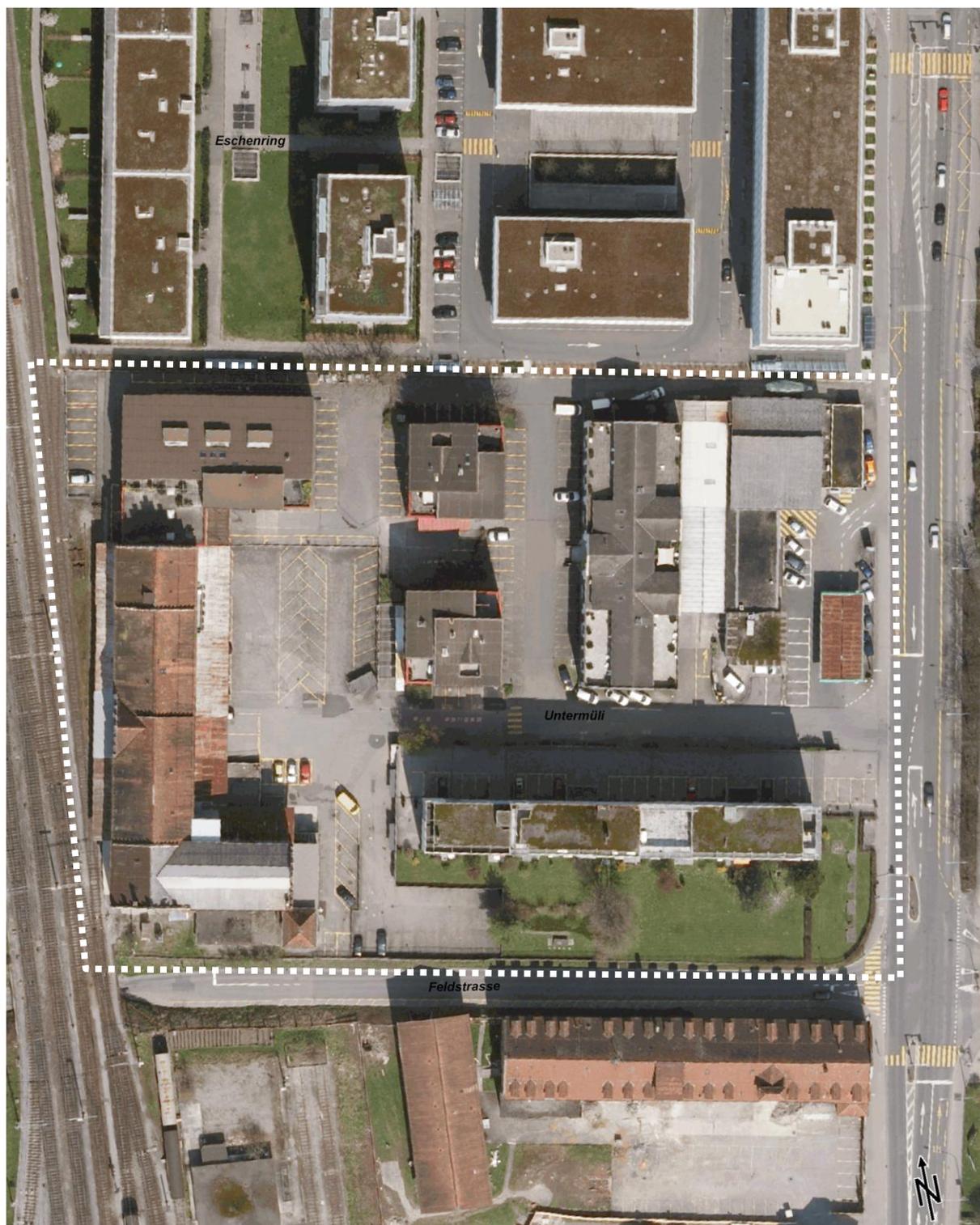


PLANUNGSBERICHT

Bebauungsplan Untermüli, Plan Nr. 7070

Berichterstattung nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)



Auszug Orthofoto 2007, ZUGIS mit Bebauungsplanperimeter

Stadtplanung Zug, 1. Juli 2009, rev. 24. Februar 2010

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung, Ausgangslage	3
1.1	Bebauungsplanperimeter.....	3
1.2	Entwicklung des GS 3738, Variantenstudie Baarerstrasse 125.....	3
1.3	Bebauungsstudie Geviert Untermüli	4
2	Raumplanung	4
2.1	Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung	4
3	Berücksichtigung der Anforderungen der übergeordneten Planungen sowie der gesetzlichen Rahmenbedingungen	5
3.1	Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 28. Februar 2009	5
3.2	Kommunale Richtplanung vom 7. Juli 1995	5
3.3	Kommunaler Zonenplan vom 4. Juli 1995	6
3.4	Entwicklungskonzept.....	6
3.5	Revision der Richt- und Nutzungsplanung	7
3.6	Initiative „Hochhaus-Standorte mit Vernunft“ und Hochhauskonzept.....	7
3.7	Bebauungsplan Kistenfabrik	8
4	Bebauungsplan	9
4.1	Grundsätze und generelle Regelung	9
4.2	Siedlung/Städtebau.....	9
4.3	Etappierung	10
4.4	Verkehr	12
4.5	Parkierung	12
4.6	Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz.....	13
4.7	Interne Erschliessung	13
4.8	Anschluss des Untermüli-Areals an die Baarerstrasse	14
4.9	Anpassungen im Bereich der Einmündung in die Baarerstrasse	15
4.10	Anpassung der Baulinien	16
4.11	Nutzung / Ausnützungsberechnungen.....	16
4.12	Freiräume und Umgebung	17
4.13	Umwelt	19
4.14	Feuerpolizei	19
4.15	Ver- und Entsorgung.....	19
5	Begründung der Abweichungen von der Regelbauweise	19
5.1	Vorteile für das Siedlungsbild und die Umgebung	19
6	Verfahren	20
7	Provisorisches Terminprogramm	20
8	Anhang	21
8.1	Umgebungs-Konzept	21
8.2	Bebauungsplan Kistenfabrik	25
8.3	Modellfotos	23

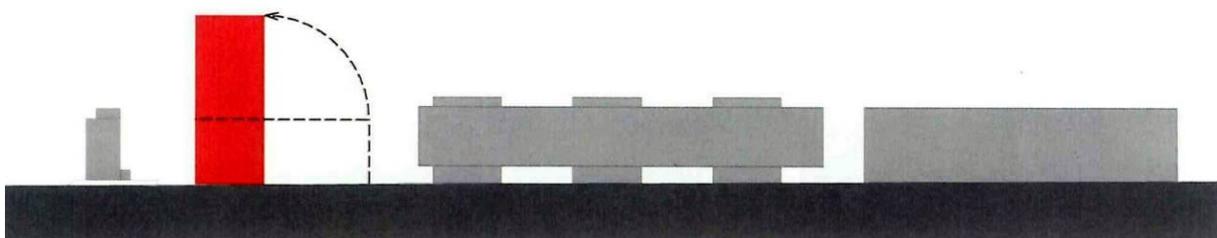
1 Einleitung, Ausgangslage

1.1 Bebauungsplanperimeter

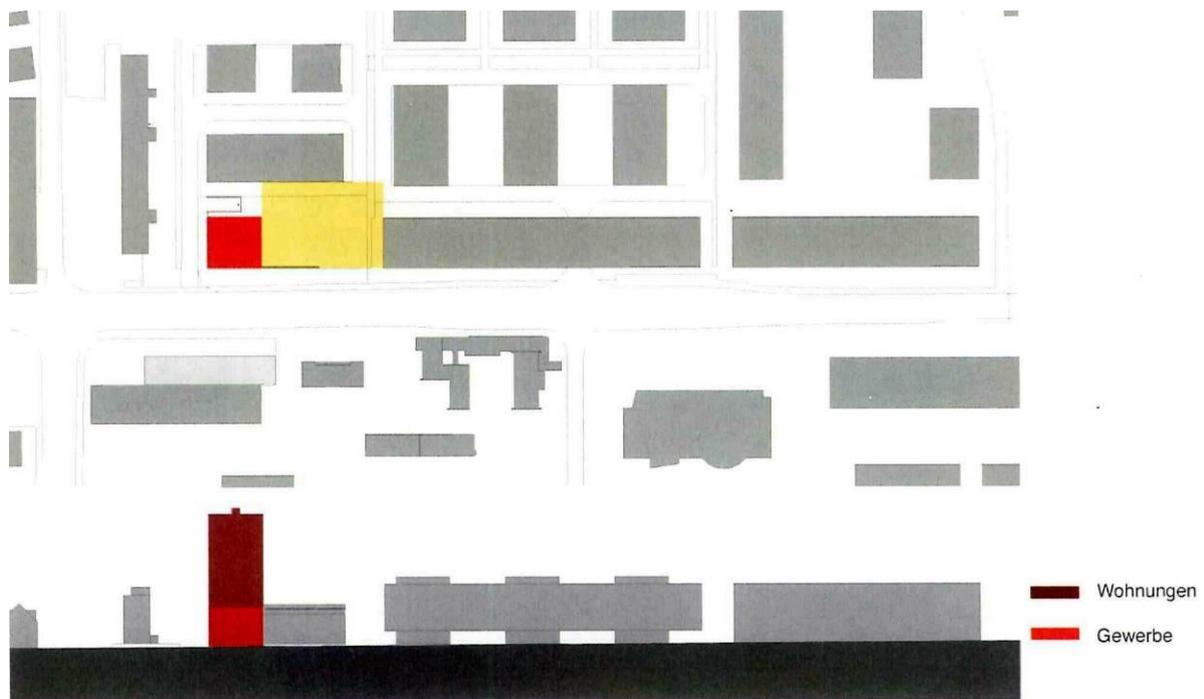
Der Bebauungsplanperimeter umfasst die beiden Grundstücke GS 349 und 2742 (Eigentum der Orris Untermüli Immobilien AG), das GS 4816 (Eigentum der Einwohnergemeinde Zug), die GS 2839 und 3750 (Gesamteigentum der Gebrüder Engelbert, Ulrich und Oskar Huber), das GS 3121 (Eigentum von Hans Voorgang), das GS 3737 (Eigentum von Hans-Rudolf Stadelmann), das GS 3738 (Eigentum von Philipp Brühwiler) und das GS 3882 (Eigentum der Bürgergemeinde Zug). Die Grundstücke liegen in der Wohn- und Gewerbezone WG5. Die Anliegen der betroffenen Grundeigentümer sind unterschiedlich: Das Gebäude der ehemaligen Orris Fettwerke ist geschützt und soll als Dienstleistungs- und Gewerbegebäude weitergenutzt werden. Für das Wohnhaus Feldstrasse 115 – 117a bestehen seit längerer Zeit Absichten für eine sanfte Gebäudesanierung und eine Erweiterung der unterirdischen Einstellhalle zur Feldstrasse. Der Eigentümer des GS 3738 beabsichtigt - sobald die baurechtlichen Grundlagen vorhanden sind – mit dem Bau des Hochhauses zu beginnen. Für die übrigen Grundstücke bestehen gegenwärtig keine konkreten Bauabsichten.

