

Gebietsplanung Unterfeld,  
Gemeinde Baar / Stadt Zug

## Planungsbericht

Fassung für die öffentliche Auflage in Baar und  
für die 1. Lesung im Grossen Gemeinderat Zug



## Planungsbeteiligte

Grundeigentümer Baar	GS 4186	Implenia Immobilien AG
	GS 4305	
	GS 1301	Erben Stocker
	Baufelder 1.1 / 1.2	Pensionskasse der Zuger Kantonalbank
Grundeigentümer Zug	GS 4814	Korporation Zug
Gemeinde Baar		<ul style="list-style-type: none"><li>• Urs Spillmann, Leiter Siedlungs- und Verkehrsplanung</li><li>• Jérôme Vonarburg, Siedlungs- und Verkehrsplanung</li></ul>
Stadt Zug		<ul style="list-style-type: none"><li>• Harald Klein, Stadtplaner</li><li>• Esther Ambühl Tarnowski, Baudepartement</li></ul>
Gestaltungsbeirat		<ul style="list-style-type: none"><li>• Franz Eberhard († Vorsitz, externer Architekt, bis 27.5.2014)</li><li>• Daniele Marques (externer Architekt)</li><li>• Klaus Hornberger (externer Architekt, Berater Gemeinde Baar)</li><li>• Beat Aeberhard (ehemaliger Stadtarchitekt Zug)</li></ul>
Planungsteam		<ul style="list-style-type: none"><li>• Suter • von Känel • Wild • AG, Koordination / planungsrechtliche Umsetzung</li><li>• HHF Architekten Basel und TOPOTEK 1 Landschaftsarchitekten Berlin, Städtebau / Gesamtkonzept</li><li>• TEAMVerkehr, Verkehrsplanung</li><li>• Geozug Ingenierue AG, Verkehrsplanung Basiserschliesung</li><li>• Ingenieurbüro Beat Sägesser, Umweltverträglichkeitsbericht</li><li>• Staubli Kurath und Partner AG, Gewässerraumplanung</li><li>• AquaPlus, Ökologische Ist-Analyse Stampfibach</li><li>• Creafactory AG, Kommunikation</li></ul>

Inhalt	Kurzversion	5
	1. Einleitung	9
	1.1 Ein neues Stadtquartier entsteht	9
	1.2 Bisherige Planungsschritte	11
	1.3 Übersicht Gesamtprojekt	17
	1.4 Die Bestandteile im Einzelnen	19
	1.5 Projektorganisation	23
	2. Konzeption des neuen Stadtquartiers	26
	2.1 Städtebau	26
	2.2 Erschliessung	31
	2.3 Freiraum	35
	2.4 Nutzungen	37
	3. Planungsrechtliche Verankerung	38
	3.1 Übersicht	38
	3.2 Teilrevision Richtplan Siedlung und Landschaft, Baar	39
	3.3 Teilrevision Zonenplan Baar	41
	3.4 Teilrevision Bauordnung Baar	45
	3.5 Teilrevision Zonenplan und Bauordnung Zug	47
	4. Raumsicherungen	49
	4.1 Neue Gewässerbaulinie Verlegung Stampfibach Zug und Baar	49
	4.2 Neue Spezialbaulinie längs dem Göblibachkanal in Baar	51
	4.3 Teilrevision Baulinie Nordstrasse Baar	52
	4.4 Strassenplan Basiserschliessung Baar	53
	5. Erläuterungen von Bestimmungen und Plan	56
	5.1 Kennzahlen zum Projekt	57
	5.2 Allgemeine Bestimmungen	59
	5.3 Bebauung	60
	5.4 Nutzweise	70
	5.5 Gestaltung und Qualitätssicherung	73
	5.6 Erschliessung	77
	5.7 Umwelt	85
	5.8 Etappierung	86
	5.9 Schlussbestimmungen	89
	6. Ergänzende Dokumente	90
	6.1 Verlegung Stampfibach	90
	6.2 Verkehrsgutachten	91
	6.3 Umweltverträglichkeitsbericht	92
	6.4 Entwässerungskonzept	92
	6.5 Nachhaltigkeitskonzept	93
	6.6 Energiekonzept	96
	7. Einhaltung von § 32 PBG	97
	7.1 Abweichungen gegenüber der Einzelbauweise	97
	7.2 Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise	99
	8. Mitwirkung und Prüfungen	102

	8.1	Ergebnis der internen Vernehmlassung	102
	8.2	Ergebnis der kantonalen Vorprüfung	103
	8.3	Ergebnis der öffentlichen Auflage	103
	9.	Übersicht Planungsablauf	104
		<b>Anhang</b>	<b>105</b>
		Geometrische Definition der Baubereiche	105
		Nachhaltigkeitsbeurteilung auf der Basis der SIA Empfehlung 111/1 (Zusammenfassung)	107
Ergänzende Dokumente als separate Beilagen	1	Richtprojekt Umgebungsgestaltung vom 9.9.2015 bestehend aus Lage- plan EG, Lageplan Dachaufsicht, Dokumentation, TOPOTEK 1	
	2	Städtebauliche Richtlinien vom 9.9.2015, HHF Architekten	
	3	Verkehrsgutachten inklusive Anhang vom 9.9.2015, TEAMverkehr	
	4	Vorprojekt Basiserschliessung vom 9.9.2015, Geozug	
	5	Vorprojekt Renaturierung Stampfibach vom 9.9.2015, Staubli, Kurath und Partner AG sowie ökologische Bestandsaufnahme vom 9.9.2015, AquaPlus	
	6	Umweltverträglichkeitsbericht vom 9.9.2015, Ingenieurbüro Beat Sägesser	
	7	Grobkonzept Ver- und Entsorgung vom 9.9.2015, Staubli, Kurath und Partner AG	
	8	Bericht zur Umsetzung der Vorbehalte aus der kantonalen Vorprüfung vom 9.9.2015, Suter • von Känel • Wild • AG	

## Kurzversion

Unterfeld/Schleife liegt im kantonalen Verdichtungsgebiet 2

Das 5.5 ha grosse Areal Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug ist eine der letzten zusammenhängenden Baulandreserven im Kanton Zug. Das Areal liegt innerhalb des im kantonalen Richtplan bezeichneten Verdichtungsgebiets 2.

Studienauftrag

Auf der Grundlage eines Quartiergestaltungsplans wurde ein Studienauftrag unter sechs eingeladenen Architektenteams durchgeführt, der durch eine Jury mit ausgewiesenen Fachleuten aus den Bereichen Architektur, Städtebau, Freiraumgestaltung und Verkehr begleitet wurde.

Zwei koordinierte Bebauungspläne

Als Ergebnis des vierjährigen, kooperativen und gemeindeübergreifenden Planungsprozesses werden die Anforderungen an den neuen Stadtteil in zwei aufeinander abgestimmten Bebauungsplänen definiert. Basis der beiden Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug bildet das Richtprojekt der Arbeitsgemeinschaft HHF Architekten Basel und TOPOTEK 1 Landschaftsarchitekten Berlin.

Bebauung

Fünfzehn Baukörper bilden zusammen die Grossform einer Hofbebauung. Die Grundhöhe der Bauten beträgt 25 m. Diese Gebäudehöhe vermittelt an den Eckpartien zur vorhandenen Massstäblichkeit in der Nachbarschaft. Sechs Gebäude werden als Hochhäuser mit einer Gebäudehöhe von über 25 m konzipiert. Die unterschiedliche Höhenstaffelung von 34 bis 60 m bildet eine eigenständige Silhouette, wodurch die Überbauung an der Gemeindegrenze als eigenständiger Stadtkörper lesbar wird.

Freiraum

Im Zentrum des neuen Stadtquartiers befindet sich ein rund 2 ha grosser, zusammenhängender, öffentlicher Park mit unterschiedlichen Angeboten zum Erholen, Begegnen, Spielen und Verweilen.

Nutzung

Im Unterfeld entsteht ein gemischt genutztes Quartier. In sämtlichen Erdgeschossen sind vorwiegend publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen, sodass der zentrale Park belebt wird. Auf dem Gebiet Unterfeld Schleife Zug wird mehrheitlich gewohnt. Des Weiteren ist die Erstellung eines Schulhauses angedacht. Mindestens 60% der Nutzflächen sind für den preisgünstigen Wohnungsbau bestimmt. Auch auf dem Baarer Gebiet wird ein Anteil preisgünstiger Wohnungen realisiert. In rund 50% der Bauvolumen wird gearbeitet. Die andere Hälfte dient dem Wohnen.

Bei der Stadtbahnhaltestelle wird ein Restaurant entstehen. Im Weiteren sind an dieser zentralen Lage ein Hotel sowie ein Kino mit fünf Sälen angedacht.

## Erschliessung

Das neue Stadtquartier besitzt eine "eigene" Stadtbahnhaltestelle und ist damit sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zudem führen zwei kantonale Velorouten unmittelbar am Quartier vorbei und das Areal ist in das Fusswegnetz eingebunden.

Die Voraussetzungen sind daher sehr gut, dass ein grosser Teil der Wege mit der Bahn, zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden.

Aufgrund der guten ÖV-Erschliessung, aber auch aufgrund der beschränkten Verkehrskapazitäten des übergeordneten Strassennetzes, wird ein tiefes Parkplatzangebot realisiert.

Das Strassennetz wird für den motorisierten Verkehr nicht durchlässig ausgestaltet. Dieses Konzept stellt sicher, dass die Aufenthaltsqualität im grosszügigen Park und die Wohnqualität im Unterfeld hoch sind und nicht durch quartierfremden Durchgangsverkehr beeinflusst werden.

## Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)

Der UVB zeigt, dass die beiden Bebauungspläne alle relevanten Aspekte der Umweltschutzgesetzgebung einhalten.

## Stampfibach

Der Stampfibach wird in den Süden der Überbauung verlegt. Dadurch entsteht mehr Raum für das Gewässer.

## Kennzahlen

Das Gebiet Unterfeld/Schleife bietet Wohn- und Arbeitsraum für rund 1'300 Bewohner/-innen und 1'000 bis 1'500 Beschäftigte. Die Ausnützungsziffer im Bebauungsplangebiet Unterfeld Schleife Zug beträgt 2.15. In Baar gilt die Baumassenziffer. Das Verhältnis der Volumen zur Arealfläche beträgt in Baar  $6.3 \text{ m}^3/\text{m}^2$ . Insgesamt sind 900 Tiefgaragenparkplätze erlaubt (550 in Baar, 350 in Zug).

## Planungsrechtliche Verankerung

Die planungsrechtliche Verankerung erfolgt entsprechend den Zuständigkeitsgrenzen in zwei Bebauungsplänen: Bebauungsplan Unterfeld Baar und Bebauungsplan Unterfeld Schleife Zug. Sowohl in Zug als auch in Baar werden die Bauordnung und der Zonenplan den Projektabsichten angepasst. Zudem wird der Richtplan Siedlung und Landschaft der Gemeinde Baar redaktionell angepasst.

Die Planungsmittel werden als Gesamtpaket der Stimmbevölkerung von Baar respektive dem Parlament von Zug zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit einem gemeindlichen Strassenplan wird der Raum für die neue Basiserschliessung auf Baarergebiet gesichert. Für den Stampfibach werden durch den Kanton Baulinien ausgedehnt. Das Gesamtprojekt erfordert zudem Anpassungen an den Baulinien längs der Nordstrasse und am Göblichbachkanal. Diese kantonalen Baulinienvorlagen werden zeitlich mit dem Bebauungsplanverfahren koordiniert.

## Berücksichtigung öffentlicher Anliegen

Die Bebauungspläne weichen von der heute geltenden Grundordnung ab. Sie besitzen jedoch wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise.

Dazu zählen:

- die Sicherstellung von preisgünstigem Wohnraum
- die Ausscheidung eines öffentlich zugänglichen grosszügigen Parks
- die Sicherstellung von publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen
- die Aufwertung des Zugangs zur Stadtbahnhaltestelle
- die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität
- die Sicherstellung des Lärmschutzes, indem alle Wohnungen auf den grosszügigen Innenhof ausgerichtet werden können
- die Schaffung von ökologisch ausgebildeten Flächen

Alle diese Themen können unter dem Aspekt Nachhaltigkeit zusammengefasst werden. Das Gesamtkonzept ermöglicht, dass trotz hoher baulicher Dichte ein grosszügiger Park realisiert werden kann, der einen wesentlichen Mehrwert bringt.

## Genehmigung wurde in Aussicht gestellt.

Die kantonalen Amtsstellen haben die Gebietsplanung Unterfeld vorgeprüft. Gestützt darauf wurden die Planungsmittel angepasst, so dass der Kanton die Genehmigung in Aussicht gestellt hat.

## Fazit

Die vorliegende Planung ist das Ergebnis eines mehrjährigen kooperativen Planungsprozesses.

Mit der planungsrechtlichen Verankerung des Siegerprojekts aus dem durchgeführten Studienverfahren wird der Grundstein für ein nachhaltiges, neues Stadtquartier mit einer eigenständigen Identität und hoher gestalterischer Qualität gelegt, das in Etappen umgesetzt werden soll.

Modellfoto



Richtprojekt Umgebung



# 1. Einleitung

## 1.1 Ein neues Stadtquartier entsteht

Gemeinsamer Planungsprozess



Das Gebiet Unterfeld/Schleife ist eine der letzten grossen zusammenhängenden Baulandreserven im Kanton Zug. Das rund 5.5 ha grosse Areal umfasst ein Grundstück, das sich im Eigentum der Korporation Zug auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zug befindet sowie Grundstücke der Implan AG und der Erben Stocker auf dem Zuständigkeitsgebiet der Gemeinde Baar.

Das Planungsgebiet grenzt an die Nordstrasse und an die Stadtbahnhaltestelle Lindenpark. Es ist somit sehr gut erschlossen. Durch das Planungsgebiet verläuft der Stampfibach, der zugleich die Grenze zwischen dem Stadtgebiet von Zug und dem Gemeindegebiet von Baar markiert.

Die Gebiete Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug bilden eine stadträumliche Einheit, die unabhängig von der politischen Zuständigkeit planerisch als Ganzes zu betrachten sind. Im Rahmen eines rund vierjährigen kooperativen, gemeindeübergreifenden Planungsprozesses, in dem auch der Kanton und die SBB involviert waren, wurden die Rahmenbedingungen und Anforderungen für den neuen Stadtteil Unterfeld definiert.

Basis der Arealplanung bildet das Richtprojekt der Arbeitsgemeinschaft HHF Architekten Basel und TOPOTEK1 Landschaftsarchitekten Berlin, welches im Rahmen des Studienverfahrens ermittelt sowie in mehreren Schritten vertieft und überarbeitet wurde.

Projektperimeter



## Eckdaten des Stadtquartiers

In den nächsten Jahren soll im Gebiet Unterfeld/Schleife ein neues, nachhaltiges Stadtquartier mit einem ausgewogenen Mix von Wohn-, Arbeits- und Erholungsnutzungen entstehen. Im Zentrum des Quartiers liegt ein rund zwei Hektaren grosser Park mit unterschiedlichen Angeboten zum Erholen, Begegnen, Spielen und Verweilen.

Die beiden Bebauungspläne sichern ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohnen und Arbeiten. Das Gebiet bietet Wohn- und Arbeitsraum für rund 1'300 Bewohner/-innen und rund 1'000 bis 1'500 Beschäftigte.

Auf dem Teilgebiet der Stadt Zug werden gestützt auf die Vorgaben des Zonenplans mehr als 100 Wohnungen im preisgünstigen Segment erstellt. Auch auf dem Teilgebiet der Gemeinde Baar konnte die Gemeinde mit der Grundeigentümerin eine Lösung zur Sicherstellung von bezahlbarem Wohnraum finden.

Die Erdgeschosse sind für Betriebe reserviert, die aufgrund ihres Angebots zur Belebung der weitgehend verkehrsfreien Strassenräume beitragen. In Baar wird zurzeit durch die Grundeigentümerin geprüft, ob ein Hotel und ein Kino realisiert werden können. Auf dem Perimeter der Stadt Zug ist zudem die Erstellung eines Schulhauses angedacht.

## Planungsrechtliche Umsetzung

Das Richtprojekt wird nun planungsrechtlich umgesetzt. Dazu sind die erforderlichen Planungsinstrumente durch das Parlament der Stadt Zug respektive die Stimmbevölkerung der Gemeinde Baar zu erlassen.

## Bericht

Der vorliegende Bericht gemäss § 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) dient ausschliesslich der Erläuterung und erlangt keine Rechtsverbindlichkeit.



## 1.2 Bisherige Planungsschritte

### Quartiergestaltungspläne

Für das Gebiet Unterfeld liegt ein Quartiergestaltungsplan (QGP) vor, welcher vom Gemeinderat Baar am 18. November 2009 festgesetzt wurde. Durch den Stadtrat Zug wurde der QGP Unterfeld zur Kenntnis genommen. Auf Zuger Gebiet ist formell nach wie vor der Quartiergestaltungsplan Schleife Ost massgebend, der vom Stadtrat am 13. Dezember 2005 beschlossen wurde.

### Grundzüge der Quartierentwicklung

Die Quartiergestaltungspläne legen die Grundzüge der künftigen Quartierstruktur im Gebiet Unterfeld fest. Die Inhalte beschränken sich auf die zentralen Aspekte, die eine übergeordnete Koordination erfordern und von öffentlichem Interesse sind. Die generelle Konzeption des Quartiergestaltungsplans Unterfeld war Basis für den darauffolgenden Studienauftrag.

### Ausschnitt Quartiergestaltungsplan Unterfeld vom 18. November 2009

### Quartiergestaltungsplan Schleife Ost Zug vom 13. Dezember 2005



## Abweichungen

Die Festlegungen in den behördenverbindlichen Planungsinstrumenten wurden bewusst offen formuliert, um den Spielraum für das nachgelagerte Studienverfahren nicht zu stark einzuschränken.

Der Gemeinderat und der Stadtrat können beim Vorliegen neuer Erkenntnisse Abweichungen von Quartiergestaltungsplänen zulassen, wenn insgesamt eine gleichwertige oder bessere Lösung ermöglicht wird. Von folgenden Festlegungen wird abgewichen:

- Der QGP Unterfeld sah Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m lediglich im Bereich der Stadtbahnhaltestelle vor. Das Verfahren hat gezeigt, dass die Akzentuierung im Bereich der ÖV-Haltestelle grundsätzlich richtig ist, Gebäude mit einer Höhe von mehr als 25 m jedoch im gesamten Perimeter realisiert werden können.
- Der QGP Unterfeld bezeichnet im Bereich des heutigen Göblichbachkanals einen Vernetzungskorridor. Im Studienverfahren hat sich gezeigt, dass durch diese Festlegung der Bebauungsspielraum auf dem Areal der Korporation Zug zu stark eingeschränkt wird. Die Korporation Zug besitzt das vertragliche Recht, die Verlegung des Kanals zu verlangen, wenn die Bebaubarkeit des Grundstücks zu stark erschwert wird. Aus diesem Grund wird auf die durchgehende Sicherstellung des Vernetzungskorridors verzichtet. Der Kanal bleibt aufgrund der Lage innerhalb des zentralen Parks jedoch mehrheitlich unbebaut. Im Bebauungsplan Unterfeld Baar wird mit zwei Plätzen ein räumlicher Bezug von der Stadtbahnhaltestelle zur Lorzenebene hergestellt, was sinngemäss dem Vernetzungskorridor entspricht.
- Im QGP Unterfeld wurde ursprünglich von einer Konzentration des Gewerbeanteils längs der Bahnlinie und der Nordstrasse ausgegangen. Von dieser lärmmotivierten Nutzungsverteilung wird abgesehen, da der Lärmschutz für Wohnnutzungen längs der Emissionsquellen mit der inneren Organisation der Gebäudegrundrisse gelöst werden kann.

