

## 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



## Erschliessung BBP Hertizentrum

Variantenprüfung Zu- und Ausfahrt ESH, 19. Juni 2018

TEAMverkehr.zug

verkehrsingenieure

## Rahmenbedingungen Variantenprüfung ESH (privat)

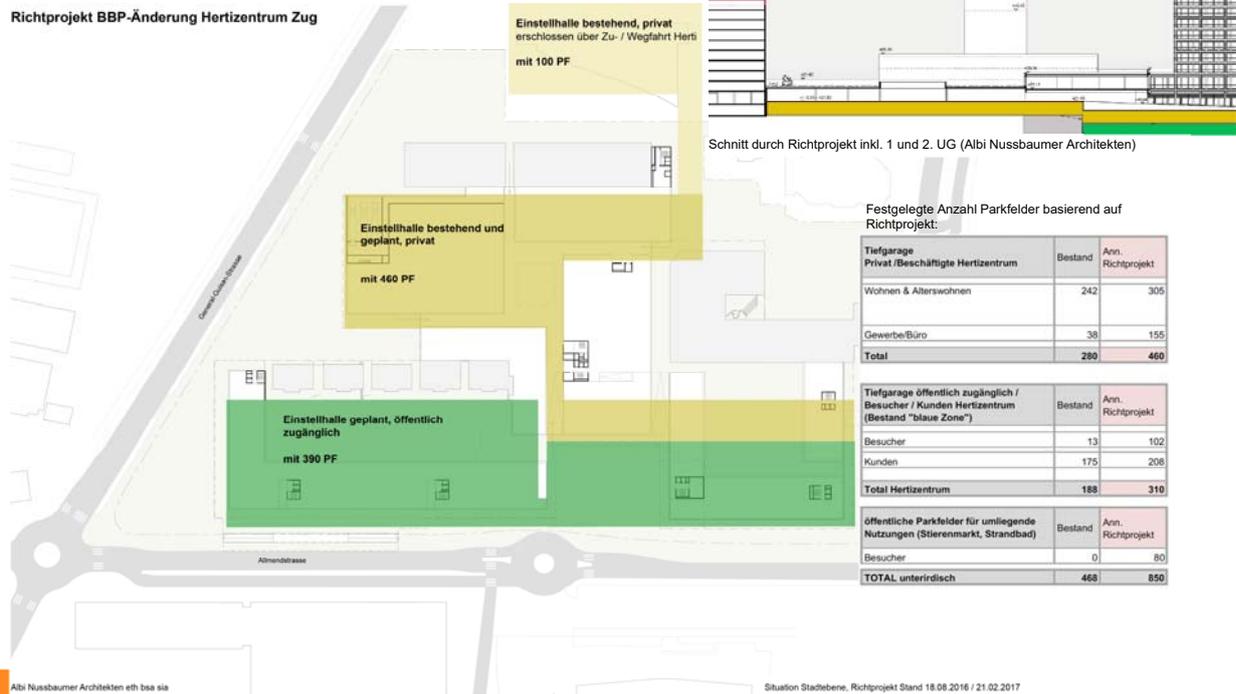
### Bebauungsplan

- Sicherung der Lage der Zu- und Ausfahrt zu den unterirdischen Einstellhallen im Bebauungsplan, keine oberirdischen PF vorgesehen
- Nachweis der verkehrlichen und baulichen Machbarkeit

- Umsetzung und Bau
- bauliche Ausgestaltung und Detailplanung im Rahmen des Bauprojekts

# Einstellhallen bestehend und zukünftig

Richtprojekt BBP-Änderung Hertzizentrum Zug

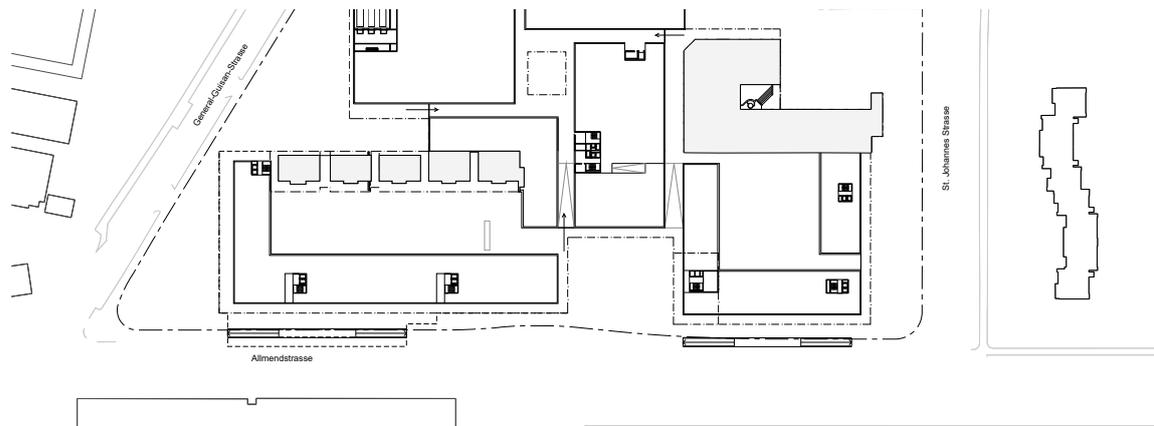


## Variantenprüfung Einstellhalle (nicht öffentlich zugänglich)

- Erschliessung ab Allmendstrasse (A)
- Erschliessung ab St.-Johannes-Strasse (B)
- Kompromiss: Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt in Allmendstrasse (C)

## Variante A – Allmendstrasse

---

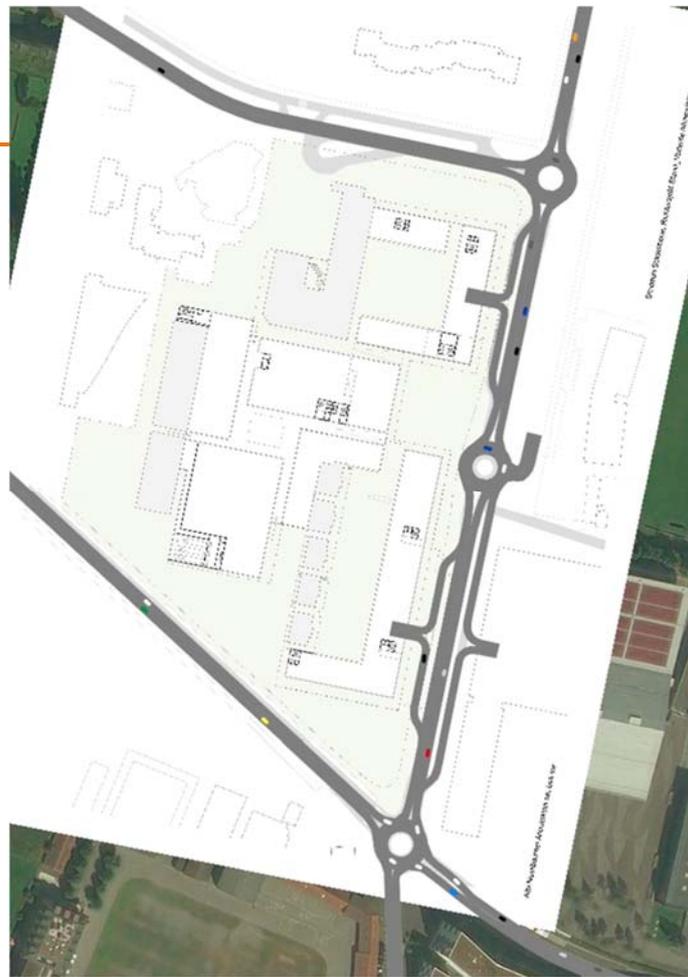


- Zu- und Ausfahrt ab Allmendstrasse
- zusätzlicher Kreisel Allmendstrasse (Aufhebung Trottoirüberfahrt)

