunde Nr. 85/14) zwischen den SBB und dem Kanton Zug vom 26. März 2014 vor. Die Parteien verpflichten sich darin, nach Vorliegen eines Objektkredits des Kantonsrats und wenn eine rechtskräftige Baubewilligung vorliegt, einen definitiven Kaufvertrag mit dem Inhalt des Vorvertrags abzuschliessen und die Eigentumsübertragung im Grundbuch vollziehen zu lassen.

Zwischen der Grundeigentümerschaft und der Stadt Zug sind überdies zu folgenden Themen privatrechtliche Vereinbarungen zu treffen:

- Fuss- und Fahrwegrechte zugunsten der Stadt Zug für die im Bebauungsplan bezeichneten Fuss- und Radwege
- Fuss- und Fahrwegrechte für Fahrräder und Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes zugunsten der Stadt Zug resp. der öffentlichen Dienste
- Zugangsrecht zum öffentlichen Quartierfreiraum zugunsten der Stadt Zug

Zwischen den Grundeigentümern sind überdies die folgenden Regelungen zu treffen:

- Erstellung und Betrieb Hundezwinger auf GS Nr. 215
- Gegenseitige Fuss- und Fahrwegrechte

Diese vertraglichen Regelungen müssen bis zur 2. Lesung im GGR unterzeichnet vorliegen.

3.6 Vollzug im Grundbuch / Dienstbarkeiten und Anmerkungen

Eigentumsübertragung:

Die unter 3.5 erwähnten Eigentumsübertragungen werden im Grundbuch vollzogen.

Eintrag Dienstbarkeiten:

Die unter 3.5 aufgeführten Nutzungsrechte werden als Dienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen.

4 Anpassung Nutzungsplanung

Das Bebauungsplangebiet ist gemäss dem rechtskräftigen Zonenplan grossmehrheitlich der viergeschossigen Wohn- und Arbeitszone 4 (WA4) zugeteilt ($29'705 \text{ m}^2$). Ein kleinerer Teil ist der Zone für öffentliche Bauten und Anlagen (OelB) zugewiesen ($3'666 \text{ m}^2$). Insgesamt 81 m^2 befinden sich in der Zone Bahnareal. Der Bebauungsplan regelt die Abweichungen gegenüber der Grundordnung. Das Vorhaben ist grundsätzlich mit der heutigen Zonierung kompatibel, zumal die vorgesehenen Nutzflächen in der Zone OelB zonenkonform sind.

Abbildung 18: Zonierung Bebauungsplangebiet



Quelle: Suter von Känel Wild

Ausnützung:

In der WA4 beträgt die zulässige Ausnützung in Einzelbauweise 1.0. Das Richtprojekt sieht demgegenüber eine rund 45 % höhere Ausnützung vor, welche mit dem ordentlichen Bebauungsplan legitimiert wird. Über das gesamte Areal wird eine Ausnützungsziffer (AZ) von rund 1.45 erreicht, was deutlich unter der gemäss kantonalem Richtplan für Verdichtungsgebiete erlaubten AZ von 2.0 liegt.

Minimaler Wohnanteil:

In der Zone WA4 hat der Wohnanteil mindestens 50 % zu betragen. Im Richtprojekt ist lediglich im Gebäude B eine Wohnnutzung vorgesehen. Daher wird in den Bestimmungen zum Bebauungsplan An der Aa II festgelegt, dass im ganzen Bebauungsplanperimeter Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen zulässig sind und nur im Baubereich B ein minimaler Wohnanteil von $2'600 \text{ m}^2$ gilt.

5 Bebauungsplan / Erläuterungen zu den Bestimmungen

5.1 Allgemeine Bestimmungen

Zu Ziffer 1: Geltungsbereich und Bestandteile

Abs. 1 Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die Grundstücke (resp. Teile der Grundstücke) GS Nrn. 214, 215, 216, 221, 222, 287, 4308 und 5013.

Abs. 2 Rechtsverbindliche Bestandteile des ordentlichen Bebauungsplans sind der Situationsplan und 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 Bebauungsplan An der Aa II mit dem zugehörnden Freiraumplan sind wegleitende Bestandteile des Bebauungsplans, da darin die Projektabichten bezüglich der Volumetrie, Proportionen und Gestaltung der Bauten, Anlagen und Freiräume zum Ausdruck kommen. Das Richtprojekt ist insbesondere der Nachweis, dass die erhöhten architektonischen Anforderungen, die gemäss § 32 PBG bei Bebauungsplänen gelten, erfüllt sind. Der Bebauungsplan gewährleistet gegenüber den Gebäudeabmessungen des Richtprojekts einen Projektierungsspielraum. Abweichungen von den beiden Richtprojekten sind grundsätzlich zulässig, wenn eine zumindest gleichwertige oder aber bessere gestalterische Lösung erzielt wird. Die Festlegungen im Bebauungsplan sind jedoch bindend, d.h. wo der Bebauungsplan für die Bebauung oder den Freiraum zwingende Vorgaben macht, sind keine Abweichungen möglich.

Zu Ziffer 2: Zweck und Ziele

Der Bebauungsplan An der Aa II schafft die planungsrechtliche Grundlage für die Neubebauung des Areals. Das Richtprojekt ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Konkurrenzverfahrens. Aus einer Vielzahl an Lösungsvorschlägen konnte ein Projekt evaluiert werden, dass sowohl den komplexen betrieblichen Anforderungen entspricht, als auch hinsichtlich der architektonischen Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie der Freiräume überzeugt und sich besonders gut in das Stadt- und Landschaftsbild integriert. Die neuen Fuss- und Velowege schaffen die gewünschte Durchlässigkeit des Quartiers und sichern die direkte Verbindung zur Haltestelle Schutzengel. Trotz der baulichen Verdichtung wird mit der Schaffung des Quartierfreiraums die Freiraumqualität erhöht und mit der ökologischen Aufwertung des Siehbachs werden neue, naturnahe Freiflächen geschaffen. Mit der Erstellung von preisgünstigen Wohnflächen zum Prinzip der Kostenmiete sind Wohnungen zu günstigen Mietzinsen zentral verfügbar.

5.2 Bebauung

Zu Ziffer 3: Gestaltung

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

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

Das Richtprojekt Bebauungsplan An der Aa II mit dem dazugehörnden Freiraumplan entspricht diesen Anforderungen, was die Stadtbildkommission bestätigt hat.

Zu Ziffer 4: Baubereiche

Abs. 1 Im Situationsplan sind vier Baubereiche A bis D bezeichnet. Ihre mit Koordinaten bezeichneten Ausdehnungen definieren die maximale horizontale Ausdehnung der Baukörper. Die Höhen sind im Situationsplan und in den Schnitten mit Höhenkoten bezeichnet. Gemäss Richtprojekt sind im Baubereich A und B (Nord) zwei achtgeschossige Gebäude, im Baubereich C (Mitte) ein sechsgeschossiges Gebäude für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung sowie im Baufeld D (Süd) der

Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe mit vier Geschossen vorgesehen, wobei das Erdgeschoss mit der Werkstatt überhoch ausgebildet ist. Die Baubereiche gewährleisten einen angemessenen Gebäudeabstand und stellen die quartiertypische Durchlässigkeit der Bebauung sicher.

Die Baubereiche dürfen nur an den im Situationsplan bezeichneten Bereichen durch Anbauten und auskragende Bauteile wie Vordächer überragt werden. Für die maximale Abmessung dieser Bauteile gelten die durch Koordinaten definierten Bereiche für Auskragungen und Anbauten. Die Längenbeschränkung für auskragende Bauteile gemäss § 21 V PBG (max. 1/3 der Fassade) sowie das Auskragungsmass gemäss § 27 Abs. 2 V PBG (max. 1.5 m) ist innerhalb dieser Bereiche nicht zu beachten.

Abs. 2 Das Richtprojekt sieht bei den Gebäuden A und D innenliegende Höfe vor, die zu den Freiräumen zählen. Diese Freiräume können alternativ auch flächengleich an den Fassaden (in Form von Fassadenrücksprüngen) realisiert werden. Dadurch wird für das Richtprojekt ein Gestaltungsspielraum gewahrt.

Abs. 3 Auf eine Festlegung der Geschosshöhen wird verzichtet. Stattdessen sind für die Baubereiche maximale Gesamthöhen und Fassadenhöhen in m ü. M. festgelegt. Es gilt grundsätzlich die Definition von § 31 V PBG. Die zulässige Gesamthöhe und Fassadenhöhe wird von der definierten Höhenkote auf das massgebende Terrain gemäss Ziffer 5 Abs. 1 gemessen.

Abs. 4 Für unterirdische Bauten und Unterniveaubauten gilt eine Abgrenzungslinie, welche nicht überschritten werden darf. Im Osten liegt diese Abgrenzungslinie auf der Grenze zum Nachbargrundstück. Der nach § 14 Abs. 4 BO Zug beziehungsweise § 26 Abs. 5 V PBG vorgeschriebene Grenzabstand von 1.00 m kommt somit nicht zur Anwendung. Retentionsanlagen, Tankanlagen udgl. dürfen auch ausserhalb dieser Abgrenzungslinien erstellt werden. Sie zählen nicht zu den unterirdischen Bauten.

Abs. 5 Ausserhalb der Baubereiche dürfen im Sinne des Richtprojekts nur einzelne Kleinbauten und Anbauten (Veloabstellplätze, Tiefgaragenzufahrten, Tiefgaragenzugänge u. dgl.) sowie technische Anlagen mit mehr als 50 m² Nutzfläche (dazu gehört bspw. die Tankstellenanlage gemäss Richtprojekt) erstellt werden.

Zu Ziffer 5: Massgebendes Terrain, Fassadenhöhen/Gesamthöhen

Abs. 1 Innerhalb der Baubereiche gilt die Kote 419.00 m ü. M. als massgebendes Terrain. Diese Kote entspricht der Höhenlage des Erdgeschosses im Richtprojekt. Die Festlegung des massgebenden Terrains ist namentlich für den Baubereich A von Bedeutung. Die Differenz zwischen der maximalen Höhenkote des Baubereichs A zum massgebenden Terrain beträgt 30 m. Das Gebäude zählt damit nicht zu den Hochhäusern (§10b PBG). Auf die Festlegung einer fixen Erdgeschosskote wird im Interesse eines angemessenen Anordnungsspielraums für die weitere Projektentwicklung verzichtet.

Abs. 2 Gemäss den Definitionen im V PBG ist die Gesamthöhe der grösste Höhenunterschied zwischen dem höchsten Punkt der Dachkonstruktion und den lotrecht darunter liegenden Punkten auf dem massgebenden Terrain (§ 31 Abs. 1 V PBG). Die Fassadenhöhe ist der grösste Höhenunterschied zwischen der Schnitlinie der Fassadenflucht mit der Oberkante der Dachkonstruktion und der dazugehörigen Fassadenlinie (§ 31 Abs. 4 V PBG). Die maximalen Fassaden- und Gesamthöhen werden im Situationsplan und den Schnitten mit Höhenkoten angegeben. Die Koten berücksichtigen einen Anordnungsspielraum von rund 0.5 m zum Richtprojekt (Ausnahme Baubereich A 0m). Technisch bedingte Dachaufbauten dürfen die maximalen Höhenkoten überragen. Zu den technisch bedingten Aufbauten zählen gemäss Praxis der Stadt Zug insbesondere Kamine, Abluftrohre, Oblichter und Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie.

Hinweis zur Gesamthöhe gemäss § 31 Abs. 2 V PBG:

Die Oberkante der Dachfläche mit Isolation und Dachhaut darf senkrecht zur Dachfläche gemessen höchstens 0.50 m, Brüstungen höchstens 1 m über den für die Gesamthöhe massgebenden höchsten Punkten der Dachkonstruktion liegen. Technische Dachaufbauten sind vorbehalten.