Mit der Zustimmung der Gemeinde Baar und der Stadt Zug zu den vorliegenden Bebauungsplänen gelten die Abweichungen von den behördenverbindlichen Festlegungen als beschlossen.

Auf eine formelle Anpassung der beiden Quartiergestaltungspläne wird verzichtet, da die Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug massgeschneiderte Anordnungen treffen und sowohl für die Grundeigentümer als auch für die Behörden verbindlich sind.

## Studienauftrag 2011

Aufgrund der besonderen örtlichen Randbedingungen (Stadtbahnhaltestelle Lindenpark, Gewässerräume, Gemeinde-/Stadtgrenze etc.) und der Fragestellungen im Zusammenhang mit der Innenentwicklung, Freiraumgestaltung und Höhenentwicklung der Bauten haben die Grundeigentümer zusammen mit der Gemeinde Baar und der Stadt Zug einen Studienauftrag durchgeführt. Der Kanton und die SBB wurden als Landeigentümer in das Verfahren involviert.

Fünf qualifizierte Planungsteams wurden eingeladen, für die stadträumliche Einheit unabhängig der Zuständigkeitsgrenzen Konzeptionen für einen neuen Stadtteil mit einer eigenständigen Identität zu erarbeiten, der in Etappen umgesetzt werden kann. Der Planungsprozess wurde durch eine namhafte Jury mit ausgewiesenen Experten aus den Bereichen Städtebau, Architektur und Freiraumgestaltung begleitet.

Das Beurteilungsgremium kam im Rahmen des dreistufigen Planungsprozesses (Zwischenbesprechung der Konzepte, Beurteilung der Überarbeitung, Einladung zur Vertiefung) einstimmig zum Schluss, dem städtebaulichen Konzept der Arbeitsgemeinschaft HHF Architekten Basel und TOPOTEK 1 Landschaftsarchitekten Berlin den Vorzug zu geben. Es hat den gemeinsamen Veranstaltern empfohlen, dieses Konzept als Grundlage für die Bebauungspläne weiter zu vertiefen.

Modellfoto Siegerprojekt

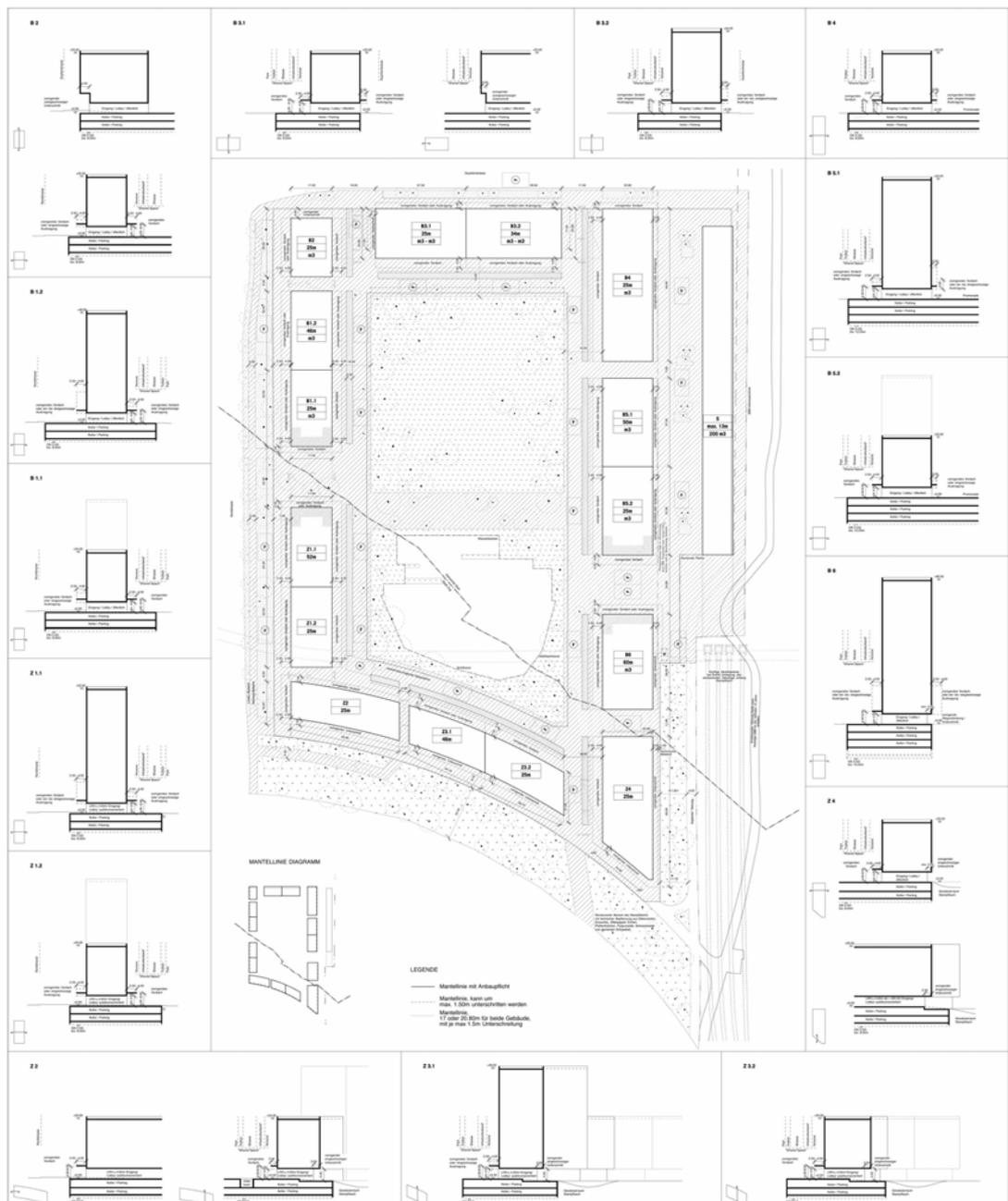


## Masterplan 2012

Als Ergebnis des ersten Vertiefungsschritts resultierte ein Masterplan Unterfeld, der den kantonalen Amtsstellen, der Gemeinde Baar und der Stadt Zug zur Stellungnahme unterbreitet und basierend auf den eingegangenen Anregungen überarbeitet wurde.

Die zentralen Aspekte des Masterplans sind im vorliegenden Planwerk berücksichtigt. Nachfolgedokument des Masterplans sind die städtebaulichen Richtlinien, welche die gemeindeübergreifende Konzeption zusammenfassen.

## Auszug Masterplan



## Verdichtung 2013

Mit der neu geschaffenen Ausgangslage im kantonalen Richtplan 2013, in welchem das Gebiet Unterfeld als Verdichtungsgebiet II bezeichnet ist, wurde die bauliche Verdichtung des Konzepts geprüft und im Rahmen mehrerer Sitzungen mit dem Beirat und den zuständigen Behörden beraten.

Die Studien haben gezeigt, dass der Verdichtung der Ortsbaulichen Figur Grenzen gesetzt sind. Die Höhenentwicklung der Bauten, die mit den beiden Bebauungsplänen ermöglicht werden, ist das Ergebnis zahlreicher Diskussionen mit ausgewiesenen Fachleuten und den politisch verantwortlichen Behörden.

Im Vergleich zum Masterplan resultiert in den beiden Bebauungsplänen eine um rund 10% höhere bauliche Dichte.

## Auszug aus dem kantonalen Richtplan: Verdichtungsgebiete



### S 5.2.3

In den Gebieten für Verdichtung ist eine erhöhte Ausnützung zulässig. Die Gemeinden führen vor einer Umzonung mit Erhöhung der Ausnützungsziffer für grössere Teilgebiete oder das Gesamtgebiet ein qualifiziertes städtebauliches Variantenstudium durch. Das Verfahren setzt sich mit mindestens folgenden Punkten auseinander:

- a. Städtebau, Nutzungsart, -verteilung und -mass;
- b. Erschliessung (MIV, ÖV, LV, Mobilitätsmanagement, Energieversorgung);
- c. Freiraum und landschaftliche Einbettung;

Im Rahmen des Variantenstudiums prüfen die Gemeinden auch die Umnutzung von Arbeits- zu Misch- oder Wohnzonen.

Die Gemeinden sichern die Qualitäten des städtebaulichen Verfahrens grundeigentümerverbindlich im Zonenplanverfahren.

Die Ausnützungsziffern gelten als Richtwerte, eine Abweichung davon ist gestützt auf die städtebaulichen Studien zulässig:

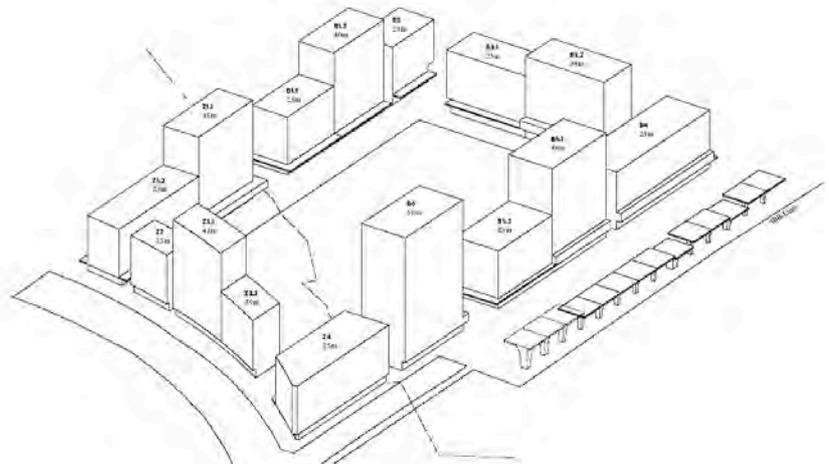
- a. Gebiete für Verdichtung I: Ausnützungsziffer bis 2;
- b. Gebiete für Verdichtung II: Ausnützungsziffer bis 3,5.

## Erkenntnisse aus dem Variantenstudium

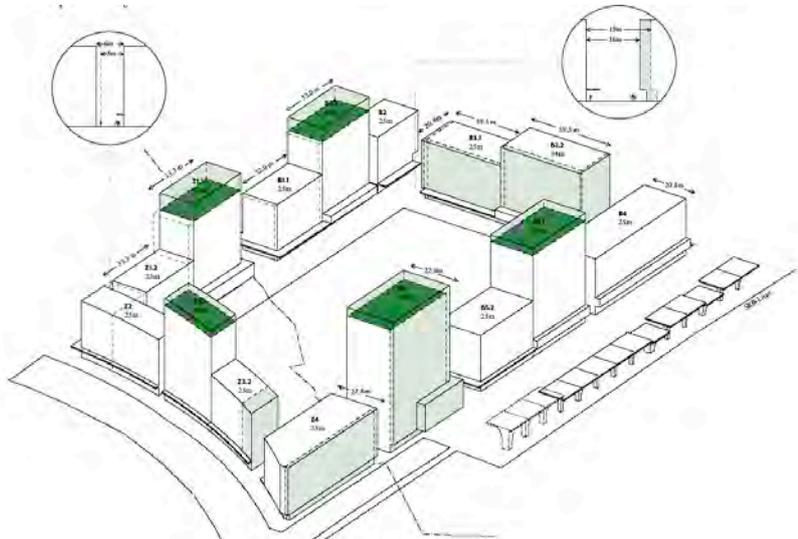
Das Variantenstudium hat gezeigt, dass die im kantonalen Richtplan für das Verdichtungsgebiet II als oberer Richtwert bezeichnete Ausnützungsziffer 3.5 sehr hoch ist.

Dieser Richtwert könnte nur erreicht werden, wenn die Gebäude in der Grossform weiter in der Höhe entwickelt oder der Freiraum massiv reduziert würden. Beide Ansätze wurden verworfen.

Stand Masterplan



Isometrie Verdichtung (grün dargestellt ist die Verdichtung im Vergleich zum Masterplan)



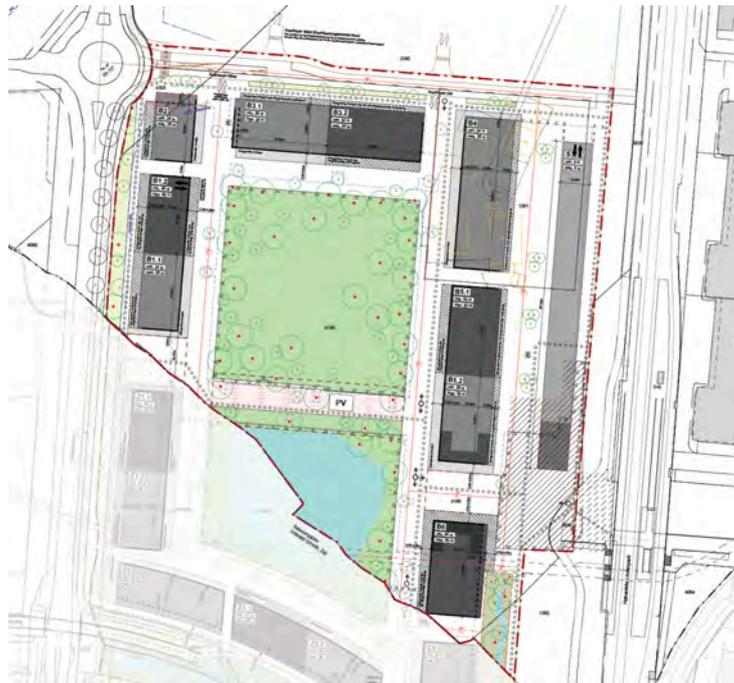
## 1.3 Übersicht Gesamtprojekt

### Hauptbestandteile

Hauptbestandteile der Planungsvorlage sind die zwei Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug, mit denen das städtebauliche Konzept planungsrechtlich umgesetzt und gesichert wird.

Zusätzlich sind mehrere kommunale Planungsmittel anzupassen, wie die Darstellung auf der folgenden Seite zeigt.

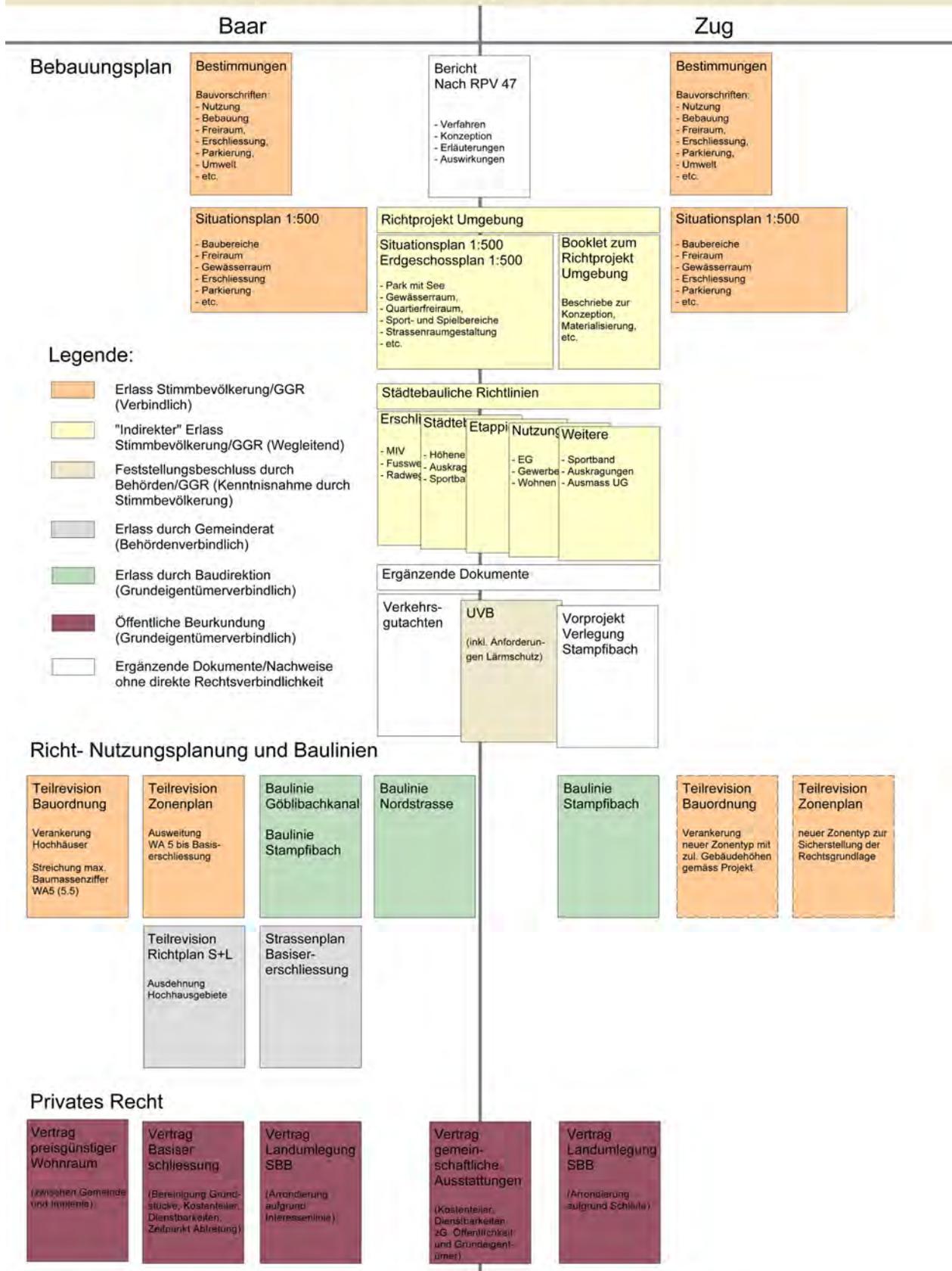
### Bebauungsplan Unterfeld Baar



### Bebauungsplan Unterfeld Schleife Zug



# Übersicht Gesamtprojekt Unterfeld



## 1.4 Die Bestandteile im Einzelnen

### Inhaltlich koordinierte Bebauungspläne

Das Richtprojekt der Arbeitsgemeinschaft HHF Architekten Basel, TOPOTEK1 Landschaftsarchitekten Berlin wird entsprechend den Zuständigkeitsgrenzen in zwei separaten, jedoch inhaltlich koordinierten Bebauungsplänen umgesetzt.

Diese bedingen sich gegenseitig. Voraussetzung ist demnach, dass sowohl die Legislative der Gemeinde Baar als auch diejenige der Stadt Zug den Planwerken zustimmen.