## Variante A – Allmendstrasse

---

Zustand Abendspitzenstunde 2030 mit Vollausbau Hertzentrum dargestellt mit einer Simulation



## Variante A – Allmendstrasse

- öffentliche Zu- und Wegfahrten zum Areal (Lage schematisch)
- Ein- und Ausfahrt Tiefgarage (Lage schematisch)



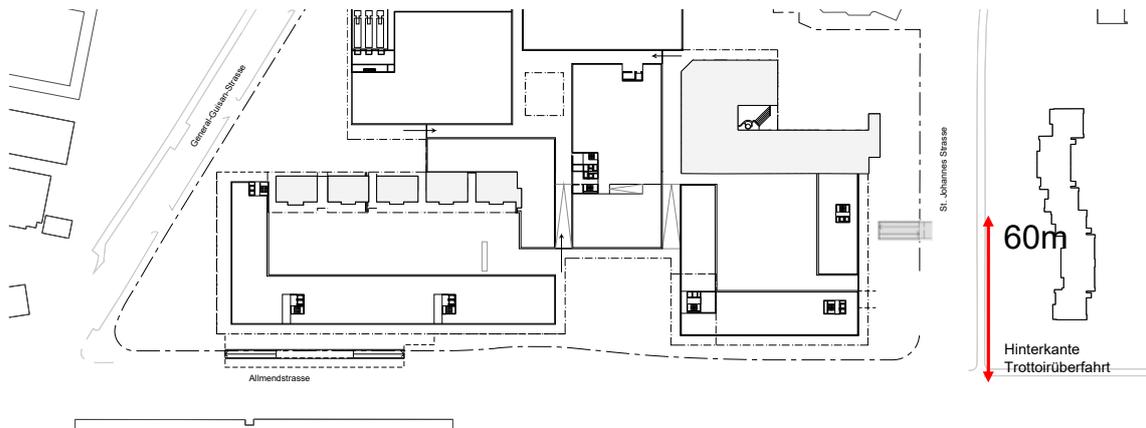
### Schematischer Eintrag im Plan und ergänzende Bestimmungen

Ziff. 13 Arealzufahrten

- 1 Die Arealzufahrten dürfen nur an den bezeichneten Stellen erfolgen.
- 2 Die Ein- und Ausfahrt zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der Allmendstrasse und ist ausschliesslich in der ausgewiesenen Fahrtrichtung zulässig.
- 3 Die Ein- und Ausfahrt für Besucher und Kunden der öffentlichen Nutzungen des Hertzentrums und für Beschäftigte erfolgt ab der Allmendstrasse.
- 4 Die Anordnung der öffentlichen Arealzufahrten und der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind so zu organisieren, dass keine Konflikte mit dem Rad- und Fussweg entstehen.

## Variante B – St.-Johannes-Strasse

---



- Zu- und Ausfahrt ab St.-Johannes-Strasse
- Anordnungsbereich 60m ab Hinterkante Trottoirüberfahrt in Koordination mit UFC / Feuerwehzufahrt / BGK

## Variante B – St.-Johannes-Strasse

---

Zustand Abendspitzenstunde 2030 mit Vollausbau Hertzentrums dargestellt mit einer Simulation



## Variante B – St.-Johannes-Strasse

- öffentliche Zu- und Wegfahrten zum Areal (Lage schematisch)
- TG Ein- und Ausfahrt Tiefgarage (Lage schematisch)



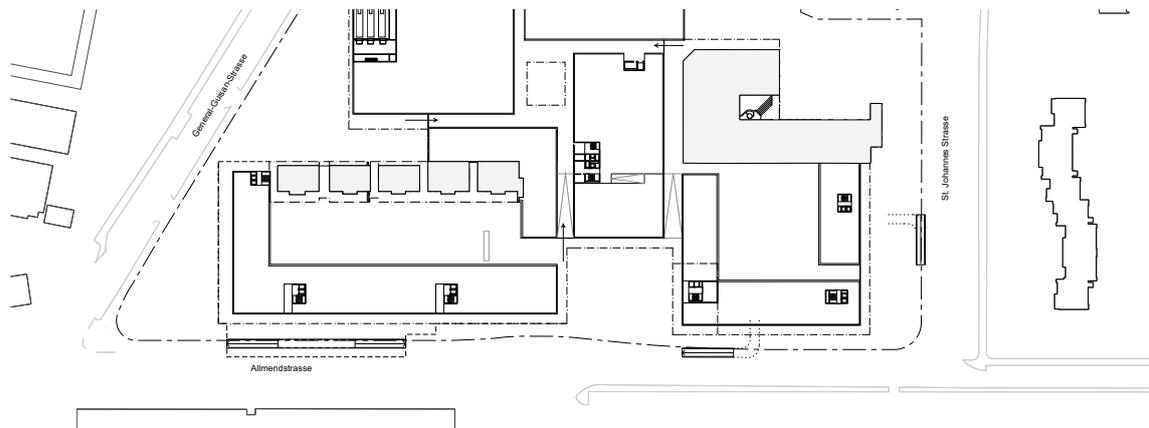
### Schematischer Eintrag im Plan und Bestimmungen

Ziff. 13 Arealzufahrten

- 1 Die Arealzufahrten dürfen nur an den bezeichneten Stellen erfolgen.
- 2 Die Ein- und Ausfahrt zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der St.-Johannes Strasse.
- 3 Die Ein- und Ausfahrt zu den öffentlichen Nutzungen des Herti-Zentrums erfolgt ab der Allmendstrasse.
- 4 Die Anordnung der öffentlichen Arealzufahrten und der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind so zu organisieren, dass keine Konflikte mit dem Rad- und Fussweg entstehen.

## Variante C – Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt in Allmendstrasse

---



- Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse, Ausfahrt in Allmendstrasse
- Anordnungsbereich Zufahrt zwischen 30-60m ab Hinterkante Trottoirüberfahrt in Koordination mit UFC / Feuerwehzufahrt / BGK
- Anordnung Rampe für optimale Verkehrslenkung & Blendschutz

## Variante C – Zufahrt ab St.-Johannes-Strasse und Ausfahrt in Allmendstrasse

---

Zustand Abendspitzenstunde 2030 mit Vollausbau Hertizentrum dargestellt mit einer Simulation