Abb. 19: Fassadenhöhe

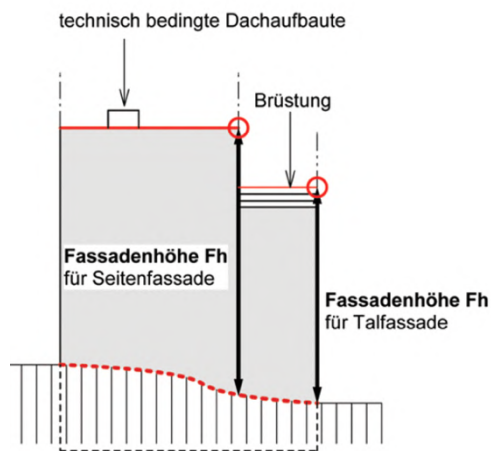
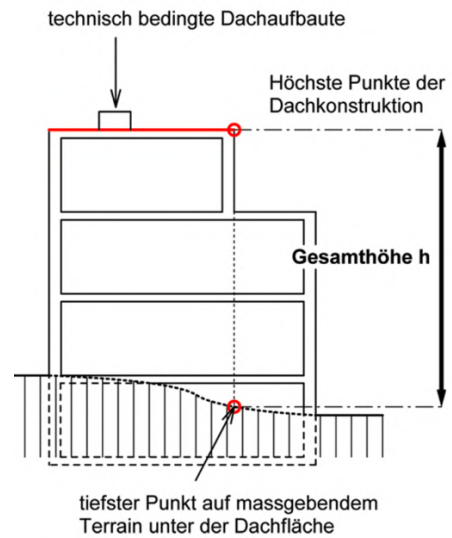


Abb. 20: Gesamthöhe



Quelle: Erläuterungsskizzen IVHB

Zu Ziffer 6: Dachgestaltung

Abs. 1 Es sind grundsätzlich Flachdächer vorzusehen. Herkömmliche Attikageschosse sind nicht erlaubt.

Abs. 2 Damit technisch bedingte Dachaufbauten nicht störend in Erscheinung treten, müssen diese als Einheit gestaltet werden und mindestens so weit von der Fassade zurückversetzt angeordnet werden, wie ihre Höhe beträgt.

Abs. 3 Das Dach ist die "fünfte Fassade" und daher mit der gleichen Sorgfalt zu gestalten wie die übrigen Gebäudefassaden.

Die Hauptdächer, die nicht als begehbare Dachterrasse genutzt werden, müssen extensiv begrünt werden. Dazu zählen auch Dachflächen mit Solaranlagen.

Abbildung 21: PV-Anlage in Dachbegrünung integriert



Quelle: ZinCo GmbH

Als Extensivbegrünungen werden naturnah angelegte Dachbegrünungen bezeichnet, die sich weitgehend selbst erhalten und weiterentwickeln. Eine Extensivbegrünung ist auch möglich auf Dächflächen mit Solaranlagen.

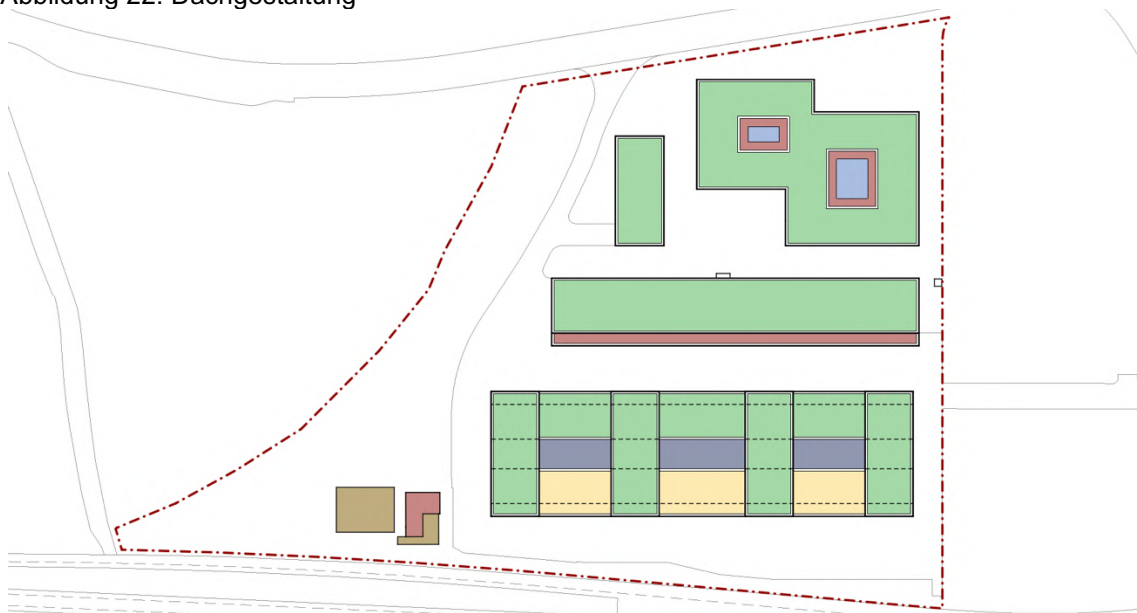
Bei den Intensivbegrünungen handelt es sich in der Regel um eher aufwendige Begrünungen im Sinne einer Gartengestaltung. Sie müssen intensiv gepflegt werden, wozu insbesondere eine regelmässige Versorgung mit Wasser und Nährstoffen gehört.

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. Dachbegrünungen sind kleinflächige Lebensrauminseln für Tiere und Pflanzen. Über Samenflug, Vögel und Insekten stehen diese sogenannten Trittsteinbiotope im Austausch mit bodengebundenen Lebensräumen im Stadtgebiet und erhöhen die Vernetzung. Zudem kann auf begrünten Dachflächen mehr Regenwasser zurückgehalten werden, welches beim Verdunsten einen kühlenden Effekt bewirkt.

Gemäss Richtprojekt sind folgende Dachgestaltungen vorgesehen:

	Extensive Begrünung mit aufgeständerten Photovoltaik-Modulen	65.0 %	8'457 m ²
	Extensive Begrünung, partiell mit Aufenthaltsflächen	8.5 %	1'109 m ²
	Intensive Begrünung	5.9 %	763 m ²
	Kiesschüttung	6.3 %	818 m ²
	Horizontale Verglasung	1.5 %	190 m ²
	Sonstige Eindeckung	2.8 %	367 m ²
	Sonstige Dachflächen (Dachrand, Nebenbauten)	10.0 %	1'310 m ²
Dachfläche gesamt (inkl. Dachrand und Oberlichter)		100.0 %	13'014 m ²

Abbildung 22: Dachgestaltung



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

5.3 Nutzung

Zu Ziffer 7: Nutzungsmass

Im Bebauungsplanperimeter wird eine anrechenbare Geschossfläche (aGF) von maximal 50'100 m² festgelegt. Im Untergeschoss ist die Nutzfläche nicht beschränkt, wobei die im Situationsplan bezeichnete Abgrenzungslinie für Untergeschosse zu beachten ist, welche nicht überschritten werden darf.

Die anrechenbare Landfläche beträgt total 34'647 m². Der grösste Teil davon (30'971 m²) liegt in der Zone WA4 (mit Ausnützungsziffer 1.00), der Rest in der Zone OelB (ohne Ausnützungsbeschränkung). In der anstehenden Ortsplanungsrevision wird die Zonierung geprüft. Da auch in der Zone OelB hohe bauliche Dichten möglich sind, wird im gesamten Bebauungsplanperimeter von einer Ausnützungsziffer von 1.00 ausgegangen.

Die Mehrnutzung gegenüber der Regelbauweise berechnet sich demgemäss wie folgt:

Die maximale anrechenbare Geschossfläche beträgt 50'100 m². Bei einer anrechenbaren Landfläche von 34'647 m² und einer AZ 1.00 beträgt die Mehrnutzung gegenüber der Regelbauweise somit rund 45 %. Der gemäss PBG § 32^{ter} geforderte Einbezug der Bevölkerung bei einer Mehrnutzung von 50 % ist demnach nicht erforderlich.

Die über das gesamte Areal erreichte Ausnützungsziffer von rund 1.45 liegt deutlich unter der gemäss dem kantonalen Richtplan für Verdichtungsgebiete erlaubten maximalen AZ von 2.0.

Zu Ziffer 8: Art der Nutzung

Abs. 1 Da der Realisierungsstart des Areals Nord erst in 10 Jahren erfolgt und sich das Areal den dannzumaligen Bedürfnissen anpassen sollte, wäre es zum heutigen Zeitpunkt nicht richtig, den Nutzungsmix abschliessend zu definieren. In der Mischzone WA4 ist für die Regelbauweise ein minimaler Wohnanteil von 50 % vorgeschrieben. Mit dem Bebauungsplan wird diese Vorgabe aufgehoben. Im gesamten Perimeter sind somit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen erlaubt und ein minimaler Wohnanteil ist nur im Baubereich B zu beachten.

Abs. 2 Im Baubereich A dürfen nur Gebäude mit Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen realisiert werden. Gemäss Richtprojekt ist ein privates Bürogebäude vorgesehen.

Abs. 3 Im Baubereich B (Mischnutzung) beträgt der Mindestwohnanteil 2'600 m², was rund 65 % der aGF im Baubereich B entspricht. Diese Wohnnutzung muss als preisgünstiger Wohnraum gemäss dem kantonalen Wohnbauförderungsgesetz realisiert und dauerhaft erhalten werden. Das heisst, die Wohnungen werden nach dem Prinzip der Kostenmiete vermietet, was bedeutet, dass mit deren Vermietung kein Gewinn erwirtschaftet wird (Kostenmiete = Finanzierungs- + Betriebskosten).

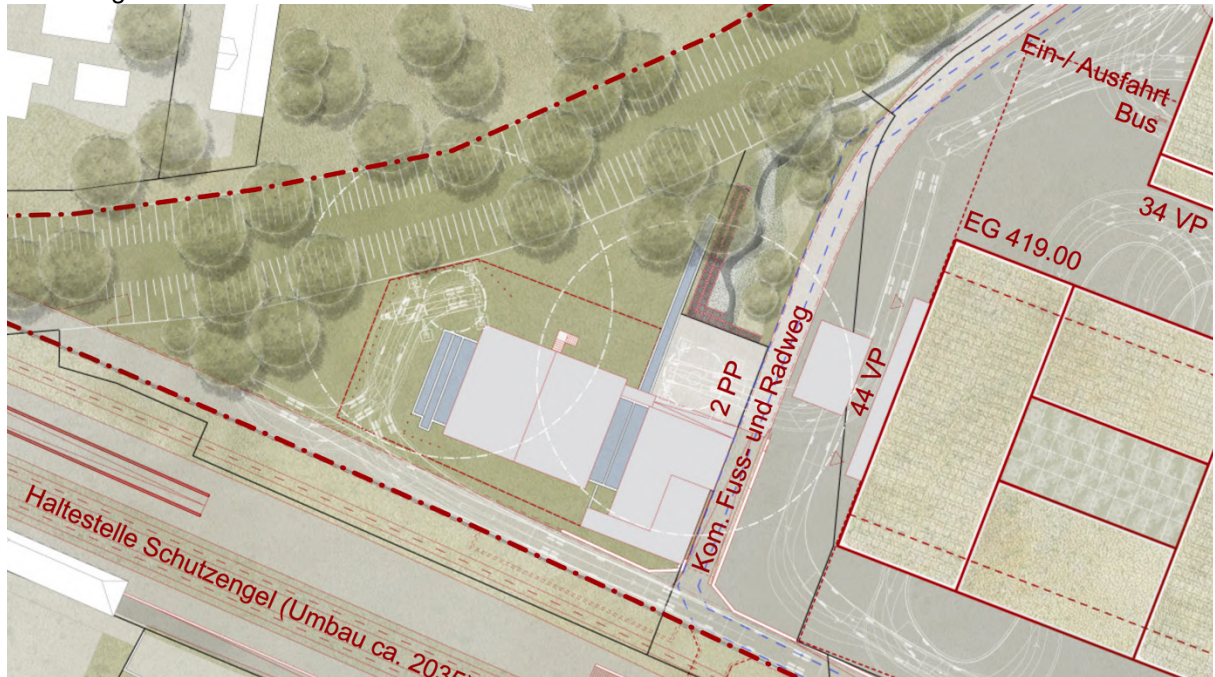
Bezogen auf die im Bebauungsplanperimeter beanspruchte Mehrausnützung von rund 15'450 m² liegt der Anteil des preisgünstigen Wohnraums bei rund 17%.

Abs. 4 Erdgeschosse, die an den Quartierfreiraum angrenzen, sind entsprechend auf diesen Freiraum abzustimmen, indem dort bspw. die Gebäudezugänge, Ausstellungsräume, Gastronomie (Kantine, Cafeteria), Pausenräume etc. angeordnet werden. Diese Nutzungsvorgabe soll zur Belebung des Quartierfreiraums beitragen

Abs. 5 Im Gebäude Baubereich C sind neben den Büros des Rettungsdienstes Zug sowie der kantonalen Verwaltung auch die nötigen Abstellflächen für die Rettungsfahrzeuge geplant. Das Gebäude im Baubereich D wird der Hauptstützpunkt der Zugerland Verkehrsbetriebe, welche ihre Busse im Erdgeschoss unterhalten und in den beiden Untergeschossen abstellen wird.

