

## Grosser Gemeinderat, Vorlage

### Gebietsplanung Hertizentrum, 2. Lesung

- **Bebauungsplan Hertizentrum, Plan Nr. 7507, einschliesslich Umweltverträglichkeitsbericht**
- **Zonenplanänderung Hertizentrum, Plan Nr. 7807**
- **Änderung der Bauordnung § 54c Bauzone mit speziellen Vorschriften Hertizentrum**

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 27. März 2018, 22. Mai 2018 und 19. Juni 2018

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Bau- und Planungskommission (BPK) des Grossen Gemeinderats der Stadt Zug erstatte ich Ihnen gemäss den §§ 14 und 20 GSO folgenden Bericht:

#### 1. Ausgangslage

Ich verweise auf den Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2430.2 vom 13. März 2018.

#### 2. Ablauf der Kommissionsarbeit

Die BPK behandelte die Vorlage an drei ordentlichen Sitzungen:

Am 27. März 2018 in Achter-Besetzung, in Anwesenheit von Stadtratsvizepräsident André Wicki, Departementssekretärin Dr. Nicole Nussberger und dem stv. Projektleiter Stefan Bitzi. Als Gast war zudem anwesend: Oscar Merlo, Verkehrsingenieur, TEAMverkehr.zug ag.

Am 22. Mai 2018 in Elfer-Besetzung, in Anwesenheit von Stadtratsvizepräsident André Wicki, Projektleiterin Kerstin Veit und Stadtingenieur Jascha Hager. Als Gast war zudem anwesend: Alice Chappuis, Verkehrsingenieurin, TEAMverkehr.zug ag.

Am 19. Juni 2018 in Elfer-Besetzung, in Anwesenheit von Stadtratsvizepräsident André Wicki, Departementssekretärin Dr. Nicole Nussberger, Projektleiterin Kerstin Veit und Stadtingenieur Jascha Hager. Als Gast war zudem anwesend: Alice Chappuis, Verkehrsingenieurin, TEAMverkehr.zug ag.

#### 3. Erläuterungen der Vorlage

Die Verwaltung erläutert die eingegangenen Einwendungen. Die Fachleute von TEAMverkehr beleuchten dabei die verschiedenen verkehrstechnischen Aspekte.

Innerhalb der Frist sind drei Einwendungen mit insgesamt fünf Anträgen eingegangen. Die Korporation Zug und die Baurechtsnehmer Hertizentrum 1-5 beantragen in den Baubereichen W1 und W2 die Erhöhung der maximalen Gebäudehöhe auf 451,50 m ü.M. sowie der maximalen Firsthöhe auf 452,70 m ü.M. Die Korporation Zug, die Baurechtsnehmer Hertizentrum 1-5 und die Genossenschaft Migros Luzern beantragen überdies, dass die Erschliessung der Einstellhalle Nord, wie ursprünglich geplant, ab der St.-Johannes-Strasse erfolgt.

Der Stadtrat hat im Bericht und Antrag zu den Einwendungen ausführlich Stellung genommen. Es wird daher darauf verwiesen. Der Stadtrat beantragt, auf die Einwendungen teilweise einzugehen und den Bebauungsplan festzusetzen.

#### 4. Beratung

##### a) Sitzung vom 27. März 2018

(Behandlung der Einwendungen der Korporation Zug, der Baurechtsnehmer Hertzizentrum 1-5 und der Genossenschaft Migros Luzern)

##### zu den Gebäude- und Firsthöhen

Die BPK schliesst sich der Meinung des Stadtrats hinsichtlich der Festsetzung der Gebäude- und Firsthöhe im Baubereich W2 an. Demnach soll im Sinne der Gleichbehandlung die Gebäudehöhe in den Baubereichen A1, A2, W1 und W2 für alle Baubereiche maximal 30 Meter betragen. Hierzu ist die maximale Gebäudehöhe des Baubereichs W2 von 450,80 m ü.M. auf 451,20 m ü.M. anzuheben.

Hingegen ist im Baubereich W1 die maximale Gebäudehöhe von 30 Metern gegeben und bedarf sowohl bei der Gebäude- als auch bei der Firsthöhe keiner Anpassung. Die Differenz zwischen maximaler First- und maximaler Gebäudehöhe beträgt bei den Baubereichen A1, A2, W1 und W2 maximal 1,20 Meter. Folgerichtig ist mit Erhöhung der maximalen Gebäudehöhe auch die maximale Firsthöhe des Baubereichs W2 von 452,00 m ü.M. auf 452,40 m ü.M. anzupassen.