1.2 Entwicklung des GS 3738, Variantenstudie Baarerstrasse 125

Die vorhandene Autogarage und Reparaturwerkstatt auf dem GS 3738 an der Baarerstrasse 125 soll abgebrochen und mit einem Hochhaus bebaut werden. Im fraglichen Gebiet wurden schon mehrfach Untersuchungen durchgeführt und Studien erstellt, welche eine Verdichtung und Neubebauung einzelner Parzellen aber auch des gesamten Gevierts verfolgen. In Absprache mit den kantonalen und städtischen Fachstellen wurde 2006 damit begonnen, mittels einer Studie zu überprüfen, was für Bebauungsformen für die Liegenschaft Baarerstrasse 125 möglich wären. Die Verfasser kommen im entsprechenden Bericht „Grundlage zum Bebauungsplan Baarerstrasse 125 Zug, Standort / Variantenstudium“ datiert vom 22. Februar 2007 zum Schluss, dass anstelle einer Bebauung im Stil der nördlich anschliessenden Kistenfabrik eine Akzentuierung des wichtigen Verkehrsknotenpunktes mittels eines hochgestellten Volumens mit rund 18 Geschossen erfolgen soll. Dadurch wird einerseits die Gestaltung eines wohlproportionierten und gut nutzbaren Platzes ermöglicht, andererseits erfolgt so ein adäquater Abschluss der grossvolumigen Bauten nördlich des Bebauungsplanperimeters. Durch die Positionierung ganz im Süden des GS 3738 wird eine zusätzliche Beschattung der nördlich anschliessenden Bauten verhindert. Erst durch die Höhe des Gebäudes kann zudem in den oberen Geschossen Wohnraum mit hoher Qualität in städtischem Kontext angeboten werden.



Auszug Bericht Grundlage zum Bebauungsplan Baarerstrasse, Ideenschema



Situation Baarerstrasse 125 / Ansicht entlang der Baarerstrasse

Auszug Bericht Grundlage zum Bebauungsplan Baarerstrasse, weiterzuverfolgende Variante 4

1.3 Bebauungsstudie Geviert Untermüli

Basierend auf dem Variantenstudium wurde in einer weiteren Studie überprüft, welche Bebauungsvarianten für die beiden GS 3737 und 3882 denkbar sind, wie sich das Geviert längerfristig unter Einbezug des GS 3750 entwickeln kann und inwieweit das Hochhausprojekt die Erschliessung und Struktur des Gevierts Untermüli tangiert. In drei Varianten wurden verschiedene Bebauungsformen geprüft und einander gegenübergestellt. Dabei zeigte sich, dass vor allem dem Übergang zur Bebauung Kistenfabrik grosse Beachtung zu schenken ist. Wegen der bestehenden Niveauunterschiede sind zusammenhängende Freiräume nur schwer möglich. Durch eine gute Anordnung der Baukuben können jedoch grosszügige Freiräume geschaffen werden, die entweder als Begegnungs- oder Verkehrsräume genutzt werden können.

2 Raumplanung

2.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung

Das wichtigste Ziel des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) ist die haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1). Zudem sind wohnliche Siedlungen und räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten (Art. 1, Abs. 2 lit. b), Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zuzuordnen und deren hinreichende Erschliessung durch das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten (Art. 3 Abs. 3 lit. a) sowie günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen (Art. 3 Abs. 3 lit. d).

Das Areal ist gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. In unmittelbarer Nähe befinden sich Haltestellen der Stadtbahn Zug und der Zugerland Verkehrsbetriebe AG. Das Strassen- und Wegnetz im Umfeld des Bebauungsplans wird gegenwärtig im Zusammenhang mit dem Projekt Nordzufahrt ausgebaut. Dadurch ist das Areal für Fussgänger, Radfahrer und den motorisierten Individualverkehr optimal erschlossen.

Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste sind für die Bevölkerung gut erreichbar, es sind keine zusätzlichen Anlagen im Gebiet Untermüli geplant. Mit dem Bebauungsplan wird erreicht, dass in zentrumsnaher Lage private Areale über ein Wegnetz vernetzt und deren Freiräume verbunden werden. Die prägenden Bauten der Orris und des Wohnbaus Feldstrasse werden frei gespielt und das Areal mittel- bis langfristig mit neuen Bauvolumen ergänzt. Die Attraktivität für die Öffentlichkeit wird mit dem grossflächigen Platz und den künftigen neuen Platzflächen sowie den neu angelegten Wegen erhöht. Das Projekt ergänzt die Bebauungen Stadttor und Kistenfabrik welche das Gebiet bereits massgeblich geprägt haben mit zusätzlichen Arbeits-, Wohn- und Begegnungsräumen. Die Ziele und Planungsgrundsätze des Bundesgesetzes über die Raumplanung werden mit dem Bebauungsplan erreicht bzw. sind eingehalten.

3 Berücksichtigung der Anforderungen der übergeordneten Planungen sowie der gesetzlichen Rahmenbedingungen

3.1 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 28. Februar 2009

Das Planungsgebiet Untermüli liegt gemäss Richtplankarte, beschlossen vom Kantonsrat am 28. Januar 2004, aktualisiert am 28. Februar 2009, im Siedlungsgebiet. Die Feldstrasse ist als Hauptverkehrsstrasse und die Baarerstrasse als Sammelstrasse klassiert. Auf der Baarerstrasse verläuft ebenfalls der leistungsfähige Feinverteiler und die Bahnlinie Zug-Baar soll ausgebaut werden.

Das Areal liegt im Teilraum 1 des kantonalen Richtplans, Hochhäuser sind somit grundsätzlich zulässig. Die vorgesehene Höhe von über 50 Metern macht einen Bebauungsplan notwendig. Das Hochhaus bzw. das städtebauliche Konzept ist das Ergebnis einer Studie sowohl hinsichtlich Situierung und Bebauung des GS 3738 wie auch der Bebauung der restlichen Grundstücke. Der zwei-Stunden-Schatten des Hochhauses beeinträchtigt einzig die heute vornehmlich gewerblich genutzte Liegenschaft der Garage Huber, GS 3750. Durchblicke und Ausblicke vor allem auch bezüglich der städtebaulich wichtigen Achse Baarerstrasse werden durch die Bebauung weiterhin ermöglicht. Nur durch die Nutzungskonzentration in der Vertikalen, kann ein grosszügiger Freiraum gegenüber der Bebauung Kistenfabrik geschaffen werden. Den hohen Anforderungen an Städtebau/Architektur, Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur, Nutzungen, Ökologie/Umwelt und der Vernetzung mit Grün- bzw. Naherholungsraum wird in hohem Mass Rechnung getragen (s.a. Kapitel 4 Planungsbericht).

3.2 Kommunale Richtplanung vom 7. Juli 1995

Gemäss kommunalem Teilrichtplan Siedlung und Landschaft, Plan Nr. 7201, liegt das Areal im Wohn- und Gewerbegebiet. Der Teilrichtplan Verkehr, Plan Nr. 7202, legt im Bereich der Zufahrt zur Kistenfabrik ein Anschluss wichtiger Erschliessungsstrassen an die Hauptverkehrsstrasse fest. Der Teilrichtplan schützenswerte Natur- und Kulturobjekte, Plan Nr. 7203, enthält einen Eintrag als Kulturobjekt für das Gebäude der Orris Fettwerke und eine Allee entlang der Baarerstrasse.