Abs. 6 Auf dem Grundstück GS Nr. 215 betreibt der GVRZ ein Pumpwerk mit Überlaufbecken. Über diesem kann ein Hundezwinger mit Auslauf für die Hundestaffel der Zuger Polizei und die Diensthunde des Amtes für Wald und Wild erstellt werden. Ein entsprechendes Vorprojekt, bei dem der Zugang zum Pumpwerk und dessen Wartung sichergestellt ist, liegt vor. Die Zufahrt zu den Kranplätzen nördlich des Pumpwerks und westlich des Überlaufbeckens muss jederzeit gewährleistet sein.

Abbildung 23: Zufahrt Plätze PneuKran



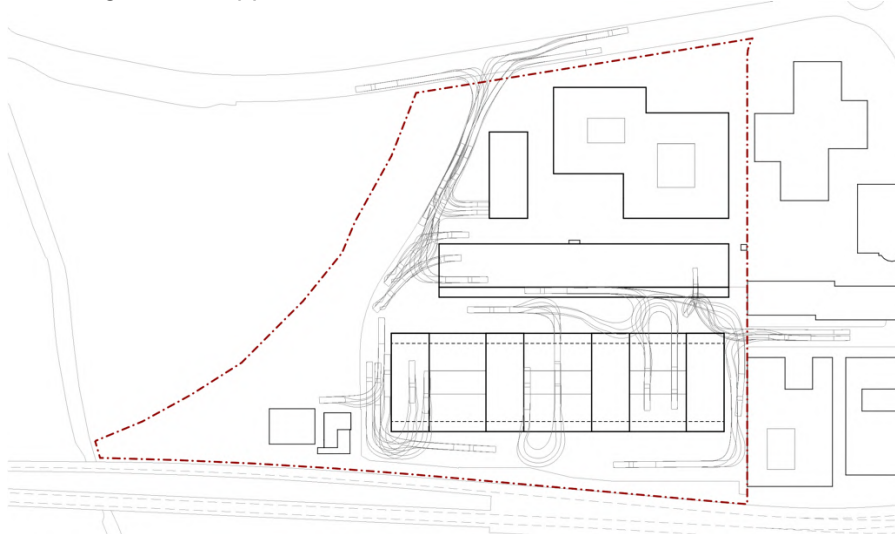
Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

5.4 Erschliessung

Zu Ziffer 9: Arealerschliessung

Abs. 1–3 Das Areal wird an der nordwestlichen Ecke von der General-Guisan-Strasse her erschlossen. Dieser Vollanschluss ist für die Busse und für die Personenwagen vorgesehen. Im Richtprojekt sind die entsprechenden Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge abgebildet.

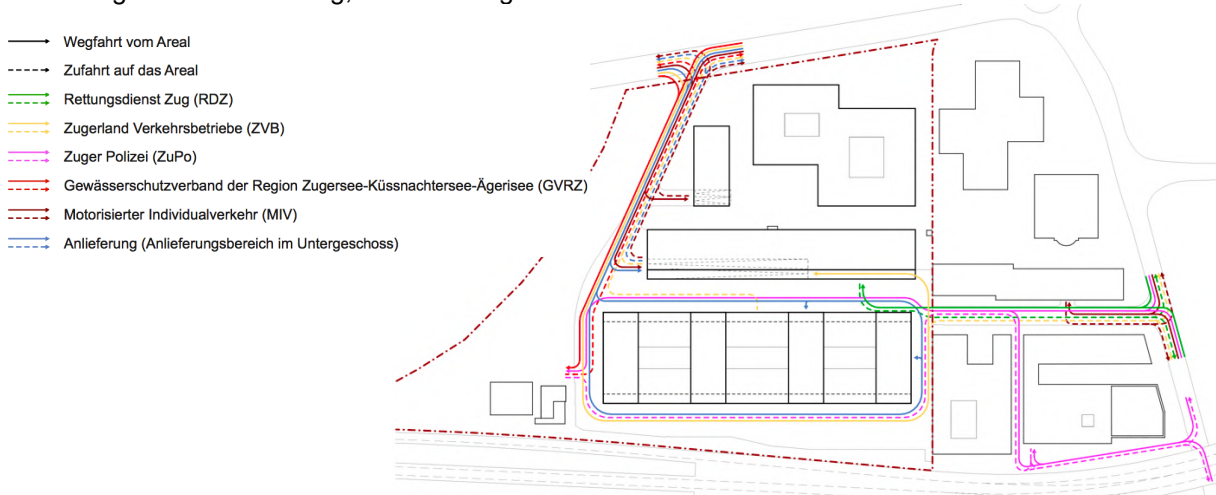
Abbildung 24: Schleppkurven



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Ein weiterer Anschluss ist von der Aabachstrasse her geplant, worüber insbesondere die Zu- und Wegfahrten des Rettungsdienstes Zug und der Polizei erfolgen. Das entsprechende Fahrregime wird im Bebauungsplan nicht abschliessend vorgegeben. Dies ist Gegenstand eines Signaletikkonzepts, das vorzugsweise im Baubewilligungsverfahren aufgezeigt wird.

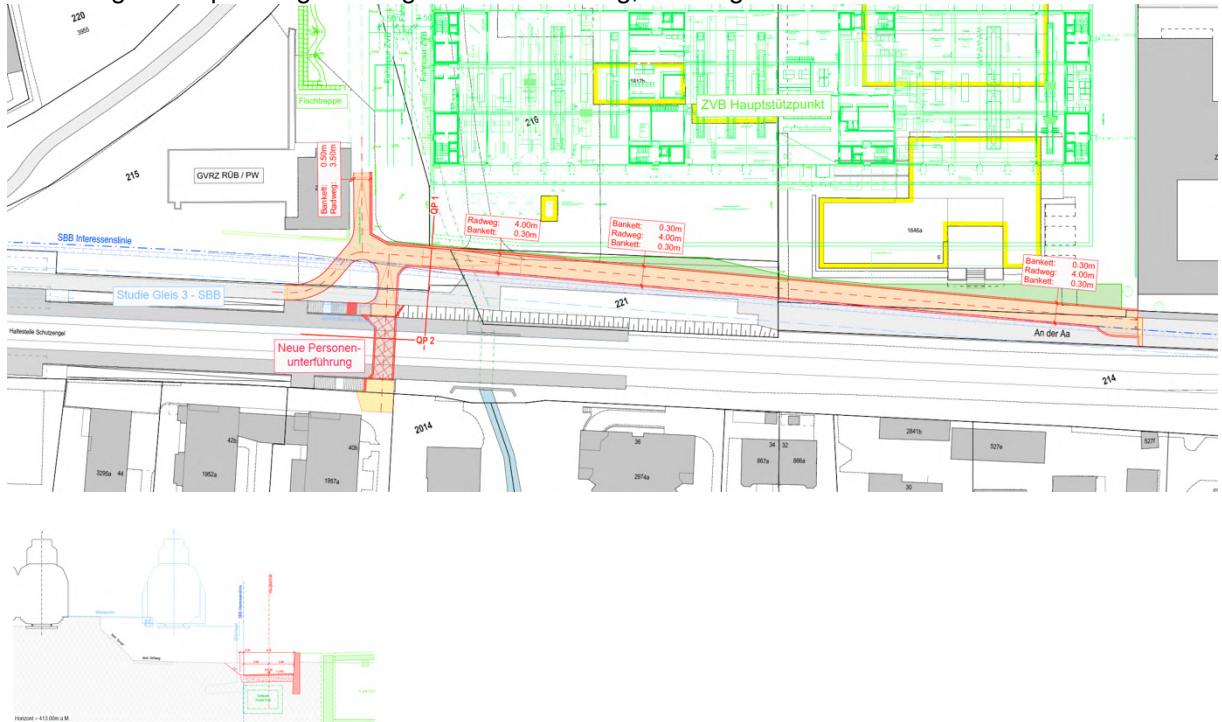
Abbildung 25: Erschliessung, Zu- und Wegfahrten



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

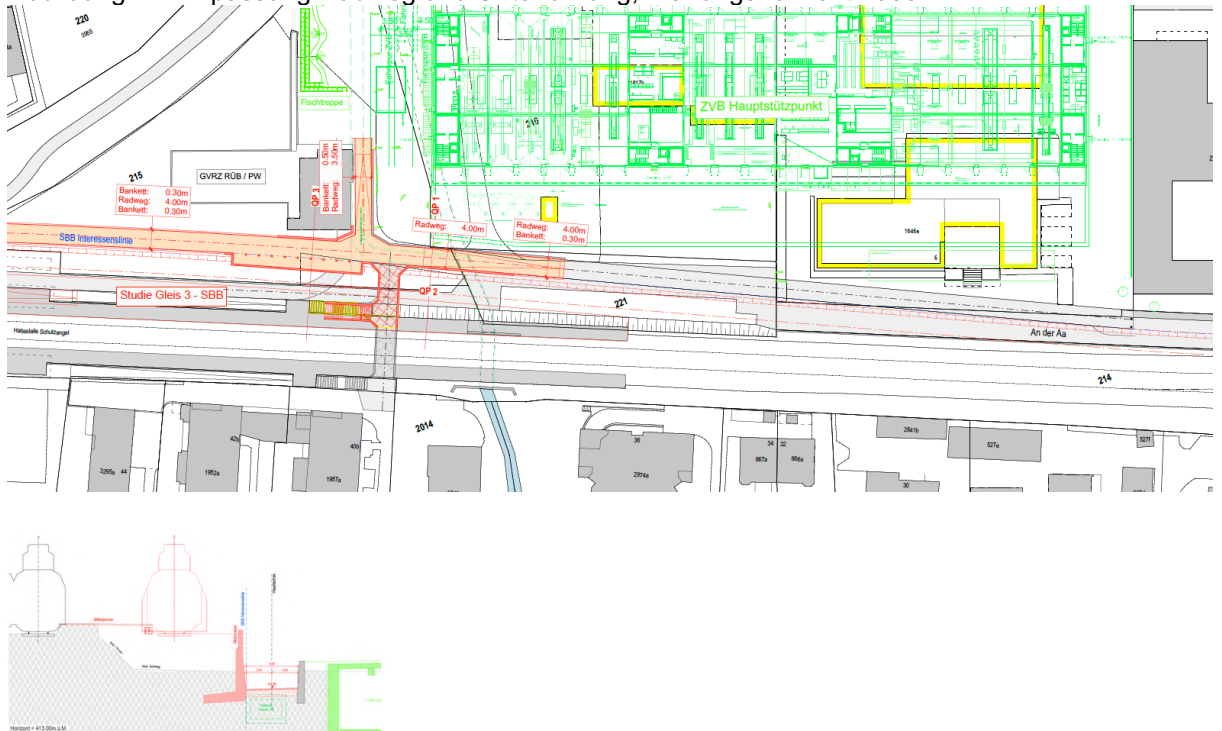
Abs. 4 Die Wege, die im Bebauungsplan gesichert werden, verbessern das öffentliche Fuss- und Velonetz. Insbesondere werden die Anbindung zum Bahnhof Zug, zur S-Bahn-Haltestelle Zug Schutzen-
gel, zu den Bushaltestellen Aabachstrasse und Schutzen-
gel, zum See, zum Stierenmarktareal und zur Herti ermöglicht. Das Areal wird somit optimal mit dem Quartier und der Stadt vernetzt. Die im kommunalen und kantonalen Richtplan festgehaltenen Fuss- und Radwege sind im Richtprojekt umgesetzt und schliessen Verbindungslücken, ausserdem entsteht eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung für Fussgänger und Velofahrer. Der autonome und barrierefreie Zugang vom Areal An der Aa im Süden in die zukünftige Personenunterführung ist gewährleistet, da das Untergeschoss beim Baubereich D ausserhalb dieses Bereichs liegt. Für die Personenunterführung liegt ein Projekt des Ingenieurbüros Gruner Berchtold Eicher AG vor.