### Bestandteile der Bebauungspläne

Beide Bebauungspläne bestehen aus einem Situationsplan im Massstab 1:500 und den Bestimmungen. Zur Sicherstellung des Gesamtkonzeptes werden zudem das Richtprojekt Umgebung sowie städtebauliche Richtlinien in den Bestimmungen verankert. Diese Elemente sind integrierende Bestandteile der Bebauungspläne und stellen das konzeptionelle Gesamtbild über beide Zuständigkeitsgebiete sicher. Die Bestandteile entfalten folgende Verbindlichkeiten:

- Situationsplan 1:500, Bestimmungen:  
Beschränken sich auf die zentralen Aspekte, grundeigentümerverbindlich (innerhalb Perimeter), Abweichungen von den Festlegungen sind nicht zulässig.
- Richtprojekt Umgebung:  
Nachweis der nach § 32 PBG geforderten besonders guten architektonischen Gestaltung der Umgebung, Abweichungen sind nur möglich, wenn insgesamt eine qualitativ zumindest gleichwertige Lösung erzielt wird.
- Städtebauliche Richtlinien:  
Stellen gemeindeübergreifende Koordination der wichtigsten städtebaulichen Elemente sicher (Perimeter Zug und Baar), für weitere Projektierung wegleitend, Abweichungen sind möglich, wenn insgesamt eine qualitativ zumindest gleichwertige Lösung erzielt wird.

### Massgebende Konzeptionen

Auch das Richtprojekt Umgebung und die städtebaulichen Richtlinien sind somit rechtsverbindlich. Sie fassen die Überlegungen zur Gebietsentwicklung zusammen und ergänzen die Festlegungen der Bebauungspläne in den Bereichen Freiraum, Bebauung, Nutzung, Erschliessung, Etappierung etc.

### Planungsbericht

Der vorliegende Planungsbericht dient zusammen mit den ergänzenden Fachberichten (Verkehrsgutachten, UVB, Vorprojekt Verlegung Stampfibach, Vorprojekt Basiserschliessung) den kommunalen und kantonalen Behörden als Beurteilungshilfe. Der Bericht erlangt keine Rechtsverbindlichkeit, ist jedoch bei der Beurteilung von Detailfragen im Vollzug relevant.

Umweltverträglichkeitsbericht

Das Vorhaben auf dem Gemeindegebiet von Baar unterliegt der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), da mehr als 500 Parkplätze im Bebauungsplan ermöglicht werden. Daher ist nach Massgabe der Umweltschutzgesetzgebung ein Umweltverträglichkeitsbericht zu verfassen.

Obwohl erschliessungstechnisch kein funktionaler Zusammenhang zwischen den Bebauungsplangebieten Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug besteht und diese eigenständig erschlossen werden, wurde der UVB auf freiwilliger Basis über beide Teilareale ausgearbeitet.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit erfolgt durch das Amt für Umweltschutz (AfU) parallel zur Vorprüfung der Bebauungspläne.

Weitere Bestandteile des öffentlichen Rechts

Das Projekt erfordert zudem den Erlass folgender Planungsinstrumente:

Instrument	Inhalte	Zuständigkeit
Richtplan S+L	Baar: Bezeichnung Unterfeld als Hochhausgebiet	Gemeinderat (nicht rekursfähig)
Bauordnung	Baar: Anpassung § 38 BO (Streichung Festlegungen Reserve-Bauzone Unterfeld) und § 30 BO (Kinonutzung mit reg. Einzugsgebiet sowie BP-Pflicht)  Zug: Neuer § 54b Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord	Bestandteil des Planungspakets Unterfeld. Beschlussfassung durch Stimmbevölkerung (Baar) respektive Parlament (Zug)
Zonenplan	Baar: Ausweitung Zonengrenze WA5 auf Höhe der Basiserschliessung / Anpassung Zonengrenze im Bereich Interessenlinie / Anpassung der Perimeter mit BP Pflicht.  Zug: Neue Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord	

Instrument	Inhalte	Zuständigkeit
Strassenplan Basiserschliessung	Raumsicherung für Basiserschliessung	Gemeinderat Baar
Baulinie Göblibachkanal	Sicherstellung der Überbaubarkeit des Kanals	Baudirektion
Baulinie Nordstrasse	Anpassung im Bereich Kreisel	Baudirektion
Baulinie Stampfibach	Sicherstellung Gewässerraum	Baudirektion

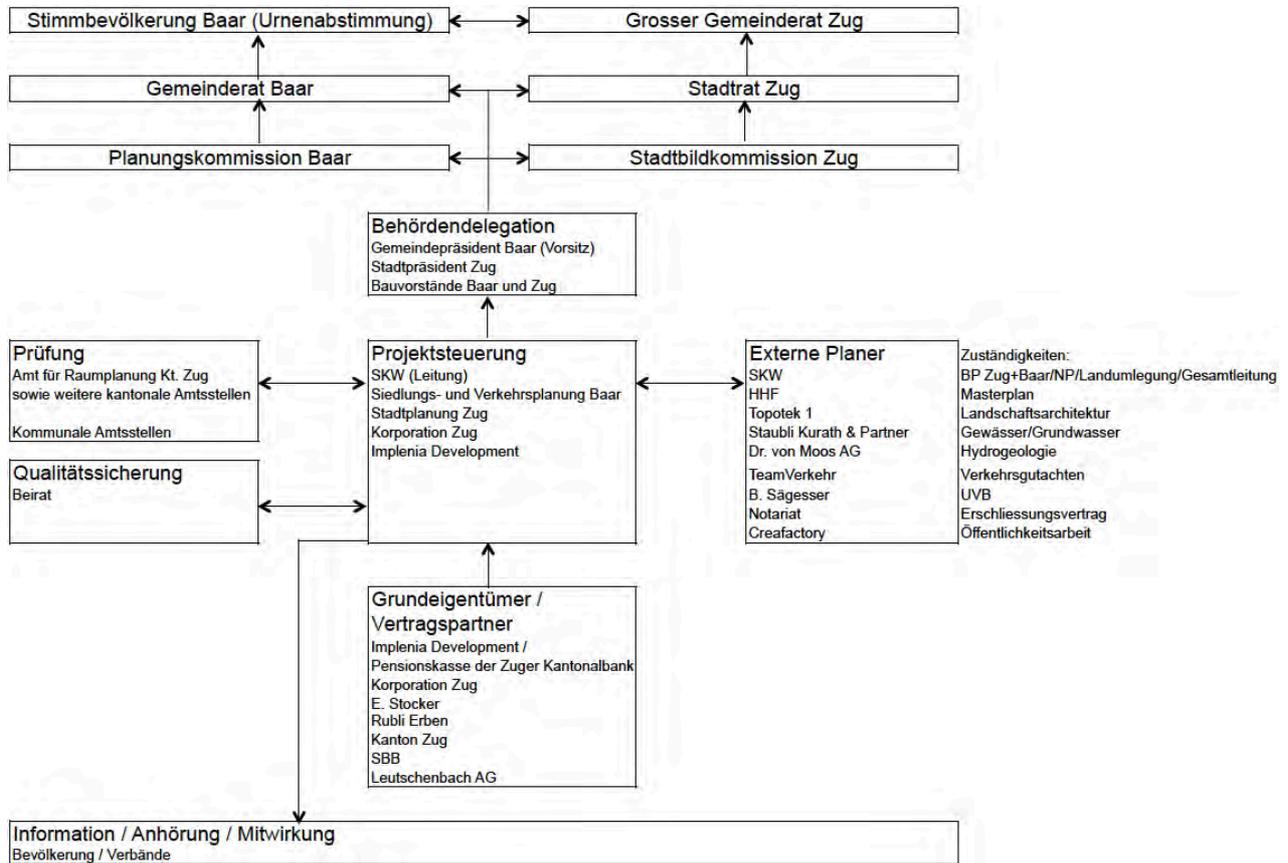
### Privatrechtliche Regelungen

Ergänzend zu den öffentlichen Planungsmitteln werden in Vorverträgen überdies die nachfolgenden privatrechtlichen Regelungen getroffen:

Vertrag	Inhalte	Zuständigkeit
Preisgünstiger Wohnraum	Sicherstellung eines Wohnungsangebots im preisgünstigen Segment auf dem Gemeindegebiet Baar	Gemeinde Baar/ Implenia
Basiserschliessung	Sicherstellung der hinreichenden Erschliessung der Areale Nord und Süd in Baar (Landumlegung, Kostenregelung inkl. Kostenpflicht für LSA etc.).	Grundeigentümer nördlich und südlich Basiserschliessung in Baar
Nutzungs- und Verwaltungsordnung zu den gemeinschaftlichen genutzten Einrichtungen	Sicherstellung der Nutzungsrechte, Kostentragung, Unterhalt und Erneuerung der gemeinschaftlichen Einrichtungen	Korporation Zug, Implenla (inkl. Kantonalbank Zug, Erben Stocker)

Rechte zu Gunsten der Öffentlichkeit	Fuss- und Fahrwegrechte an Basiserschliessung / Fuss- und beschränkte Fahrwegrechte an Verbindungen innerhalb des BP-Perimeters / Zugang Stadtbahnhaltestelle / Mitbenützungsrecht Quartierfreiraum und zentraler Park / kantonale Radwege	Korporation Zug, Implenla (inkl. Kantonalbank Zug), Erben Stocker, Gemeinde Baar, Stadt Zug, Kanton Zug (Radwege)
Raumsicherung Stadtbahnhaltestelle	Rückbaupflicht Sportbandkopf	Implenia AG, Kanton Zug
Landumlegung SBB	Bereinigung der Eigentumssituation innerhalb Interessenlinie SBB	Implenia und SBB Korporation Zug und SBB

## 1.5 Projektorganisation



### Projektsteuerung

Als zentrales Gremium leitet die Projektsteuerung den Planungsprozess und stellt die gemeindeübergreifende inhaltliche und zeitliche Koordination der öffentlichrechtlichen Planungsinstrumente sicher.

Dieses leitende Gremium setzt sich aus den Vertretern der Stadtplanung von Zug, der Siedlungs- und Verkehrsplanung Baar sowie den beiden Grundeigentümern Implemia und Korporation Zug zusammen.

Der inhaltliche Lead der Arealentwicklung liegt bei den Grundeigentümern, die formell den Antrag zur planungsrechtlichen Umsetzung des Gesamtprojekts gestellt haben (Verfahrenseinleitung gemäss § 3a V PBG).

Für die planungsrechtliche Umsetzung des Gesamtprojekts sind hingegen die Gemeinden zuständig (gemeindliche Planungsinstrumente).

## Politische Zuständigkeiten

Für den Erlass der Bebauungspläne ist in Baar die Stimmbevölkerung (Urnenabstimmung) und in Zug der grosse Gemeinderat zuständig. Gegen den Beschluss des grossen Gemeinderats (GGR) kann das Referendum ergriffen werden (Urnenabstimmung). In Baar und in Zug erfordert das Projekt zudem Anpassungen in den kommunalen Planungsmitteln (Bauordnung, Zonenplan), worüber die Stimmbevölkerung respektive der GGR zusammen mit dem Bebauungsplan in einem Gesamtpaket befinden wird.

## Behördendelegation

Um die politische, gemeindeübergreifende Akzeptanz sicherzustellen, werden wichtige Projektstände und Themen (insbesondere Entwurf Bebauungsplan, Dienstbarkeiten) mit einer Behördendelegation vorbesprochen. Die Behördendelegation setzt sich wie folgt zusammen: Andreas Hotz (Vorsitz, Gemeindepräsident Baar), Dolfi Müller (Stadtpräsident Zug), Paul Langenegger (Vorsteher Planung/Bau Baar), André Wicki (Vorsteher Baudepartement Zug).

## Rolle des Beirats

Der gesamte Planungsprozess wurde durch einen Beirat begleitet. Der Beirat besteht aus folgenden Fachpersonen:

- Franz Eberhard († Vorsitz, externer Architekt, bis 27.5.2014)
- Daniele Marques (externer Architekt)
- Klaus Hornberger (externer Architekt, Berater Gemeinde Baar)
- Beat Aeberhard (ehemaliger Stadtarchitekt Zug)

Der Beirat stellt sicher, dass die Inhalte des städtebaulichen Konzepts stufengerecht in den Bebauungsplänen umgesetzt werden. Er hat beratende Funktion und verfasst eine Empfehlung zuhanden der Planungskommission und der Stadtbildkommission. Nach der Festsetzung des Gesamtprojekts wird eine Fachkommission mit Vertretern der Stadt Zug und der Gemeinde Baar die weiteren Planungsschritte begleiten.

## Kanton

Die Baudirektion genehmigt die kommunalen Planungsmittel. Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung wurde durch die kantonalen Amtsstellen die Recht- und die Zweckmässigkeit überprüft und die Umweltverträglichkeit des Vorhabens durch das Amt für Umweltschutz (AfU) beurteilt.

Die Baudirektion hat im Vorprüfungsbericht festgehalten, dass das Planungsvorhaben wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise aufweist (§ 32 PBG) und nach der Umsetzung der kantonalen Anliegen genehmigungsfähig ist.

## Information und Mitwirkung der Bevölkerung

Eine Informationsveranstaltung bildet den Auftakt der öffentlichen Auflage in Baar und der gleichzeitigen Verabschiedung des Berichts mit Antrag durch den Stadtrat von Zug an den GGR.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage kann jedermann Einwendungen zu den kommunalen Planungsmitteln einreichen.

Über die Einwendungen, die nicht gütlich beigelegt oder berücksichtigt werden können, ist zuhanden der erlassenden Instanz (Stimmbevölkerung Baar, GGR Zug) ein Bericht zu verfassen. Mit der Abstimmung/Beschlussfassung sind die Einwendungen erledigt.

## 2. Konzeption des neuen Stadtquartiers

### 2.1 Städtebau

#### Grossform

Das Areal Unterfeld wird im Norden durch eine neue Erschliessungsstrasse, im Osten durch die SBB-Gleise, im Süden durch die ehemalige SBB-Schleife und im Westen durch die Nordstrasse begrenzt. Insgesamt 15 Baukörper folgen dieser Begrenzung und bilden zusammen die Grossform einer Hofrandbebauung. So zeichnet die Grossform im Süden die Rundung der alten Zugschleife nach und verläuft ansonsten mit rechtwinkliger Ausrichtung.

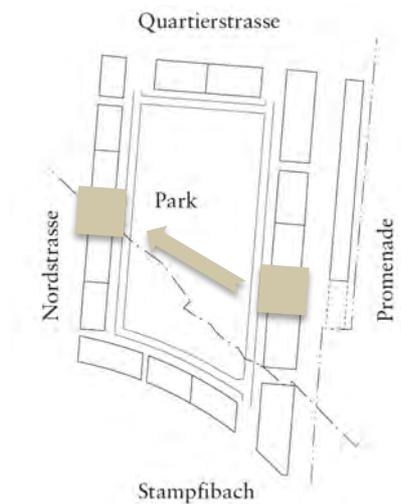


#### Park und Sichtbezüge

Durch die Anordnung der Bauten wird im Zentrum des Quartiers ein grosser, zusammenhängender Freiraum geschaffen. Dieser öffentliche Park bildet das identitätsstiftende Merkmal der Siedlung, was durch die Ausrichtung der Gebäudezugänge in Richtung Innenhof hervorgehoben wird.

Durch unterschiedlich breite Unterbrüche der Hofrandbebauung werden Sichtbeziehungen in die Landschaft sichergestellt. Davon markieren zwei etwas breitere Unterbrüche die im Quartiergestaltungsplan festgelegte Sichtbeziehung zwischen dem Zugang zur Stadtbahnhaltestelle Lindenpark und der unbebauten Lorzenebene.

Modellfoto mit Blickrichtung Süden  
Unten: Schema Sichtbezug zur Lorzen-  
ebene



## Sportband

Zwischen Hofrandbebauung und SBB-Gleisen bildet ein ca. 140 m langes sogenanntes Sportband den östlichen Abschluss des Quartiers. Auf dem Dach des Bands sind verschiedene Sportnutzungen angeordnet. Zudem dient das Band als Lärmriegel zu den Gleisen sowie als Überdachung einer Tiefgaragenzufahrt und von Veloparkplätzen.

Modellfoto im Bereich Sportband mit  
Blickrichtung Süden



## Gebäudehöhen

Die Grundhöhe der Bebauung beträgt 25 m. Sämtliche Eckbauten der Hofrandbebauung weisen diese Gebäudehöhe auf. Sie schaffen einen Bezug zu den Höhenlagen im umliegenden Baugbiet.

Damit wird sichergestellt, dass sich die neue Siedlung in die Umgebung integriert. Von den insgesamt 15 Gebäuden sind sechs Bauten als Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m konzipiert und ragen mit Höhen zwischen 34 bis 60 m über die Grundhöhe von 25 m hinaus. Durch die unterschiedliche Höhenstaffelung der Bauten werden die Gebäude als eigenständige Körper lesbar und bilden so eine abwechslungsreiche Silhouette.

Visualisierung Standort Baar City \*



Visualisierung Standort  
Himmelrichstrasse \*



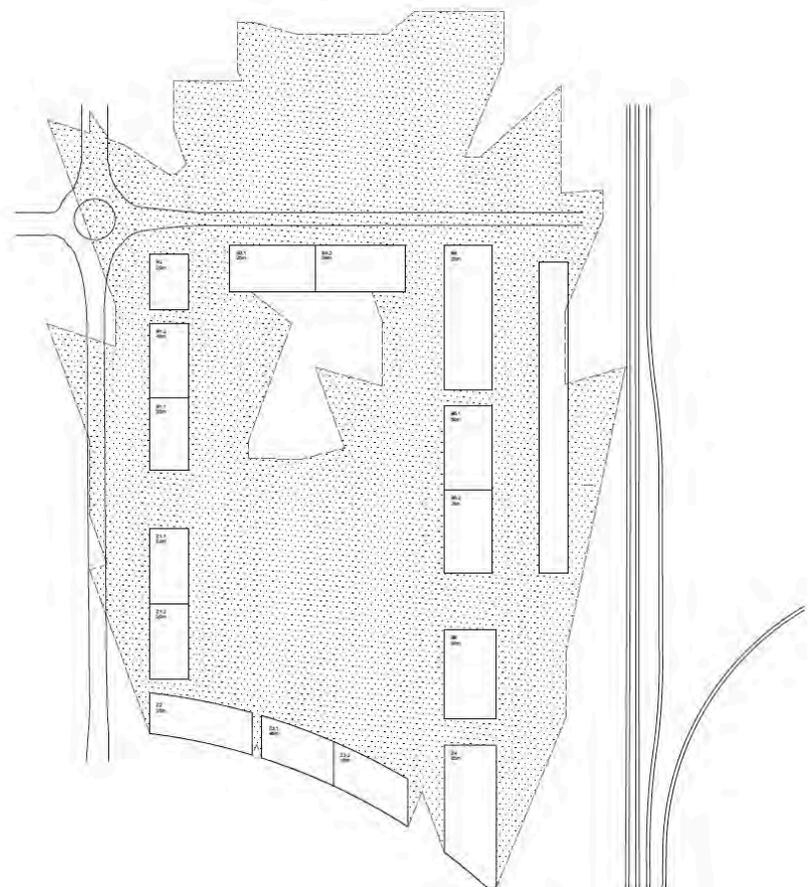
\* Die abgebildeten Visualisierungen wurden durch ein unabhängiges Büro erstellt.