# Variantenvergleich

---



17

# Impressum

---

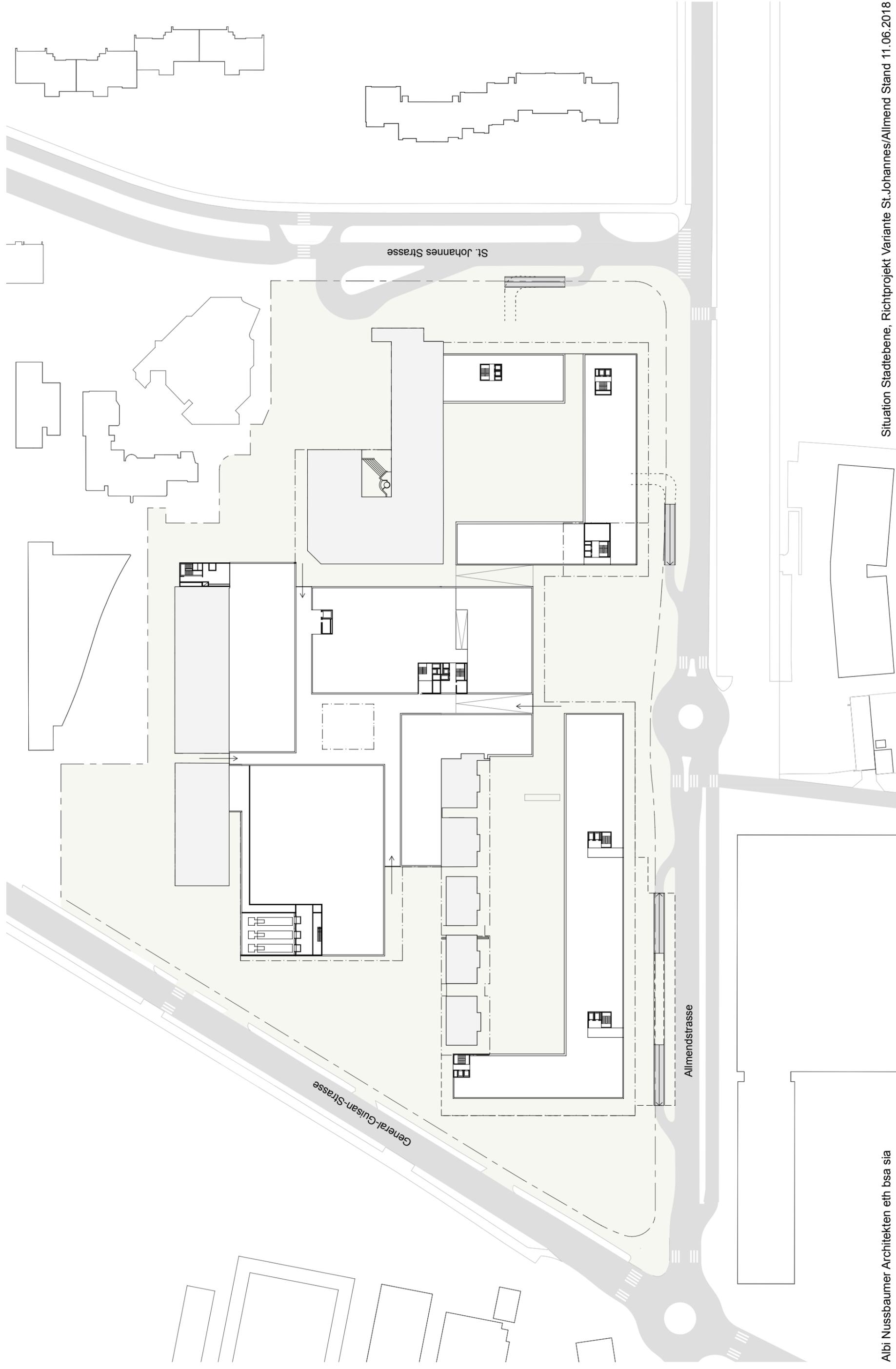
Auftraggeber:

Stadtplanung Stadt Zug  
Harald Klein  
Kerstin Veit

Verfasser/-innen:

TEAMverkehr.zug ag  
Oscar Merlo  
Alice Chappuis

# Richtprojekt BBP-Änderung Herzentrum Zug



## Gebietsplanung Hertzentrums, Bestimmungen

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 1 Bestandteile</b></p> <p>1 Verbindliche Bestandteile des Bebauungsplans Hertzentrums, Plan Nr. 7507, bilden die nachfolgenden Bestimmungen mit dem dazugehörigen Plan im Massstab 1:1'000.</p> <p>2 Das Richtprojekt und der Planungsbericht gemäss Art. 47 Raumplanungsverordnung RPV<sup>1</sup> dienen ausschliesslich der Erläuterung und sind nicht verbindliche Bestandteile des Bebauungsplans. Orientierende Grundlagen des Bebauungsplans bilden weiter</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– das Umgebungskonzept und</li> <li>– das Verkehrsgutachten.</li> </ul>	<p><b>Ziff. 1 Bestandteile</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 1 Bestandteile</b></p> <p>unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 2 Zwecke und Ziele</b></p> <p>1 Der Bebauungsplan dient der Schaffung der Rahmenbedingungen für eine qualitätsvolle städtebauliche Entwicklung und der Aufwertung der Aussenräume mit einer hohen Aufenthaltsqualität.</p> <p>2 Mit dem Bebauungsplan werden folgende Ziele verfolgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Modernisierung der Verkaufsflächen für Güter des täglichen Bedarfs;</li> <li>– der Erhalt der klaren Strukturen einerseits und den notwendigen Projektierungsraum für die Weiterentwicklung in Etappen andererseits;</li> <li>– die gute Vernetzung und die überdurchschnittliche Gestaltung der Aussenräume;</li> <li>– einen ausgewogenen Nutzungsmix auf dem Areal und eine massvolle Nachverdichtung im Areal;</li> <li>– die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum;</li> <li>– die Erweiterung des Parkhauses um 80 öffentliche Parkplätze als grossen Beitrag zugunsten der Öffentlichkeit.</li> </ul>	<p><b>Ziff. 2 Zwecke und Ziele</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 2 Zwecke und Ziele</b></p> <p>unverändert</p>	