Die Vorgaben der kommunalen Richtpläne sind mit Ausnahme des Anschlusses wichtiger Erschliessungsstrassen an Hauptverkehrsstrassen berücksichtigt.

3.3 Kommunalen Zonenplan vom 4. Juli 1995

Gemäss dem momentan noch rechtskräftigen Zonenplan, Plan Nr. 7205, liegt das Bebauungsplangebiet Untermüli in der Wohn- und Gewerbezone WG5 und ist gemäss Lärmempfindlichkeitsstufenplan der Empfindlichkeitsstufe III zugeordnet. Die maximal zulässige Ausnützung in Einzelbauweise beträgt 1.5 (Arealbebauung 1.7) und der Wohnanteil hat mindestens 50% aufzuweisen. Der Bebauungsplan sieht vornehmlich in den Baubereichen A und D Wohnnutzungen vor und in den Baubereichen B und C tendenziell eher Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen vor. Die bestehenden Gebäude werden wie anhin weitergenutzt (Orris als Gewerbebau und Baarerstrasse 115-117a als Wohnhaus mit Büro). Der Bebauungsplan weist eine Ausnützung von rund 1.9 auf (vgl. auch Kapitel 4.11 Nutzung / Ausnützungsberechnung). Der Mindestwohnanteil ist jeweils für die neuen Baubereiche vorgeschrieben. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan wird insbesondere bezüglich der Baudichte auf einzelnen Grundstücken, den Grenzabständen, den Wohnanteilen und der Geschossigkeit abgewichen, so dass dieser im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 des Planungs- und Baugesetzes festgesetzt werden soll.

3.4 Entwicklungskonzept

Die Stadt Zug hat im Rahmen der Ortsplanungsrevision ein Entwicklungskonzept erarbeitet und dieses – im Status eines Leitbildes – am 9. Mai 2006 durch den Stadtrat festgesetzt. Mit der vorgeschlagenen Bebauung werden u.a. die folgenden Ziele des Entwicklungskonzeptes berücksichtigt:

- Qualitätsvolle Stadtentwicklung
- Haushälterischem Umgang mit dem Boden
- Hohe Gestaltungsansprüche für Neubauten
- Attraktive Gestaltung des städtischen Aussenraums im Rahmen eines Gesamtkonzeptes
- Repräsentative Gestaltung mit vielfältigen Mischnutzungen an der Stadtzufahrt
- Städtebaulicher Akzent als Resultat aus Entscheidungsgrundlage/Variantenstudium
- Ergänzung öffentlich zugänglicher Freiräume und deren Vernetzung untereinander
- Betonung der charakteristischen Sichtbeziehung entlang der Baarerstrasse
- Förderung des Fussverkehrs mit attraktiven Netzergänzungen in Nord-Südrichtung und zur Baarerstrasse
- Hohe Wohnqualität im städtischen Kontext in einem Mischgebiet Arbeiten/Wohnen
- Unterstützung der Baarerstrasse als vielfältige, kommerzielle und urbane Achse mit attraktiven Erdgeschossnutzungen
- Punktuelle Anordnung höherer Gebäude damit öffentliche Freiräume entstehen

Der Bebauungsplan entspricht in hohem Mass den definierten Zielen für die räumliche Entwicklung gemäss Entwicklungskonzept.

3.5 Revision der Richt- und Nutzungsplanung

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde das Entwicklungskonzept im Zonenplan, der Bauordnung und in den Richtplänen Verkehr und dem Richtplan Siedlung und Landschaft umgesetzt. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Stand: Beschluss des Grossen Gemeinderates betreffend Festsetzung Zonenplan vom 7. April 2009) werden alle Vorgaben aus den Richtplänen und dem Zonenplan berücksichtigt. Es sind dies:

- Zonierung der WA5 ist eingehalten.
- Fusswegverbindung zwischen Kistenfabrik über die Feldstrasse in Richtung Süden zur Güterstrasse hin.

3.6 Initiative „Hochhaus-Standorte mit Vernunft“ und Hochhauskonzept

Am 10. Juni 2008 wurde die Volksinitiative „Hochhaus-Standorte mit Vernunft“ eingereicht. Die Initiative fordert ergänzende Bestimmungen in der Bauordnung betreffend den Bau von Hochhäusern. Im Wesentlichen wird dabei eine Sperrzone für Hochhäuser im Gebiet zwischen der SBB-Linie Luzern-Zug-Goldau und dem See auf dem Gebiet der Stadt Zug gefordert. Im Weiteren sollen in einem Hochhausleitbild die Gebiete bezeichnet werden, wo Hochhäuser gebaut werden dürfen, und Qualitätsansprüche für den Bau von Hochhäusern sollen aufgestellt werden. Der Grosse Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 18. November 2008 den Initiativtext mit wenigen Anpassungen in Absprache mit dem Initiativkomitee zum Beschluss erhoben. Am 7. April 2009 entschied der Regierungsrat, die Änderungen der geltenden Bauordnung betreffend Hochhäuser wegen Verletzung der Verfahrensvorschriften nicht zu genehmigen (fehlende Vorprüfung, Verzicht auf die öffentliche Auflage). Im Rahmen der Ortsplanungsrevision sind bezüglich des Hochhausartikels wie auch der übrigen Bestimmungen alle Verfahrensvorschriften eingehalten worden. Da der Hochhausartikel Gegenstand der Ortsplanungsrevision ist, richtet sich das entsprechende Festsetzungsverfahren nach diesem Zeitplan. Die Ortsplanungsrevision wurde nach der positiven Volksabstimmung Ende September 2009 dem Regierungsrat zur Genehmigung eingereicht. Nach der Vernehmlassung im Herbst 2009 wird das Hochhausleitbild gegenwärtig überarbeitet, damit dieses bis im Sommer 2010 durch den Stadtrat beschlossen werden kann. Anlässlich der 2. Lesung des Bebauungsplans Untermüli im Grossen Gemeinderat sollte das Leitbild somit vorliegen.

Für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans in den Jahren 2001 bis 2004 wurden diverse Grundlagenpapiere verfasst, welche dem Regierungs- und Kantonsrat als Entscheidungsgrundlagen dienten. Das Grundsatzpapier Hochhäuser des Kantons Zug vom März 2002 sieht vor, dass u.a. entlang der Bahnachse und der Baarer- bzw. Zugerstrasse Hochhäuser zulässig sind. Gestützt auf das Grundsatzpapier des Kantons Zug erarbeiteten die Gemeinden Baar und Zug die städtebauliche Entwicklungsstudie Zug/Baar Hochhauskonzept vom März 2003. In beiden Papieren ist das Gebiet Untermüli jeweils als möglicher Hochhausstandort ausgewiesen worden.

4 Bebauungsplan

4.1 Grundsätze und generelle Regelung

Mit dem Bebauungsplan Untermüli sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Städtebauliches Aufwerten des Planungsgebietes Untermüli - Kistenfabrik - Zuger-Stadttor durch das Schaffen eines Identifikationspunktes mittels eines städtebaulichen Akzents im Quartier Untermüli (Hochhaus und Platz).
- Schaffen eines Quartierzentrums Untermüli mit Ausstrahlung über das engere Planungsgebiet hinaus, mit attraktiven Frei- und Platzräumen sowie mit verschiedenen publikumsorientierten Nutzungen.
- Hohe Durchlässigkeit für den Langsamverkehr zwischen den drei Quartieren Untermüli, Kistenfabrik und Zuger-Stadttor.
- Gute Anbindung des Planungsgebiets an das übergeordnete Langsamverkehrsnetz durch direkte und gut ausgebildete/gestaltete Fuss- und Radwegverbindungen.
- Direkte Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz mit Ein- und Ausfahrt ab der Baarerstrasse.

4.2 Siedlung/Städtebau

Die Planung sieht neben den bestehenden Bauten der Orris und von Hans Voorgang einen Baubereich für ein 18-geschossiges Hochhaus und drei sechsgeschossige Baubereiche vor. Die Baubereiche B bis D sind so ausgelegt, dass ein gewisser Anordnungsraum verbleibt. Aus diesem Grund ist in diesen Baubereichen die jeweils maximal zulässige anrechenbare Geschossfläche festgelegt. Da das Projekt für das Hochhaus schon relativ konkret ausgearbeitet wurde, ist im Baubereich A das zulässige Ausnützungsmass durch das definierte Bauvolumen definiert. Die ehemaligen Fabrikations- und Lagerräume der Orris Fettwerk AG sind geschützt. Bei einem Abruch des bestehenden Geschäftshauses Untermüli 11 und einer Neubebauung des GS 3737 soll die Nordfassade der Liegenschaft Untermüli 5 wieder instand gestellt werden. Das Wohnhaus Feldstrasse mit Baujahr 1960 ist als bestehendes Gebäude mit neun Geschossen eingetragen. Mit dem Bau des Hochhauses wird eine öffentlich zugängliche Platzfläche zur Kistenfabrik hin erstellt. Bei einem Abriss des Wohn- und Gewerbebaus Untermüli 6 und einem Neubau im Baubereich B gemäss Bebauungsplan wird es möglich, diese Platzfläche nach Westen auszudehnen und mit publikumsattraktiven Nutzungen im Erdgeschoss zusätzlich beleben zu können.