Abbildung 26: Anpassung Radweg und Unterführung, Planungshorizont 2030



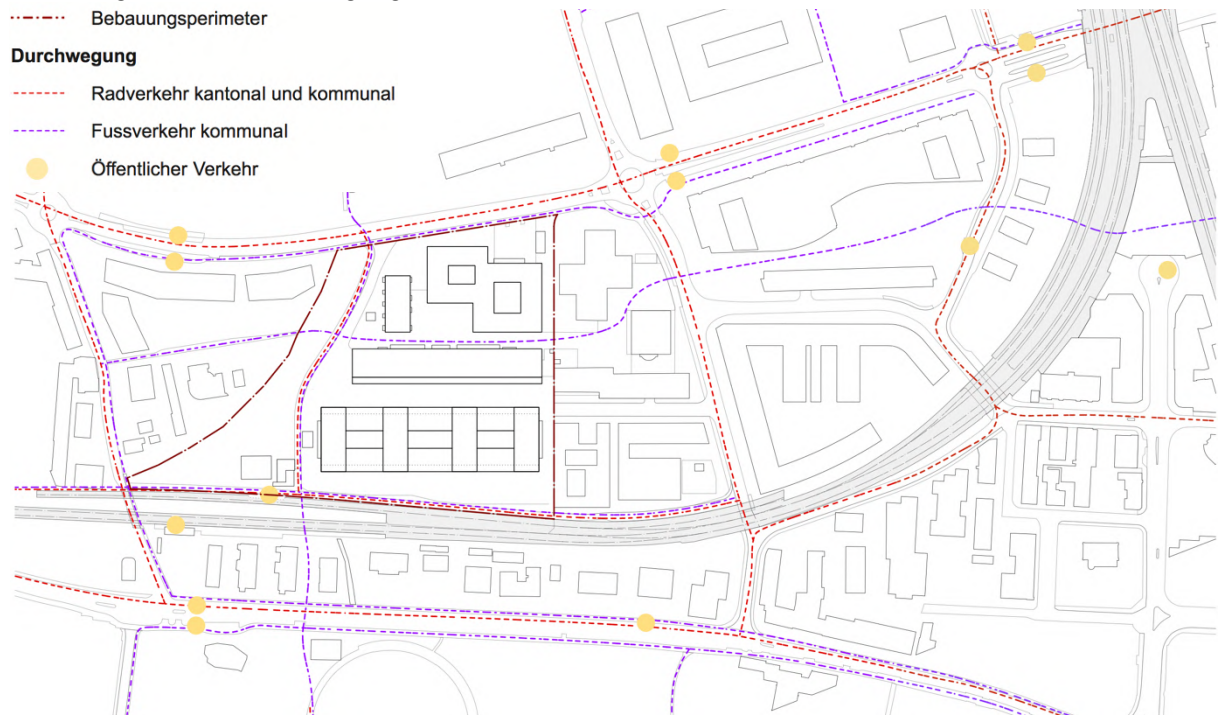
Quelle: Gruner Berchtold Eicher AG, Projektstand 24.6.2022

Abbildung 27: Anpassung Radweg und Unterführung, Planungshorizont 2050



Quelle: Gruner Berchtold Eicher AG, Projektstand 24.6.2022

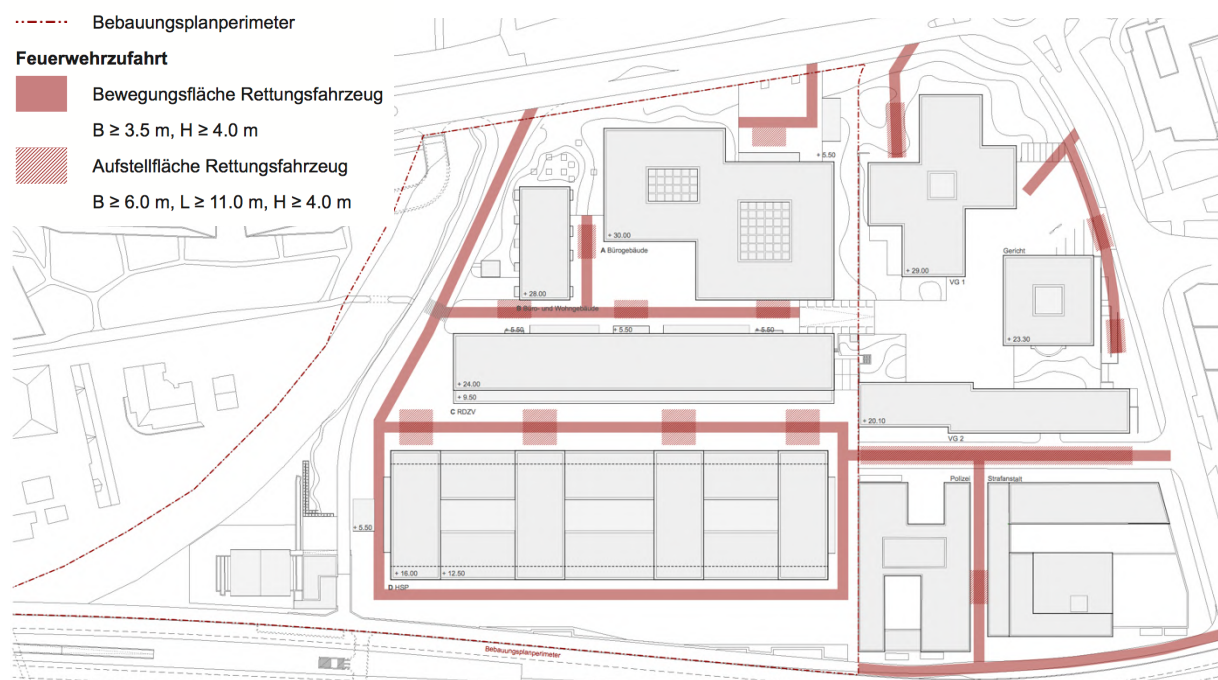
Abbildung 28: Arealdurchwegung



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Abs. 5 Im Bebauungsplangebiet werden Flächen für die Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge gesichert. Die bezeichneten Abstellflächen und Zufahrten entsprechen den Anforderungen des städtischen Feuerwehramts. Die Flächen sind zugänglich zu halten.

Abbildung 29: Bewegungs- und Aufstellflächen Rettungsfahrzeuge



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Abs. 6 Nach der Auffüllung der Wanne bei der General-Guisan-Strasse wird an der nordwestlichen Parzellengrenze das angrenzende Schutzengel-Quartier über den BP-Perimeter erschlossen (Tiefgarageneinfahrt). Es liegt ein Bauprojekt von Gruner Berchtold Eicher AG vor. Die Kosten gehen zulasten der Stadt Zug.

Der Gewässerraum, der durch das Bauwerk tangiert wird, wird entsprechend angepasst (s. Erläuterungen zu Ziffer 13 Plätze und Grünräume – Umsetzung Gewässerraum).

Zu Ziffer 10: Parkierung

Im Verkehrsgutachten von TEAMverkehr.zug ag (siehe Beilage) wurde die Erschliessung für alle Verkehrsarten aufgezeigt und der Nachweis für die notwendigen Parkfelder erbracht.

Das Areal liegt in der ÖV-Gütekategorie A und ist somit optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Der S-Bahnhof Schutzengel grenzt direkt an den Perimeter und der Bahnhof von Zug ist in 5 Minuten Fusswegdistanz erreichbar. Die Voraussetzungen zur Realisierung eines reduzierten PP-Angebots sind somit ideal. Unter Berücksichtigung der Lagequalität schreibt der Bebauungsplan ein Maximum von 583 Parkfeldern für Motorwagen vor. Die Fahrzeugabstellplätze der ZVB und RDZ sind in diesem Maximalwert enthalten. Oberirdisch dürfen max. 18 Parkplätze angeordnet werden.

Nachweis Parkplatzbedarf:

Die ZVB benötigt gemäss Nutzerangaben zwingend 218 Parkplätze für ihre Fahrzeuge. Zusätzlich benötigen die Chauffeure der ersten Arbeitsschicht für ihre Privatfahrzeuge 38 weitere Parkplätze. Die ZVB betreibt eine Fahrzeugwerkstatt im Gebäude; die Stellflächen, die damit in Zusammenhang stehen, gelten nicht als Parkplätze, sondern gehören zur Arbeitsfläche. Rund um das Gebäude werden jedoch weitere 10 Parkplätze für Lieferanten, Kunden, Werkstatt etc. benötigt.

Für die öffentlichen Dienste (insbesondere RDZ) werden 20 Parkfelder erstellt. Beim Werkplatz beim Pumpwerk kommen 2 Parkplätze für den GVRZ und die ZUPO dazu. Für den gesamten Betrieb der ZVB und der RDZ werden insgesamt somit 288 Betriebsparkfelder benötigt.

Tabelle 3: Betriebsparkfelder

Nutzer		Anzahl Parkfelder	Bemerkung
Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB	Depot	218	262 NBE (Flottenfaktor 1.2), Busse, Werkstattfahrzeuge, Dienstfahrzeuge
	1. Welle Chauffeure	38	Morgens Depot besetzt, nach 1. Welle parkieren Chauffeure im Depot
	Aussenparkplatz	10	Lieferanten, Kunden Werkstatt
	Zwischentotal	266	
Rettungsdienst Zug RDZ	Gebäude C	8	Erdgeschoss
	Gebäude D	6	Untergeschoss
	Aussenparkplatz	6	Aussenparkfelder Noteinsätze
	Zwischentotal	20	
GVRZ	Werkplatz	1	Unterhalt Pumpwerk
Zuger Polizei ZUPO	Werkplatz	1	Zugang Hundezwinger
Total		288	

Quelle: TEAMverkehr.zug ag, Verkehrsgutachten Stand 9.8.2022

Gemäss Parkplatzreglement der Stadt Zug sind auf dem Areal im Minimum 374 Parkfelder nötig und im Maximum 981 Parkfelder möglich (ÖV-Gütekategorie A). Aufgrund dieser enormen Bandbreite wurde das zu schaffende Parkplatzangebot im Verkehrsgutachten von TEAMverkehr in einem zweiten Schritt nach der VSS-Norm 40 281 ermittelt. Gemäss dieser Berechnungsnorm sind unter Berücksichtigung des Standort-Typs A und der Betriebsparkfelder auf dem Areal zwischen 549 und 780 Parkplätze zu schaffen.

Im Bebauungsplan wird das maximale Parkplatzangebot im Sinne der Vorbildfunktion der öffentlichen Hand am unteren Rand festgelegt. Der Schwellenwert von max. 500 Parkplätzen gemäss Anhang in der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) wird im Bebauungsplan überschritten (max. 583 Parkplätze), weshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgenommen wurde (siehe Kapitel 6).

Tabelle 4: Nachweise und Festlegung Anzahl Parkfelder

Parkfelder	Parkplatzreglement PPR Zug, Zone A		VSS-Norm 40 281, Standort-Typ A		Festlegung Anzahl	Bemerkung
	min.	max.	min.	max.		
	10% / 20%	100%	20%	40%		
Beschäftigte / Personal	53	532	187	373	235	PPR: 44%, VSS-Norm: 25%
Kunden	26	132	44	87	44	PPR: 33%, VSS-Norm: 20%
Bewohner	5	26	30	30	15	PPR: 57%, VSS-Norm: 50%
Besucher	1	3	1	1	1	PPR: 20%, VSS-Norm: 20%
Total	86	693	261	492	295	
Betriebsparkfelder ZVB	266	266	266	266	266	
Betriebsparkfelder RDZ	20	20	20	20	20	
Betriebsparkfeld GVRZ	1	1	1	1	1	
Betriebsparkfeld ZUPO	1	1	1	1	1	
Total	288	288	288	288	288	notwendig
Gesamttotal	374	981	549	780	583	max.

Quelle: TEAMverkehr.zug ag, Verkehrsgutachten Stand 9.8.2022

Die Parkfelder für die konventionellen, privaten Nutzungen auf dem Areal (Beschäftigte, Bewohner, Besucher) sowie die Beschäftigten und Besucher der öffentlichen Nutzungen werden grossmehrheitlich in der gemeinsamen Einstellhalle unter den Gebäuden A und B angeordnet. Im Aussenbereich sind 18 Parkplätze zulässig. Die Ein- und Ausfahrtsrampe für die Einstellhalle der Personenwagen und Velos ist beim Gebäude B geplant, die Ein- und Ausfahrtsrampen für die Einstellhalle der ZVB und der RDZ sind Teile des Gebäudes C. Es sind zwei Untergeschosse geplant.