<b>Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage</b>	<b>Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018</b>	<b>Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018</b>	<b>Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage</b>																																																																																																																								
<p><b>Ziff. 3 Baubereich allgemein</b></p> <p>1 Bauten, Anlagen und Aussenräume sind so zu konzipieren und zu gestalten, dass hinsichtlich Massstäblichkeit, Formsprache, Gliederung, Materialwahl, Farbgebung und Bepflanzung eine sehr gute Gesamtwirkung erzielt wird. Dies gilt auch für eine etappierte Realisierung.</p> <p>2 Bauten dürfen nur innerhalb der im Plan festgelegten Bereiche erstellt werden. Vordächer und Dachvorsprünge können max. 1,50 m über die Baubereiche A1, A2, W1 und W2 hinausragen.</p> <p>3 Im Eingangsbereich der Bauten sind Vordächer zulässig.</p> <p>4 Die Ausnützung wird durch die maximal anrechenbare Geschossfläche pro Baubereich geregelt.</p> <p>5 In den bezeichneten Bereichen A1, A2, W1 und W2 können Balkone und Erker max. 2,50 m über den Baubereich hinausragen. Balkone als offene Bereiche sind über die ganze Fassadenlänge zulässig.</p> <p>6 Die Arkadenbaulinie bestimmt die maximal zulässige Ausdehnung des Baukörpers im Erdgeschoss. Zwischen Arkadenbaulinie und anschliessenden Baubereichen ist ein öffentlicher Durchgangsbereich mit einem Luftraum von mindestens 3,50 m lichte Breite und von mind. 423,75 m ü. M. (UK Kolonade) offen zu lassen.</p> <p>7 Für die jeweiligen Baubereiche gilt Folgendes:</p> <table border="1" data-bbox="1304 2086 1795 2825"> <thead> <tr> <th>Baubereich</th> <th>max. aGF ab EG</th> <th>max. Gebäudehöhe</th> <th>max. Firsthöhe**</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A1*</td><td>6500 m<sup>2</sup></td><td>451,50 m ü.M.</td><td>452,70 m ü.M.</td></tr> <tr><td>A2*</td><td>6100 m<sup>2</sup></td><td>451,50 m ü.M.</td><td>452,70 m ü.M.</td></tr> <tr><td>A3</td><td>800 m<sup>2</sup></td><td>426,50 m ü.M.</td><td>428,00 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D1</td><td>5500 m<sup>2</sup></td><td>435,00 m ü.M.</td><td>436,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D2</td><td>1800 m<sup>2</sup></td><td>429,00 m ü.M.</td><td>430,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D3</td><td>1500 m<sup>2</sup></td><td>429,50 m ü.M.</td><td>431,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D4</td><td>4500 m<sup>2</sup></td><td>436,00 m ü.M.</td><td>437,20 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D5</td><td>14000 m<sup>2</sup></td><td>439,00 m ü.M.</td><td>440,20 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E1</td><td>5750 m<sup>2</sup></td><td>426,50 m ü.M.</td><td>428,00 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E2</td><td>3100 m<sup>2</sup></td><td>429,50 m ü.M.</td><td>431,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E3</td><td>600 m<sup>2</sup></td><td>425,50 m ü.M.</td><td>427,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>W1*</td><td>16600 m<sup>2</sup></td><td>451,10 m ü.M.</td><td>452,30 m ü.M.</td></tr> <tr><td>W2*</td><td>15250 m<sup>2</sup></td><td>450,80 m ü.M.</td><td>452,00 m ü.M.</td></tr> <tr><td>W3</td><td>6700 m<sup>2</sup></td><td>470,00 m ü.M.</td><td>473,00 m ü.M.</td></tr> </tbody> </table> <p>* Baubereiche A1, A2, W1 und W2: Angabe aGF inkl. Anteil nicht beheizte Fläche (Balkone und Fassadenelemente), welche 15 % der aGF Gebäude beheizt übersteigen.</p>	Baubereich	max. aGF ab EG	max. Gebäudehöhe	max. Firsthöhe**	A1*	6500 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.	A2*	6100 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.	A3	800 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.	D1	5500 m <sup>2</sup>	435,00 m ü.M.	436,50 m ü.M.	D2	1800 m <sup>2</sup>	429,00 m ü.M.	430,50 m ü.M.	D3	1500 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.	D4	4500 m <sup>2</sup>	436,00 m ü.M.	437,20 m ü.M.	D5	14000 m <sup>2</sup>	439,00 m ü.M.	440,20 m ü.M.	E1	5750 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.	E2	3100 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.	E3	600 m <sup>2</sup>	425,50 m ü.M.	427,50 m ü.M.	W1*	16600 m <sup>2</sup>	451,10 m ü.M.	452,30 m ü.M.	W2*	15250 m <sup>2</sup>	450,80 m ü.M.	452,00 m ü.M.	W3	6700 m <sup>2</sup>	470,00 m ü.M.	473,00 m ü.M.	<p><b>Ziff. 3 Baubereich allgemein</b></p> <p>1 Bauten, Anlagen und Aussenräume sind so zu konzipieren und zu gestalten, dass hinsichtlich Massstäblichkeit, Formsprache, Gliederung, Materialwahl, Farbgebung und Bepflanzung eine sehr gute Gesamtwirkung erzielt wird. Dies gilt auch für eine etappierte Realisierung.</p> <p>2 Bauten dürfen nur innerhalb der im Plan festgelegten Bereiche erstellt werden. Vordächer und Dachvorsprünge können max. 1,50 m über die Baubereiche A1, A2, W1 und W2 hinausragen.</p> <p>3 Im Eingangsbereich der Bauten sind Vordächer zulässig.</p> <p>4 Die Ausnützung wird durch die maximal anrechenbare Geschossfläche pro Baubereich geregelt.</p> <p>5 In den bezeichneten Bereichen A1, A2, W1 und W2 können Balkone und Erker max. 2,50 m über den Baubereich hinausragen. Balkone als offene Bereiche sind über die ganze Fassadenlänge zulässig.</p> <p>6 Die Arkadenbaulinie bestimmt die maximal zulässige Ausdehnung des Baukörpers im Erdgeschoss. Zwischen Arkadenbaulinie und anschliessenden Baubereichen ist ein öffentlicher Durchgangsbereich mit einem Luftraum von mindestens 3,50 m lichte Breite und von mind. 423,75 m ü. M. (UK Kolonade) offen zu lassen.</p> <p>7 Für die jeweiligen Baubereiche gilt Folgendes:</p> <table border="1" data-bbox="1304 1344 1795 2086"> <thead> <tr> <th>Baubereich</th> <th>max. aGF ab EG</th> <th>max. Gebäudehöhe</th> <th>max. Firsthöhe**</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>A1*</td><td>6500 m<sup>2</sup></td><td>451,50 m ü.M.</td><td>452,70 m ü.M.</td></tr> <tr><td>A2*</td><td>6100 m<sup>2</sup></td><td>451,50 m ü.M.</td><td>452,70 m ü.M.</td></tr> <tr><td>A3</td><td>800 m<sup>2</sup></td><td>426,50 m ü.M.</td><td>428,00 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D1</td><td>5500 m<sup>2</sup></td><td>435,00 m ü.M.</td><td>436,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D2</td><td>1800 m<sup>2</sup></td><td>429,00 m ü.M.</td><td>430,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D3</td><td>1500 m<sup>2</sup></td><td>429,50 m ü.M.</td><td>431,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D4</td><td>4500 m<sup>2</sup></td><td>436,00 m ü.M.</td><td>437,20 m ü.M.</td></tr> <tr><td>D5</td><td>14000 m<sup>2</sup></td><td>439,00 m ü.M.</td><td>440,20 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E1</td><td>5750 m<sup>2</sup></td><td>426,50 m ü.M.</td><td>428,00 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E2</td><td>3100 m<sup>2</sup></td><td>429,50 m ü.M.</td><td>431,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>E3</td><td>600 m<sup>2</sup></td><td>425,50 m ü.M.</td><td>427,50 m ü.M.</td></tr> <tr><td>W1*</td><td>16600 m<sup>2</sup></td><td>451,10 m ü.M.</td><td>452,30 m ü.M.</td></tr> <tr><td>W2*</td><td>15250 m<sup>2</sup></td><td><del>450,80 m ü.M.</del> <b>451,20 m ü.M.</b></td><td><del>452,00 m ü.M.</del> <b>452,40 m ü.M.</b></td></tr> <tr><td>W3</td><td>6700 m<sup>2</sup></td><td>470,00 m ü.M.</td><td>473,00 m ü.M.</td></tr> </tbody> </table> <p>* Baubereiche A1, A2, W1 und W2: Angabe aGF inkl. Anteil nicht beheizte Fläche (Balkone und Fassadenelemente), welche 15 % der aGF Gebäude beheizt übersteigen.</p>	Baubereich	max. aGF ab EG	max. Gebäudehöhe	max. Firsthöhe**	A1*	6500 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.	A2*	6100 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.	A3	800 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.	D1	5500 m <sup>2</sup>	435,00 m ü.M.	436,50 m ü.M.	D2	1800 m <sup>2</sup>	429,00 m ü.M.	430,50 m ü.M.	D3	1500 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.	D4	4500 m <sup>2</sup>	436,00 m ü.M.	437,20 m ü.M.	D5	14000 m <sup>2</sup>	439,00 m ü.M.	440,20 m ü.M.	E1	5750 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.	E2	3100 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.	E3	600 m <sup>2</sup>	425,50 m ü.M.	427,50 m ü.M.	W1*	16600 m <sup>2</sup>	451,10 m ü.M.	452,30 m ü.M.	W2*	15250 m <sup>2</sup>	<del>450,80 m ü.M.</del> <b>451,20 m ü.M.</b>	<del>452,00 m ü.M.</del> <b>452,40 m ü.M.</b>	W3	6700 m <sup>2</sup>	470,00 m ü.M.	473,00 m ü.M.	<p><b>Ziff. 3 Baubereich allgemein</b></p> <p>unverändert</p>	
Baubereich	max. aGF ab EG	max. Gebäudehöhe	max. Firsthöhe**																																																																																																																								
A1*	6500 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.																																																																																																																								
A2*	6100 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.																																																																																																																								
A3	800 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.																																																																																																																								
D1	5500 m <sup>2</sup>	435,00 m ü.M.	436,50 m ü.M.																																																																																																																								
D2	1800 m <sup>2</sup>	429,00 m ü.M.	430,50 m ü.M.																																																																																																																								
D3	1500 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.																																																																																																																								
D4	4500 m <sup>2</sup>	436,00 m ü.M.	437,20 m ü.M.																																																																																																																								
D5	14000 m <sup>2</sup>	439,00 m ü.M.	440,20 m ü.M.																																																																																																																								
E1	5750 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.																																																																																																																								
E2	3100 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.																																																																																																																								
E3	600 m <sup>2</sup>	425,50 m ü.M.	427,50 m ü.M.																																																																																																																								
W1*	16600 m <sup>2</sup>	451,10 m ü.M.	452,30 m ü.M.																																																																																																																								
W2*	15250 m <sup>2</sup>	450,80 m ü.M.	452,00 m ü.M.																																																																																																																								
W3	6700 m <sup>2</sup>	470,00 m ü.M.	473,00 m ü.M.																																																																																																																								
Baubereich	max. aGF ab EG	max. Gebäudehöhe	max. Firsthöhe**																																																																																																																								
A1*	6500 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.																																																																																																																								
A2*	6100 m <sup>2</sup>	451,50 m ü.M.	452,70 m ü.M.																																																																																																																								
A3	800 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.																																																																																																																								
D1	5500 m <sup>2</sup>	435,00 m ü.M.	436,50 m ü.M.																																																																																																																								
D2	1800 m <sup>2</sup>	429,00 m ü.M.	430,50 m ü.M.																																																																																																																								
D3	1500 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.																																																																																																																								
D4	4500 m <sup>2</sup>	436,00 m ü.M.	437,20 m ü.M.																																																																																																																								
D5	14000 m <sup>2</sup>	439,00 m ü.M.	440,20 m ü.M.																																																																																																																								
E1	5750 m <sup>2</sup>	426,50 m ü.M.	428,00 m ü.M.																																																																																																																								
E2	3100 m <sup>2</sup>	429,50 m ü.M.	431,50 m ü.M.																																																																																																																								
E3	600 m <sup>2</sup>	425,50 m ü.M.	427,50 m ü.M.																																																																																																																								
W1*	16600 m <sup>2</sup>	451,10 m ü.M.	452,30 m ü.M.																																																																																																																								
W2*	15250 m <sup>2</sup>	<del>450,80 m ü.M.</del> <b>451,20 m ü.M.</b>	<del>452,00 m ü.M.</del> <b>452,40 m ü.M.</b>																																																																																																																								
W3	6700 m <sup>2</sup>	470,00 m ü.M.	473,00 m ü.M.																																																																																																																								