## Beschattung

Obwohl der Schattenwurf für die baurechtliche Beurteilung der Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m nicht relevant ist, wurde eine Schattenstudie erstellt. Nachfolgende Grafik zeigt diejenige Fläche, die am Wintertag mit dem tiefsten Sonnenstand (21. Dezember) während maximal zwei Stunden beschattet wird.

Die nördlich an das Planungsgebiet angrenzenden Grundstücke der Arbeitszone AD liegen im Schattenkegel der Überbauung. Ansonsten sind keine Drittgrundstücke vom Schattenwurf betroffen.

Visualisierung zweistündiger  
Dauerschatten am 21. Dezember



## Architektur

Die Gebäude sollen jeweils einen eigenständigen architektonischen Ausdruck besitzen, sodass eine vielfältige Quartierbebauung entsteht. Mit der Setzung eines 60 m hohen Hochhauses und einem breiten Einschnitt in der Hofrandbebauung wird der Zugang ab der Stadtbahnhaltestelle Lindenpark zum neuen Quartier Unterfeld akzentuiert.

## Kubische Gliederung der Volumen

Ein- bis viergeschossige Auskragungen sowie zurückversetzte Erdgeschossfluchten sorgen für vielfältige Fassadenausbildungen. Durch die Auskragungen sowie durch Vordächer wird entlang der Gebäude in Richtung Hof ein umlaufender, gedeckter Gehbereich geschaffen.

Visualisierung der angestrebten kubischen Gliederung längs der Nordstrasse



## 2.2 Erschliessung

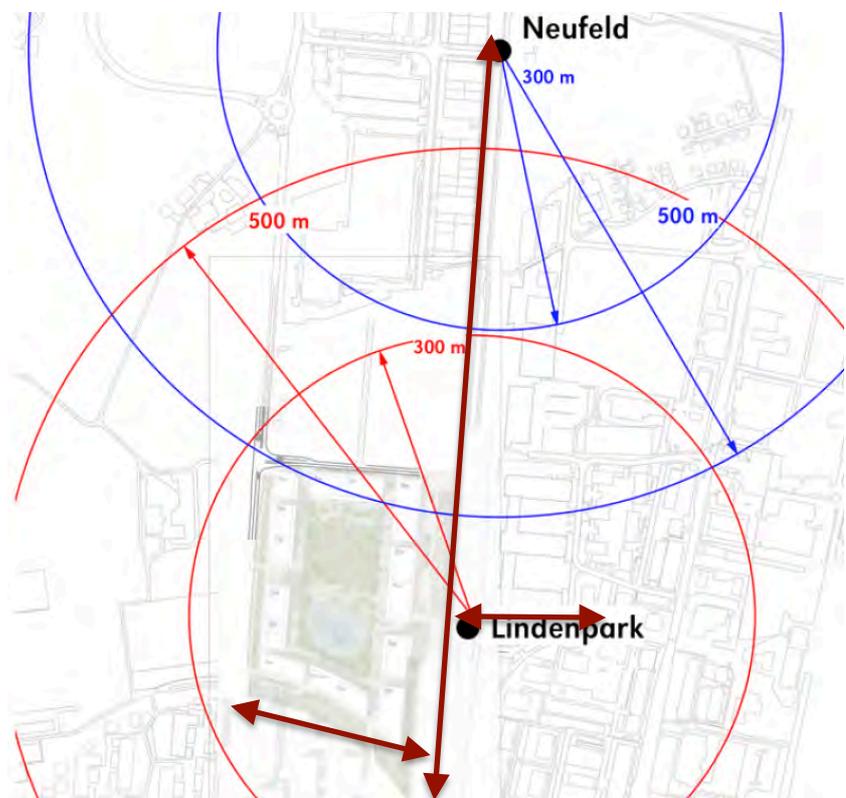
### Öffentlicher Verkehr und Veloverkehr

Das neue Stadtquartier besitzt eine "eigene" Stadtbahnhaltestelle und ist damit sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden. Zudem führen zwei kantonale Velorouten unmittelbar am Quartier vorbei.

Die Voraussetzungen sind daher sehr gut, dass ein grosser Teil der quartierbezogenen Mobilität mit der Bahn oder dem Velo abgedeckt und ein grosser Teil der Wege mit diesen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden.

Übersicht Einzugsgebiet der Stadtbahnhaltestelle Lindenpark und Neufeld

Rot: Velonetz



### Motorisierter Individual- verkehr

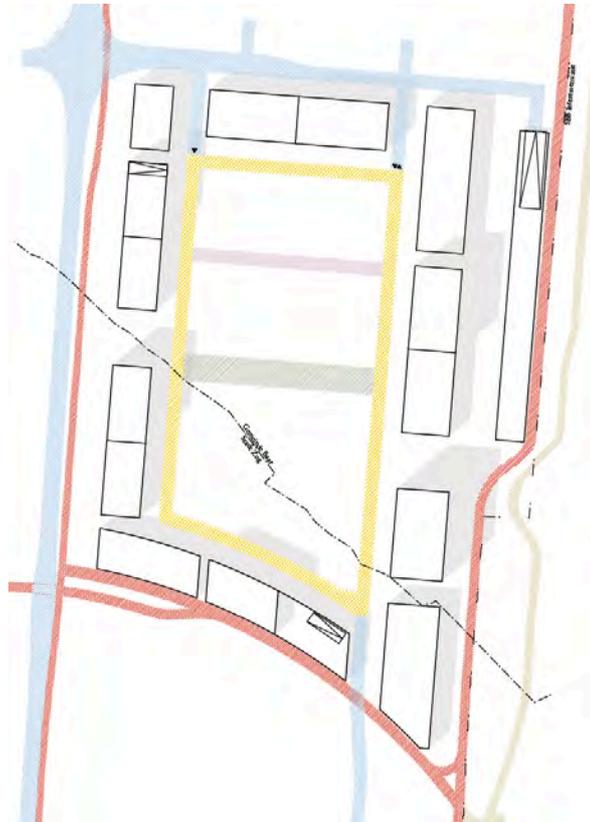
Basierend auf den Festlegungen des Quartiergestaltungsplans wird das Strassennetz für den motorisierten Individualverkehr nicht durchlässig ausgestaltet. Der Quartierteil in Baar wird über eine neu zu erstellende Basiserschliessung erschlossen, die Zufahrt zum Teilquartier auf dem Stadtgebiet von Zug erfolgt über die Feldstrasse. Die Basiserschliessung führt den Verkehr direkt auf die Nordstrasse.

Durch die Trennung in zwei Erschliessungseinheiten wird sichergestellt, dass die Aufenthaltsqualität im grosszügigen Park und die Wohnqualität im Unterfeld hoch sind und nicht durch quartierfremden Durchgangsverkehr beeinflusst werden.

Das getrennte Erschliessungssystem hat zudem den Vorteil, dass sich der Motorfahrzeugverkehr, der durch die Bewohner und Beschäftigte im Quartier erzeugt wird, gleichmässiger auf das übergeordnete Strassennetz verteilt.

#### Übersicht Erschliessungsnetz

-  Strasse
-  Temporäre Strasse
-  Verkehrs Beruhigte Strasse
-  Velowege
-  Zu verlegender Veloweg
-  Fussweg
-  Ein/Ausfahrt Autoeinstellhalle
-  Wettbewerbssperimeter  
Stadtbahnhaltestelle



#### Umgang mit beschränkten Verkehrskapazitäten

Das übergeordnete Strassennetz und insbesondere die Nordstrasse sind bereits heute zu den Spitzenzeiten am Morgen und Abend sehr stark frequentiert. Unter Berücksichtigung der vorhandenen Verkehrskapazitäten und Leistungsreserven des übergeordneten Strassennetzes wird im neuen Stadtquartier ein sehr reduziertes Parkplatzangebot realisiert. Dieses liegt rund 30% unter dem Mindestbedarf nach VSS-Norm. Das beschränkte Parkplatzangebot erfordert es, dass pro Baubereich ein Mobilitätskonzept erstellt wird.

#### Verkehrsregime

Dank der vorgesehenen Strassensperrungen wird der Motorfahrzeugverkehr innerhalb der Überbauung sehr gering sein. Die Strassen werden im Sinne einer Begegnungszone ausgestaltet, wodurch eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht wird. Der Fussgänger soll im Zentrum des öffentlichen Raums stehen.

#### Interessenlinie SBB

Die Planung berücksichtigt den künftigen Raumbedarf für den Ausbau der Bahninfrastruktur. Die Perimeter der Bebauungspläne folgen der Interessenlinie der SBB.

## Kantonaler Veloweg längs der Bahnlinie und Schleife

Der vorgesehene Spurausbau der Bahnlinie um ein drittes und viertes Gleis sowie die Abstellgruppe der SBB machen eine Verlegung des kantonalen Velowegs nötig. Anpassungen an der Linienführung sind auch längs der Schleife nötig, da an der heutigen Lage des kantonalen Radwegs künftig ein grosszügiger Gewässerraum für den Stampfibach vorgesehen ist.

Mit den Bebauungsplänen wird die neue Linienführung festgelegt und der entsprechende Raum dafür gesichert. Die Umsetzung wird zudem in einem privatrechtlichen Vertrag sichergestellt, der parallel zum Bebauungsplanverfahren zwischen den involvierten Parteien erarbeitet wird.

## Stadtbahnhaltestelle Lindenpark

Bei der Stadtbahnhaltestelle bestehen unterschiedliche Raumansprüche. Der Bereich ist Aufenthaltsplatz, Zutrittsadresse zur Überbauung, kantonale Veloroute und Fussgängerzugang zur Haltestelle Lindenplatz zugleich. Die Anforderungen an die Umgebungsgestaltung sind daher besonders hoch.

In Zusammenarbeit mit der SBB, dem Kanton und der Gemeinde Baar wurden im Bereich der Stadtbahnhaltestelle Lösungen zur provisorischen und künftigen Fuss- und Veloführung studiert. Sie basieren auf dem Koexistenzprinzip.

Optimierung bezogen auf die heutige  
Situation (provisorische Lösung)

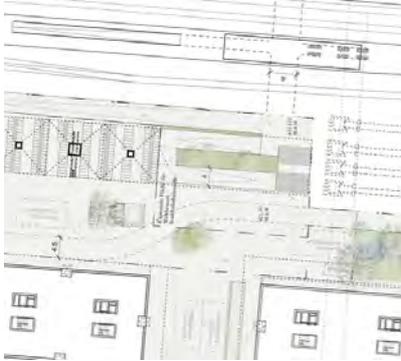


Heutige Situation

Mit der Überbauung des Gebiets Unterfeld gewinnt auch die Zugangssituation zur Stadtbahnhaltestelle sowie deren verkehrssichere Ausgestaltung an Bedeutung. Mit der Zunahme der Fussgängerfrequenz zur Haltestelle ist auch die Führung des Veloverkehrs zu optimieren, damit Konflikte zwischen den Fussgängern und Velofahrern vermieden werden können. Dies kann mit baulichen (punktuelle Schutzmassnahmen) oder gestalterischen Massnahmen (z.B. Belagswechsel) geschehen. Die Linienführung für die Velofahrer wird dabei weitgehend der heutigen Verkehrsführung entsprechen.

Gleichzeitig mit einem ersten Baugesuch ist aufbauend auf dem Richtprojekt Umgebungsgestaltung über den gesamten Perimeter ein Gestaltungs-, Betriebs- und Materialisierungskonzept einzureichen (Bestimmung 54 BP Baar / Bestimmung 46 BP Zug). Darin ist einerseits der Übergang von der Überbauung zum bestehenden, trichterförmig angelegten Haltestellenvorplatzes aufzuzeigen. Andererseits sind die Verkehrssituation weiter zu analysieren und eine verkehrssichere Lösung aufzuzeigen. Die gestalterische Umsetzung erfolgt spätestens mit einem Bauvorhaben im Baubereich B5.2 oder B6 (Bestimmung 36 BP Baar).

Wettbewerb für den Stadtbahn-  
haltestellenplatz



Mögliche Lösung im Bereich der künftigen  
Unterführung

Aufgrund der zeitlich noch nicht definierten Ausbauvorhaben der SBB kann die Gestaltung des Aussenraums im Bereich der Stadtbahnhaltestelle noch nicht definitiv festgelegt werden. Dazu ist in einem nachgelagerten Wettbewerbsverfahren eine überzeugende Lösung zu finden. Im Bebauungsplan Unterfeld Baar ist der Wettbewerbsperimeter gekennzeichnet (siehe Situationsplan und Bestimmung Ziffer 36, BP Baar). Der Kanton und die SBB werden voraussichtlich gemeinsame Veranstalterinnen des Wettbewerbs sein. Mit einem Dienstbarkeitsvertrag wird sichergestellt, dass die Umgestaltung auf dem Privatgrundstück erfolgen kann.

Die Verflechtung der Velobeziehungen in Richtung Nord, Süd, West und Ost ist aufgrund der künftig vorhandenen Höhenunterschiede bei der Unterführung der Bahngleise anspruchsvoll. Der Wettbewerb wird zeigen, wie die unterschiedlichen Raumansprüche innerhalb des ausgeschiedenen Wettbewerbsperimeters aufeinander abgestimmt werden können. Gegebenenfalls ist ein Teil des Sportbands dannzumal zurückzubauen, was im Bebauungsplan geregelt sowie vertraglich sichergestellt ist.

Die im Bebauungsplan Baar ausgeschiedene Fläche für den Wettbewerb sichert den Raum für einen funktionsfähigen und gut gestalteten Stadtbahnhaltestellenplatz, der im Sinne einer Begegnungszone ausgebildet werden kann. Um die künftige Ausgestaltung nicht zu erschweren ist im Bebauungsplan ein Ausschlussperimeter für unterirdische Bauten bezeichnet.

## 2.3 Freiraum

### Grundidee

Das Herz der grosszügigen städtebaulichen Figur der Überbauung Unterfeld ist der zentrale, öffentlich zugängliche Park.

Das gestalterische Konzept sieht eine Parklandschaft mit einer Wasserfläche und Platzbereichen vor. Dabei dienen die Verkehrs- und Aufenthaltsflächen vor den Gebäuden als Begegnungszone. Die neu gebildete Mitte wird so mit einer grossen Geste freigehalten, die sich von Fassade zu Fassade erstreckt und dabei das Quartier über die Gemeindegrenze von Zug und Baar hinweg verbindet.

Das gestalterische Konzept der offenen Mitte, mit einer Abmessung von rund 112 x 195 Metern, bietet großzügige Freiräume aus Wasser-, Rasen- und befestigten Flächen an, die durch prägnante Baumgruppen strukturiert werden. Dadurch entstehen vielfältige Nutzungs-, Aufenthalts- und Rückzugsräume für die unterschiedlichen Bedürfnisse der Anwohner, der Arbeitenden und der Besucher. Der Park ist von einem Rahmen aus Bäumen umgeben, der zu jeder Seite unterschiedlich ausgestaltet ist und verschiedenen Ordnungsprinzipien folgt.

Am Rande der Wasserfläche ist ein Pavillon vorgesehen, der als Quartiertreffpunkt dient. Überdies werden im Interesse der Biodiversität an ausgewählten Orten ökologisch wertvolle Flächen angelegt.

Der Freiraum soll in Etappen – entsprechend der baulichen Absichten der Grundeigentümer – umgesetzt werden, ohne dass die gestalterische Grundidee verloren geht.

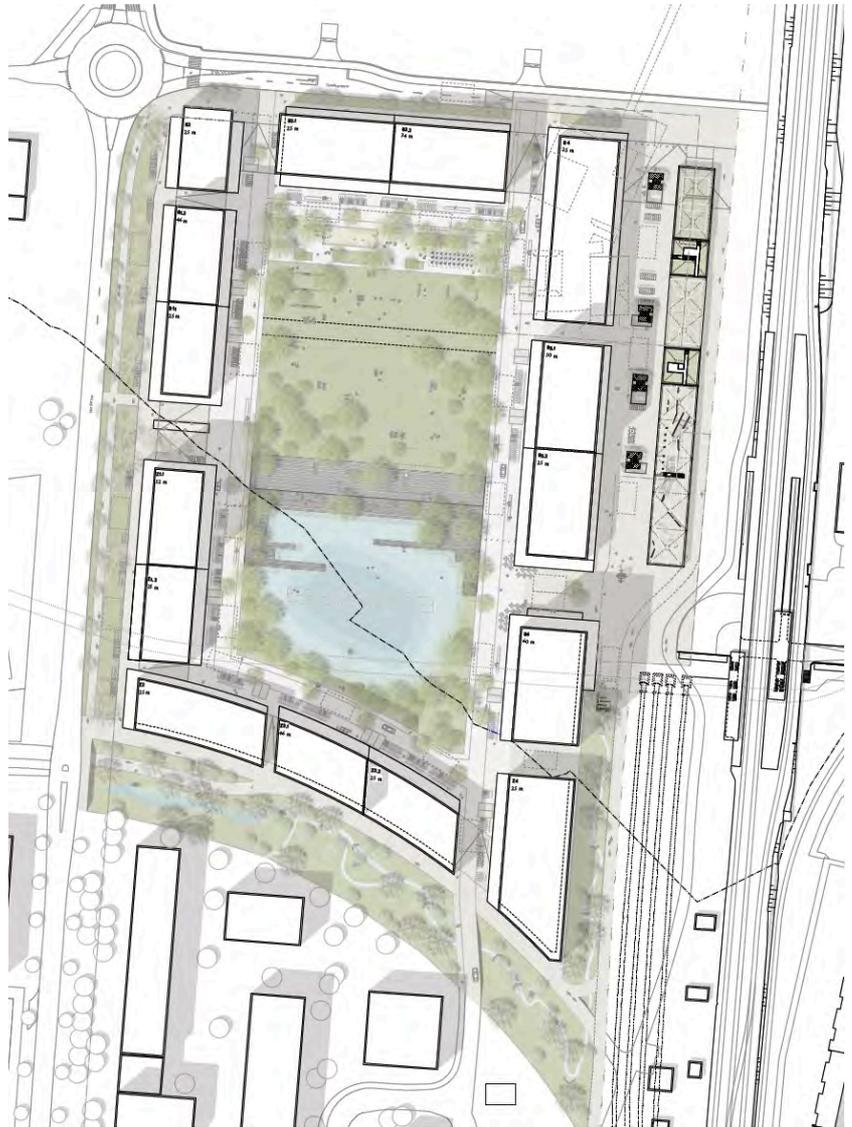
### Dokumentation

Das Richtprojekt Umgebungsgestaltung bildet die Grundlage für die künftige Projektierung. Das Richtprojekt umfasst zwei Teile:

- Plansatz, bestehend aus Lageplan, M 1:500, jeweils als Situations- und EG-Plan
- Dokumentation

Die gemeindeübergreifenden Regeln zur Materialisierung, Bepflanzung, Ausstattung etc. der Freiflächen sind in der Dokumentation ausführlich beschrieben.