Auf die Frage, wie die maximale Gebäudehöhe von 30 m mit der maximalen Höhendefinition in Metern über Meer korreliert, führt die Verwaltung aus, dass das gewachsene Terrain im Baubewilligungsverfahren überprüft werde. Bei diesen Maximalhöhen handle es sich um unterschiedliche Rechtsfragen. Die Bestimmung hätte auch an den kantonalen Vorgaben zu entsprechen.

##### Beschluss:

*Die BPK schliesst sich dem Antrag des Stadtrates auf Anpassung der Gebäude- und Firsthöhen im Baubereich W2 um je 40 cm im Sinne der vorstehenden Erläuterungen an und stimmt somit der teilweisen Gutheissung der Einwendungen einstimmig zu.*

##### zur Erschliessung des Parkhauses für Bewohner und Beschäftigte

Nachdem der GGR am 12. Dezember 2017 die Ein- und Ausfahrt für Bewohner und Beschäftigte entgegen dem stadträtlichen Antrag in 1. Lesung über einen Kreisel ab der Allmendstrasse beschloss, beantragt der Stadtrat gestützt auf die Einwendungen von Korporation Zug, Migros und Baurechtsnehmern von den Gebäuden Herti 1-5 für die 2. Lesung nunmehr wieder die Zufahrt über die St.-Johannes-Strasse. Hierzu brauche es nämlich keinen Kreisel. Sodann könnten die Rampen an der Allmendstrasse nicht gleich gut ausgebaut werden wie an der St.-Johannes-Strasse. Zudem sei die Tiefe dieser Einfahrten zu gering, so dass die Fusswegführung nicht hinter der Rampe geführt werden könne, was den Fussweg abschneiden würde. Für die Variante „Einfahrt St.-Johannes-Strasse“ sprächen die folgenden Argumente:

- Geringer Mehrverkehr auf sehr kurzer Strecke
- Der neue Kreisel begünstigt allein schon optisch den Schleichverkehr über die St.-Johannes-Strasse: Ein Kreisel ist ein volldemokratisches Element; jede Richtung ist gleichberechtigt und das ist nicht die Zielsetzung
- Kreisel: Zufahrt für Gelenkbusse wird verschlechtert
- Ein Kreisel bedeutet einen grossen Eingriff in die Allmendstrasse, sehr hohe Kosten im Bereich von CHF 1 Mio.

- Betriebs- und Gestaltungskonzept funktioniert; Fussgängerbeziehung Gartenstadt zur Herti wird nicht tangiert. Es entstehen wichtige Fussgängerverbindungen.
- Kreisel sind bei Schulwegverbindungen nicht beliebt, da risikoreich. Kreisel sind komplexe Verkehrselemente.
- Fuss- und Veloverbindung entlang der Allmendstrasse ist mit der Trottoirüberfahrt/Rampen im Gegensatz zu einem Kreisel sicher die attraktivere Lösung.
- Die Tiefgaragenschliessung ist nur für die Bewohner und Beschäftigten, was zu deutlich tieferen Frequenzen als bei einem öffentlichen Parkhaus führt
- Eine Ein- und Ausfahrt über die St.-Johannes-Strasse bedeutet, dass man weg von der Allmendstrasse ist. Man muss sich zuerst orientieren, das kann man aber baulich steuern.
- Die Einfahrt zum Parkhaus für Beschäftigte und Bewohner hat deutlich tiefere Frequenzen als ein öffentliches Parkhaus.
- Man kann mit einfachen verkehrsleitenden Massnahmen den befürchteten Schleichweg über die St.- Johannes-Strasse unterbinden.

Auch die Verkehrsplaner sehen unter Würdigung sämtlicher Interessen in der Zufahrt über die St.-Johannes-Strasse die beste und verkehrstechnisch verträglichste Lösung.

Vor diesem Hintergrund führte die BPK in der Folge erneut eine intensive Variantendiskussion. Dabei wurden einmal mehr auch die Interessen der Anwohner der St.-Johannes-Strasse in den Fokus gerückt. Die Meinungen in der BPK zu den beiden Varianten blieben je nach Sichtweise mehr oder weniger geteilt. Da sich einzelne Fragestellungen nicht einfach auf die Schnelle klären liessen und auch die Meinung des Quartiers noch einmal gehört werden wollte, setzte die BPK die abschliessende Behandlung des Geschäfts aus, um dieses an der nächsten Sitzung wieder aufzunehmen.