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
**Unter Einhaltung der max. Firsthöhe sind die Geschosshöhe und die Geschosshöhe (unter Beachtung der gesundheitspolizeilichen Vorgaben) frei wählbar.	**Unter Einhaltung der max. Firsthöhe sind die Geschosshöhe und die Geschosshöhe (unter Beachtung der gesundheitspolizeilichen Vorgaben) frei wählbar.		
<p><b>Ziff. 4 Firsthöhe</b></p> <p>Die festgelegte Firsthöhe darf von keinem Gebäudeteil durchstossen werden. Dachaufbauten und Installationen wie beispielsweise Liftüberfahrten und Notausstiege sind zulässig, wenn der Standort technisch bedingt ist. Sie sind auf das absolute Minimum zu beschränken und so anzuordnen, dass sie vom Niveau Stadtebene möglichst nicht einsehbar sind. Photovoltaik und Sonnenkollektoren dürfen nicht über die Brüstung ragen.</p>	<p><b>Ziff. 4 Firsthöhe</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 4 Firsthöhe</b></p> <p>unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 5 Dachgestaltung</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Im Bebauungsplanperimeter sind zwingend Flachdächer zu erstellen.</li> <li>2 Die begehbaren und zugänglichen Dächer der Baubereiche A3, D3, E1, E2 und E3 sind als Dachlandschaft mit intensiver Bepflanzung und hoher Aufenthaltsqualität zu gestalten. Der allgemeine Zugang der Dachlandschaft für Bewohnende und Beschäftigte des Hertzentrums befindet sich nördlich des Baubereichs W1.</li> <li>3 Flachdächer der weiteren Baubereiche sind zu begrünen.</li> <li>4 Technisch bedingte Dachaufbauten sind so in die Dachgestaltung zu integrieren, dass eine gute Gesamtwirkung erreicht wird. Technisch notwendige Dachaufbauten zur Erreichung der Flachdächer sind zulässig.</li> <li>5 Die privatrechtlichen Gegebenheiten sind zu berücksichtigen.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 5 Dachgestaltung</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 5 Dachgestaltung</b></p> <p>unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 6 Baubereich A</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Die Baubereiche A1 bis A3 sind für das Wohnen im Alter, der Pflege und die dazu dienlichen Nutzungen vorbehalten.</li> <li>2 Im Erdgeschoss der Baubereiche A1 bis A3 sind Dienstleistungen zulässig.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 6 Baubereich A</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 6 Baubereich A</b></p> <p>unverändert</p>	

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 7 Baubereich D</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>In den Baubereichen D1 bis D5 sind Dienstleistungen vorzusehen.</li> <li>In den Baubereichen D1 bis D5 sind im Erdgeschoss publikumsorientierte Nutzungen, wie beispielsweise Läden, Restaurants, Ateliers, Post und dergleichen, zulässig.</li> <li>Im Baubereich D3 ist im Erdgeschoss und im 1. Obergeschoss Wohnen zulässig.</li> <li>In den Baubereichen D4 und D5 ist ab dem 2. Obergeschoss Wohnen zulässig.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 7 Baubereich D</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 7 Baubereich D</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 8 Baubereich E</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>In den Baubereichen E1 bis E3 sind publikumsorientierte Nutzungen, wie beispielsweise Läden, Restaurants, Ateliers, Post und dergleichen, vorzusehen.</li> <li>Im Baubereich E2 sind im 1. Obergeschoss Dienstleistungen zulässig.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 8 Baubereich E</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 8 Baubereich E</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 9 Baubereich W</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Baubereiche W1 bis W3 sind für Wohnen reserviert.</li> <li>Im Erdgeschoss der Baubereiche W1 und W2 sind publikumsorientierte Nutzungen und Dienstleistungen zulässig.</li> <li>Vom Erd- bis zum 3. Obergeschoss des Baubereichs W3 sind publikumsorientierte Nutzungen sowie Dienstleistungen zulässig.</li> <li>Zur Sicherstellung der hochwertigen architektonischen Gestaltung ist der Baubereich W3 durch ein Team zu projektieren, das sich über einen Projektwettbewerb qualifiziert hat respektive mit dem Verfasser des Variantenstudiums, welches diesem Bebauungsplan zu Grunde liegt. Der Projektwettbewerb ist in Anlehnung an die anerkannten Regeln des SIA unter mindestens fünf Teams durchzuführen.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 9 Baubereich W</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 9 Baubereich W</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 10 Preisgünstiger Wohnungsbau</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Baubereiche A2 (mind. 6'000 m<sup>2</sup> aGF), D3/D4/D5 (gesamthaft mind. 2'400 m<sup>2</sup> aGF) und W3 (mind. 5'000 m<sup>2</sup> aGF) sind für einen preisgünstigen Wohnungsbau gemäss § 38 BO der Stadt Zug reserviert.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 10 Preisgünstiger Wohnungsbau</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 10 Preisgünstiger Wohnungsbau</b> unverändert</p>	