Bepflanzungskonzept: Auszug aus der Dokumentation zum Richtprojekt Umgebung



## 2.4 Nutzungen

### Gemischte Nutzung

Im Unterfeld soll ein gemischt genutztes neues Stadtquartier entstehen. In sämtlichen Gebäuden sind in den Erdgeschossen überwiegend publikumsorientierte Nutzungen vorzusehen, so dass der grosse Park und die Mischverkehrsflächen belebt werden.

### Baar

In Baar ist gemäss den Vorgaben des Zonenplans eine gemischte Nutzung vorgesehen. Rund 50% des Volumens ist für Arbeitsnutzungen, die andere Hälfte für Wohnungen bestimmt.

Die Gemeinde Baar will im Baubereich B 3.2 preisgünstige Wohnungen realisieren. Der entsprechende Kauf durch die Gemeinde wird der Stimmbevölkerung im Rahmen der Abstimmung zum Gesamtpaket Unterfeld zur Beschlussfassung beantragt. Unabhängig davon stellt der Bebauungsplan sicher, dass auf mindestens 6'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche preisgünstige Wohnungen erstellt werden, die im Sinne des kantonalen Wohnraumförderungsgesetzes vermietet werden (Bst. 21).

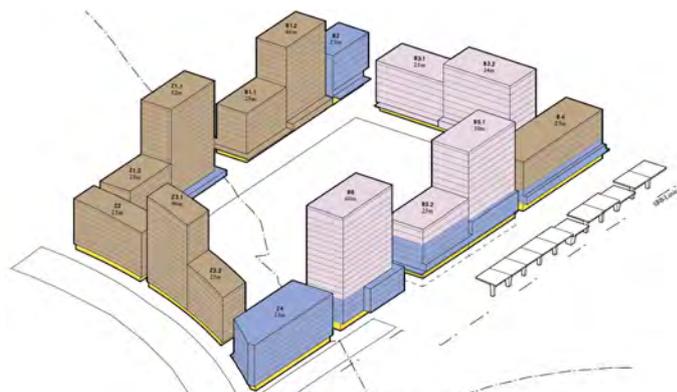
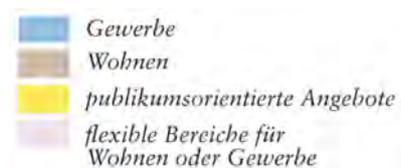
Bei der Stadtbahnhaltestelle wird ein Restaurant entstehen. Zudem ist an dieser gut erschlossenen Lage ein Kino mit max. 5 Sälen und rund 1'000 Sitzplätzen projektiert.

In den Obergeschossen gestalten sich die Nutzungen unterschiedlich. So werden einige Gebäude Mischnutzungen aufweisen mit Wohnungen, Gewerbe- sowie Dienstleistungsbetrieben und andere Gebäude als reine Wohnbauten oder Gewerbe- und Dienstleistungsbauten genutzt, wobei die Erdgeschosse immer publikumsattraktiv sein müssen. Die Arbeitsnutzung wird im Bereich der Stadtbahnhaltestelle angemessen konzentriert.

### Zug

Auf dem Land der Korporation wird mehrheitlich gewohnt. Dabei wird sichergestellt, dass auf mindestens 60% der Nutzflächen die Wohnungen nach den Kriterien der Verordnung über den preisgünstigen Wohnungsbau erstellt und vermietet werden (Bst. 19). Zu den zulässigen Nutzungen zählt auch ein Schulhaus, wie dies eine hängige Motion im Unterfeld fordert.

### Übersicht Nutzungsverteilung



## 3. Planungsrechtliche Verankerung

### 3.1 Übersicht

#### Anpassung Planungsmittel

Die grosszügige städtebauliche Figur macht eine Anpassung der kommunalen Planungsmittel erforderlich:

#### Baar

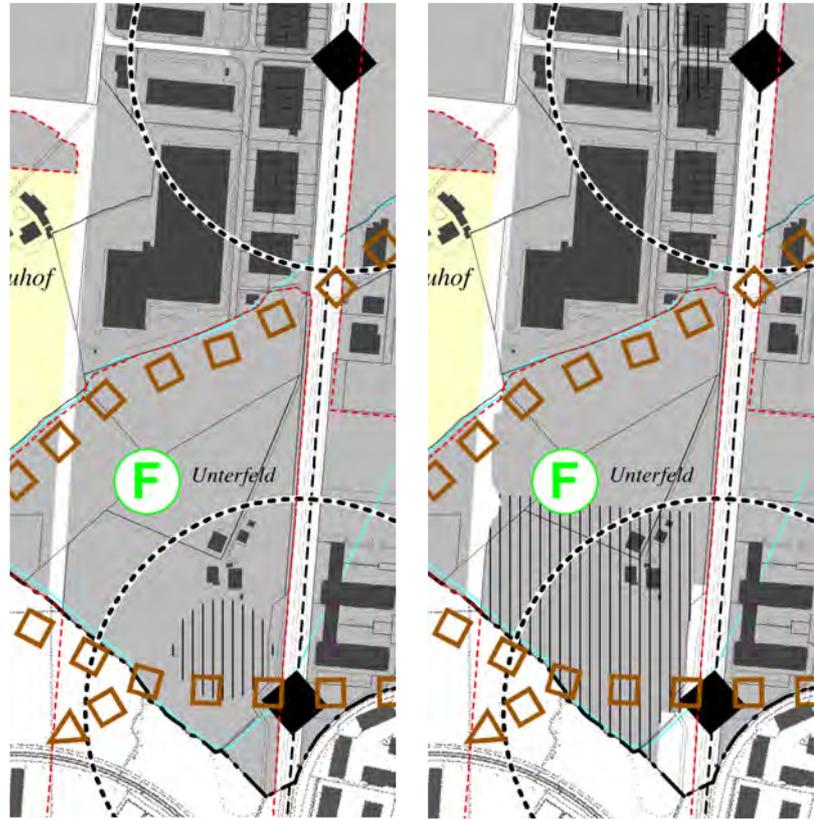
- Im Kommunalen Richtplan Siedlung Landschaft wird der Bereich für Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m entsprechend den Projektabsichten auf den Perimeter des Bebauungsplans abgestimmt (Kap. 3.2).
- Die Mischzone WA 5 wird mit einer Anpassung im Zonenplan bis zum heutigen Kreisel an der Nordstrasse ausgeweitet. Dementsprechend werden auch die Perimeter mit Bebauungsplanpflicht angepasst. Weiter werden die Bauzonengrenzen redaktionell angepasst. Im Bereich der Interessenlinie SBB erfolgt eine Auszonung (Kap. 3.3).
- In der Bauordnung entfällt die heute festgelegte maximale Baumassenziffer von  $5.5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ , da das Gebiet Unterfeld im kantonalen Richtplan als Verdichtungsgebiet 2 bezeichnet ist. Zudem wird die Kinonutzung in der Grundordnung ermöglicht. (Kap. 3.4).
- Mit der vorgesehenen Verlegung des Stampfibachs an den südlichen Rand der Überbauung (heutige Schleife) wird gleichzeitig der Gewässerraum gemäss den neu geltenden Bundesvorschriften ausgeschieden und mit Baulinien gesichert (Kap. 4.1).
- Mit einer Spezialbaulinie wird eine Überbauung des Göbli-bachkanals ermöglicht, wie dies bereits auf dem Land der Korporation in Zug zulässig ist (Kap. 4.2).
- Beim heutigen Kreisel an der Nordstrasse wurde für den Anschluss der Basiserschliessung eine grosszügige Raumsicherung vorgenommen. Die bestehenden Baulinien sollen auf den künftigen Raumbedarf der Basiserschliessungsstrasse reduziert werden (Kap. 4.3).
- Ein Strassenplan sichert zudem den Raum für die Basiserschliessung für das Gebiet Unterfeld (Kap. 4.4).

#### Zug

- In Zug wird mit dem Erlass einer neuen Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord dem vorgesehenen Projekt Rechnung getragen (Kap. 3.5).
- Der neue Zonentyp bedingt neben der Anpassung der Bauordnung auch eine Teilrevision des Zonenplans (Kap. 3.5).

## 3.2 Teilrevision Richtplan Siedlung und Landschaft, Baar

Inhalt des Beschlusses			
Siedlung			
Ausgangslage	Richtplankontext	Gebiet für Hochhäuser	Richtplankontext
			S8
	Siedlungsgebiet (Anpassung aufgrund Revision Zonenplan Unterfeld)		S1



Heutiger kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft

Neuer kommunaler Richtplan Siedlung und Landschaft

### Bestehende Inhalte

Der rechtskräftige kommunale Richtplan Siedlung und Landschaft bezeichnet für das Gebiet Unterfeld einen Vernetzungskorridor, der von der Stadtbahnhaltestelle zur Lorzenebene führt. Zudem ist ein öffentlicher Freiraum zu schaffen. Beide Inhalte wurden bei der Gebietsplanung berücksichtigt.

Revisionsbedarf besteht im Zusammenhang mit der Abgrenzung des Gebiets für Hochhäuser. Zu diesem Thema enthält der Richtplankontext weitergehende Festlegungen (S8):

### Rechtskräftiger Richtplankontext

*S8: Hochhäuser sind auf die vorgegebenen Bereiche an den Stadtbahnhaltestellen Neufeld und Lindenpark sowie an der Zugerstrasse zu beschränken. Bei der Planung von Hochhäusern ist der "Leitplan Hochhausstandorte" vom März 2003 umzusetzen.*

## Hinweis auf autoarmes Wohnen

Das Gebiet Unterfeld ist zudem im rechtskräftigen Richtplan Verkehr als Eignungsgebiet für autoarmes Wohnen bezeichnet.

Die Bebauungspläne schreiben vor, dass im Rahmen der Baubewilligungsverfahren Mobilitätskonzepte zu erarbeiten sind. Dannzumal wird auch festgelegt, wie viele Parkplätze dem Wohnen zugewiesen werden können (weniger als 1 PP pro Wohnung). Gemäss Verkehrsbericht sind 0.75 PP pro Wohnung vorgesehen.

## Rechtskräftiger Richtplantext

*V8: Autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten:*

*In den bezeichneten Gebieten sind optimale Rahmenbedingungen zu schaffen, um autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten zu ermöglichen.*

## Hintergrund zur Anpassung des Hochhausgebiets für das Unterfeld

Die Lage und Anzahl der Hochhäuser war bereits Thema des Quartiergestaltungsplans 2009. Die Fragestellungen im Zusammenhang mit der städtebaulichen Akzentuierung im Gebiet Unterfeld waren unter anderem Anlass für die Durchführung des Studienverfahrens (siehe Kap. 1.4).

Im Rahmen der Vertiefung des Siegerprojekts aus dem Studienauftrag Unterfeld wurden die städtebaulich verträglichen Höhen der Bauten geprüft sowie die Platzierung der Hochhäuser geklärt. Das vorliegende Richtprojekt sieht auch ausserhalb des im kommunalen Richtplan bezeichneten Bereichs Bauten vor, die über 25 m hoch sind und daher zu den Hochhäusern im Sinne der kantonalen Definition zählen.

Die Festlegung im kommunalen Richtplan Siedlung und Landschaft wird daher gemäss den Erkenntnissen aus dem Studienverfahren angepasst und das Gebiet für Hochhäuser auf den Perimeter des Bebauungsplans Unterfeld Baar ausgeweitet.

## Änderung kommunaler Richtplan

Die Beschlussfassung zur Revision des kommunalen Richtplans Siedlung und Landschaft liegt in der Kompetenz des Gemeinderats. Er erlässt die Änderung, nachdem die Stimmbevölkerung dem Gesamtpaket Unterfeld zugestimmt hat.

### 3.3 Teilrevision Zonenplan Baar

Inhalt des Beschlusses

Bauzonen		
	WA5	Wohn- und Arbeitszone (BZ 5.0)
	AD	Arbeitszone (BZ 5.0)
	RBAD	Reserve-Bauzone (BZ 5.0)

Überlagernde Festlegungen		
	bp	Bebauungsplanpflicht allgemein
	bp	Bebauungsplanpflicht für öffentliche Freiräume (vgl. § 11 Abs. 5 Bauordnung)



Heutiger Zonenplan

Änderung Zonenplan

#### Ausgangslage

Mit der Teilrevision 2007 wurde die Bauordnung für das Teilgebiet Unterfeld festgelegt:

- Das nördliche Gebiet zwischen Nordstrasse und Bahndamm ist heute der Arbeitszone RB AD/5.0 und das südliche Gebiet der Wohn- und Arbeitszone RB WA5 zugewiesen.
- Für die gesamte Reservebauzone im Unterfeld gilt eine Quartiergestaltungsplanpflicht (§ 38 Abs. 3 BO) sowie eine Bebauungsplanpflicht für öffentliche Freiräume (§ 11 Abs. 5 BO).
- Für die Mischzone im Süden ist zudem zwingend ein Bebauungsplan zu erarbeiten (§38 Abs. 4 BO). Die bauliche Dichte kann mit dem Bebauungsplan um maximal 10% erhöht werden, sofern ein überzeugendes städtebauliches Konzept als Resultat eines Konkurrenzverfahrens im Bebauungsplan vorgelegt wird.

### Neue Abgrenzung zwischen der Zone AD und WA5

Im Gebiet Unterfeld ist eine gemischte Nutzung vorgesehen. Der Bebauungsplan sieht unter Beachtung des heute festgelegten Gewerbeanteils für das Gebiet Unterfeld auch Wohnnutzungen im Bereich der künftigen Basiserschliessung vor. Dieser Bereich befindet sich jedoch heute in der Arbeitsplatzzone AD.

Aus diesem Grund soll die Zonengrenze zwischen der Arbeitsplatzzone AD und der Mischzone WA 5 auf die heutige Eigentumsgrenze gelegt werden.

Dadurch kann die im Richtprojekt angedachte Mischnutzung auf dem gesamten Areal südlich der Erschliessungsstrasse umgesetzt werden.

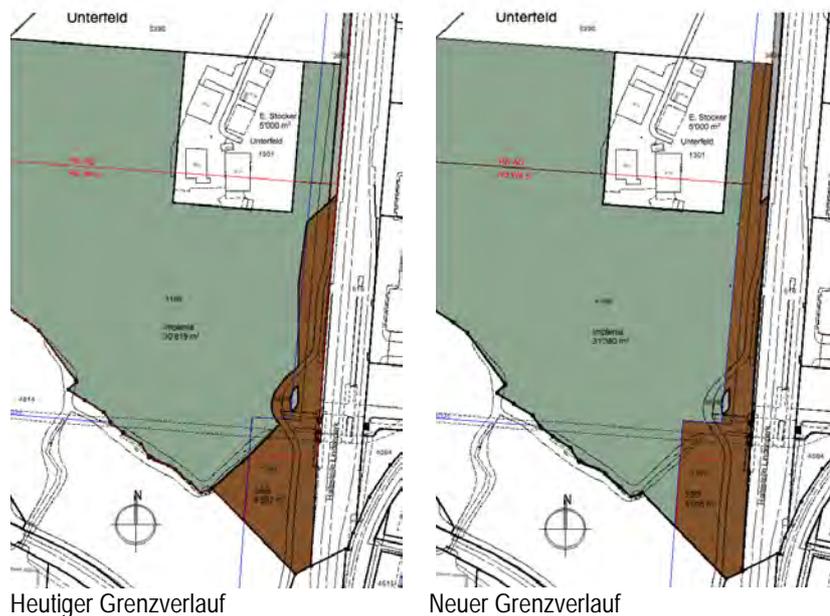
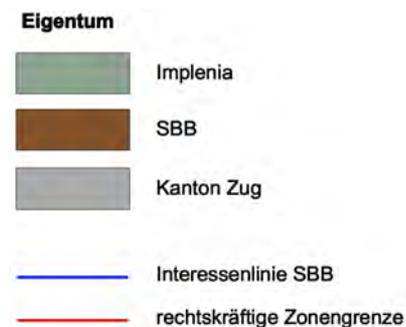
Insgesamt wird eine Fläche von 12'808 m<sup>2</sup> von der Zone RB AD in die Zone WA5 umgezont.

### Änderung der Zonenabgrenzung im Bereich der Interessenlinie SBB

Im kantonalen Richtplan ist die Ergänzung der bestehenden Gleisanlage um ein drittes und viertes Gleis eingetragen. Die Raumsicherung erfolgt mit einer Interessenlinie. Die SBB benötigt die Flächen für den künftigen Ausbau der Infrastruktur.

Entsprechend dieser Interessenlage werden die Grundstücke arrondiert, was in einem separaten Vertrag geregelt wird.

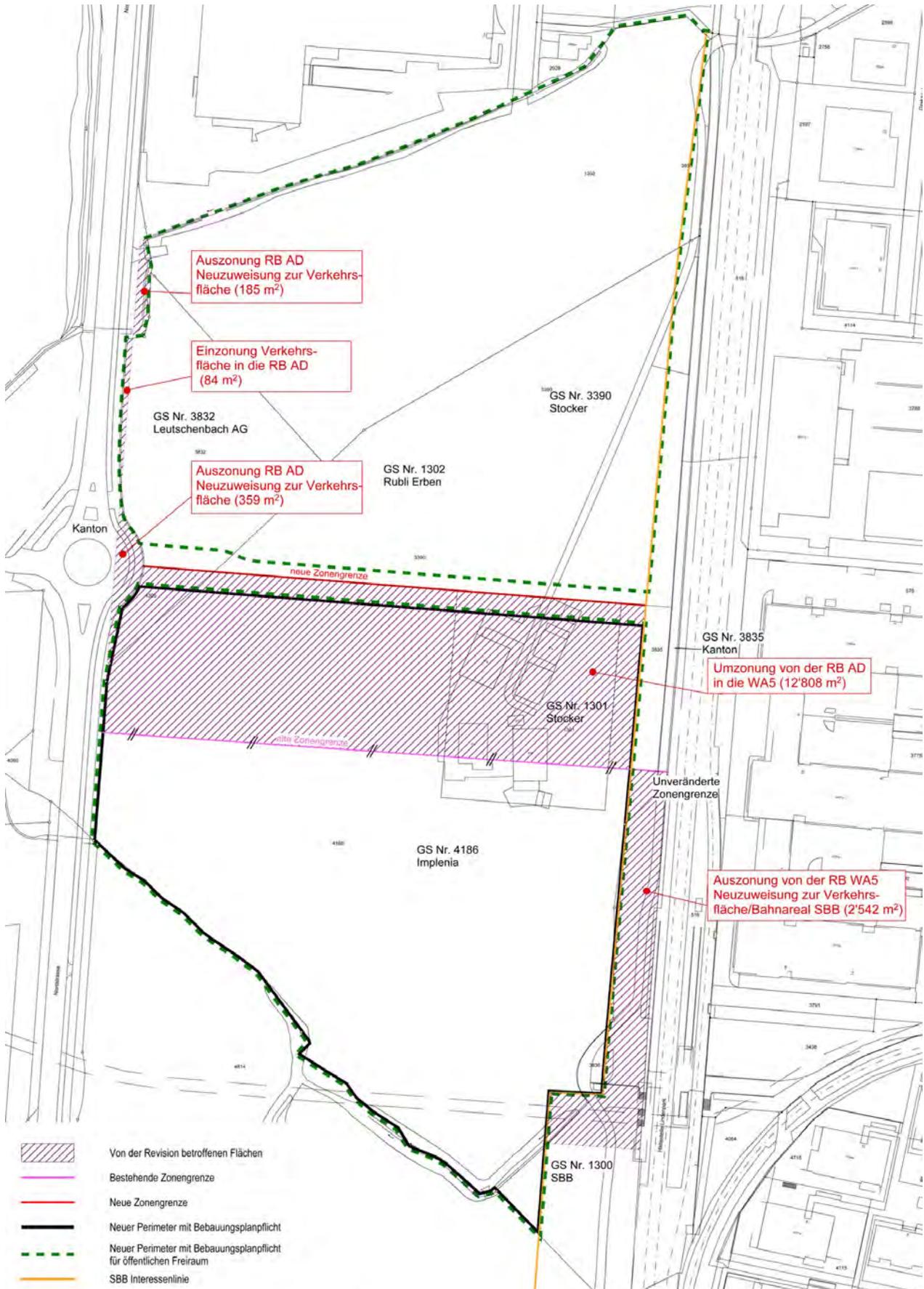
### Arrondierung



### Änderung der Zonenabgrenzung im Bereich der Interessenlinie SBB

Mit dieser Teilrevision wird die Bauzonengrenze im Bereich der heutigen Mischzone RB WA5 auf die Lage der Interessenlinie gelegt. Die Fläche innerhalb der Interessenlinie, die sich im Eigentum der SBB befindet, wird der Verkehrsfläche/ Bahnanlage zugewiesen. Die SBB als Landeigentümerin ist mit dieser Auszonung einverstanden.