Der Baubereich A ist so gesetzt, dass ein Strassenraum mit einer strassenbegleitenden Baumpflanzung entlang der 5.60 Meter breiten Zufahrtsstrasse und eine Vorzone von sieben Metern für Anlieferung, Parkierung und einen zwei Meter breiten Gehbereich gebildet werden kann. Entlang dieser Kante verläuft die Grenze zwischen den beiden Niveaus der Erschliessung und der Begegnungsbereiche. Das (untere) Strassenniveau umfasst die Erschliessungsflächen für den MIV, die oberirdische Parkierung und Bereiche für Anlieferung und Güterumschlag. Das (obere) Platzniveau übernimmt die Höhenkoten des Areals Kistenfabrik und der Verladerampen der ehemaligen Orris. Diese Flächen sind als attraktive Aufenthalts-, Spiel- und Begegnungsbereiche auszugestalten. Ein Befahren mit motorisierten Fahrzeugen ist mit Ausnahme von Feuerwehr, Krankenwagen und Zügelwagen untersagt und mit

zweckmässigen Mitteln zu verhindern. Um die Durchgängigkeit für den Langsamverkehr zwischen den beiden Niveaus zu ermöglichen sind verschiedene Treppen und Rampen geplant. Diese werden so ausgebildet, dass keine Verbindung für Fahrzeuge des MIV möglich wird.

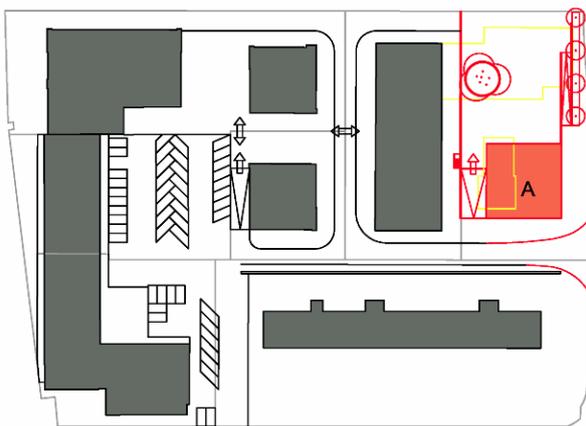
Der Bebauungsvorschlag passt sich gut in das umgebende Quartier ein und fasst bestehende Aussenräume entsprechend ihren Nutzungen besser ein. Das Hochhaus übernimmt die Flucht der nördlich anschliessenden Baukörper der Kistenfabrik und der Bebauung Zuger-Stattdor und schliesst diese Gebäudereihe nach Süden ab.

4.3 Etappierung

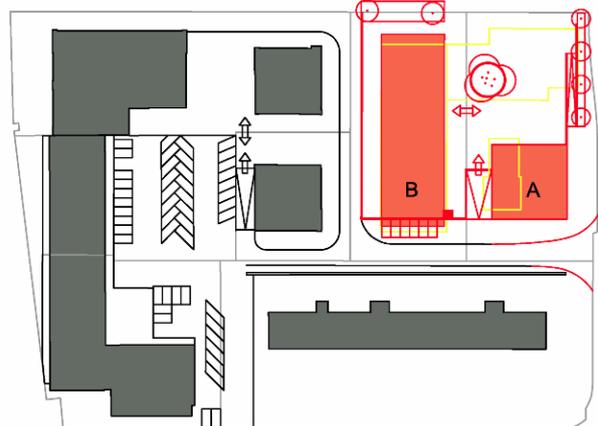
Die vier Baubereiche sind in Etappen realisierbar. Aufgrund der Tiefgarageneinfahrten sowie der neuen Niveau-Situation, ist die Reihenfolge der Etappierung massgebend. Es gibt hierfür mehrere Varianten, wobei vor allem zwei davon gut realisierbar und aus Sicht des Baudepartements wahrscheinlich sind:

Etappierungsvariante 1 (A – B – C – D)

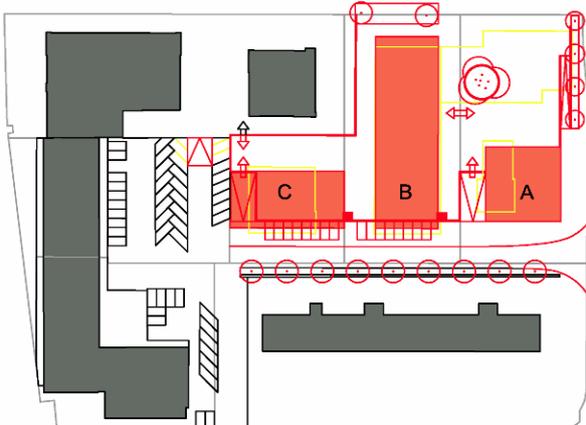
1. Etappe



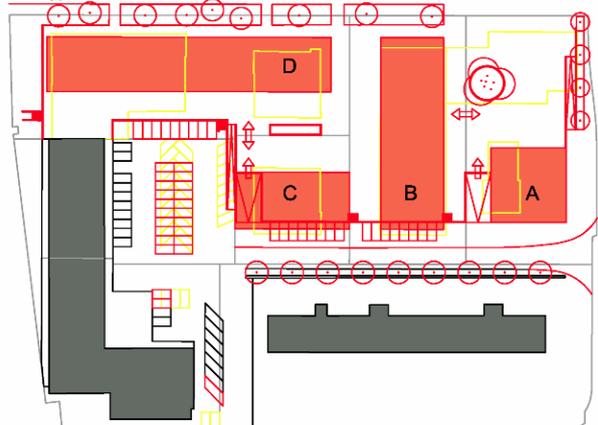
2. Etappe



3. Etappe



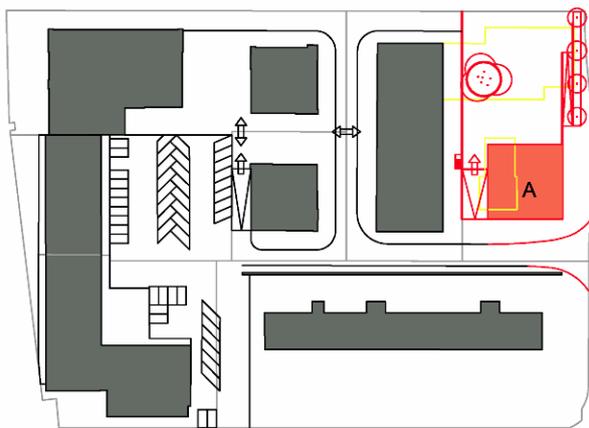
4. Etappe



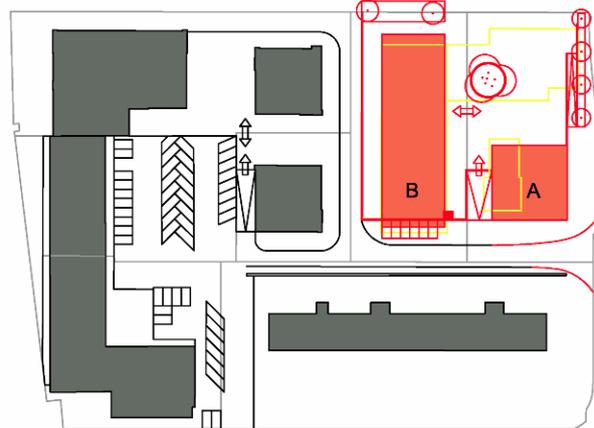
Bei der ersten Variante wird die Tiefgarage Schritt für Schritt erstellt. Die Tiefgarage des Baubereichs B wird über die Rampe beim Baubereich A erschlossen. Mit der Bebauung des Baubereichs C ist eine provisorische Zufahrtsrampe auf das GS 3737 erforderlich, um die bestehenden Gebäude und deren Aussenparkfelder zu erschliessen. Zusätzlich braucht es einen Durchbruch von der neuen Tiefgarage/Einfahrt von Baubereich C zur bestehenden Garage des GS 3737.