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 11 Kleinbauten</b> Kleinbauten sind ausserhalb der Baubereiche zulässig, auf ein Minimum zu beschränken und in die Gestaltung der Umgebung einzubeziehen.</p>	<p><b>Ziff. 11 Kleinbauten</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 11 Kleinbauten</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 12 Öffentlicher Durchgang</b> In den Baubereichen E2 und D3 sind Durchgänge von mind. 5,00 m Breite und mind. 4,20 m Höhe vorzusehen, um die Zufahrt der Rettungsfahrzeuge bzw. die Anlieferung der Holzschnitzelanlage zu gewährleisten</p>	<p><b>Ziff. 12 Öffentlicher Durchgang</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 12 Öffentlicher Durchgang</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 13 Arealzufahrten</b> 1 Die Arealzufahrten dürfen nur an den bezeichneten Stellen erfolgen. 2 Die Ein- und Ausfahrt zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der Allmendstrasse und ist ausschliesslich in der ausgewiesenen Fahrtrichtung zulässig. 3 Die Ein- und Ausfahrt für Besucher und Kunden der öffentlichen Nutzungen des Hertzentrums und für Beschäftigte erfolgt ab der Allmendstrasse. 4 Die Anordnung der öffentlichen Arealzufahrten und der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind so zu organisieren, dass keine Konflikte mit dem Rad- und Fussweg entstehen.</p>	<p><b>Ziff. 13 Arealzufahrten</b> 1 Die Arealzufahrten dürfen nur an den bezeichneten Stellen erfolgen. 2 Die Ein- und Ausfahrt zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der <del>Allmendstrasse</del> <b>St.-Johannes</b> Strasse und ist ausschliesslich in der ausgewiesenen Fahrtrichtung zulässig. <b>Die Rampe hat einen Abstand von mindestens 3.50 m zur Gebäueflucht.</b> 3 Die Ein- und Ausfahrt für Besucher und Kunden der öffentlichen Nutzungen des Hertzentrums und für Beschäftigte erfolgt ab der Allmendstrasse. 4 Die Anordnung der öffentlichen Arealzufahrten und der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind so zu organisieren, dass keine Konflikte mit dem Rad- und Fussweg entstehen.</p>	<p><b>Ziff. 13 Arealzufahrten</b> 1 Die Arealzufahrten dürfen nur an den bezeichneten Stellen erfolgen. 2 Die Ein-<del>und</del> <b>Ausfahrt</b> zu den Wohnnutzungen und für Beschäftigte (private und halbprivate Nutzungen) erfolgt ab der <b>St.-Johannes Strasse, die Ausfahrt in die Allmendstrasse ist ausschliesslich in der ausgewiesenen Fahrtrichtung zulässig. Die Rampe St.-Johannes Strasse hat einen Abstand von mindestens 3.50 m zur Gebäudeflucht sowie einen Anordnungsbereich zwischen 30-60 m ab der Trottoirüberfahrt. Als Massnahme zur Verkehrslenkung und zum Blendschutz ist die Rampe abzdrehen.</b> 3 Die Ein- und Ausfahrt für Besucher und Kunden der öffentlichen Nutzungen des Hertzentrums und für Beschäftigte erfolgt ab der Allmendstrasse. 4 Die Anordnung der öffentlichen Arealzufahrten und der Ein- und Ausfahrten der Tiefgaragen sind so zu organisieren, dass keine Konflikte mit dem Rad- und Fussweg entstehen.</p>	
<p><b>Ziff. 14 Anlieferung Baubereich E1</b> Die Anlieferung (Standplatz) der publikumsorientierten Nutzung im Baubereich E1 erfolgt ab der General-Guisan-Strasse und ist einzuhausen.</p>	<p><b>Ziff. 14 Anlieferung Baubereich E1</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 14 Anlieferung Baubereich E1</b> unverändert</p>	