	<p>Die SBB kann denjenigen Grundstücksteil, der sich innerhalb der Interessenlinie befindet und weiterhin der Arbeitszone RB AD zugeteilt bleibt, von der heutigen Grundeigentümerin (Im- plenia AG) erwerben. Die Flächen befinden sich ausserhalb des Bebauungsplanperimeters. Die verbleibende Nutzung kann auf Drittgrundstücke verlagert werden, solange der Gleisusbau nicht getätigt ist. Mit dem Ausbau entfällt die Nutzung und die Fläche wird dannzumal im Zonenplan ebenfalls als Verkehrsflächen bezeichnet.</p> <p>Eine Arrondierung im Bereich der nördlich an das Planungsgebiet grenzenden Grundstücke ist zurzeit nicht vorgesehen und auch nicht Bestandteil der vorliegenden Planung.</p>
Marginale Anpassung im Bereich der Nordstrasse	<p>Öffentliche Strassenflächen (Strassenparzellen) sind den Verkehrsflächen zuzuweisen. Die heutige Ausdehnung der Zone RB AD stimmt nicht mit dem Verlauf der Parzellengrenze der Nordstrasse (GS Nr. 1303) überein, was im Rahmen dieser Teilrevision korrigiert wird.</p>
Bebauungsplanpflicht allgemein	<p>Die allgemeine Bebauungsplanpflicht (§38 Abs. 4 BO) wird auf die Ausdehnung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Unterfeld abgestimmt.</p>
Bebauungsplanpflicht für öffentliche Freiräume	<p>Die Bebauungsplanpflicht für öffentliche Freiräume wird in einen südlichen und nördlichen Perimeter aufgeteilt, da für die Fläche der neuen Basiserschliessung die Pflicht zur Erstellung von Freiräumen entfällt.</p>
Umwandlung Reservebauzone in definitive Bauzone	<p>Das Planungsgebiet ist im heutigen Zonenplan als Reservebauzone bezeichnet. Im Rahmen dieser Revision werden die Flächen innerhalb des Bebauungsplanperimeters für die Bebauung freigegeben, da die planungsrechtliche Baureife sichergestellt ist.</p> <p>Davon ausgenommen ist die nördliche Teilfläche der Basiserschliessung, die sich in der Arbeitsplatzzone AD befindet. Aufgrund der noch fehlenden Regelungen für das nördlich angrenzende Arbeitsplatzgebiet bleibt die Teilfläche weiterhin der Reservebauzone zugeteilt. Dies gilt auch für die verbleibende Bauzone innerhalb der Interessenlinie, die in einem direkten Zusammenhang mit der nördlichen Gebietsplanung steht. Diese Reservebauzonen werden durch den Gemeinderat freigegeben, wenn die Erschliessung und der Quartierfreiraum für das Arbeitsplatzgebiet AD gesichert sind.</p>
Detail	<p>Nachfolgender Plan zeigt die Details der vorgesehenen Teilrevision des Zonenplans.</p>



## 3.4 Teilrevision Bauordnung Baar

### Änderung § 30 BO

#### § 30 Wohn- und Arbeitszone

<sup>1</sup> Die Wohn- und Arbeitszonen sind für das Wohnen sowie für nicht störende und mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe bestimmt. Verkaufsflächen für Lebensmittel sind bis zu einer Fläche von 1'500 m<sup>2</sup> zulässig.

<sup>2</sup> Die Verkaufsfläche von Non-Food-Geschäften darf 1'000 m<sup>2</sup> pro Gebäude und 20% der bewilligten anrechenbaren Geschossfläche nicht überschreiten. Nicht als Verkaufsflächen gelten Ausstellungsflächen von Gewerbebetrieben.

<sup>3</sup> Kleinere Freizeiteinrichtungen mit einem lokalen Einzugsgebiet sind zulässig. Publikumsintensive Freizeiteinrichtungen mit regionalem Einzugsgebiet sind nicht zulässig. **Ausgenommen ist die im Bebauungsplan Unterfeld dargelegte Kinonutzung mit regionalem Einzugsgebiet.**

<sup>4</sup> Im Rahmen von Bebauungsplänen können in Abstimmung auf die heutigen und künftigen Verkehrskapazitäten des Strassennetzes die Verkaufsflächen gemäss Abs. 1 und 2 erhöht werden.

<sup>5</sup> In den Wohn- und Arbeitszonen WA3/0.6, WA4/0.9 und WA5/5.0 sind Mehrfamilien- und Reiheneinfamilienhäuser zulässig.

<sup>6</sup> Gebäude in den Zonen WA4/0.9 und WA5/5.0 haben gegenüber Wohnzonen sowie Wohnbauten in anderen angrenzenden Zonen immer einen Grenzabstand von min. 8 m einzuhalten.

<sup>7</sup> Der grosse Grenzabstand kann für Gewerbebetriebe im Erdgeschoss bis auf das Mass des kleinen Grenzabstandes reduziert werden.

<sup>8</sup> **Für das im Zonenplan speziell bezeichnete Gebiet der Wohn- und Arbeitszone WA5 Unterfeld gilt im Interesse einer hohen Siedlungs- und Umgebungsqualität die Pflicht zur Ausarbeitung eines Bebauungsplans. Die Anforderungen gemäss § 17 Bauordnung sind zu erfüllen. Mit dem Bebauungsplan können Hochhäuser mit einer Gebäudehöhe von bis zu 60 m ermöglicht werden.**

### Änderung § 38 BO

#### § 38 Reserve-Bauzone

<sup>1</sup> Die Reserve-Bauzone umfasst Land, das grundsätzlich für die Überbauung in Aussicht genommen ist, dessen Erschliessung jedoch erst später erfolgen soll.

<sup>2</sup> Die Freigabe einer Reserve-Bauzone zur Überbauung erfolgt durch einen Beschluss des Gemeinderates. Dieser setzt voraus, dass ein genehmigter Quartiergestaltungsplan vorliegt, in welchem mindestens folgende konzeptionellen Themen koordiniert sind:

- a) Erschliessungsprinzip
- b) Bebauungskonzept
- c) Freiräume
- d) Lärmschutz
- e) Baulandbedarf

<sup>3</sup> Für die Reserve-Bauzone Unterfeld ist der Quartiergestaltungsplan in Absprache mit der Stadt Zug zu erarbeiten.

<sup>4</sup> Für das im Zonenplan speziell bezeichnete Gebiet der Reservebauzone WA5/0.5 Unterfeld gilt im Interesse einer hohen Siedlungs- und Umgebungsqualität die Pflicht zur Ausarbeitung eines Bebauungsplans. Die Anforderungen gemäss § 17 Bauordnung sind zu erfüllen.

Mit dem Bebauungsplan kann die Baumessenziffer gemäss § 44 Bauordnung um maximal 10 % erhöht werden, sofern durch die Grundeigentümer ein städtebaulich und architektonisch überzeugendes Projekt als Resultat eines nach anerkannten Regeln durchgeführten Konkurrenzverfahrens unter mindestens drei unabhängigen Planungsteams vorgelegt wird.

Die Ausarbeitung des Programms zum Konkurrenzverfahren und die Beurteilung der Projektentwürfe haben in Absprache mit der Gemeinde zu erfolgen. Der Gemeinde ist ein Sitz im Beurteilungsgremium zu gewähren.

## Hinweise zu § 30 BO

Der Bebauungsplan Unterfeld Baar erlaubt bei der Stadtbahnhaltestelle den Bau eines Kinos mit 1'000 Sitzplätzen. Diese Freizeitnutzung besitzt ein überkommunales Einzugsgebiet. Die Zulässigkeit dieser Nutzung wird in § 30 BO Abs. 3 verankert.

Das Richtprojekt zum Bebauungsplan sieht keine weiteren Freizeiteinrichtungen mit einem lokalen Einzugsgebiet vor. Sie wären gemäss den Zonenbestimmungen (§ 30 BO) jedoch zulässig.

In der heutigen Zone (RB) WA5 und RB AD sind gemäss § 44 der Bauordnung Baar Gebäude mit einer Firsthöhe von bis zu 23.5 m zulässig. Das Richtprojekt, das dem Bebauungsplan Unterfeld zugrunde liegt, sieht Bauten bis zu einer Höhe von 60 m vor, was in § 30 Abs. 8 BO entsprechend verankert wird.

## Hinweise zu § 38 BO

Mit der Umzonung der Reserve-Bauzone WA5 in eine definitive Bauzone werden die Festlegungen in § 38 Abs. 3 und Abs. 4 BO für das Gebiet Unterfeld hinfällig und daher aus dem Artikel gestrichen. Die Bebauungsplanpflicht wird neu im § 30 BO verankert und mit dieser Planung zugleich eingelöst.

Die bisherige Regelung zum maximal zulässigen Nutzungsbonus, der im Bebauungsplangebiet Unterfeld beansprucht werden kann entfällt, da dies im Widerspruch zu dem im kantonalen Richtplan neu bezeichneten Verdichtungsgebiet 2 steht.

Die Verpflichtung zur Durchführung eines Konkurrenzverfahrens kann ebenfalls aufgehoben werden, da diese Forderung mit dem bereits durchgeführten Studienverfahren eingelöst wurde.

Eine Wettbewerbspflicht verbleibt für die Hochhäuser (inkl. der angrenzenden max. 25 m hohen Sockelbauten), was jedoch im Bebauungsplan Unterfeld Baar und nicht in der Bauordnung geregelt wird.

### 3.5 Teilrevision Zonenplan und Bauordnung Zug

Genehmigungsinhalt	
	Bauzone mit speziellen Vorschriften (BsV)
	Zone des öffentl. Interesses für Bauten und Anlagen (OeIB)
	§ 8 BO Quartierfreiräume
	§ 11 BO Planungswert
	Abweichende Empfindlichkeitsstufe, III anstelle II
	§ 37 BO preisgünstiger Wohnungsbau (GWF)
	Gewässerfläche
	Verkehrsfässchen



Heutiger Zonenplan

Änderung Zonenplan

Neuer § 54b BO  
Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord

#### § 54b Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord

<sup>1</sup> Die Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord ist für Wohnen, Arbeiten und Schulen bestimmt.

<sup>2</sup> Es gilt folgende Grundordnung:

a) Geschosshöhe	frei
b) Gebäudelänge	frei
c) Grenzabstand (min.)	6 m
d) Firsthöhe (max.)	54 m
e) Ausnutzungsziffer (max.)	2.2
f) Wohnanteil (min.)	60%

<sup>3</sup> Das Gebiet Schleife Nord ist einer Mischnutzung mit hoher Wohnqualität zuzuführen.

<sup>4</sup> Für das Gebiet Schleife Nord ist ein städtebauliches Gesamtkonzept zu erarbeiten, basierend auf einem Konkurrenzverfahren gemäss § 34 BO. Gestützt darauf ist ein Bebauungsplan zu erstellen.

<sup>5</sup> Die Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord wird der Lärmschutz-Empfindlichkeitsstufe III zugewiesen.

Ausgangslage

Das Gebiet Schleife Nord der Stadt Zug wurde im Rahmen der Ortsplanung 2009 eingezont. Mit der Einzonung wurde eine qualitativ hochstehende, dichte Überbauung mit Wohnen und Arbeiten angestrebt, die einen grossen Anteil an preisgünstigem Wohnungsbau aufweist. So wurde das Gebiet der Mischzone mit der höchsten Dichte – abgesehen von den Kernzonen – zugeteilt und mit der Zone für preisgünstigen Wohnungsbau überlagert.

Seit der Genehmigung 2010 wurde der kantonale Richtplan mehrfach angepasst. Für das Gebiet Schleife Nord war dabei insbesondere die Einführung der Gebiete für Verdichtung (S 5.2) zentral. So gehört das Gebiet Schleife Nord zusammen mit dem Unterfeld in Baar dem Verdichtungsgebiet II (Erläuterungen siehe Kap. 1.2) an.

## Dichte und Höhenentwicklung verankern

Der Bebauungsplan bildet nun die mögliche Verdichtung ab. Der Bebauungsplan weicht folglich von den Grundmassen der heutigen Wohn- und Arbeitszone WA5 ab. Dies betrifft insbesondere die Dichte und die Höhenentwicklung:

- In der Wohn- und Arbeitszone 5 ist eine Ausnützung von 1.5 zulässig, der Bebauungsplan weist hingegen eine Ausnützung von 2.2 aus. Dies entspricht einer um knapp 50% höheren Ausnützung, wobei die Spiel- und Freiflächen sowie der Quartierfreiraum mehrheitlich in Baar angeordnet werden.
- Die maximale Gebäudehöhe in der WA5 beträgt 18.5 m. Der Bebauungsplan sieht nun eine Grundbebauung von 25 m vor, dazu noch zwei Hochpunkte bis 52 m Gebäudehöhe. Zudem wird die Anzahl Vollgeschosse nicht vorgegeben, sie ergibt sich aus der Gebäudehöhe. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass deutlich mehr als fünf Vollgeschosse, wie sie in der WA5 zulässig sind, realisiert werden.

## Massgeschneiderte Zone

Mit dem kantonalen Richtplan als Grundlage für diese Verdichtung und den sich daraus ergebenden projektbedingten Abweichungen gegenüber den Grundmassen der WA5 wird für das Gebiet Schleife Nord die Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord geschaffen. Von der Systematik her wird sie an die Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis & Gyr (§ 47 BO) ausgerichtet. Dort besteht ebenfalls eine Gesamtkonzept- und Bebauungsplanpflicht. Die Inhalte der Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord ist spezifisch auf das Projekt Unterfeld, Teil Zug, zugeschnitten. Bei der Festlegung der Höhe ist die Firsthöhe die massgebende Grösse. Sie ist die Höhe, welche für die Nachbarschaft und die Bevölkerung am relevantesten ist. Sie wird 2 m höher angesetzt als die Gebäudehöhe.

Da die Inhalte der Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord spezifisch auf das Projekt Unterfeld Schleife abgestimmt werden, soll diese Bauzone auch nur rechtskräftig werden, wenn der entsprechende Bebauungsplan rechtskräftig wird.

## Technische Bereinigung

Im Zonenplan wird, neben der Einführung der Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord, die Verkehrsfläche der Nordstrasse in diesem Abschnitt der entsprechenden Situation und somit der Parzellierung angepasst. Die Gewässerfläche des Stampfibachs wird vorerst belassen, sie entspricht der heutigen Situation. Nach der Umlegung des Bachs wird sie dann den neuen Gegebenheiten angepasst. Die überlagerten Nutzungen Quartierfreiräume, Planungswert und preisgünstiger Wohnungsbau werden der Zonenabgrenzung der Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord angepasst.

## 4. Raumsicherungen

### 4.1 Neue Gewässerbaulinie Verlegung Stampfibach Zug und Baar

#### Ausgangslage

Die Überbauung des Gebiets Unterfeld/Schleife macht eine Verlegung des Stampfibachs erforderlich. Dazu wurde ein Vorprojekt ausgearbeitet (siehe Kap. 6.1).

Bestehender Verlauf Stampfibach

blau = offener Bachverlauf Stampfibach

rot = Göblibachkanal und weitere  
Eindolungen



Vorprojekt Verlegung Stampfibach



## Neue Gewässerbaulinie

Gestützt auf die neuen Bestimmungen der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung wird für den Stampfibach der Gewässerraum ausgedehnt und mit Baulinien gesichert. Bezüglich der Herleitung des Raumbedarfs wird auf das Kap. 6.1 respektive den technischen Bericht zum Vorprojekt verwiesen. Die Gewässerbaulinien werden durch die Baudirektion erlassen.

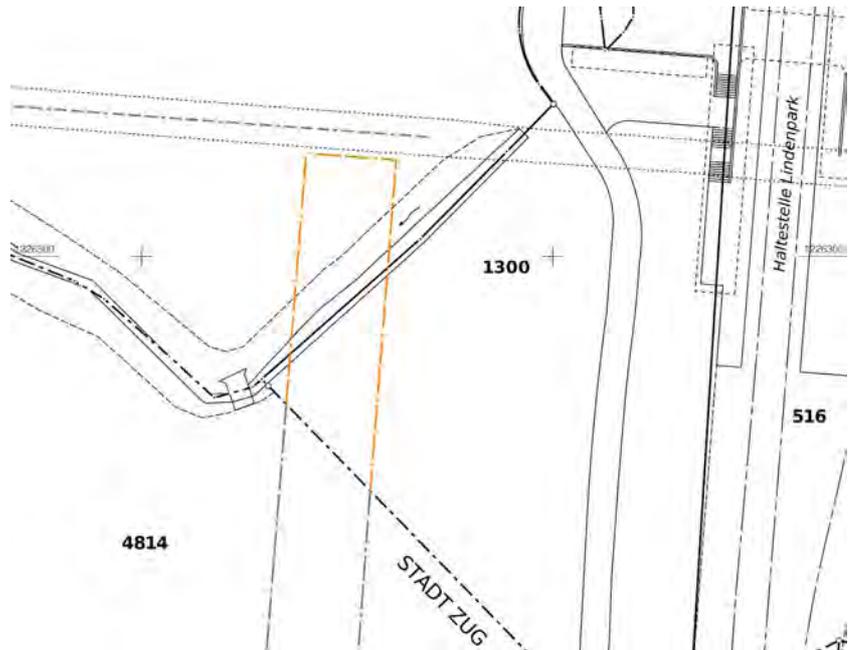
### Neue Gewässerbaulinie Baar

#### Beschlussinhalt

— Neue Gewässerbaulinie

#### Informationsinhalt

- Neue Gewässerbaulinie, Beschluss in einem anderen Verfahren
- - - Neue Spezialbaulinie, Beschluss in einem anderen Verfahren



### Neue Gewässerbaulinie Zug

#### Beschlussinhalt

— Neue Gewässerbaulinie

#### Informationsinhalt

- Neue Gewässerbaulinie, Beschluss in einem anderen Verfahren
- - - Neue Spezialbaulinie, Beschluss in einem anderen Verfahren



## 4.2 Neue Spezialbaulinie längs dem Göblichbachkanal in Baar

### Ausgangslage

Der Göblichbach wird ab der Unterquerung der Grienbachstrasse im Gebiet Inwil bis zur Einmündung in die Lorze in einem unterirdischen Kanal geführt. Für den Göblichbachkanal wurde auf dem Gebiet der Stadt Zug bis zur Gemeindegrenze zu Baar eine Spezialbaulinie (BDB vom 25.3.2009) erlassen. Diese folgt der Achse des Kanals.