#### Antrag Monika Mathers gemäss 1. Lesung GGR 12. Dezember 2017

Für den Stadtrat ist der künftige Bedarf von 5 TIXI-Fahrzeugen (Höhe 2,50 Meter) am Standort Herti ausgewiesen. In der Tiefgarage lassen sich diese Fahrzeuge aufgrund der Rampenhöhe von 2,30 Meter nicht unterbringen. Auf der anderen Seite soll der verkehrsfreie Perimeter auch durch TIXI-Fahrzeuge nicht tangiert werden. Im Rahmen seiner Kompetenz legte der Stadtrat daher fest, dass 5 öffentliche Parkfelder an der Allmendstrasse künftig als TIXI-Standplätze ausgeschieden werden.

Die BPK nimmt diese Lösung stillschweigend zur Kenntnis.

#### **b) Sitzung vom 22. Mai 2018**

##### zur Erschliessung des Parkhauses für Bewohner und Beschäftigte

Die Verwaltung rekapitulierte zuhanden der BPK noch einmal die beiden Varianten. Dies hatte sie so auch anlässlich der zwischenzeitlich abgehaltenen Quartierorientierung getan. Anlässlich dieser gut frequentierten Veranstaltung wurde von Seiten der Bewohner insbesondere die Blendung der gegenüberliegenden Liegenschaften durch ausfahrende Fahrzeuge aus der geplanten Ausfahrt wie auch die Immissionen durch den Motorfahrzeugverkehr auf der St.-Johannesstrasse moniert.

Das Baudepartement hatte 15 Erschliessungs-Varianten geprüft und auch vorgestellt. Diese wurden in der BPK ausführlich behandelt. Die Variante St.-Johannes-Strasse wurde als Best-Variante evaluiert, dann aber vom Parlament durch die Variante Einfahrt ab Allmendstrasse ersetzt. Grundsätzlich seien beide Varianten umsetzbar.

Für die „Variante Allmendstrasse“ spreche, dass der Verkehr zum Hertzentrum wie bis anhin über die Allmendstrasse geführt werde. Dagegen aber sprächen folgende Aspekte:

- Aufheben Trottoirüberfahrt
- Verlängerung Querungsdistanz der Allmendstrasse
- Platzbedarf Kreisel
- Wegfahrt Bewohner nach Norden indirekt über Kreisel
- Anspruchsvolle Situation durch Distanz Kreisel von 150m/190m
- Doppelte Konfliktstelle Allmendstrasse für Velos mit PWs
- Staugefahr mittlerer Kreisel
- Fällung Alleebäume
- Gefahr Schleichverkehr St.-Johannes-Strasse

Für die „Variante St.-Johannes-Strasse“ spreche

- Sichere Fusswegführung (Arkade)
- Sichere Schulwegführung
- Aufenthaltsqualität
- punktueller Umbau Allmendstrasse
- Erhalt Alleebäume und Trottoirüberfahrt
- Schleichverkehr über St.-Johannes-Strasse erschwert

Dagegen spreche:

- verkehrslenkende Massnahmen für direkte Verkehrsführung zur Allmendstrasse notwendig
- Blendschutz aufgrund der Rampe notwendig
- Zufahrt Bewohner/Beschäftigte erfolgt eingangs der St.-Johannes-Strasse

Weil technisch beide Varianten möglich sind, seien beide Varianten vertieft ausgearbeitet worden. Dabei hätte sich die Variante St.-Johannes-Strasse aus Sicht des Baudepartements als die bessere Lösung herauskristallisiert und biete auch mehr Vorteile für den Langsamverkehr.

Im Zuge der erneuten BPK-Diskussion wurde eine Kompromiss-Variante ins Spiel gebracht, welche auch bereits anlässlich der Quartierorientierung die Runde machte, die da lautet:

*„Einfahrt Bewohnerverkehr via St.-Johannes-Strasse / Ausfahrt Bewohnerverkehr via Allmendstrasse“*

Die Verwaltung räumte ein, eine solche Lösung bis jetzt noch nicht in Betracht gezogen zu haben. Prima vista aber erscheine diese für denkbar. Aus verkehrstechnischer Sicht stehe dieser Kompromiss-Variante ebenfalls nichts entgegen. Punkto Adressierung, Bewirtschaftung und Zugänglichkeit versuche man zwar in der Regel Ein- und Ausfahrt beieinander zu behalten. Planerisch müsste diese Variante organisatorisch und bautechnisch in der Tiefgarage angegangen werden.