Etappierungsvariante 2 (A – B – D – C)

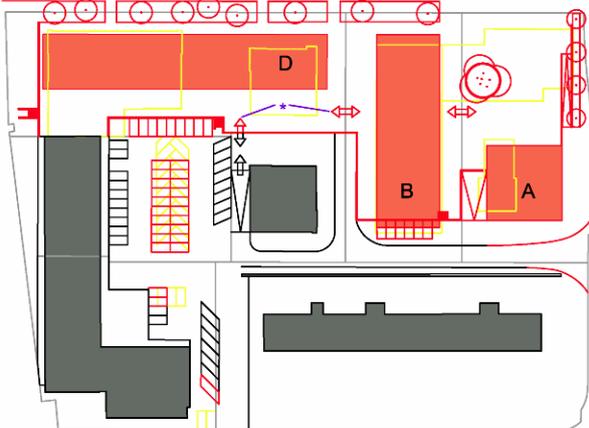
1. Etappe



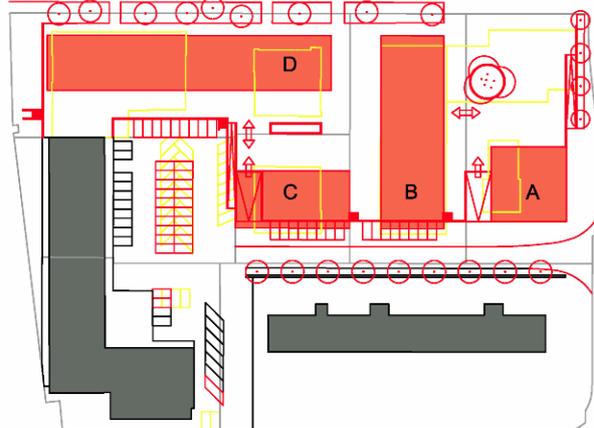
2. Etappe



3. Etappe



4. Etappe



* Variante der Tiefgaragenschliessung entweder/oder

Die zweite Variante bildet jenen Zustand ab, welcher sich bei einer Bebauung des Baubereichs D vor C ergäbe. Hierbei müsste der Tiefgaragenteil des Baubereiches D durch die schon neu erstellte Einstellhalle bis Bereich B erschlossen werden, oder aber die neue Garage wird mit der heute bestehenden Einfahrt von Bereich C erschlossen. Schwierigkeiten können sich allenfalls bei einem Neu-/Ersatzbau der Rampe im Bereich C ergeben.

Bei beiden Varianten sind nach Erstellen des Baubereichs A auf der Westseite provisorische Fussgängerangänge auf das obere Niveau erforderlich. Grundsätzlich können die einzelnen Etappen entlang der Parzellengrenzen erstellt werden. Zwischen den Baubereichen B und C/D macht es jedoch Sinn, geringfügig von der Grenze abzuweichen und die Etappiergrenze auf die Strassenkante zu legen, um die oberirdische Zufahrt zu den hinter liegenden Grundstücken noch zu gewährleisten.

4.4 Verkehr

Das Planungsgebiet wird im Osten von der Baarerstrasse, im Süden von der Feldstrasse und im Westen von den Geleisen der SBB begrenzt. Der Knoten Baarer-/Feldstrasse wird im Rahmen der Nordzufahrt umgestaltet und die Feldstrasse ausgebaut. Mit der Inbetriebnahme der Nordzufahrt wird die Baarerstrasse entlastet, wodurch eine Umgestaltung gemäss Betriebs- und Gestaltungstudie ermöglicht wird. Dieses sieht einen Mehrzweckmittelstreifen vor, welcher die Zu- und Wegfahrten zu den direkt angrenzenden Grundstücken ermöglicht. Heute erfolgt die Zufahrt zur Kistenfabrik und zum Zuger-Stadttor über eine gemeinsam genutzte Einfahrt mit Linksabbiegespur und Lichtsignalanlage auf Höhe der Ahornstrasse. Die Zufahrt zur Untermüli erfolgt mit einem separaten Linksabbieger in der Baarerstrasse.

Die Feldstrasse und die Unterführung werden massgeblich ausgebaut und entlang des südlichen Strassenrandes ein kombinierter Rad-/Gehweg erstellt. Östlich der Strassenunterführung wird eine Fussgängerbrücke an die bestehende Brückenkonstruktion angefügt, damit die Fussgänger Verbindung gemäss Richtplaneintrag und Bebauungsplan Untermüli erstellt werden kann.

4.5 Parkierung

Im Bebauungsplan ist die Lage der Ein- und Ausfahrten in die Tiefgaragen und der oberirdischen Parkierung des Wohnbaus Feldstrasse geregelt. Auf die Festlegung einer Obergrenze für eine maximal zulässige Anzahl Parkfelder wird verzichtet. Hingegen legt der Bebauungsplan die maximal zulässige Parkplatzzahl für die jeweilige Nutzung entsprechend den Vorgaben des Sondernutzungsplans Landis & Gyr SBB-West fest wie folgt:

1 Parkfeld für Bewohner pro 100m² aGF

maximal 1 Parkfeld für Beschäftigte pro 100m² aGF

maximal 1 Parkfeld für Kunden und Besucher pro 1'000m² aGF, unabhängig von der Nutzung (Wohnen, Dienstleistung, Läden)

maximal 1 Parkfeld für Kunden und Besucher pro 40m² Gastgewerbe

Die genaue Anzahl Parkplätze ist im Baugesuchsverfahren unter Anwendung der vorstehend definierten Vorgaben zu bestimmen. Heute sind im Bebauungsplangebiet knapp 400 Parkfelder vorhanden. Nachfolgend eine Zusammenstellung der bestehenden und künftigen Parkfeldzahlen:

	Bestand	Künftig
Wohnbau Feldstrasse	100	85
Orris	31	42
Garage Huber	116	50
Bürgergemeinde	39	26
Stadelmann	110	70
Brühwiler*	9	84
Total	396	357

* Die Parkfelder der heutigen Tankstelle werden nicht in der Berechnung berücksichtigt

Die oberirdischen Abstellplätze sind vornehmlich für Besucher und Kunden freizuhalten. Diese Regelung ist vor allem bei Neubauten einzuhalten. Die bestehenden Parkfelder können gemäss geltenden Vereinbarungen (Mietverträge) weiterhin zweckgemäss genutzt werden. Das Verkehrsgutachten kommt zum Schluss, dass die Anzahl Parkfelder gemäss der Berechnungsart der Stadt Zug dem minimalen reduzierten Bedarf der Berechnung nach VSS entspricht und aus diesem Grund als zweckmässig erachtet wird.

Für Fahrräder und Motorfahräder wurde in Anlehnung an die Empfehlung des Bundesamtes für Strassen die Berechnungsweise für die Mindestanzahl Abstellplätze wie folgt festgelegt:

- 1 Abstellplatz pro 40 m² aGF Wohnen
- 1 Abstellplatz pro 70 m² aGF Arbeiten, Gewerbe, Dienstleistung, Hotel
- 1 Abstellplatz pro 30 m² aGF Einkaufen, Freizeit, Kultur, Gastronomie

Die Abstellplätze sind so anzulegen, dass sie auf kurzem und sicherem Weg erreicht werden können. Mindestens 60% der Abstellplätze sind zu überdachen.

4.6 Auswirkungen auf das übergeordnete Strassennetz

Gemäss Abschätzungen welche im Rahmen des Verkehrsgutachtens getroffen worden sind, wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Baarerstrasse / Feldstrasse / Göblistrasse mit dem Bebauungsplan Untermüli leicht gesenkt, ohne den Knoten jedoch zu überlasten. Für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit 2020+ ist eine weitere Entlastung der Baarerstrasse sinnvoll und zweckmässig. Mit der Tangente Baar / Zug und dem Stadttunnel in einem späteren Schritt kann der Verkehr besser umgeleitet und kanalisiert werden. Dies bedingt jedoch auch flankierende Massnahmen auf den entlasteten Strassen wie in diesem Fall die Baarerstrasse.

4.7 Interne Erschliessung

Das Geviert wird wie bis anhin über die Zufahrt ab der Baarerstrasse erschlossen. Die Tiefgaragenzufahrten sind entweder direkt daran angeschlossen oder - wie im Fall des Wohnbaus Feldstrasse - über den Werkplatz östlich der Untermüli 1. Die Tiefgaragen der Baubereiche A bis D sind gemäss den Erwägungen im Kapitel 4.3 Etappierungen mit unterirdischen Durchfahrten zu verbinden. Bereits heute ist über die bestehende Einfahrt auf GS 3882 eine zusammenhängende Tiefgarage welche die GS 3737, 3750 und 3882 umfasst, erschlossen. Aufgrund der verschiedenen Etappierungsvarianten und den Unsicherheiten bezüglich Neubauten sind im Bebauungsplan unterirdische Durchfahrten sowohl zwischen den GS 3738 und 3750 sowie zwischen den GS 3737, 3750 und 3882 eingetragen. Mittels Bestimmung Ziff. 12 ist gesichert, dass Durchfahrten im gegenseitigen Einverständnis beschränkt werden können. Diese Regelung wurde getroffen, da insbesondere das GS 3750 entweder über die Ein-/Ausfahrt auf GS 3738 oder jene auf GS 3882 erschlossen werden kann. Die oberirdischen Parkfelder befinden sich sowohl entlang der Zufahrtsstrasse in Kombination mit Anlieferungs- und Güterumschlagsflächen, auf dem Werkplatz oder dann nördlich des Wohnbaus Feldstrasse.

4.8 Anschluss des Untermüli-Areals an die Baarerstrasse

Wie in den vorstehenden Kapiteln beschrieben, legt der Richtplan Verkehr vom 7. Juli 1995 im Bereich der Kistenfabrik ein Anschluss wichtiger Erschliessungsstrassen an Hauptverkehrsstrassen fest. Im Bebauungsplan Kistenfabrik wurde diese Erschliessung verbindlich festgelegt. Im Rahmen des Verkehrsgutachtens wurden die beiden Anschlussvarianten Kistenfabrik und Untermüli miteinander verglichen. Dabei hat sich gezeigt, dass beide Anschlüsse an die Baarerstrasse anhand der Leistungsbeurteilung möglich sind. Aus verkehrstechnischer und raumplanerischer Sicht zeigen sich jedoch signifikante Vor- und Nachteile wie folgt:

Anschluss gemäss heutiger Situation direkt an die Baarerstrasse

Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">+ gleichbleibende Adressierung+ bessere Auffindbarkeit+ flexiblere Bebauung möglich+ einfache Stickerschliessung	<ul style="list-style-type: none">- Nähe zur LSA Baarerstr. / Feldstr.- Konflikt Einfahrt für Linksabbieger bei übermässigem Rückstau von LSA Baarerstr. / Feldstr.