Aufgrund der beschränkten Anzahl Parkplätze für Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsnutzungen ist es zwingend, dass die Beschäftigten und Kunden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen. Die Bauherrschaft muss deshalb im Baubewilligungsverfahren mittels eines Mobilitätskonzepts den Nachweis erbringen, dass die nötigen Infrastrukturen und organisatorischen Massnahmen für einen entsprechenden Modalsplit sichergestellt sind.

Zu Ziffer 11: Veloabstellplätze

Im geforderten Mobilitätskonzept muss nachgewiesen werden, dass die geplante Anzahl Veloabstellplätze für den Bedarf ausreichend ist. Für die Anzahl und die Gestaltung der Veloabstellplätze sind die Richtwerte der VSS-Norm 40 065 wegleitend.

Gemäss den Berechnungen nach VSS-Norm 40 065 im Verkehrsgutachten sind für die Velo-/Mofa-Parkierung auf dem Areal insgesamt 489 Abstellplätze für die verschiedenen Nutzergruppen notwendig und ausreichend, wovon 225 oberirdisch für die Kurzzeitparkierung realisiert werden sollen. Diese müssen überdacht ausgestaltet sein. 264 Abstellplätze sind Langzeitabstellplätze, die in den Untergeschossen beim Gebäude B angeordnet sind. Im Verkehrsgutachten wird ausserdem empfohlen, 40 Stellplätze für Motorräder vorzusehen (entspricht 10–15 % der zu erstellenden 295 Parkplätze für Personewagen).

Tabelle 5: Nachweise und Festlegung Anzahl Veloabstellplätze

Veloparkplätze	Parkplatzreglement Zug	SN 40 065	Festlegung Anzahl	Bemerkung
Kurzzeitparkplätze		225	225	
Langzeitparkplätze		264	264	
Total	693	489	489	
Motorräderparkplätze			Festlegung Anzahl	Bemerkung
	Anteil von 10% bis 15% von 295		40	

Quelle: TEAMverkehr.zug ag, Verkehrsgutachten Stand 9.8.2022

5.5 Freiraum

Zu Ziffer 12: Gestaltungsgrundsätze

Mit dem Bebauungsplan werden gegenüber der Regelbauweise erhöhte Anforderungen gestellt. Gemäss § 32 Abs. 2 PBG hat der Freiraum, genau wie die Bebauung, eine besonders gute Gestaltung aufzuweisen.

Zu Ziffer 13: Plätze und Grünräume

Der ordentliche Bebauungsplan sichert die wesentlichen Elemente der Freiraumgestaltung des Richtprojekts. Es sind dies:

- Platzabfolge mit unterschiedlich gestalteten und begrünter Aufenthaltsflächen, welche als Treffpunkte und Aufenthaltsräume dienen.
- Gemeinschaftlich nutzbarer Quartierplatz im Arealinneren mit Sitzgelegenheiten sowie Begrünung und Beschattung mit einem grosskronigen Baum. Die Grösse des Quartierplatzes hat hierbei mindestens 1'730 m² zu messen, was 5 % der anrechenbaren Grundstücksfläche entspricht (§ 8 BO).
- Ökologisch wertvoll gestaltete Grünflächen.
- Ein gut und naturnah gestalteter Übergang zum offengelegten Siehbach in Kombination mit dem begrünter, baumbestandenen Schleifendamm, der ökologisch aufzuwerten ist. Die fachgerechte und nachhaltige Pflege der ökologischen Flächen ist in einem Aufwertungs- und Pflegekonzept aufzuzeigen.
- Ein grüner, mit schattenspendenden Bäumen bepflanzter Übergangsbereich vom Vorplatz des Gebäudes D zum Fuss- und Radweg entlang der SBB-Gleise.
- Die Pflanzung von standortgerechten, in der Regel einheimischen Bäumen und Hecken.

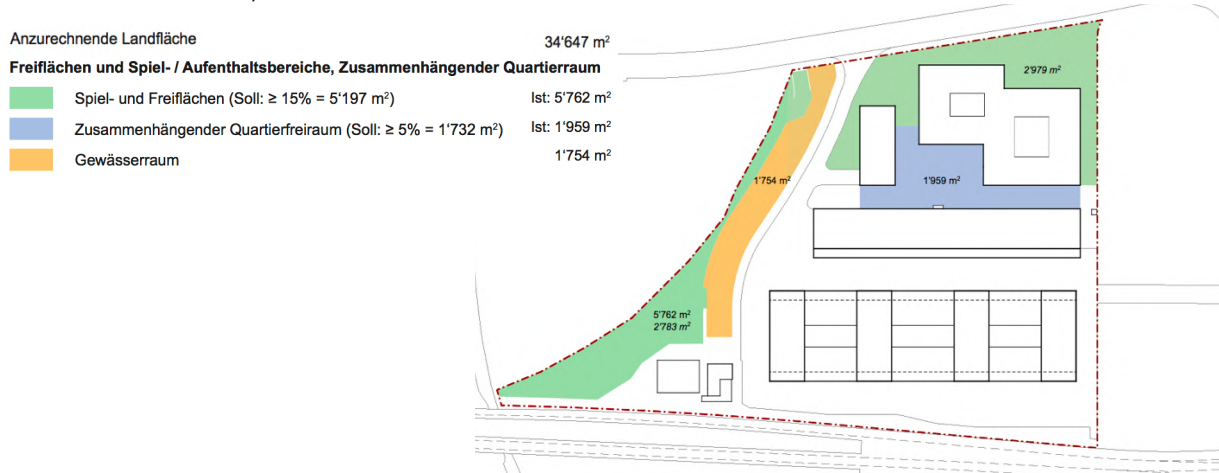
Auf der Basis des Richtprojekts ist die Umgebungsgestaltung und Bepflanzung im Baubewilligungsverfahren im Detail nachzuweisen und umzusetzen.

Angebot an Freiräumen

Das Freiraumangebot nördlich und westlich der beiden Bürogebäude sowie der ökologische Freiraum bei der westlichen Perimetergrenze und entlang des offengelegten Siehbachs (ohne Gewässerraum) umfasst gemäss Richtprojekt eine Fläche von total 5'762 m². Dies entspricht rund 17 % der anzurechnenden Landfläche von 34'647 m².

Der zusammenhängende Quartierfreiraum wird zwischen den beiden Bürogebäuden (Baufelder A und B) angeordnet. Seine Fläche von 1'959 m² entspricht einem Anteil von rund 6 % der anzurechnenden Landfläche, womit die Vorgabe von § 8 BO erfüllt ist. Der Bebauungsplan schreibt eine aufenthaltsfreundliche und klimaangepasste Gestaltung des Quartierfreiraums vor. Damit gemeint sind Baumpflanzungen (davon mindestens ein grosskroniger Baum, der nicht unterbaut werden darf), Beschattungselemente, Wasserflächen, nicht befestigte Beläge etc.

Abb. 30: Freiflächen, Quartierfreiraum



Quelle: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Bepflanzung

Bei der standortgerechten Bepflanzung sind vornehmlich einheimische Pflanzen zu wählen. Bei Rasen- und Wiesenflächen ist auf eine artenreiche Vielfalt zu achten.

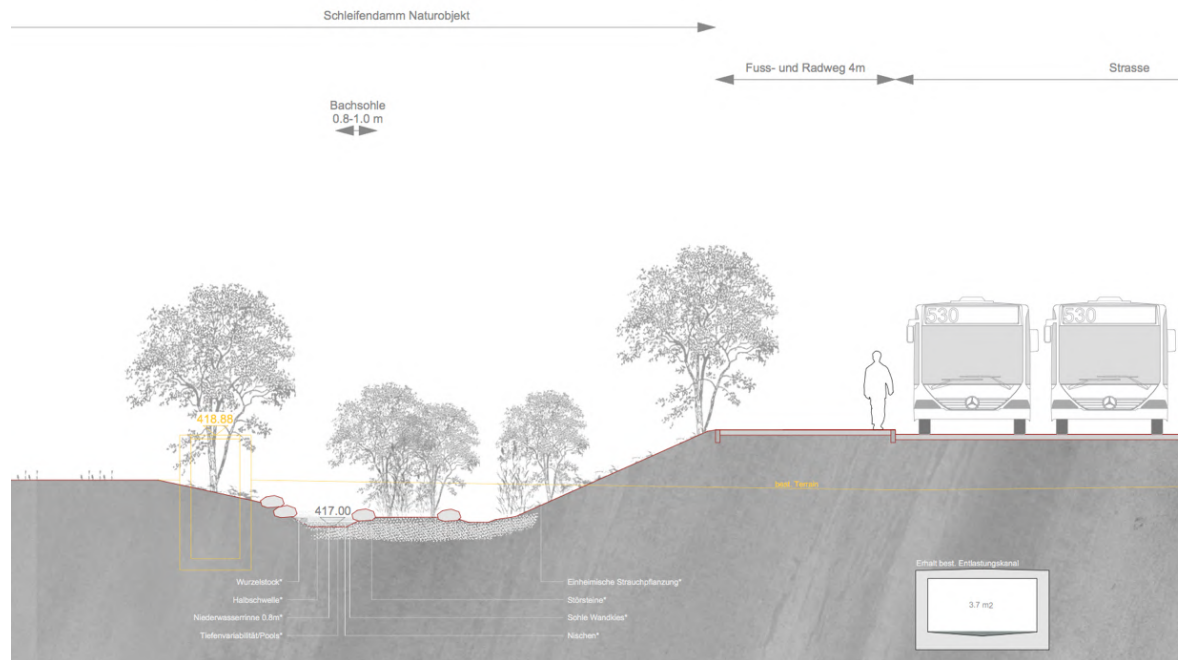
Öffnung Siehbach

Entlang des Schleifendamms fliesst der Siehbach heute in einem Kanal, der im Norden die General-Guisan-Strasse und im Süden die Bahnlinie unterquert. Die Kanalsohle befindet sich rund 4 bis 5 m unter dem heutigen Terrainverlauf. Gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben haben die Kantone und die Gemeinden die Qualität der Bäche und Flüsse als Lebensraum von Tieren und Pflanzen zu verbessern und den Hochwasserschutz zu gewährleisten. Insbesondere sind die Bäche durchgängig für Wassertiere auszugestalten.

Aufgrund der technischen Rahmenbedingungen (insbesondere SBB-Geleise und Pumpwerk) ist eine vollständige Offenlegung des Siehbachs nicht möglich. Im Zusammenhang mit der Arealentwicklung An der Aa soll jedoch der Trockenwetterabfluss des Siehbachs zwischen der General-Guisan-Strasse und dem Pumpwerk in einem offenen, naturnah gestalteten Gerinne geführt werden. Diese Massnahme erfolgt koordiniert mit der ökologischen Aufwertung des Schleifendamms. Für den Abfluss der Hochwassermenge wird weiterhin der Kanal benötigt.

Am südlichen Ende des offengelegten Siehbachs zwischen dem Bach und dem Kanal ist eine Fisch-treppe vorgesehen, die den Fischen den Auf- und Abstieg zwischen dem Kanal und dem offengelegten Bachprofil ermöglicht. Das Richtprojekt enthält für die Renaturierung des Siehbachs einen Gestaltungsvorschlag von Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG.

Abb. 31: Auszug Renaturierungsprojekt Siehbach



Quelle: Andreas Geser Landschaftsarchitekten

Aufgrund der technischen Rahmenbedingungen an die Dimensionierung des Untergeschosses muss der Siebachkanal im südlichen Arealteil verlegt werden. Die Bebauungsplanbestimmungen stellen klar, dass der Kanal verlegt werden kann. Für den Kanal am südlichen Ende des offengelegten Siebachs wird im Zuge des Bebauungsplanverfahrens eine kantonale Spezialbaulinie festgelegt, womit der kantonale minimale Gewässerabstand für Ober- und Unterniveaubauten sowie für Anlagen aufgehoben wird (Abstand 0 Meter). Der Kanal darf folglich, unter Beachtung der technischen Anforderungen an den Kanal, überbaut werden.

Vorgaben zur Festlegung des Gewässerraums

Am 11. Dezember 2009 hat das eidgenössische Parlament mit einer Änderung des Gewässerschutzgesetzes (GSchG; SR 814.20) einen Gegenvorschlag zur Volksinitiative "Lebendiges Wasser" beschlossen. Diese Gesetzesänderung, welche seit 1. Januar 2011 in Kraft ist, verlangt u.a. die Revitalisierung der Gewässer und die extensive Bewirtschaftung des Gewässerraums. In der Folge hat der Bundesrat die Gewässerschutzverordnung (GSchV; SR 814.201) angepasst. Er hat dabei den Gewässerraum für Fliessgewässer und für stehende Gewässer sowie die Nutzung dieses Raums definiert. Gleichzeitig hat er die Kantone verpflichtet, den Gewässerraum für die einzelnen Gewässer bis 31. Dezember 2018 festzulegen.