Im Anschluss an diese Diskussionen und mangels hinreichender Grundlagen fasste die BPK einstimmig den

**Beschluss:**

*Das Baudepartement wird beauftragt, die oben beschriebene „Kompromiss-Variante“ vertieft zu prüfen.*

### Entsorgung (Ziffer 24 BBP)

Anlässlich der GGR-Sitzung vom 12. Dezember 2017 stimmte der GGR dem Antrag der BPK um Präzisierung von Ziffer 24 Absatz 2 zu. Gleichwohl wollte sich die BPK selber mit dem Thema noch einmal befassen.

Die Verwaltung orientierte die BPK über die zwischenzeitlich mit der Migros geführten Gespräche zum Entsorgungskonzept. Es konnte eine im Sinne des GGR-Beschlusses befriedigende Lösung gefunden werden. Diese sieht wie folgt aus:

- Öffentliche Sammelstelle am südlichen Center Eingang: 24 Std. zugänglich, Bewirtschaftung durch die Stadt
- Sammelstelle für Konsumentinnen und Konsumenten (Einwurfwand) im Herticenter
- Erweiterung Wertstoffe (Kundendienst, Wertstoffe werden nachgelagert von der Stadt übernommen)

Für die Kunden bedeute dies, dass sie zum Teil während 24 Std. und zum Teil während den Ladenöffnungszeiten die Wertstoffe zurückgeben könnten. Über die Sammelstelle beim Fussballstadion (diese Sammelstelle befindet sich ausserhalb des Perimeters) sei noch nicht befunden worden. Ob diese Sammelstelle weiterhin genutzt wird, werde sich zeigen. Damit habe sich die Stadt im Bebauungsplan eine Art Nutzungsrecht zum Betrieb einer Entsorgungsstelle ausbedungen, welches unabhängig von der Migros bestehen bleibe bzw. nicht an diese gekoppelt sei. Diese Last werde mit der Baubewilligung auferlegt, so die Verwaltung. Eine spezielle vertragliche Regelung erübrige sich. Dies auch deshalb, weil die Entsorgung im Grundsatz übergeordnet geregelt sei.

Die BPK nimmt die so erzielte Lösung wohlwollend und vorbehaltlos zur Kenntnis, weshalb sich eine weitergehende Behandlung des Themas erübrigt (vgl. Beilage).

### **c) Sitzung vom 19. Juni 2018**

#### zur Erschliessung des Parkhauses für Bewohner und Beschäftigte

Die Verwaltung stellt anhand einer Präsentation (vgl. Beilage 1) das Ergebnis der Prüfung der Kompromissvariante (Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt in die Allmendstrasse) vor. Für die Zufahrt lägen nun folgende drei Varianten vor:

#### **Variante A:**

**Erschliessung ab Allmendstrasse: Zu- und Ausfahrt ab Allmendstrasse**

#### **Variante B:**

**Erschliessung ab St.-Johannes-Strasse: Zu- und Ausfahrt ab St.-Johannes-Strasse**

#### **Variante C (Kompromissvariante):**

**Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt in Allmendstrasse (vgl. Beilage 2: Plan)**

Folgendes spreche für die Kompromissvariante:

- Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse, Ausfahrt in Allmendstrasse
- Kein zusätzlicher Kreisel
- Anordnungsbereich Zufahrt zwischen 30 bis 60m ab Hinterkante Trottoirüberfahrt in Koordination mit UFC / Feuerwehrezufahrt / BGK
- Anordnung Rampe parallel zur Strasse für optimale Verkehrslenkung und Blendschutz

- Der Eingangsbereich an der St.-Johannes-Strasse wird mit Blick auf das Betriebs- und Gestaltungskonzept gewisse Änderungen erfahren. Wenn nicht direkt in eine Rampe eingefahren wird, sondern zuerst oberirdisch die Spur gewechselt werden muss, eröffnet dies neue Möglichkeiten.