Anschluss über Knoten Kistenfabrik

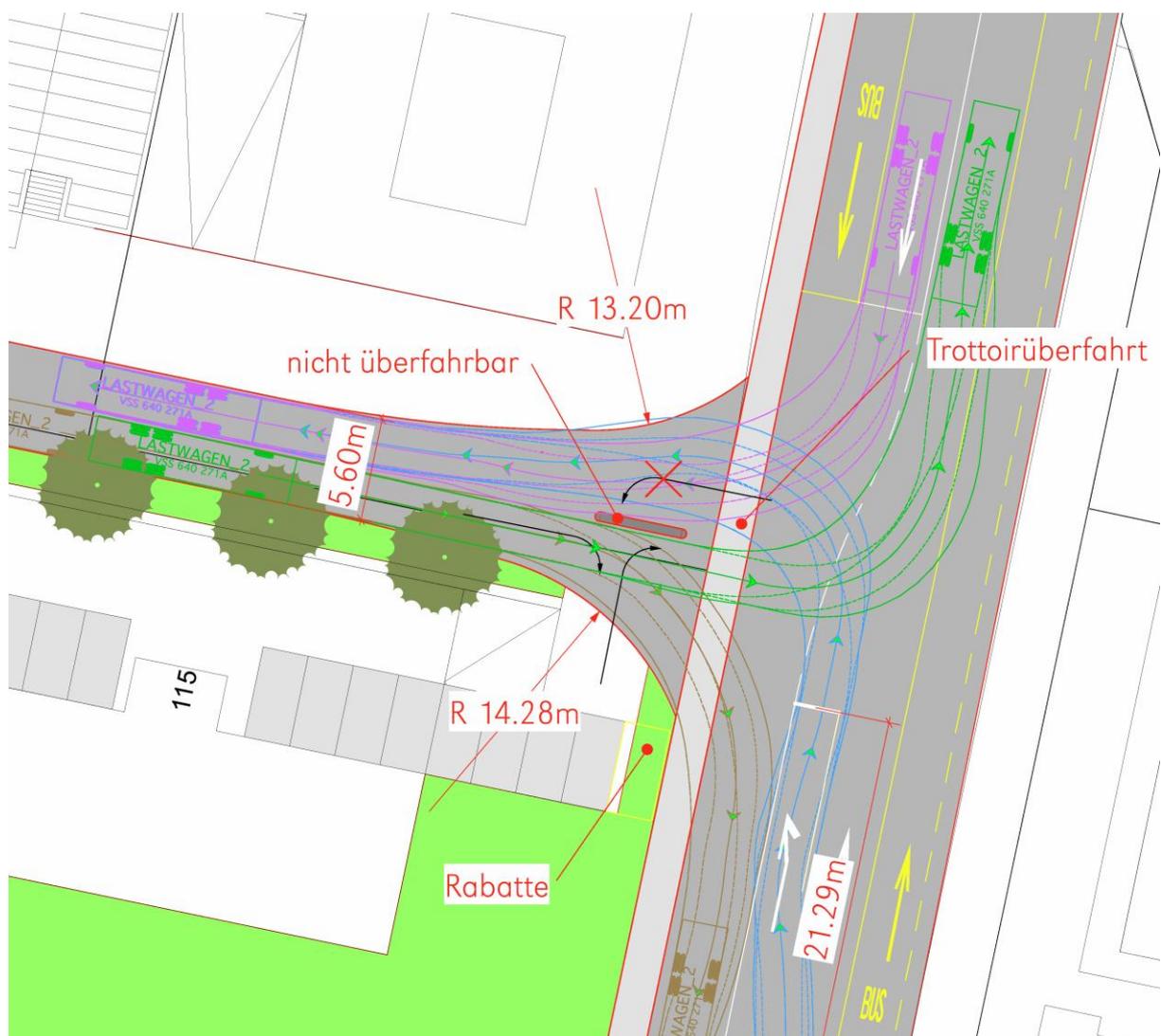
Vorteile	Nachteile
<ul style="list-style-type: none">+ Keine Konflikte beim Ast Baarerstr. Nord der LSA+ weniger Behinderungen auf heutiger Busspur+ bessere Einbindung in umgestaltete Baarerstrasse gemäss Betriebs- und Gestaltungsstudie	<ul style="list-style-type: none">- Höhenunterschied Kistenfabrik – Untermüli ca. 1.00m- Geometrien der Erschliessung innerhalb Kistenfabrikareal ungeeignet- Eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten der Begegnungsbereiche auf Fussgängerniveau im Areal Untermüli- Mehrverkehr in Areal Kistenfabrik infolge Umwegfahrten- Schlechte Adressierung- Sicherstellung der Erschliessung des Wohnbaus Feldstrasse benötigt unverhältnismässig viel Fläche- Anlieferung mit LKW (u.a. Orris Fettwerke) ist unverhältnismässig über Kistenfabrik

Bei einer gesamtheitlichen raumplanerischen und verkehrsplanerischen Betrachtung ist ein direkter Anschluss an die Baarerstrasse einem Anschluss über die Kistenfabrik vorzuziehen. Der Höhenunterschied zwischen den beiden Niveaus würde eine stark trennende Erschliessung durch das Gelände verursachen deren negativen Auswirkungen vor allem eine Etappierung massgeblich erschweren. Zudem ist die Erschliessung Kistenfabrik nicht für Anlieferungsverkehr geeignet. So können sich ein Lastwagen und ein PW in den Kurven nicht begegnen. Der Rückstauraum von max. 3 Fahrzeugen des Linksabbiegers in die Untermüli ist heute vorhanden und kann auch mit dem Betriebs- und Gestaltungskonzept Zuger- / Baarerstrasse gewährleistet wer-

den. Ein allfälliger Konflikt der wartenden Linksabbieger mit stehenden Fahrzeugen am Knoten Baarer-/Feldstrasse und Rückstau auf der Baarerstrasse kann – analog der heutigen Situation - mit einem Haltebalken auf der Höhe des Busspurenendes gelöst werden.

4.9 Anpassungen im Bereich der Einmündung in die Baarerstrasse

Der Anschluss an die Baarerstrasse ist heute als Trottoirüberfahrt mit einem grossflächig überfahrbaren Bereich gestaltet. Er muss neu als verkehrstechnisch einwandfreier Knoten ausgebildet werden. Innerhalb des Untermüli-Areals sind Anschlüsse an die Stichstrasse nur mit einem genügenden Abstand zum Knoten zulässig. Nur so kann der Stauraum geschützt und eine gute Räumung der einfahrenden Fahrzeuge gewährleistet werden. Die vorhandene Zufahrt zum Wohnbau Feldstrasse ist anzupassen. Mit einer nicht überfahrbaren Mittelinsel im Anschlussbereich wird das direkte Einfahren von der Baarerstrasse zur oberirdischen Parkierung des Wohnbaus Feldstrasse verhindert. Für das Zufahren muss innerhalb des Gevierts gewendet werden.



Auszug Verkehrsgutachten, Massnahmen Anschluss Untermüli an Baarerstrasse

4.10 Anpassung der Baulinien

Die Baulinie entlang der Baarerstrasse ist in einem separaten Verfahren durch den Kanton so anzupassen, dass die bestehende Bauflucht der Kistenfabrik bis an die Feldstrasse verlängert wird.

4.11 Nutzung / Ausnützungsberechnungen

GS Nr.	Grundstücksfläche m2 (ca.)	aGF <u>best./neu</u> m2 (ca.)	AZ (ca.)
349 und 2742 Orris	4'181	<u>7'890</u>	1.9
3121 Wohnbau Feldstrasse	4'566	<u>5'525</u>	1.2
3738 Brühwiler	2'357	6'800	2.9
3750 und 2839 Garage Huber	2'176	4'500	2.0
3882 Bürgergemeinde	1'090	2'300	2.1
3737 Stadelmann	3'073	6'400	2.1
Total	17'443	33'415	1.9

Das GS 4816 der Einwohnergemeinde Zug (ehemalige Gleisparzelle der Korporation Zug, künftiger Fussweg zwischen der Feldstrasse und der Kistenfabrik) wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision von einer WG5 in eine Verkehrsfläche ohne Ausnützung umgezont. Aus diesem Grund ist das GS 4816 nicht in der Ausnützungsberechnung berücksichtigt.