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 15 Parkierung</b></p> <p>1 Im Hertzentrums sind gesamthaft maximal 850 Parkplätze zulässig. Davon sind maximal 770 Parkplätze für die Nutzungen im Hertzentrums und 80 Parkplätze für öffentliche Nutzungen im Umfeld des Stierenmarkts vorzusehen.</p> <p>2 Für Besucher und Kunden des Hertzentrums sowie für die Öffentlichkeit sind im Parkhaus Süd (Ein- und Ausfahrt Allmendstrasse) 390 öffentliche, während 24 Stunden zugängliche Parkplätze vorzusehen. Diese sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften und an das Parkleitsystem der Parkleitsystem Zug AG anzuschliessen.</p> <p>3 Für Bewohner und Beschäftigte des Hertzentrums sind in der Tiefgarage Nord (Ein- und Ausfahrt Allmendstrasse) 460 Parkplätze vorzusehen. Parkplätze sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften.</p> <p>4 Unter Beibehaltung der gesamthaften maximalen Parkplatzzahl sind geringfügige Verschiebungen der Nutzungsordnung der Parkplätze zulässig.</p> <p>5 Oberirdisch sind innerhalb des Perimeters keine Parkplätze zulässig. Im Bereich des Alters- und Pflegezentrums sowie der Alterswohnungen ist eine kurzzeitige Vorfahrt zum Ein- und Aussteigen für ältere Anwohner zulässig.</p> <p>6 Mindestens 10% der Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind für die Ausrüstung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten.</p> <p>7 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Mobilitätskonzept zur Bewilligung einzureichen. Im Mobilitätskonzept sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Mobilitätsbedürfnisse nach Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Kunden) aufzuzeigen;</li> <li>- ein Zielwert für den Modalsplit festzulegen;</li> <li>- die betrieblichen und organisatorischen Massnahmen (Anreizsysteme / Parkraumbewirtschaftung, etc.) zur Erreichung und Sicherstellung des Modalsplitziels festzulegen.</li> </ul>	<p><b>Ziff. 15 Parkierung</b></p> <p>1 Im Hertzentrums sind gesamthaft maximal 850 Parkplätze zulässig. Davon sind maximal 770 Parkplätze für die Nutzungen im Hertzentrums und 80 Parkplätze für öffentliche Nutzungen im Umfeld des Stierenmarkts vorzusehen.</p> <p>2 Für Besucher und Kunden des Hertzentrums sowie für die Öffentlichkeit sind im Parkhaus Süd (Ein- und Ausfahrt Allmendstrasse) 390 öffentliche, während 24 Stunden zugängliche Parkplätze vorzusehen. Diese sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften und an das Parkleitsystem der Parkleitsystem Zug AG anzuschliessen.</p> <p>3 Für Bewohner und Beschäftigte des Hertzentrums sind in der Tiefgarage Nord (Ein- und Ausfahrt <b>Allmendstrasse St.-Johannes-Strasse</b>) 460 Parkplätze vorzusehen. Parkplätze für Beschäftigte sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften.</p> <p>4 Unter Beibehaltung der gesamthaften maximalen Parkplatzzahl sind geringfügige Verschiebungen der Nutzungsordnung der Parkplätze zulässig.</p> <p>5 Oberirdisch sind innerhalb des Perimeters keine Parkplätze zulässig. Im Bereich des Alters- und Pflegezentrums sowie der Alterswohnungen ist eine kurzzeitige Vorfahrt zum Ein- und Aussteigen für ältere Anwohner zulässig.</p> <p>6 Mindestens 10% der Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind für die Ausrüstung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten.</p> <p>7 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Mobilitätskonzept zur Bewilligung einzureichen. Im Mobilitätskonzept sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Mobilitätsbedürfnisse nach Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Kunden) aufzuzeigen;</li> <li>- ein Zielwert für den Modalsplit festzulegen;</li> <li>- die betrieblichen und organisatorischen Massnahmen (Anreizsysteme / Parkraumbewirtschaftung, etc.) zur Erreichung und Sicherstellung des Modalsplitziels festzulegen.</li> </ul>	<p><b>Ziff. 15 Parkierung</b></p> <p>1 Im Hertzentrums sind gesamthaft maximal 850 Parkplätze zulässig. Davon sind maximal 770 Parkplätze für die Nutzungen im Hertzentrums und 80 Parkplätze für öffentliche Nutzungen im Umfeld des Stierenmarkts vorzusehen.</p> <p>2 Für Besucher und Kunden des Hertzentrums sowie für die Öffentlichkeit sind im Parkhaus Süd (Ein- und Ausfahrt Allmendstrasse) 390 öffentliche, während 24 Stunden zugängliche Parkplätze vorzusehen. Diese sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften und an das Parkleitsystem der Parkleitsystem Zug AG anzuschliessen.</p> <p>3 Für Bewohner und Beschäftigte des Hertzentrums sind in der Tiefgarage Nord (Ein- und Ausfahrt <b>St.-Johannes-Strasse</b> und Ausfahrt <b>Allmendstrasse</b>) 460 Parkplätze vorzusehen. Parkplätze für Beschäftigte sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften.</p> <p>4 Unter Beibehaltung der gesamthaften maximalen Parkplatzzahl sind geringfügige Verschiebungen der Nutzungsordnung der Parkplätze zulässig.</p> <p>5 Oberirdisch sind innerhalb des Perimeters keine Parkplätze zulässig. Im Bereich des Alters- und Pflegezentrums sowie der Alterswohnungen ist eine kurzzeitige Vorfahrt zum Ein- und Aussteigen für ältere Anwohner zulässig.</p> <p>6 Mindestens 10% der Parkplätze für Bewohner und Beschäftigte sind für die Ausrüstung einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten.</p> <p>7 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist ein Mobilitätskonzept zur Bewilligung einzureichen. Im Mobilitätskonzept sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Mobilitätsbedürfnisse nach Nutzergruppen (Bewohner, Beschäftigte, Besucher, Kunden) aufzuzeigen;</li> <li>- ein Zielwert für den Modalsplit festzulegen;</li> <li>- die betrieblichen und organisatorischen Massnahmen (Anreizsysteme / Parkraumbewirtschaftung, etc.) zur Erreichung und Sicherstellung des Modalsplitziels festzulegen.</li> </ul>	

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 16 Veloabstellplätze</b></p> <p>1 Die Bedarfsermittlung ist gemäss VSS-Norm<sup>2</sup> vorzunehmen. Die Anzahl Abstellplätze für Besucher und Kunden ist nach der jeweiligen Nutzung herzuleiten. Parkierungsanlagen sind für das Kurzzeitparkieren und für das Langzeitparkieren vorzusehen. Das Anlagesystem ist gemäss VSS-Norm<sup>3</sup> auf den Standort abzustimmen.</p> <p>2 Für Beschäftigte und Bewohner sind die Abstellplätze bei Neu- und Ersatzbauten in den Gebäuden an gut zugänglicher Lage anzuordnen. Abstellplätze ausserhalb der Baubereiche sind mit Anschliessvorrichtungen auszurüsten. Besucher-Abstellplätze sind nahe den Gebäudezugängen anzuordnen und auf die Freiraumgestaltung abzugleichen.</p> <p>3 Die oberirdischen Abstellplätze sind so anzulegen, dass sie ab dem übergeordneten Radwegnetz auf kurzem und sicherem Weg zu den jeweiligen Nutzungen fahrend erreicht werden können.</p> <p>4 Die Veloabstellplätze sind etappierbar und bedarfsabhängig zu erstellen.</p>	<p><b>Ziff. 16 Veloabstellplätze</b></p> <p>unverändert</p>	<p><b>Ziff. 16 Veloabstellplätze</b></p> <p>unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 17 Umgebungskonzept</b></p> <p>1 Das Umgebungskonzept der Rotzler Krebs Partner GmbH vom 12. November 2015 ist für die weitere Projektierung und etappenweise Umsetzung orientierend.</p> <p>2 Die im Plan bezeichneten Freiräume sind aufenthaltsfreundlich und flexibel nutzbar auszugestalten.</p> <p>3 Für die Begrünung sind mehrheitlich einheimische und standortgerechte Pflanzen zu verwenden. Rasen- und Wiesenflächen sind als artenreiche Vegetationsflächen zu erstellen und zu unterhalten.</p> <p>4 Im Bebauungsplanperimeter sind mind. 16'000 m<sup>2</sup> ökologisch ausgebildete Flächen anzulegen.</p> <p>5 Mit jeder baulichen Entwicklungsetappe ist die entsprechende, im Umgebungskonzept ausgewiesene, Umgebung gleichzeitig zu erstellen.</p>	<p><b>Ziff. 17 Umgebungskonzept</b></p> <p>Unverändert</p> <p><i>(Erläuterung: Sofern der GGR die Erschliessung für Wohnnutzungen und Beschäftigte an der Allmendstrasse festsetzt, gilt das Umgebungskonzept der öffentlichen Auflage, datiert vom 12.12.2017.)</i></p>	<p><b>Ziff. 17 Umgebungskonzept</b></p> <p>Unverändert</p> <p><i>(Erläuterung: Sofern der GGR die Erschliessung für Wohnnutzungen und Beschäftigte sowohl an der St.-Johannes-Strasse als auch an der Allmendstrasse festsetzt, ist das Umgebungskonzept für die 2. öffentlichen Auflage anzupassen.)</i></p>	

<sup>2</sup> Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 640 065 Parkieren; Bedarfsermittlung und Standortwahl von Veloparkierungsanlagen

<sup>3</sup> Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute, SN 640 066 Parkieren; Projektierung von Veloparkierungsanlagen