Der Kanton hat diese Aufgabe im Rahmen der Richtplanrevision 2020 an die Gemeinden delegiert (Richtplantext L8.4.1). Die Gemeinden müssen den Gewässerraum mindestens für jene Gewässer festlegen, die auf der Landeskarte 1:25'000 (swissTLM3D) verzeichnet sind (Richtplantext L8.4.4). Die Sicherung des Gewässerraums hat dabei grundsätzlich mit überlagernden Zonen nach dem kantonalen Planungs- und Baugesetz im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu erfolgen (Richtplantext L8.4.1 und L8.4.3).

Umsetzung Gewässerraum

Die Umsetzung des Gewässerraums des offengelegten Siehbachs und des Siebachkanals erfolgt mittels einer Spezialbaulinie in einem separaten, mit dem Bebauungsplan koordinierten, kantonalen Verfahren (siehe Beilagen zur Spezialbaulinie Gewässerraum Siebach).

Die Spezialbaulinie sowie die Bestimmungen im Bebauungsplan gehen den aktuell zusätzlich zu beachtenden Vorgaben des kantonalen Gesetzes über die Gewässer vor, zumal der Kanton die Frage der Gewässerräume an die Gemeinden beziehungsweise die Stadt delegiert hat (§ 13 GewG Gewässerraum / § 14 GewG Gewässerlinienpläne / § 23 GewG Gewässerabstand).

Zu Ziffer 14: Bäume

Die Vorschrift betreffend Bäume ist im Interesse einer klimaangepassten Umgebungsgestaltung. Die Lage der Bäume ist im Situationsplan schematisch dargestellt. Die genaue Lage der Bäume ist 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 (mindestens 1.5 m hohe Substratschicht). Beim grosskronigen Baum auf dem Quartierplatz (siehe Ziffer 13) ist eine Aussparung in der Tiefgarage vorzusehen.

5.6 Umwelt

Zu Ziffer 15: Umweltbestimmungen

In der Bestimmung wird ein Konzept gefordert, das eine nachhaltige und effiziente Energieversorgung nachweist. Das kantonale Energiegesetz wird derzeit revidiert. Berücksichtigt wird neben den MuKEN 2014 (Mustervorschriften der Kantone im Energiebereich) auch die laufende Revision der eidgenössischen Energiegesetzgebung. Im Baubewilligungsverfahren werden demnach hohe Anforderungen an eine nachhaltige Energienutzung zu beachten sein.

Grundwasser

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

Um bereits im Bebauungsplan die Machbarkeit der geplanten Untergeschosse zu überprüfen, wurden Abklärungen betreffend die Durchflusskapazität getroffen. Gemäss geologischem Gutachten von 2014 liegt der Perimeter im Gebiet üB (übrige Bereiche). Im GIS-Browser des Kantons Zug wird der Bereich "Au tief" angegeben, was auf nutzbare Tiefengrundwasser hinweist. Diese Grundwasserschicht befindet sich gemäss geologischem Gutachten ca. 60–70 m unter Terrain und wird von den geplanten Bauten nicht tangiert. Insofern erübrigt sich der Nachweis der Durchflusskapazität.

Entwässerung

Der Anteil versiegelter Flächen ist möglichst gering zu halten. Nicht für die Erschliessung erforderliche Flächen sind unversiegelt auszuführen. Das Richtprojekt weist unversiegelte Flächen im Umfang von 8'372 m² aus.

Der grosse Anteil an versiegelten Flächen ist eine Folge der grossen Verkehrsflächen bei den Zu- und Wegfahrten zu den Werkstätten und den Garagenplätzen, die durch die Fahrzeuggrössen der ZVB bedingt sind.

Zu Ziffer 16: Lärm

Im Lärmgutachten vom 18. August 2022 (siehe Beilage) wurde die Lärmbelastung überprüft. Lärmquellen sind die General-Guisan-Strasse, die Bahn, die arealinternen Erschliessungsstrassen, die geplanten Ein-/Ausfahrten zu den beiden Tiefgaragen, der Lärm der ZVB-Werkstatt sowie der Hundezwinger.

Das Gutachten hält fest, dass die Planungswerte einzig bei der Westfassade des Gebäudes im Baubereich B nachts überschritten wird. Mit Lärmschutzmassnahmen an dieser Fassade sowie bei den Tiefgaragenzufahrten können die Vorgaben der Lärmschutzverordnung jedoch überall erfüllt werden. Die erforderlichen Massnahmen werden im Baubewilligungsverfahren gestützt auf das dannzumalige Bauprojekt festgehalten.

5.7 Schlussbestimmungen

Zu Ziffer 17: Etappierung

Eine Überbauung in Etappen ist erlaubt. Um Zwischennutzungen zu ermöglichen, sind Abweichungen von den Bestimmungen möglich (bspw. bezüglich Parkierung), die jedoch zeitlich befristet sind und vom Stadtrat bewilligt werden müssen. Gemäss Richtprojekt ist vorgesehen, das Projekt in zwei Etappen umzusetzen.

Etappe 1

Rückbau: ZVB-Gebäude Süd, bestehender Hundezwinger

Neubau: Gebäude C und D, neuer Hundezwinger H

Umgebung: Aussenflächen Gebäude C, D und GVRZ, Schleifendamm mit Siehbach, Zufahrt General-Guisan-Strasse

Abbildung 34: Etappierung 1. Etappe



Etappe 2

Rückbau: ZVB Gebäude Nord

Neubau: Gebäude A und B

Umgebung: Aussenflächen Gebäude A/B, Platzgestaltung

Abbildung 35: Etappierung 2. Etappe



Quelle Abb. 31/32: Planergemeinschaft HSP ZVB, Richtprojekt Stand 26.9.2022

Zu Ziffer 18: Änderungen

Gemäss § 57 Abs. 1 V PBG kann der Stadtrat im Sinne einer Ausnahmegewilligung Änderungen gestatten, wenn damit Verbesserungen für das Gesamtkonzept erzielt werden. Nachbarliche Interessen dürfen dabei nicht erheblich beeinträchtigt werden. Die Ausnahmegewilligung ist Teil der Baubewilligung.

Bei der Revision Nutzungsplanung sind die Bebauungspläne inhaltlich zu überprüfen und gegebenenfalls zu revidieren. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht bereits den neuen gesetzlichen Vorgaben im PBG. Sofern die Zonierung im Rahmen der laufenden Nutzungsplanungsrevision angepasst wird, sind die Bestimmungen gegebenenfalls redaktionell zu justieren, ohne dass die Planbeständigkeit dadurch infrage gestellt würde.

6 Umweltverträglichkeit

6.1 Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei der Planung von Anlagen, welche die Umwelt erheblich belasten können, ist eine 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.

Für das bestehende Areal bzw. den Bebauungsplan wurde noch keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Da der Bedarf an Fahrzeugabstellplätzen voraussichtlich ab ca. 2035 den Schwellenwert gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) von 500 Parkplätzen überschreiten wird, wurde in Absprache zwischen der Stadt Zug und der Baudirektion des Kantons Zug entschieden, bereits im Rahmen des Bebauungsplans eine UVP durchzuführen.

6.2 Voruntersuchung

Die UVB-Voruntersuchung mit Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung wurde dem Amt für Umwelt (AFU) am 5. Mai 2022 zur Prüfung eingereicht. Mit Schreiben vom 3. Juni 2022 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

Verkehr

Parkierung

Für Motorwagen sind maximal 583 Parkplätze vorgesehen. Für Betriebsfahrzeuge werden insgesamt 288 Betriebsparkplätze benötigt, davon 218 Parkplätze für Busse, Werkstattfahrzeuge und Dienstfahrzeuge der ZVB. Für Beschäftigte und Bewohner sind 250 Parkplätze und für Kunden und Besucher 45 Parkplätze vorgesehen.

Gemäss Parkplatznachweis liegt das maximale Parkplatzangebot von 583 Parkplätzen innerhalb der zulässigen Bandbreiten gemäss dem gültigen Parkplatzreglement der Stadt Zug und der VSS-Norm 40 281. Das Angebot von 235 Beschäftigten-Parkplätzen entspricht einem Abminderungsfaktor von 25 % und erreicht somit beinahe das Minimum nach VSS-Norm 40 281. Bei der Wohnnutzung wird von einer Abminderung von 50 % ausgegangen.

Verkehrsaufkommen

Die geplanten Nutzungen ergeben im Betriebszustand 2035 ein moderates Verkehrsaufkommen (DTV) von 1'323 Fahrten/Tag. Gegenüber dem Ist-Zustand 2021 resultiert ein Mehrverkehr von rund 650 Fahrten/Tag. Die Anteile des induzierten Verkehrs am Gesamtverkehr auf den Strassenabschnitten im Untersuchungsperimeter liegen durchwegs unter 10 %.

Modalsplit

Auf dem Areal An der Aa II werden im Vollausbau rund 1'615 Personen beschäftigt sein. Davon wird ca. 260 Personen (16 %) ein Parkplatzangebot zur Verfügung stehen. Die übrigen Beschäftigten werden mit dem Velo oder Motorrad (22 %), der Grossteil mit dem ÖV oder zu Fuss (62 %) anreisen. Bei den ca. 60 Bewohnern im Gebäude B wird mit einem MIV-Anteil von rund 30 % gerechnet. Die Bauherrschaft hat im Baubewilligungsverfahren in einem Mobilitätskonzept den Nachweis zu erbringen, dass die nötigen Infrastrukturen und organisatorischen Massnahmen für einen entsprechenden Modalsplit sichergestellt sind.

Kapazitätsnachweis

Die Leistungsbeurteilung ergibt im Betriebszustand an der neuen Einmündung General-Guisan-Strasse (Qualitätsstufe B) und am bestehenden Kreisel Aabachstrasse (Qualitätsstufe A) eine sehr gute Verkehrsqualität.

Umweltauswirkungen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betreffen vorab die Bereiche Luftreinhaltung, Lärm, Energie, Oberflächengewässer, Altlasten und Abfälle, Naturschutz sowie Stadtraum.

Luftreinhaltung

Aufgrund der verschärften Abgasnormen und von technologischer Verbesserungen bei den Fahrzeugen werden die NO_x- und Feinstaubemissionen des Verkehrs in den kommenden Jahren trotz Verkehrswachstum weiter abnehmen. Die ZVB unterstützt diese Entwicklung durch den forcierten Einsatz von Elektrofahrzeugen. Somit ist im Untersuchungssperimeter keine Verschlechterung der Luftqualität zu erwarten.

In der Bauphase ist mit Massnahmen der Massnahmenstufe B dafür zu sorgen, dass die Emissionen von NO_x, PM₁₀ und Staub so gering wie möglich gehalten werden.

Strassenverkehrslärm

Die Auswertung des Verkehrsgutachtens und die Berechnungen mit dem Modell sonROAD18 zeigen, dass der Ziel-/Quellverkehr aus dem BBP-Perimeter an der angrenzenden General-Guisan-Strasse nicht zu einer Überschreitung des Immissionsgrenzwertes führt. Der Lärmanteil des Ziel-/Quellverkehrs liegt – für sich allein betrachtet – überall deutlich unter dem Planungswert. Die Vorgaben der LSV für neue Anlagen werden eingehalten (Art. 7 LSV).

Betriebslärm (inkl. Baulärm)

Die durch die Überbauung erzeugten Lärmimmissionen halten die Planungswerte für Industrie- und Gewerbelärm an den massgebenden Immissionsorten mit Massnahmen bei den Zufahrten zu den Tiefgaragen und am Gebäude B ein. Die Massnahmen sind mit den jeweiligen Baugesuchen nachzuweisen. An allen übrigen Orten mit lärmempfindlicher Nutzung innerhalb und ausserhalb des BBP-Perimeters sind die Planungswerte eingehalten. Die Vorgaben der LSV für neue Anlagen können eingehalten werden (Art. 7 LSV).

In der Bauphase ist mit Massnahmen der Massnahmenstufe B dafür zu sorgen, dass Lärmstörungen durch die Bauarbeiten minimiert werden. Dazu zählen insbesondere die Einhaltung der Ruhezeiten, Zeitbeschränkung für lärmintensive Arbeiten sowie der Einsatz lärmarmer Bauverfahren.