Die Nutzung der bestehenden Bauten wird beibehalten und kann im Rahmen der Bauordnung gemäss der geltenden Zonierung erfolgen. Der Wohnanteil für die Neubauten A und D beträgt mindesten 50%, da sich diese Grundstücke für Wohnnutzungen eher eignen, als die Bauten B und C deren Wohnanteil mindestens 0% beträgt. In den Erdgeschossen sind an attraktiver Lage möglichst kundenorientierte Nutzungen vorzusehen. Diese Formulierung lässt offen, dass an weniger exponierten Orten im Erdgeschoss andere Nutzungen (bspw. Nebenräume, Küchen, Abstellräume etc.) entstehen. Mit der Festlegung gemäss Bestimmung Ziff. 5 (Erdgeschosse dürfen max. 60% der anrechenbaren Geschossfläche des darüberliegenden Geschosses aufweisen) soll die Entstehung von attraktiven Erdgeschossnutzungen weiter gefördert werden, da dadurch überdachte, arkadenartige Aufenthaltsflächen entstehen die sich auf die Platzflächen hin orientieren. Ebenfalls denkbar sind durchgängige offene Erdgeschosse. Das Projekt für das Hochhaus ist schon so weit fortgeschritten, dass in diesem Baubereich auf die Festlegung einer maximal zulässigen aGF verzichtet wird. Die Ausnützung ergibt sich beim Baubereich A also aus dem dargestellten Bau-

volumen (Baubereich und maximale Gesamthöhe). Die Planungsabsichten für eine Bebauung der Baubereiche B bis D sind noch nicht so weit fortgeschritten, so dass eine maximal zulässige aGF definiert ist. Ebenfalls im Hinblick auf eine attraktive Bebauung sind die Geschosshöhen unter Einhaltung der maximalen Gesamthöhe frei einteilbar, ohne dass durch überhohe Räume Zuschläge bei der aGF erfolgen.

4.12 Freiräume und Umgebung

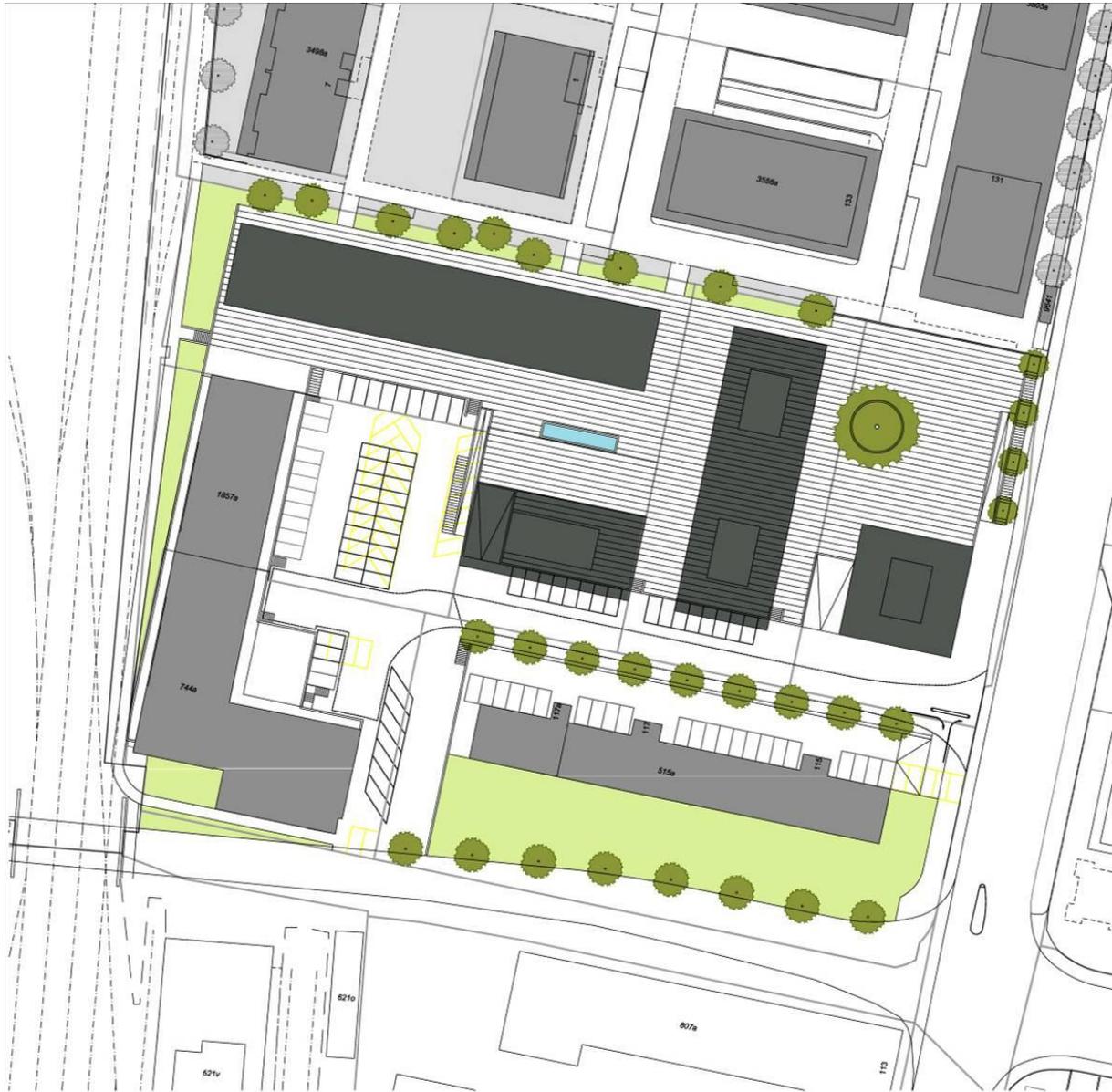
Mit der Situierung der neuen Baufelder werden die Fluchten von bestehenden Bauten wieder aufgenommen. Seitens Baarerstrasse nimmt das Hochhaus Bezug auf den Kistenfabrik-Längsbau (Baarerstrasse 131-135-139); entlang den Bahngleisen nimmt der Baubereich D Bezug auf die Gebäude der Orris. So entsteht eine Zone welche sich als bindendes Glied zwischen diesen bestehenden Gebäuden aufspannt. Um dies auch in der Umgebung spürbar zu machen, werden die Anschlussknoten an die Gebäude über die gesamte Zone auf das Niveau der Kistenfabrik resp. der Laderampe der Orris gesetzt – mit Ausnahme des Hochhauses, welches sich auf dem Niveau der Baarerstrasse befindet. Dadurch wird die räumliche und physische Durchgängigkeit vom einem Areal ins andere gewährleistet. Im Geviert Untermüli ergeben sich dadurch zwei Ebenen: Die untere Ebene dient der Erschliessung, Anlieferung, Tiefgarageneinfahrt und Parkierung. Die obere Ebene dient der Zirkulation und dem Aufenthalt der Fussgänger. Dadurch entstehen zwei unterschiedliche Charakteren; der eher gewerblich-industrielle der unteren Ebene und der von „edleren“ Urbanität in der oberen Ebene. Diese zwei Ebenen werden durch klare Geländekanten voneinander getrennt. Durch zwei Haupttrampen und mehrere Treppen sind sie zueinander erschlossen. Entlang der Rampen wird die Geländekante für Fahrradabstellplätze genutzt.



Beispiele von Platzgestaltungen in Chur und Zürich

Die Zone zwischen Kistenfabrik und Untermüli wird durchlässig gestaltet, wobei die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr mit baulichen und gestalterischen Massnahmen zu unterbinden ist. Das Terrain läuft künftig auf derselben Höhe weiter; zusätzlich soll das vorhandene Wegsystem aus der Kistenfabrik fortgesetzt werden. Zwischen dem Hochhaus und dem Gebäude Baarerstrasse 131-135-139 wird ein Raum aufgespannt. Um diesen Bereich durchgängig gestalten zu können, sind die vorhandenen Fahrradständer und Container nach Westen zu verschieben. Die neuen Aussenräume der Untermüli werden an die bestehenden Strukturen der Kistenfabrik angeknüpft und mit diesen verbunden. Um diesen zu einer gewissen Eigenständigkeit zu verhelfen wird ein durchgängiger Belag vorgeschlagen, welcher

sich über den gesamten Bereich und allenfalls auch durch die Gebäude hindurch zieht. Gegen die Kistenfabrik hin endet er an der Parzellengrenze. Mittels eines Grünstreifens mit frei angeordneten Baumpflanzungen wird ein Filter zwischen den zwei Arealen gebildet.



- | | | | |
|---|---------------------|---|---|
|  | durchgehender Belag |  | Fahrradständer |
|  | Grünfläche |  | Wasserelement |
|  | neue Gebäude |  | Baumreihe (je nach Situation differenziert in Art und Grösse) |
|  | bestehende Gebäude |  | Bäume frei angeordnet |

Verkleinerung Umgebungs-Konzept (s.a. Anhang 8.1)

Die Freiflächen sollen sich gemäss Nutzung der Gebäude entwickeln können. Je nach dem gibt es die Möglichkeit mit unterschiedlichen Möblierungs- und Bepflanzungselementen (z.B. mit einem Wasserelement oder mit einem „Baumstrass“) wodurch die durchgängige Sichtachse von der Kistenfabrik gebrochen werden kann. Die bestehende Säuleneichen-Reihe entlang der Baarerstrasse bis zur Südgrenze der Kistenfabrik wird über diese hinaus bis zum Hochhaus weiter gezogen. Dadurch wird das Gebiet eingebunden. Entlang der Mauer nördlich des Wohnbaus Feldstrasse wirkt eine Baumreihe als Filter und raumbestimmendes Element. Im Zusammenhang mit der Nordzufahrt wird entlang der Feldstrasse eine Kastanienreihe weiter gezogen. Zur Sicherstellung der Freiraumgestaltung sind in Ziff. 15ff der Bestimmungen zum Bebauungsplan verschiedene Festlegungen getroffen worden.