Eine Verlegung des Kanals ist aufgrund der Dimensionen des Bauwerks unverhältnismässig. Daher soll analog den Festlegungen in Zug auch auf Baarer Gebiet die Überbaubarkeit des unterirdischen Bauwerks ermöglicht werden.

### Neue Spezialbaulinie

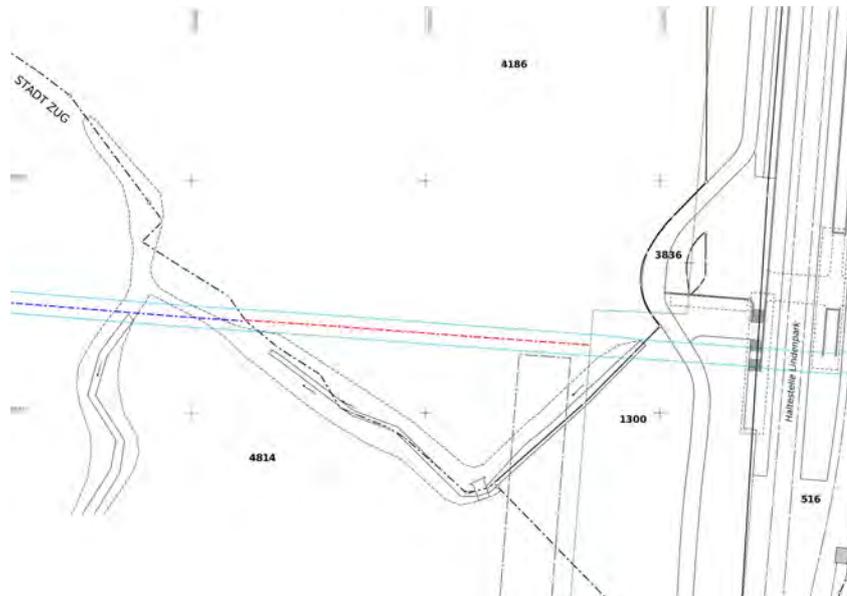
Zu diesem Zweck wird die bestehende Spezialbaulinie auf dem Gebiet der Stadt Zug bis zur Höhe der Interessenlinie der SBB auf dem Gemeindegebiet von Baar verlängert werden. Wie auf dem Gebiet der Stadt Zug folgt die neu durch die Baudirektion zu erlassende Spezialbaulinie der Achse des Göblichbachkanals.

### Neue Spezialbaulinie

Beschlussinhalt	
	Neue Spezialbaulinie Der Mindestabstand wird gemäss §23 Gewässergesetz aufgehoben,

Informationsinhalt	
	Neue Gewässerbaulinie, Beschluss in anderen Verfahren
	Genehmigte Spezialbaulinie
	Interessenlinie SBB
	Eingedolter Bachverlauf



### 4.3 Teilrevision Baulinie Nordstrasse Baar

#### Ausgangslage



Baulinien definieren den Abstand der oberirdischen sowie unterirdischen Gebäude gegenüber den Strassenrändern und gehen den kantonalen (6 m) sowie kommunalen (4 m) Strassenabstandsvorschriften vor.

Die Baulinien entlang der heutigen Nordstrasse dienen der Raumsicherung für die Kantonsstrasse. Östlich des bestehenden Kreisels sind die Baulinien schiefwinklig ins Planungsgebiet Unterfeld geführt. Dies erschwert einen städtebaulich gut gestalteten räumlichen Auftritt zum Gebiet Unterfeld.

#### Anpassung Baulinie

Der Verlauf der Baulinie soll daher auf die Lage des Baubereichs B2 abgestimmt und auf den die nördlichen Eckpunkte des Baubereichs geführt werden.

Zusätzlich wird eine Arkadenbaulinie ausgeschieden, welche in der Lage auf die maximale Ausdehnung des Erdgeschosses im Baubereich B2 abgestimmt ist.

Die Revision der Baulinie wird durch die Baudirektion beschlossen.

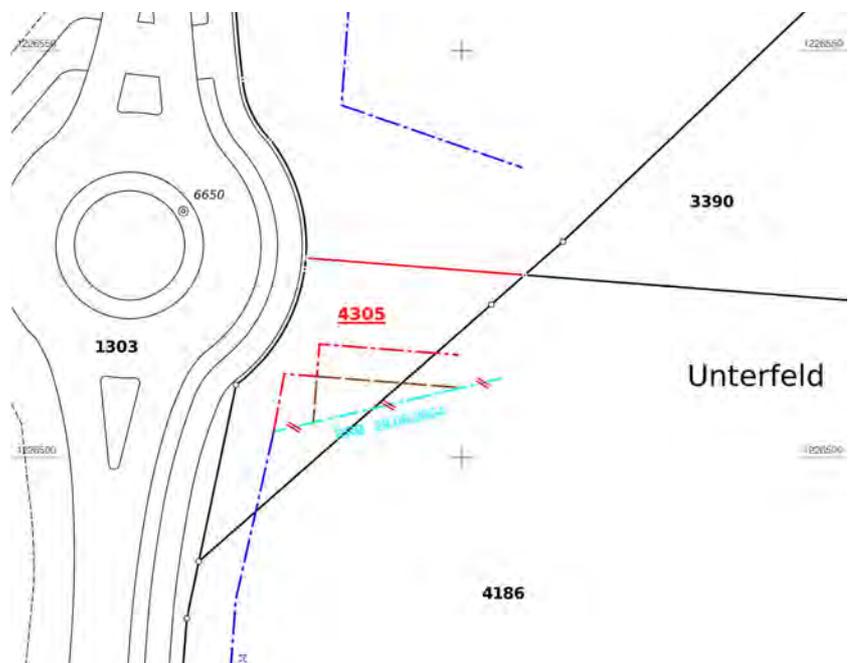
#### Neue Baulinien

##### Beschlussinhalt

-  Neue Baulinie
-  Neue Arkadenbaulinie
-  Aufzuhebende Baulinie

##### Informationsinhalt

-  Genehmigte Baulinie



## 4.4 Strassenplan Basiserschliessung Baar

### Ausgangslage

Die vorgesehene Basiserschliessung dient sowohl der Erschliessung des Bebauungsplangebiets Unterfeld als auch des nördlich angrenzenden Arbeitsplatzgebiets.

Im Planungsgebiet Unterfeld Nord bestehen ebenfalls Bauabsichten, sodass parallel zum Bebauungsplanverfahren für das rund 3.5 ha grosse nördliche Areal die Erschliessung und Freiraumkonzeption studiert wird.

### § 31 PBG

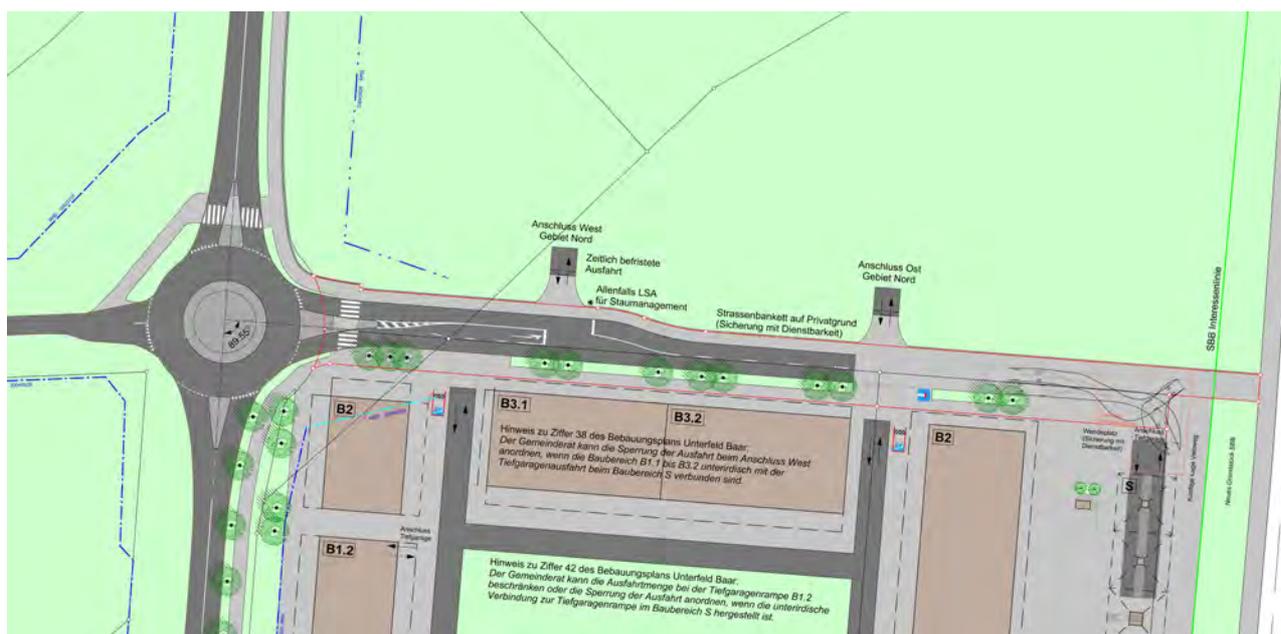
<sup>1</sup> *Baulinien-, Niveaulinien- sowie Strassenpläne sichern Strassen, Trassen, Wege und Plätze und halten Räume frei, insbesondere für bestehende oder künftige Verkehrsanlagen. Sie dienen der Gestaltung des Verkehrsraums und des Siedlungsbildes.*

<sup>2</sup> *Wer für die Verkehrsanlage zuständig ist, erlässt die erforderlichen Baulinien- oder Strassenpläne. Die Anhörung eines mit betroffenen Gemeinwesens ist zu gewährleisten.*

### Neuer Strassenplan

Damit die beiden Planungsgebiete unabhängig voneinander überbaut werden können, wird auf der Basis des vorliegenden Betriebs- und Gestaltungskonzepts ein Strassenplan festgesetzt. Die Strassengeometrien und technischen Anforderungen wurden zudem in einem Vorprojekt vertieft.

Die Lage der Strassenlinie entspricht den projektierten Strassenrändern. Nachfolgende Abbildung zeigt das Betriebs- und Gestaltungskonzept der neuen Basiserschliessung.



## Festlegungen

Zusätzlich zum erforderlichen Landbedarf für die Basiserschliessung werden im Strassenplan auch die auf die Verkehrskapazitäten des übergeordneten Strassennetzes abgestimmten zulässigen Parkplatzangebote festgelegt.

Bezüglich der getroffenen Annahmen wird auf den Verkehrsbericht von TEAMverkehr verwiesen.

Im Sinne einer Systembetrachtung wird das nördlich angrenzende Arbeitsplatzgebiet einbezogen und gleich behandelt:

- In einem ersten Schritt wurde gestützt auf die VSS-Norm 640 281 das minimale und maximale Parkplatzangebot ermittelt.
- In einem zweiten Schritt wurde das resultierende Mindestangebot mit einem Faktor 0.75 reduziert.

Dieser Reduktionsfaktor ist eine Folge der beschränkten Leistungsreserven auf der Nordstrasse. Im Bebauungsplangebiet Unterfeld konnte das Parkplatzangebot bereits fixiert werden, da die Nutzungen bekannt sind.

Für die angrenzende Arbeitsplatzzone wird hingegen der oben erwähnte Mechanismus im Strassenplan verankert. Die Festlegung bedeutet, dass im Baubewilligungsverfahren das aufgrund der effektiven Nutzflächen ausgewiesene minimale Parkplatzangebot weiter abzumindern ist (Faktor 0.75).

Gestützt auf die getroffenen Annahmen im Verkehrsbericht von TEAMverkehr resultiert im Gebiet Nord ein maximales PP-Angebot von rund 520 Parkplätzen.

Der Strassenplan soll unabhängig vom Bebauungsplanverfahren vom Gemeinderat beschlossen werden, damit eine Überbauung im Norden autonom erfolgen kann.

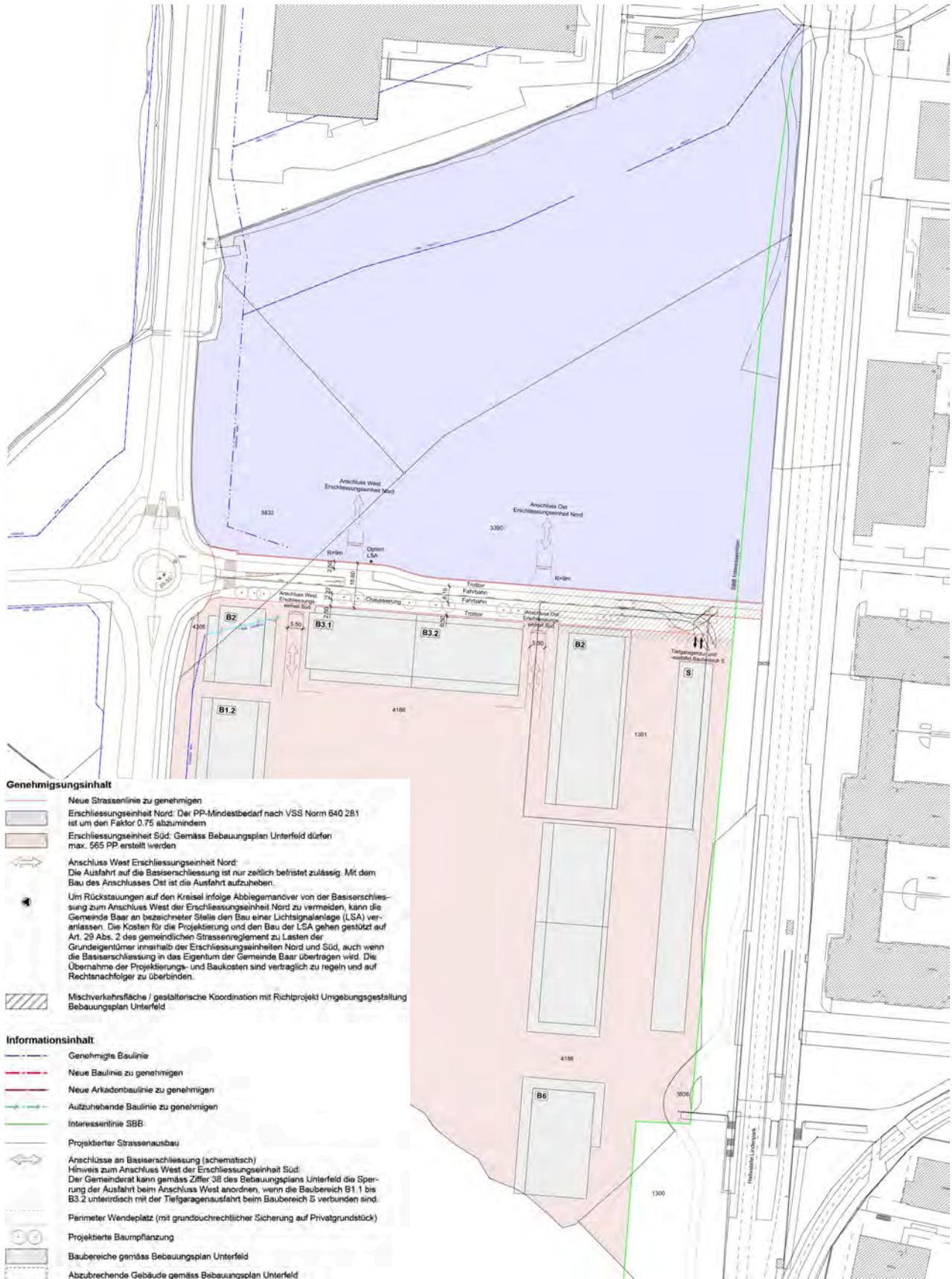
Sicherstellung einer allenfalls erforderlichen Lichtsignalanlage (LSA)

Der Strassenplan bezeichnet optional der Bau einer Lichtsignalanlage bei der westlichen Zufahrt in das Gebiet Unterfeld Nord. Vorerst wird lediglich ein Haltebalken bei dieser Zufahrt markiert. Es wird angenommen, dass die Fahrzeuge auf der Basiserschliessung am Haltebalken anhalten und den linksabbiegenden Fahrzeugen den Vortritt gewähren. Falls im Betrieb bemerkt wird, dass dieses System nicht funktioniert, muss das Abbiegemanöver durch ein Ampelsystem gesteuert werden, damit kein Rückstau auf den Kreislauf entsteht. Der Strassenplan stellt sicher, dass diese betriebliche Optimierung durch die Gemeinde angeordnet werden kann. Die Kosten für die Basiserschliessung wie auch für diese Anlage gehen zulasten der Grundeigentümer.

## Privatrechtliche Regelung

Ein Vertrag regelt die Einzelheiten zur erforderlichen Landarrondierung und Kostenverteilung unter den Grundeigentümern.

Strassenplan



## 5. Erläuterungen von Bestimmungen und Plan

### Hinweis

Die Bestimmungen in den beiden Bebauungsplänen Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug sind weitgehend identisch. Unterschiede im Regelwerk bestehen insbesondere aufgrund folgender Sachverhalte:

- Die beiden Gebiete unterschieden sich hinsichtlich der Nutzungsvorgaben (Mischzone mit Baumassenziffer in Baar, Mischzone mit Ausnützungsziffer und überlagerte Zone für preisgünstigen Wohnungsbau in Zug).
- Die heutigen Eigentümer haben unterschiedliche Flexibilitätsansprüche bei der Weiterentwicklung der Projekte.

Diese Ausgangslage äussert sich auch darin, dass in Zug weniger Bestimmungen erforderlich sind.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich immer auf beide Bebauungspläne. Wo unterschiedliche Festlegungen getroffen werden, wird dies speziell erwähnt.

## 5.1 Kennzahlen zum Projekt

### Anrechenbare Landfläche

Den Bebauungsplänen liegen folgende anrechenbaren Landflächen zugrunde. Massgebend für die Berechnung sind dabei die Flächen gemäss dem Datensatz der amtlichen Vermessung vom September 2014. Die vorgesehene Landumlegung mit der SBB im Bereich der bestehenden Interessenlinie ist auf Baarer Gebiet noch nicht dargestellt. Diese Landarrondierung hat keinen Einfluss auf die anrechenbare Landfläche des Bebauungsplans.