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 18 Gestaltungsgrundsätze</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Die Gestaltung sieht einen platzartigen Freiraum vor, der fließend in den städtischen Kontext eingebunden wird und eine verbesserte Durchlässigkeit für Fussgänger deutet.</li> <li>2 Freiflächen und Baumpflanzungen sind analog zum Bebauungsrastrer orthogonal auszurichten.</li> <li>3 Die Bebauung wird durch Baumalleen eingefasst, die aus bestehenden und neugepflanzten Alleen gebildet wird.</li> <li>4 Die offenen Innenhöfe sowie die Spielwiese (im Plan mit G bezeichnet) sind zu begrünen. Der Grünanteil beträgt mind. 60%.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 18 Gestaltungsgrundsätze</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 18 Gestaltungsgrundsätze</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 19 Baumbestand</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Auf den wertvollen Baumbestand (Alleen) ist Rücksicht zu nehmen. Wo Bäume unumgänglich gefällt werden müssen, sind Ersatzpflanzungen möglichst am gleichen Ort einzuplanen.</li> <li>2 Im Bereich von unterirdischen Bauten und Anlagen muss für Baumpflanzungen eine Pflanzsubstratüberdeckung von mindestens 1,20 m Tiefe gewährleistet werden.</li> <li>3 Die Stammfusshöhe von Baumpflanzungen darf die Belagshöhe nicht überschreiten. Terrainüberhöhungen in jeglicher Art und Form sind nicht zulässig.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 19 Baumbestand</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 19 Baumbestand</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 20 Platz Allmendstrasse</b></p> <p>Der Platz an der Allmendstrasse hat verschiedene Aufgaben zu erfüllen: Einerseits stellt er die Zufahrt für Kleinfahrzeuge zur kurzzeitigen Anlieferung und für die Holzschmitzelanlage sicher, andererseits ist er Eingangsbereich und Aufenthaltsort für das Hertzentrum. Dieser muss für die Öffentlichkeit frei zugänglich und nutzbar sein.</p>	<p><b>Ziff. 20 Platz Allmendstrasse</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 20 Platz Allmendstrasse</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 21 Energieversorgung</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Es wird eine möglichst emissionsarme und CO2-freie Energieversorgung angestrebt.</li> <li>2 Die Neubauten können an die bestehende Holzschmitzelanlage angeschlossen werden.</li> </ol>	<p><b>Ziff. 21 Energieversorgung</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 21 Energieversorgung</b> unverändert</p>	

<b>Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage</b>	<b>Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018</b>	<b>Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018</b>	<b>Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage</b>
<p><b>Ziff. 22 Nachhaltigkeit</b></p> <p>1 Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens ist eine Nachhaltigkeitsbeurteilung einzureichen, welche nachweist, dass die übergeordnete Zielsetzung der Arealentwicklung hinsichtlich einer nachhaltigen Entwicklung gemäss dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) erreicht wurde.</p> <p>2 Im Rahmen der Umweltbegleitung durch das kantonale Amt für Umwelt sind die Verwendung von ressourcenschonende ökologische Materialien und Baustoffe, wie mineralische Recyclingbaustoffe, nachwachsende organische Baustoffe und generell schadstoffarme Materialien, aufzuzeigen.</p>	<p><b>Ziff. 22 Nachhaltigkeit</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 22 Nachhaltigkeit</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 23 Meteorwasser</b></p> <p>Das Meteorwasser ist so weit möglich im Planungsgebiet versickern zu lassen. Hierzu sind Versickerungsmulden und Retentionsflächen vorzusehen.</p>	<p><b>Ziff. 23 Meteorwasser</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 23 Meteorwasser</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 24 Entsorgung</b></p> <p>1 An den bezeichneten Standorten sind nach Absprache mit dem Baudepartment Zug Entsorgungsstellen mit Unterflurcontainern einzurichten. In Bezug auf die Erschliessung sind die lichte Höhe, der Radius für den Kran etc. zu beachten.</p> <p>2 Im Perimeter des Bebauungsplans ist eine Entsorgungsanlage für Papier, Karton, Glas, Alu, Blech und Altkleider einzurichten. Diese ist mit der Etappe A zu erstellen. Zudem ist eine zentrale Entsorgungsstelle für Konsumentinnen und Konsumenten zu errichten und zu betreiben, welche die Rückgabe beispielsweise von PET, PE/Plastikflaschen, CDs/DVDs, Batterien, LED-Leuchtmittel, Wasserfilterkartuschen und Rahmbiäserkapseln usw. beinhaltet. Zudem werden bestimmte Artikel des Sortiments zurückgenommen und umweltgerecht entsorgt (z.B. Elektrogeräte). Bei einer künftigen Rechts- und Bedarfsänderung können die Materialien angepasst werden.</p>	<p><b>Ziff. 24 Entsorgung</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 24 Entsorgung</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 25 Retention</b></p> <p>Im gesamten Bebauungsplanperimeter sind maximal 130 l/s Regenwasser abzuleiten. Das restliche Regenwasser (90 %) ist innerhalb des Areals zurückzuhalten.</p>	<p><b>Ziff. 25 Retention</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 25 Retention</b> unverändert</p>	

Beschluss GGR 1. Lesung, 12. Dezember 2017 / 1. Auflage	Antrag des Stadtrates 2. Lesung, 13. März 2018	Antrag der BPK 2. Lesung, 19. Juni 2018	Beschluss GGR 2. Lesung, 28. August 2018 / 2. Auflage
<p><b>Ziff. 26 Allgemein</b> Sofern der Bebauungsplan keine abweichenden Bestimmungen enthält, gelten die Vorschriften der jeweiligen Bauordnung und des Zonenplanes.</p>	<p><b>Ziff. 26 Allgemein</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 26 Allgemein</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 27 Ausnahmen</b> 1 Der Stadtrat kann, im Sinne von § 31 der Verordnung zum Planungs- und Baugesetz (V PBG) vom 16. November 1999, Ausnahmen gestatten, wenn damit das Gesamtkonzept nicht behindert oder verschlechtert wird. 2 Bei der Änderung des Zonenplanes und/oder der Bauordnung ist der Bebauungsplan zu überprüfen. Eintragungen ausserhalb des Bebauungsplanperimeters sind rechtlich nicht verbindlich.</p>	<p><b>Ziff. 27 Ausnahmen</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 27 Ausnahmen</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 28 Inkrafttreten</b> 1 Der Bebauungsplan wird im Amtsblatt des Kantons Zug bekannt gemacht und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufgenommen. Der Bebauungsplan tritt nach Beschlussfassung des Grossen Gemeinderates von Zug und mit Genehmigung des Regierungsrates des Kantons Zug in Kraft. 2 Die Inkraftsetzung setzt voraus, dass die vertraglichen Regelungen (Dienstbarkeitsvertrag) unterzeichnet sind.</p>	<p><b>Ziff. 28 Inkrafttreten</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 28 Inkrafttreten</b> unverändert</p>	
<p><b>Ziff. 29 Aufhebung bisherigen Rechts</b> Mit dem Inkrafttreten dieses Bebauungsplanes wird der Bebauungsplan Hertzentrüm, Plan Nr. 4401, KBD vom 13.03.1978 aufgehoben.</p>	<p><b>Ziff. 29 Aufhebung bisherigen Rechts</b> unverändert</p>	<p><b>Ziff. 29 Aufhebung bisherigen Rechts</b> unverändert</p>	

28. Juni 2018 / 13. August 2018, Kerstin Veit

4 Genehmigt durch die Baudirektion des Kantons Zug am XX.XX.XXXX; Inkraftsetzung auf den XX.XX.XXXX