4.13 Umwelt

Aufgrund der geänderten Vorschriften der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfungen (Stand 1. Dezember 2008) ist für Parkplätze ab 500 Parkfeldern ein Umweltverträglichkeitsbericht zu erstellen. Dieser Wert wird mit den abgeschätzten Parkplatzzahlen unterschritten, so dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. In den Bestimmungen des Bebauungsplans sind weiter verschiedene Vorgaben zu Umweltbereichen enthalten (Minergiestandard, Entwässerung, Siedlungsökologie wie einheimische standortgerechte Pflanzenarten, etc.).

4.14 Feuerpolizei

Die Feuerwehrezufahrten entsprechen den Anforderungen der Feuerwehr, sie wurden mit der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Zug abgesprochen. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Baugesuche.

4.15 Ver- und Entsorgung

Die Lage der Containerstandplätze ist im Baubewilligungsverfahren im Rahmen eines Entsorgungskonzeptes darzulegen und zu überprüfen. Das Meteorwasser ist soweit möglich und sinnvoll im Planungsgebiet versickern zu lassen.

5 Begründung der Abweichungen von der Regelbauweise

5.1 Vorteile für das Siedlungsbild und die Umgebung

Durch das Zulassen von sechsgeschossigen Neubauten und das Aufrichten des Bauvolumens auf GS 3738 wird es möglich, grosszügige, verkehrsfreie, multifunktional nutzbare und attraktive Platzflächen zu gestalten, welche einerseits den Bewohnern und auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen werden. Zudem gewinnt der gesamte Bereich des Gevierts um die Kreuzung Feld- und Baarerstrasse städtebaulich an Bedeutung. Der öffentlich zugängliche Platz zwischen Hochhaus und Kistenfabrik erlaubt vielfältigste Nutzungen, die dem gesamten Quartier zu Gute kommen (z.B. Markt, Aussenbestuhlung von Restaurants, Aussenverkauf für die Läden der Kistenfabrik, etc.). Um diese Multifunktionalität zu garantieren, wird auf eine gezielte Möblierung verzichtet. Der städtische Platz steht im Kontrast zu den grünen Innenhöfen in den (Wohn-) Überbauungen Kistenfabrik und Zuger-Stadttor. Mit der Schaffung publikumsattraktiver Erdgeschossnutzungen wird ein Gebiet aufgewertet,

welches heute ausserhalb der Geschäfts- und Büroöffnungszeiten als Brache wahrgenommen wird. Insbesondere auch durch die Aufhebung oberirdischer Parkplätze und deren Anordnung entweder auf dem Werkplatz der ehemaligen Orris oder dann in den unterirdischen Einstellhallen werden Flächen umgewidmet, so dass diese als Begegnungs- oder Freiräume gestaltet werden können. Es entsteht zusammen mit den Bebauungen Kistenfabrik und Stadttor eine spannungsvolle Siedlung als Bereicherung des Siedlungsbildes. Im Weiteren werden wichtige öffentliche Fussgängerverbindungen durch den Bebauungsplan sichergestellt und das geschützte Baudenkmal Untermühle wird durch die verbesserte Freistellung gegenüber den benachbarten Gebäuden aufgewertet.

6 Verfahren

Der Bebauungsplan wird im ordentlichen Verfahren nach § 39 Planungs- und Baugesetz erlassen.

7 Provisorisches Terminprogramm

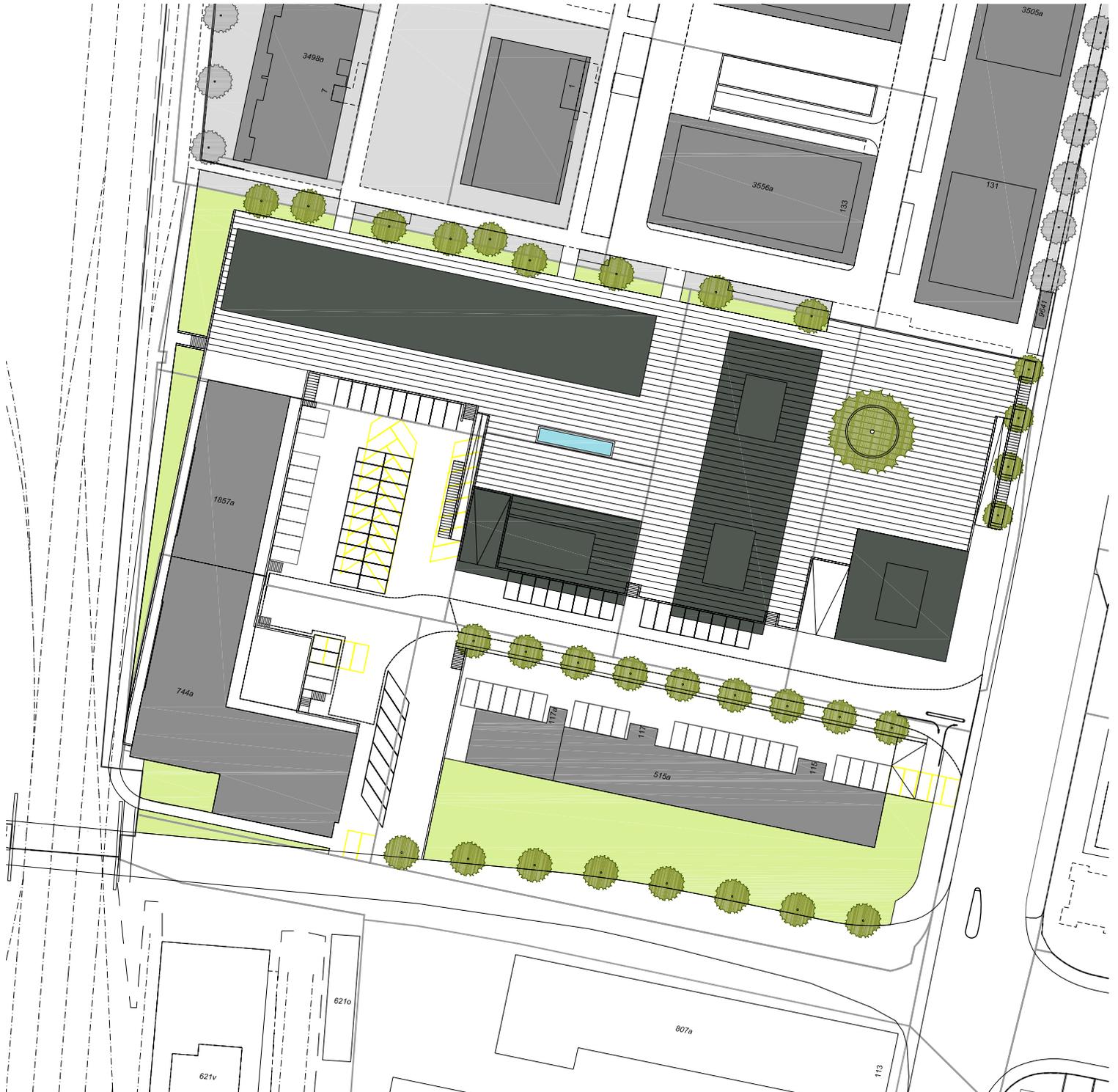
7. Juli 2009	Verabschiedung zur Vorprüfung
4. Dezember 2009	Vorprüfungsbericht Baudirektion des Kantons Zug
9. März 2010	Bericht und Antrag Stadtrat 1. Lesung
11. Mai 2010	GGR 1. Lesung
Mai - Juni 2010	1. öffentliche Auflage 30 Tage
* Juli - August 2010	Behandlung allfälliger Einwendungen
* August 2010	Bericht und Antrag Stadtrat 2. Lesung
* Oktober 2010	GGR 2. Lesung
* November 2010	2. öffentliche Auflage 30 Tage
*Dez./Jan. 2010/2011	Genehmigung

* Bei allfälligen schwerwiegenden Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich entsprechende Verzögerungen ergeben. Ein allfälliges Beschwerdeverfahren vor Regierungsrat und Verwaltungsgericht verzögert die Rechtskraft des Bebauungsplans zusätzlich.

8 Anhang

8.1 Umgebungs-Konzept

Freiraumkonzept M.1:1'000



 durchgehender Belag

 Grünfläche

 neue Gebäude

 bestehende Gebäude

 Fahrradständer

 Wasserelement

 Baumreihe (je nach Situation differenziert in Art und Grösse)

 Bäume frei angeordnet

8.2 Modellfotos



Ansicht von Baarerstrasse in Richtung Norden



Ansicht von Baarerstrasse in Richtung Süden



Übersicht in Richtung Südwesten (vlnr: Gebiete Untermüli, Kistenfabrik und Zuger Stadttor)



Übersicht in Richtung Nordwesten

8.3 Bebauungsplan Kistenfabrik