Bei Variante C wäre der Planeintrag zu ändern und die ergänzenden Bestimmungen wie folgt anzupassen:

*Ziff. 13 Arealzufahrten*

*2 Die Einfahrt zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der St.-Johannes-Strasse, die Ausfahrt in die Allmendstrasse.*

*3...*

*4...*

*Ergänzung unter Pt. 2:*

- *Anordnungsbereich zwischen 30-60m ab Hinterkante Trottoirüberfahrt*
- *Abdrehung der Rampe als Massnahme zur Verkehrslenkung und zum Blendschutz*

Mit der Variante C könnten die Nachteile der Varianten A und B eliminiert werden. Einziger eher "akademischer" Nachteil bleibe die Adressierung: Bei Tiefgaragen seien in der Regel Ein- und Ausfahrt am gleichen Ort. Die Einfahrt würde bei Variante C nicht mehr rechtwinklig, sondern parallel zur St.-Johannes-Strasse geführt. Damit sei das Thema „Blendwirkung“ ein für alle Mal vom Tisch und die Einfahrt von Westen her nahezu verunmöglicht. Es könne von einer Zustimmung der Migros und der Korporation zu dieser Variante ausgegangen werden.

Für die BPK kristallisiert sich die Variante C auch vor dem Hintergrund des Ausschlusses weiterer Quartieropposition als gangbarer und idealer Weg heraus, können damit doch fast alle Anliegen unter einen Hut gebracht werden. Dennoch wird von einem BPK-Mitglied zu Recht kritisch angemerkt, dass der ganzen Blendungsthematik grosse Bedeutung beigemessen wurde. Es dürfe grundsätzlich nicht sein, dass dem Empfinden einzelner Quartierbewohner dermassen viel Gewicht beigemessen werde, dass ganze Verkehrskonzepte anzupassen sind. Ein anderes BPK-Mitglied hält dem entgegen, dass es seine Rolle als gewählter Politiker genau darin sehe, die Interessen seines Quartiers und seiner Wählerschaft zu vertreten. Abgerundet wird diese Diskussion mit dem Hinweis, dass sich der Fokus der BPK bei solchen Fragen künftig wohl am Besten am Gemeinwohl, den Gesamtinteressen der Stadt und damit auch des Verkehrs zu orientieren soll.

Die nachfolgende Dreifachabstimmung zu den Erschliessungsvarianten ergibt folgendes Resultat:

**Variante A:** 0 Stimmen

**Variante B:** 1 Stimme

**Variante C (Kompromiss-Variante):** 10 Stimmen

*Schlussabstimmung:*

*Die BPK stimmt der Vorlage einstimmig mit 11 : 0 Stimmen zu.*

## **5. Zusammenfassung**

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen und in Kenntnis des Berichts und Antrags des Stadtrats Nr. 2430.2 vom 13. März 2018 empfiehlt die BPK mit 11 : 0 Stimmen, die Gebietsplanung Hertizentrum unter Berücksichtigung des nachfolgenden Antrags in 2. Lesung zu verabschieden.

## **6. Antrag**

Die BPK beantragt Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- die Einwendungen der Korporation Zug, der Baurechtsnehmer Hertizentrum 1-5 sowie der Genossenschaft Migros Luzern zu Ziffer 3 Abs. 7 zur Kenntnis zu nehmen und teilweise gutzuheissen,
- den Bebauungsplan Hertizentrum, Plan Nr. 7507, unter Berücksichtigung des Antrags der BPK auf Erschliessung der privaten Tiefgarage mit Einfahrt St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt Allmendstrasse (Variante C) und unter Anpassung von Ziffer 13 Abs. 2 Arealzufahrten und Ziffer 15 Abs. 3 entsprechend festzusetzen, dies bei gleichzeitiger Feststellung der Umweltverträglichkeit,
- die Zonenplanänderung Hertizentrum, Plan Nr. 7807, festzusetzen, sowie
- die Änderung der Bauordnung § 54c Bauzone mit speziellen Vorschriften Hertizentrum zum Beschluss zu erheben.

Zug, 10. August 2018

Für die Bau- und Planungskommission  
Urs Bertschi, Kommissionspräsident

Beilagen:

- Beilage 1: Präsentation Erschliessungsvariante
- Beilage 2: Plan Kompromissvariante Erschliessung Tiefgarage
- Beilage 3: Synopsis