Energie

Die künftige Energieversorgung der Überbauung An der Aa II ist zurzeit in Prüfung. Anzustreben ist ein möglichst hoher energetischer Gebäudestandard, die Versorgung mit erneuerbaren Energien und eine hohe Energieeffizienz. Die Neubauten von ZVB und RDZV sollen nach Minergie-P-Eco erstellt und zertifiziert werden. Dieser Standard setzt neben maximaler Energieeffizienz und Komfortmerkmalen auf ökologische Materialwahl und nachhaltige Bauweise. Die Massnahmen werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens konkretisiert.

Oberflächengewässer

Mit der Öffnung und naturnahen Gestaltung des Siehbachs erfährt das Gewässer gegenüber dem heutigen Zustand eine deutliche Aufwertung. Die vorgesehene offene Bachführung auf weiter Strecke inklusive Gewässerraum und die Wiederherstellung der Längsvernetzung erfüllen die Anforderungen des Gewässerschutzes und der Fischerei. Der geplante Bau einer Fischtreppe am südlichen Ende des offengelegten Siehbachs zwischen dem Bach und dem Kanal stellt die Fischgängigkeit des Bachabschnitts wieder her.

Altlasten und Abfälle

Das Areal An der Aa II weist aufgrund seiner Bau- und Nutzungsgeschichte zahlreiche Belastungen des Untergrundes auf. Es wurden bereits umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Der Kataster der belasteten Standorte (KbS) verzeichnet auf dem Areal zwei Standorte, welche als "belastet, weder überwachungs- noch sanierungsbedürftig" klassiert sind. Durch die Aushubarbeiten wird ein grosser Teil des belasteten Materials vom Areal entfernt. Dadurch verbessert sich die Situation gegenüber dem Ist-Zustand deutlich. Hinsichtlich Altlasten kann das Bauvorhaben als zulässig beurteilt werden. Bei den Bauvorhaben fallen grosse Mengen an Rückbau- und Aushubmaterial an. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen können diese der korrekten Verwertung bzw. Entsorgung zugeführt werden. Die weiteren altlasten- und abfallrechtlichen Abklärungen erfolgen in Abstimmung mit dem AFU.

Naturschutz

Mit der Aufwertung des Schleifendamms und dem offengelegten Siehbach entsteht ein grösserer zusammenhängender, ökologischer Raum. Der neue Gewässerraum wird naturnah gestaltet und der Schleifendamm selbst ökologisch aufgewertet. Das Areal weist trotz der baulichen Dichte grosszügige zusammenhängende Grünflächen auf. Hinzu kommen umfangreiche Dachbegrünungen. Damit leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zum innerstädtischen ökologischen Ausgleich und zur Verbesserung des Stadtklimas.

Stadtraum

Das heutige Areal An der Aa ist historisch als Dienstleistungszentrum für den öffentlichen Verkehr und die Abwasserreinigung entstanden und gewachsen. In seiner heutigen Form ist es unternutzt. Die zeitgemässen Neubauten und die Arealgestaltung ordnen sich gut ins Stadtgefüge ein und führen zu einer städtebaulichen Aufwertung des Quartiers. Das Projekt erfüllt die Forderung nach baulicher Verdichtung bei hoher städtebaulicher Qualität.

Übrige Umweltbereiche

In den übrigen relevanten Umweltbereichen Erschütterungen, Licht, NIS, Grundwasser, Abwasser, Boden sowie Kulturgüter, Archäologie sind die massgebenden Umweltschutzvorschriften mit geeigneten Massnahmen einhaltbar.

6.4 Berücksichtigung im Bebauungsplan

Die Umweltabklärungen von Basler & Hofmann zum Bebauungsplan An der Aa II führen zum Schluss, dass die Umweltschutzvorschriften beim Bau und Betrieb der neuen Überbauung mit den vorgesehenen Massnahmen zum Schutz der Umwelt eingehalten werden können.

Die Erkenntnisse aus dem UVB wurden im Bebauungsplan und in den Bestimmungen berücksichtigt. In einzelnen Bereichen kann die Umweltverträglichkeit erst in einer späteren Projektphase abschliessend sichergestellt werden. Daher legt der Stadtrat die erforderlichen Massnahmen im Baubewilligungsverfahren abschliessend fest.

7 Begründung der Abweichungen von der Einzelbauweise

7.1 Abweichungen von kantonalen und gemeindlichen (Bau-)Vorschriften

Der grösste Teil des Areals An der Aa II befindet sich in der Wohn- und Arbeitszone 4 (WA4). Das bestehende achtgeschossige Gebäude der ZVB befindet sich in der Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (OelB).

Das Richtprojekt weicht in folgenden Punkten von den Vorgaben zur Zone WA4 ab:

- Die Zone WA4 lässt vier Vollgeschosse zu. Im Richtprojekt sind Gebäude bis zu acht Vollgeschoss vorgesehen.
- In der Zone WA4 muss ein Mindestwohnanteil von 50 % ausgewiesen werden können. Im Bebauungsplan ist nur im Baubereich B ein minimaler Wohnanteil vorgeschrieben.
- In der Zone WA4 beträgt die Ausnützungsziffer 1.00. Im Richtprojekt liegt die Ausnützung rund 45 % höher.
- In der Zone WA4 liegt die max. Firsthöhe bei Flachdächern bei 13.30 m. Im Richtprojekt beträgt die max. Gebäudehöhe ab dem definierten massgebenden Terrain max. 30 m.

Lage im kantonalen Verdichtungsgebiet:

Das gesamte Areal An der Aa II befindet sich gemäss dem kantonalen Richtplan in der Zone für Verdichtung I. Die Richtplanfestlegung erlaubt es der Stadt Zug, eine bauliche Dichte bis zu einer Ausnützungsziffer von AZ 2.0 festzulegen. Das Richtprojekt weist über das gesamte Areal eine AZ von rund 1.45 auf und liegt damit deutlich unter der gemäss kantonalem Richtplan für Verdichtungsgebiete erlaubten maximalen AZ von 2.0.

7.2 Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise

Gemäss § 32 des Planungs- und Baugesetzes können Bebauungspläne von den ordentlichen Bauvorschriften abweichen, wenn sie wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise aufweisen. Mit dem Bebauungsplan An der Aa II entsteht ein besonders gut konzipierter Stützpunkt für die öffentlichen Dienste mit einer hohen Freiraumqualität. Wesentliche Vorzüge sind:

Gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungsbild mit übergeordnetem Gestaltungskonzept, grosszügigen Freiräumen, innenliegendem Quartiersplatz und für die Öffentlichkeit optimaler Durchwegung

Auf dem Areal An der Aa ist neben den Gebäuden der kantonalen Verwaltung ein sorgfältiger städtebaulicher Eingriff mit einem übergeordneten und weitsichtigen Gestaltungskonzept notwendig, das den vorhandenen städtischen Rahmen im Umfeld mit bestehenden Infrastrukturanlagen, Bürogebäuden und Wohnsiedlungen berücksichtigt. Der bisher infrastrukturelle Charakter des Ortes wird zu einem städtischen Zentrum mit hohen Aufenthaltsqualitäten dank unterschiedlichen Plätzen und Grünräumen weiterentwickelt. Das Areal wird durch eine kostenintensive Verlagerung der Garagierung von der Horizontalen in die Vertikale in seiner Funktion gestärkt. Die komplexen betrieblichen Anforderungen des Hauptstützpunktes für die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) und des Rettungsdienstes Zug (RDZ) werden gewährleistet.

Aufgrund der hohen Durchlässigkeit können diverse Wegverbindungen über das Areal ermöglicht werden. Quartierplätze und Grünräume können verbindlich für die Stadt und ihre Bewohner gesichert werden. Die Offenlegung des Sihbachs bietet ein neues vernetztes, innerstädtisches Naturerlebnis.

Gute architektonische in sich abgestimmte Gestaltung der Bauten

Mit dem Bebauungsplan An der Aa II wird die Qualität der Proportionierung und die Fassadengliederung der städtischen Häuser sichergestellt. Überhohe Sockel definieren das Erdgeschoss, die Hauszugänge werden sorgfältig gestaltet. Bei den Bauten auf dem Baufeld Nord werden die Gebäude mit Vordächern klar adressiert. Die Fassaden werden regelmässig gegliedert, ihre gut proportionierte Ausführung wertet das Quartier und den Ort auf.

Der im südlichen Arealteil liegende Bau des ZVB-Hauptstützpunktes weist durch eine austarierte Volumengliederung in Sockel, Mittelteil und Abschluss eine dem Umfeld angemessene Massstäblichkeit auf. Die Auflösung der Baumasse in ein durchlässiges Gewebe aus wechselseitig gestapelten Gebäudetrakten sorgt für Transparenz, Tiefenwirkung und Nahbarkeit.

Innerhalb des Areals An der Aa findet eine differenzierte Höhenentwicklung von der General-Guisan-Strasse im Norden zum Bahndamm im Süden statt, welche vielfältige Blickbezüge ermöglicht. Die Ausrichtung der Gebäude auf die orthogonale Struktur der bestehenden Gebäude im näheren Umfeld wirkt beruhigend auf die bewegte Stadtsilhouette.

Neue attraktive Aussenräume mit unterschiedlichen Qualitäten

Durch die Positionierung der Gebäude im nördlichen Arealteil entstehen zwei gut proportionierte Plätze. Diese beiden Aussenräume bewirken eine hohe urbane Qualität. Den künftigen Nutzern versprechen sie schöne Ankunfts-, Erholungs- und Aufenthaltsräume.

Der Bebauungsplan An der Aa II nimmt bewährte Strukturen wie die Baumallee entlang der General-Guisan-Strasse oder die Platzabfolgen des Areals der kantonalen Verwaltung auf und gestaltet ein zusammenhängendes und grosszügiges Stadtensemble.

Durchwegung des Areals für den Fuss- und Radverkehr

Durch die Öffnung des Areals entstehen neue attraktive Fuss- und Radwege, welche die einzelnen Überbauungen optimal miteinander verbinden. Das Areal verknüpft übergeordnete Wegenetze. Der neue Nord-Süd Fuss- und Radweg entlang des geöffneten Siehbachs verbindet die General-Guisan-Strasse mit der Haltestelle "Zug Schutzengel". Ein neuer zentraler Fussweg verbindet als attraktive innere Achse in Ost-West-Richtung den Bahnhof Zug mit dem Stierenmarktareal. Die Fuss- und Radwegverbindungen werden mit einer Langsamverkehrsachse entlang der Bahnlinie (Zürich-Luzern) komplettiert.

Schaffung von qualitativ hochwertigen Frei- und Aufenthaltsflächen

Die Umgebungsgestaltung hat den Anspruch, das neu zu bebauende Areal und die bestehende Umgebung von Verwaltung, Gericht, Strafanstalt, Polizei und Wohnüberbauung Schutzengel als städtebauliche Einheit lesbar zu machen. Dies wird erreicht mit attraktiven Plätzen, der parkartig nordseitigen Arealumgebung, der Aufwertung des Schleifendamms und dem grünen Band südseitig des Areals. Die parkartige Ausprägung der nördlichen Arealumgebung schafft einen Filter zwischen der Arealbebauung und der Verkehrsachse. Die bestehende Allee entlang der Generals-Guisan-Strasse wird als Arealabschluss komplettiert. Der Schleifendamm ist der grüne Rücken des Areals. Am Fuss des Damms fliesst der geöffnete Siehbach entlang. Der Schleifendamm und seine nähere Umgebung bieten dank seinen ökologisch wertvollen Magerwiesen Lebensraum für vielfältige Pflanzen- und Tierarten. Entlang des kommunalen Rad- und Fusswegs zwischen SBB-Bahnlinie und dem Hauptstützpunkt der ZVB reihen sich schattenspendende Baumgruppen und Hecken locker verspielt auf einem grünen Band.

Erhalt und Ausbau von Arbeitsplätzen an zentraler und gut erschlossener Lage

Auf dem Areal An der Aa II werden an zentraler Lage künftig rund 1'615 Personen arbeiten. Es entsteht eine Urbanität, die das Stadtzentrum erweitert und belebt. Die ZVB und die RDZ erfüllen wichtige öffentliche Aufgaben. Mit dem Bebauungsplan werden die erforderlichen Kapazitäten geschaffen, um an gut erschlossener und zentraler Lage die im öffentlichen Interesse stehenden Nutzungen zukunftsfähig ausbauen zu können.

Schaffung von preisgünstigen Wohnflächen zur Kostenmiete

Es werden mindestens 2'600 m² aGF Wohnfläche nach dem Prinzip der Kostenmiete vermietet, d.h. der Mietzins ist lediglich so hoch, dass er die laufenden Aufwendungen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Finanzierungskosten deckt. Dies schafft einen Interessensausgleich zum entstehenden Mehrwert auf dem Areal. Mit dem Prinzip der Kostenmiete sind – im Vergleich zu ähnlichen Flächen an vergleichbarer Lage – attraktive Wohnungen zu günstigen Mietzinsen zentral verfügbar.

Ökologischer Mehrwert durch extensiv begrünte Dachflächen

Die Dachflächen werden weitgehend begrünt und teilweise mit PV-Anlagen bestückt. Beim Hauptstützpunkt ZVB ist die Dachfläche zwischen den Bürotrakten mit einer Blumenwiese intensiv begrünt. Die Dachlandschaft ist geprägt von strukturierten und artenreichen Pflanzungen mit trockenheitsresistenten, heimischen Gräsern, Wild- und Blütenstauden.

Haushälterischer Umgang durch Nutzungskonzentration

Im nördlichen Teil des Areals wird bewusst verdichtet. Das Gesamtareal weist über das gesamte Areal eine Ausnutzungsziffer von 1.45 aus. Die beiden Gebäude an der General-Guisan-Strasse stehen für weitere private Nutzungen zur Verfügung. Das Areal weist trotz der baulichen Dichte grosszügige zusammenhängende Grünflächen auf.

8 Verfahren

Die Ausarbeitung des Bebauungsplans erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Grundeigentümern, den Gewinnern des Wettbewerbs (Architekten, Landschaftsarchitekt) sowie verschiedenen Fachplanern (Verkehrsplaner, Ingenieurbüro, Lärmingenieur).

8.1 Ordentliches Verfahren gemäss § 39 PBG

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

8.2 Stadtbildkommission

Die Stadtbildkommission (SBK) beurteilte das zugrundeliegende Richtprojekt mehrfach. Am 4. Dezember 2019, am 6. Mai 2020 und am 2. September 2020 beurteilte sie das Richtprojekt im Rahmen einer Bauanfrage als Grundlage für den Bebauungsplan. In der abschliessenden Beurteilung (Kommissionsbericht Nr. 5 vom 2. September 2020) würdigt die SBK die stimmige Gesamtwirkung des Projekts. Die städtebaulichen Qualitäten des Richtprojekts werden positiv beurteilt. Die Höhenstaffelung der Gebäude von der General-Guisan-Strasse bis zu den Bahngleisen führt zu einer stimmigen Gesamtwirkung und Einbettung in den Stadtkörper. Die unterschiedlichen Gebäudehöhen entlang der General-Guisan-Strasse überzeugen in ihrer Abfolge und Wirkung im Stadtbild. Die innere Wegeführung und die Anbindung an das Wegenetz der Umgebung ist plausibel und überzeugend gelöst. Hingegen erfüllt aus Sicht der SBK die Umgebungsgestaltung die erhöhten Anforderungen hinsichtlich der Gestaltung der Plätze noch nicht. Folgende Punkte wurden zur Überarbeitung empfohlen:

- Die Platzgestaltungen müssen auf die jeweilige Lage, die räumliche Ausprägung sowie die unterschiedlichen Funktionen und Nutzergruppen abgestimmt werden.
- Die Plätze müssen differenziert gestaltet werden, mit dem Ziel einer hohen Aufenthaltsqualität, mit Begrünung, (pflanzliche) Beschattung und Sitzgelegenheiten.

Diese Aspekte sind in die Überarbeitung des Richtprojekts eingeflossen.

8.3 Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung

Der Stadtrat hat den Bebauungsplan am 9. November 2021 zur Vorprüfung verabschiedet.

Der Vorprüfungsbericht der Baudirektion vom 14. März 2022 enthält 23 Vorbehalte (in der Folge kursiv dargestellt). Sofern die Vorbehalte erfüllt werden (siehe Umgang mit dem Vorbehalt nachfolgend →), kann eine Genehmigung des Bebauungsplans An der Aa II in Aussicht gestellt werden.

Allgemeines zum Planungsbericht nach Art. 47 RPV

1. *Der Planungsbericht muss sich mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans auseinandersetzen.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Kapitel 2.5 des Planungsberichts setzt sich mit den Festlegungen im Richtplan und den entsprechenden Auswirkungen auseinander.

Nutzungsmass und minimaler Wohnanteil

2. *In den Bestimmungen zum Bebauungsplan ist festzulegen, welche Nutzungen in welchem Ausmass und in welchen Baufeldern zugelassen sind.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. In den Bestimmungen Ziffer 7 Nutzungsmass wird eine maximale anrechenbare Geschossfläche festgelegt. In Ziffer 8 Art der Nutzungen werden die Nutzungen in den einzelnen Baufeldern festgelegt.

Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

3. *Es ist für den Bebauungsplanperimeter eine UVP durchzuführen.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Von Basler & Hofmann AG wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (siehe Beilage). Kapitel 6 des Planungsberichts enthält eine Zusammenfassung.

Parkierung MIV und Stellplätze

4. *Neben der max. Anzahl PP, der max. Anzahl PP für Beschäftigte und Kunden ist auch die Anzahl der Betriebsparkfelder in den Bestimmungen aufzuführen.*
→ Der Vorbehalt wird in Ziffer 10 der Bestimmungen berücksichtigt.
5. *Die Bezeichnung der Nutzenden in den Bestimmungen ist unternehmensneutral zu formulieren.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
6. *Die Stellplätze sind zu definieren.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

Plätze und Grünräume sowie Bäume

7. *Die besondere Bedeutung des ehemaligen Bahndamms ist in Ziff. 13 zu ergänzen, z.B. mit einer Formulierung wie: "Der ehemalige Bahndamm Schleife ist in seinem Charakter und seiner Ausdehnung zu erhalten und ökologisch aufzuwerten."*
→ Der Vorbehalt wird in Ziffer 13 der Bestimmungen berücksichtigt.
8. *Beim Punkt 4 der Ziff. 13 ist zu ergänzen, dass im Baubewilligungsverfahren ein "Aufwertungs- und Pflegekonzept" nachzuweisen ist.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
9. *Der Parkplatz WP angrenzend an die ökologische Fläche ist mit einem wasserdurchlässigen, begrünten Belag auszuführen. Die Umgebungsflächen auf GS Nr. 215 sind unbefestigt auszubilden.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
10. *Der Bebauungsplan muss den Perimeter für unterirdische Bauten vollständig ausweisen. Dies auch in den Schnitten.*
→ Der Vorbehalt wird im Situationsplan und in den Schnitten berücksichtigt.
11. *In Ziff. 13 ist zu ergänzen, dass der Quartierplatz nebst punktuellen Grünelementen einen grosskronigen Baum aufweisen muss.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
12. *Um einen grosskronigen Baum auf dem Quartierplatz pflanzen zu können, muss eine entsprechende Aussparung in der Tiefgarage im Bebauungsplan vorgesehen werden.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt. In den Bestimmungen wird in Ziffer 13 festgelegt, dass der grosskronige Baum auf dem Quartierplatz nicht unterbaut werden darf.
13. *In Ziff. 13 ist zu präzisieren, was unter einer klimasensiblen Gestaltung zu verstehen ist.*
→ Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

Lärmschutz

14. *Das Lärmgutachten und allenfalls die Bestimmungen sind entsprechend den Vorbehalten im Vorprüfungsbericht betreffend Lärmschutz anzupassen.*
- Der Vorbehalt wird sinngemäss berücksichtigt. Gemäss Ziffer 16 der Bestimmungen ist im Baubewilligungsverfahren ein Lärmgutachten zur Bewilligung einzureichen.

Velo- und Fussverkehr

15. *Im Bebauungsplan ist die Signatur öffentlicher Fuss- und Radweg entlang der General-Guisan-Strasse zu ergänzen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
16. *Nebst dem öffentlichen Fusswegrecht zwischen den Gebäuden A/B und C ist das öffentliche Fahrrecht für Velos im Bebauungsplan vorsorglich zu sichern.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
17. *Die Legende zu Ziff. 9, Abs. 4 des Bebauungsplans ist mit "Öffentliche" Fuss- und Radwege [...] zu ergänzen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
18. *Die minimale Gesamtanzahl und wo welche Art von Veloabstellplätzen erstellt werden, sind in den Bestimmungen verbindlich festzuhalten und im Bebauungsplan aufzuzeigen.*
- Der Vorbehalt wird sinngemäss berücksichtigt. In Ziffer 11 der Bestimmungen wird die minimale Anzahl an Veloabstellplätzen festgeschrieben. Im Baubewilligungsverfahren wird ein Detailkonzept gefordert, welches die räumliche Verteilung und Ausgestaltung der Veloabstellplätze aufzeigt.
19. *Ziff. 11 Abs. 2 ist wie folgt zu ergänzen: [...] sind oberirdische "überdachte" Kurzzeitparkplätze anzuordnen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
20. *Die im Bahndamm (3. Gleis) integrierten 50 Veloabstellplätze liegen ausserhalb des Perimeters und sind zu streichen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.
21. *Die Gewährleistung des autonomen und barrierefreien Zugangs vom Areal an der Aa II in die Personenunterführung ist mit einem funktionalen planerischen Nachweis zu belegen (Situation, Schnitt). Im Planungsbericht sind die Resultate umfassend darzustellen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt. Situationsplan und Schnitt zeigen, dass das Untergeschoss ausserhalb des Zugangs zur Personenunterführung liegt.

Gewässerabstand

22. *Für die Festlegung des eidgenössischen Gewässerraumes ist in einem separaten Verfahren mit einer Spezialbauline einzuleiten. Die Bestimmungen zur Spezialbauline sind mit der Baudirektion abzusprechen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

Schweizerische Bundesbahnen SBB AG

23. *Die geforderten Pläne sind den SBB zu liefern und die damit gestellten Fragen zu bereinigen.*
- Der Vorbehalt wird berücksichtigt.

9 Ablauf/Terminplan

Wann	Was	Wer
November 2021	Verabschiedung zur Vorprüfung	Stadtrat Zug
März 2022	Vorprüfungsbericht Bebauungsplan	Baudirektion
anschliessend	Bereinigung BBP aufgrund Vorprüfung	Stadtplanung / Planer
Oktober 2022	Bericht und Antrag 1. Lesung	Stadtrat
November 2022	1. Lesung BPK	
Januar 2023	1. Lesung GGR	Stadtrat / GGR
Februar 2023	1. öffentliche Auflage 30 Tage	Stadtplanung
März 2023	Behandlung Einwendungen	Stadtplanung
April 2023	Bericht und Antrag 2. Lesung	Stadtrat
Mai 2023	2. Lesung BPK	
Juni 2023	2. Lesung GGR	Stadtrat / GGR
Juli 2023	Referendumsfrist 30 Tage	Bevölkerung
August 2023	2. öffentliche Auflage 20 Tage	Stadtplanung
November 2023	Genehmigung	Baudirektion

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

- Richtprojekt bestehend aus
 - Richtprojekt Bebauungsplan An der Aa II, 26.9.2022
 - Freiraumplan – Situation Umgebung, 5.10.2022
 - Freiraumplan – Entwässerung und Retention, 25.8.2022

Generalplaner	Planergemeinschaft HSP ZVB
Architektur	Graber & Steiger Architekten GmbH, Luzern
	Fiechter & Salzmann Architekten GmbH, Zürich
Landschaftsarchitektur	Andreas Geser Landschaftsarchitekten AG, Zürich
- Geologisch-geotechnischer Bericht
Jäckli AG, 19.11.2014
- Verkehrsgutachten
TEAMverkehr.zug.ag, 20.9.2022
- Lärmgutachten
Ingenieurbüro Beat Sägesser, 18.8.2022
- Umweltverträglichkeitsbericht
Basler & Hofmann AG, 26.9.2022
- Spezialbaulinie Gewässerraum Siehbach, bestehend aus
 - Baulinienplan Siehbach, TBA Kanton Zug, 21.9.2022
 - Planungsbericht Spezialbaulinie Siehbach, Suter von Känel Wild, 26.9.2022
- SBK-Berichte vom 4.12.2019, 6.5.2020 und 2.9.2020