#### Anrechenbare Landfläche (aLf), Teil Baar

Grundstücknummer	aLf
1301	5'000 m <sup>2</sup>
4305	546 m <sup>2</sup>
4186	30'035 m <sup>2</sup>
<b>Total anrechenbare Landfläche</b>	<b>35'581 m<sup>2</sup></b>

#### Anrechenbare Landfläche (aLf), Teil Zug

Grundstücknummer	aLf
17*	1'570 m <sup>2</sup>
347	704 m <sup>2</sup>
4638 (Nutzungsübertragung)	246 m <sup>2</sup>
4813 (Nutzungsübertragung)	63 m <sup>2</sup>
4814*	15'875 m <sup>2</sup>
<b>Total anrechenbare Landfläche</b>	<b>18'458 m<sup>2</sup></b>

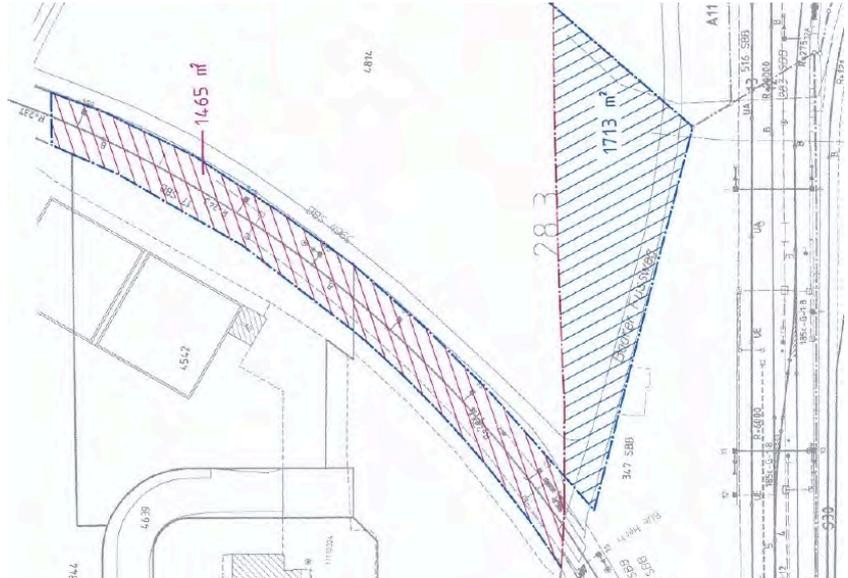


Hinweise zur Landarrondierung mit der SBB

Das Grundstück GS Nr. 1300 ist heute im Eigentum der SBB. Die vorgesehene Landarrondierung ist in Kapitel 3.3 beschrieben.

Auch längs der Schleife ist eine entsprechende Landumlegung vorgesehen, wie nachfolgender Plan zeigt.

Landumlegung SBB/Korporation Zug



Dichte

Basierend auf den anrechenbaren Landflächen (siehe vorhergehende Seite) ergeben sich folgende Dichten:

Zug

Ausnutzungsziffer: $39'750 \text{ m}^2 / 18'458 \text{ m}^2 = 2.15$
Baumassenziffer: $229'950 \text{ m}^3 / 35'581 \text{ m}^2 = 6.4$ (ca. AZ 2.0) (ohne Sportband)

Baar

Weitere Kennwerte

Weitere Kennwerte zum Projekt sind:

Nutzweise generell

Baar	Zug
Gemischte Nutzung Min. 55% Gewerbeanteil	Mehrheitlich Wohnen Min. 60% preisgünstige Wohnungen
Ca. 35'700 m <sup>2</sup>	Ca. 33'400 m <sup>2</sup>
Ca. 33'400 m <sup>2</sup>	Ca. 13'000 m <sup>2</sup>
550 PP	350 PP
15 PP	9 PP
Rund 13'000 m <sup>2</sup>	
9	6
60 m	52 m

Geschossfläche Wohnen (Richtprojekt)

Geschossfläche Arbeiten (Richtprojekt)

Parkplatzangebot Tiefgarage max.

Parkplatzangebot oberirdisch max.

Parkfläche inkl. Wasserfläche

Anzahl Gebäude

Max. Gebäudehöhe

## 5.2 Allgemeine Bestimmungen

### Zweck

Bestimmung 1 Baar und Zug

Der Zweckartikel umschreibt die hohen planerischen Ziele, die den beiden Bebauungsplänen zugrunde gelegt sind. Dazu zählt unter anderem die Sicherung von preisgünstigem Wohnraum.

Der Zweckartikel dient auch dem Vollzug. Die jeweiligen Baugesuche müssen mit den Zielen und Grundsätzen vereinbar sein und den Bebauungsplanfestlegungen entsprechen.

Eine grosse Herausforderung ist der gemeindeübergreifende gemeinsame Vollzug und die Qualitätssicherung. Zu diesem Zweck wird ein grenzübergreifendes Gremium Baar–Zug gegründet, welches die weiteren Planungsschritte und die Ausführung fachlich begleiten wird (siehe Bst. 30 Baar und Bst. 23 Zug). Das Quartier orientiert sich an den Zielsetzungen der 2000-Watt-Gesellschaft.

### Bestandteile

Bestimmung 2 Baar und Zug

Da die beiden Areale in Zug und Baar über einen längeren Zeitraum und in Etappen überbaut werden, ist die konzeptionelle Verankerung der städtebaulichen und architektonischen Idee für das Gelingen des neuen Stadtteils von hoher Bedeutung.

Die zentralen Aspekte zur Bebauung, Freiraumgestaltung, Nutzung und Erschliessung finden direkten Eingang in die Bestimmungen des Bebauungsplans. Von diesen Festlegungen kann nicht abgewichen werden. Für die weitere Projektierung besteht daher nur ein geringer Spielraum.

### Konzeptionelle Gefässe

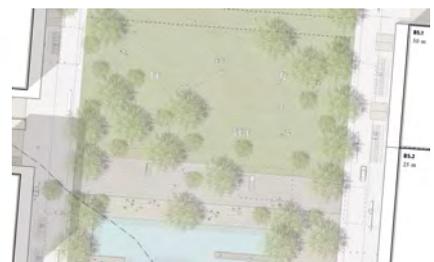
(siehe auch Schlussbestimmungen 60 und 61 Baar, 49 und 50 Zug)

Die "weicheren" und weniger gut messbaren Aspekte zur Konzeption und zum gestalterischen Ausdruck können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend festgelegt werden. Diesbezüglich werden in den Bebauungsplänen zwei konzeptionelle Gefässe verankert, die für die weitere Projektierung in den Bebauungsplangebieten ebenfalls zu beachten sind:

- die städtebaulichen Richtlinien, sie richten sich insbesondere an die Architekten, welche die Baufelder beplanen
- das Richtprojekt Umgebungsgestaltung mit dem Lageplan und der Broschüre, mit Adressat Landschaftsarchitekt, der die Ausführung der Umgebungsflächen begleiten wird



Auszug städtebauliche Richtlinien



Auszug Richtprojekt Umgebungs-

gestaltung

## 5.3 Bebauung

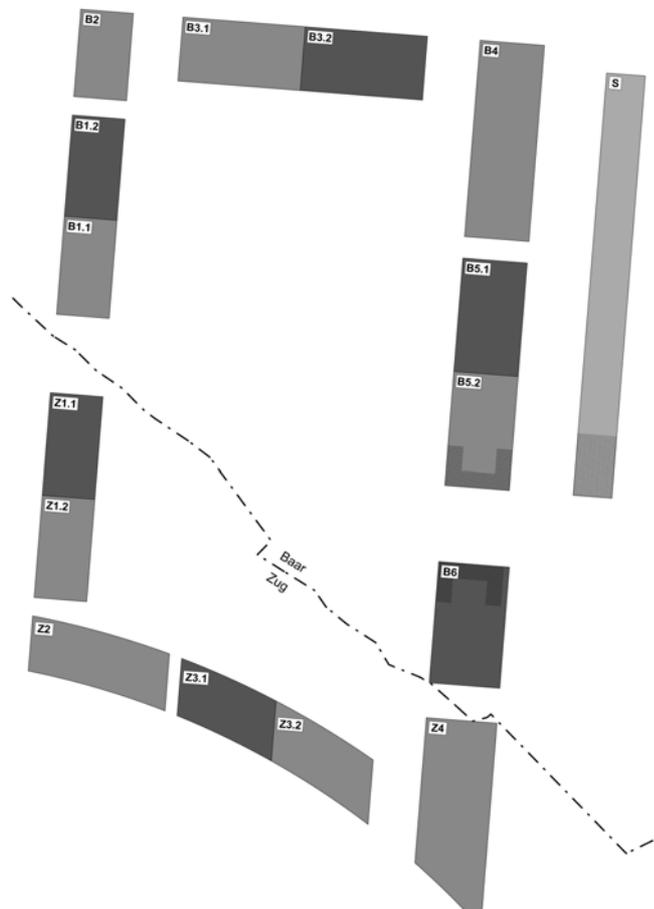
Zahl, Lage und äussere Abmessung der Gebäude  
Bestimmung 3 Baar und Zug

Der Bebauungsplan ist auf dem Datensatz der amtlichen Vermessung vom August 2014 aufgebaut. Dieser Datensatz basiert auf dem Koordinatensystem der Landesvermessung LV03. Die Koordinaten der Eckpunkte der Baubereiche, Auskragungen und Vordächer können dem Anhang "Geometrische Definition der Baubereiche" entnommen werden.

Es werden insgesamt zehn Baubereiche mit dazugehöriger Bezeichnung im Bebauungsplan ausgeschieden. Oberirdische Hauptgebäude dürfen nur innerhalb dieser Baubereiche angeordnet werden. Somit wird dem Richtprojekt entsprochen und eine klare Regelung bezüglich der maximalen Ausdehnung der Hauptgebäude getroffen.

Die durch die Mantellinien der Baubereiche definierten Abstände zu den Nachbargrundstücken und den Strassen gehen den kommunalen und kantonalen Abstandsvorschriften vor. Dies gilt auch für die Abstände der Baufelder zu den Gewässerbaulinien. Die zulässige Gebäudelänge ergibt sich aufgrund der jeweiligen Baubereichsabmessungen. Es ist kein Mehrhöhenzuschlag oder Mehrlängenzuschlag zu beachten.

Übersicht Baubereiche



### Gebäude-/Gesamthöhen, Bestimmung 4 Baar und Zug

Für sämtliche Baubereiche werden maximale Gebäudehöhen festgelegt, welche die maximal zulässige Höhenentwicklung von Bauten bestimmen. Zusätzlich wird für jeden Baubereich eine minimale Gebäudehöhe definiert, welche es mindestens einzuhalten gilt. Die Messweise der Gebäudehöhe ergibt sich aufgrund von Art. 7 Abs. 2 V PBG (OK EG bis OK Decke Flachdach ohne Wärmedämmung und Dachbegrünung). Die Gebäudehöhe wird ab der Oberkante des parkseitigen Erdgeschossfussbodens gemessen. Die parkseitigen Fussböden sind auf die Höhenlage des Parks auszurichten. Zusammen mit den Baubereichen wird damit das städtebauliche Grundkonzept gesichert.

### Dachaufbauten Bestimmung 5 Baar und Zug

Das Dach ist die "fünfte Fassade" und daher mit der gleichen Sorgfalt auszugestalten wie die Fassaden. Im Grundsatz werden ruhig gestaltete, begrünte Dachflächen angestrebt.

Nur technisch unumgängliche Aufbauten wie z.B. Kamine sowie Anlagen zur Nutzung der Sonnenenergie sowie Dachrandabschlüsse dürfen oberhalb der festgelegten Höhenkoten angeordnet werden. Solche Aufbauten sind gut in die Dachflächen zu integrieren und müssen vom Dachrand zurückversetzt werden.

Zusätzlich zur Definition der Gebäudehöhe wird im Bebauungsplan Unterfeld Baar festgelegt, dass Dachrandabschlüsse die Oberkante des fertigten Flachdachs um max. 1.2 m überragen dürfen. Diese beiden Masse (Gebäudehöhe und Höhe Dachrandabschluss) bestimmen die maximale Höhenerscheinung der Bauten.

### Geschosszahl Bestimmung 6 Baar und Zug

In den Baubereichen gilt im Interesse eines grösseren Projektierungsspielraums keine Geschosszahlregelung. Die vertikalen und horizontalen Baufelddefinitionen sind ausreichend, um das städtebauliche Konzept zu sichern.

### Zwangsbaufuchten Bestimmung 7 Baar und Zug

Die Zwangsbaufuchten stellen sicher, dass parkseitig eine klar definierte räumliche Situation entsteht.

Gegen aussen kann die Lage der massgeblichen Fassade variieren. Der Anordnungsspielraum ist jedoch bewusst klein und bewegt sich in der Grössenordnung von 2 m. Beim nord-süd-exponierten Baufeld B3.1 und B3.2 ist der Spielraum etwas grösser, da die Nutzung (Wohnen oder Gewerbe) zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschliessend definiert ist.

Zwangsbaufuchten sowie min. und maximale Gebäudehöhen (rot)



Vorspringende Bauteile  
Bestimmung 8 und 10 Baar und Zug

Vorspringende Bauteile dürfen die Zwangsbaufuchten und übrigen Matellinien um max. 1 m überragen.

Damit werden in angemessenem Umfang "strukturierte" Fassaden innerhalb der klar definierten städtebaulichen Figur ermöglicht.

Weitere Regelungen bestehen zu den Vordächern (Bst. 10) und zu den ein- bis dreigeschossigen auskragenden Gebäudevolumen (Bst. 11). Die entsprechenden Regelungen gehen der Bestimmung 7 und 8 vor.

Ausdehnung EG/1. OG  
Bestimmung 9 Baar und Zug

Bei den Baubereichen B2, B3.1 und B6 sowie Z2, Z3.1, Z3.2 und Z4 müssen die Fassaden der Erdgeschosse sowie teilweise der ersten Obergeschosse an den bezeichneten Stellen zurückversetzt werden. Dadurch wird an ausgewählten Lagen eine spannungsvolle Erdgeschossituation erzielt. Das in den Schnitten bezeichnete Mass ist einzuhalten und gilt ab der projektierten Aussenfassade der Obergeschosse.

Vordächer  
Bestimmung 10 Baar und Zug

Bei den im Situationsplan bezeichneten Bereichen für Vordächer besteht die Pflicht, entsprechende Bauteile zu realisieren.

Massgebend ist das in den Schnittplänen bezeichnete minimale respektive maximale Mass. Das städtebauliche Element des Vordachs ist Witterungsschutz und zugleich durchgehender Höhenbezug für Personen, die sich auf dem Niveau des Parks aufhalten.

Bei repräsentativen Haupteingangsbereichen (z.B. Hotelvorfahrten, Kino, Restaurant, etc.) dürfen abgestützte Vordächer bis zu einer Tiefe von 6 m erstellt werden.

## Auskragungen

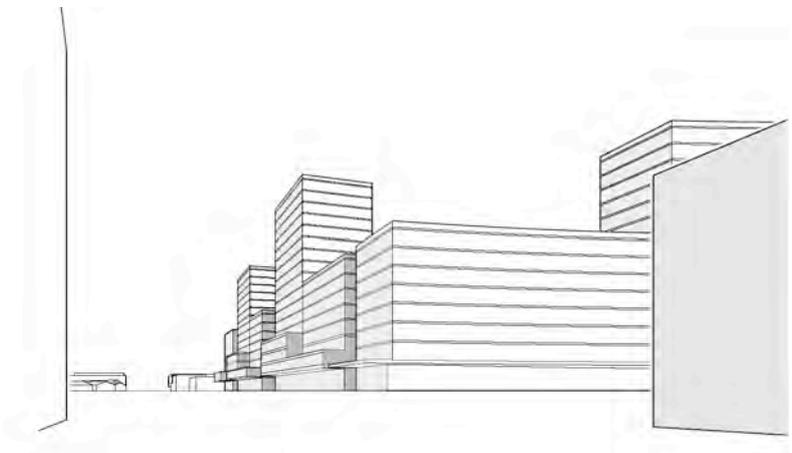
Bestimmung 11 Baar und Zug

Die Bestimmung 11 stellt die kubische Gliederung der grosszügigen Bauvolumen sicher.

Auf Baarer Gebiet ist der Bauträger respektive Investor noch nicht definiert. Zudem ist die Nutzungsverteilung noch nicht abschliessend festgelegt. Daher wird der Projektierungsspielraum nicht zu eng gesetzt. Anstelle einer Pflicht zum Bau der Volumenauskragungen wird ein Anreizsystem zur Realisierung verankert (Bst. 15 und 16 Baar).

Im Bebauungsplan Unterfeld Schleife besteht die Pflicht, dieses städtebauliche Element zu realisieren. Die Korporation verzichtet auf einen entsprechenden Projektierungsspielraum.

Angestrebte kubische Gliederung



## Höhenlage EG

Bestimmung 12 und 13 Baar und Zug

Sämtliche parkseitigen Erdgeschosse (OK fertig Boden) und deren Zugänge sind auf die Höhe des Parks auszurichten. Das Richtprojekt bezeichnet für den Park eine einheitliche Höhenkote von 425.50 m ü. M. Der parkseitige Zugang zu den Erdgeschossen muss ohne Stufen und Rampen erfolgen.

Im Baubewilligungsverfahren ist bei den Baubereichen B1.1, B1.2 und B2 sowie B3.1 und B3.2 aufzuzeigen, wie der Höhenunterschied vom Parkniveau zum Niveau der Nordstrasse (Höhenunterschied 0.75 m) respektive zur Basiserschliessung gelöst werden. Der Erdgeschossteil, der an die Nordstrasse grenzt, muss nicht die Höhenlage des Parks übernehmen, sondern darf auf die Höhe der Nordstrasse ausgerichtet werden. Dies gilt sinngemäss auch für die Baufelder B3.1 und B3.2 in Richtung der Basiserschliessung, deren Höhe noch nicht abschliessend festgelegt ist.

Die Ausbildung der Erdgeschosse ist für das Erscheinungsbild des Quartiers wichtig. Aus diesem Grund haben die Erdgeschosse, die auf den Park ausgerichtet sind, zwingend eine Geschosshöhe von mindestens 4.50 m aufzuweisen. Die Geschosshöhe wird gemäss Art. 7 Abs. 2 V PBG OK-OK fertig Boden gemessen.

## Unterirdische Bauten und Kleinbauten

Bestimmung 14 Baar und Zug

Kleinbauten sind eingeschossige, nicht zu Wohn- oder Gewerbe-zwecken dienende, selbständige Nebengebäude von max. 50 m<sup>2</sup>, 3.50 m Gebäudehöhe und 5 m Firsthöhe (§ 4a V PBG).

Die Bestimmungen sehen keine Beschränkung der Anzahl von Kleinbauten vor. Die Umgebungsqualität im Sinne des Richtprojekts darf durch die Kleinbauten jedoch nicht beeinträchtigt werden.

Der Bebauung Unterfeld Baar stellt sicher, dass im Übergangsbereich zum begrünten Park ein Pavillon mit einer Grundfläche von mindestens 150 m<sup>2</sup> erstellt wird. Die Ausgestaltung und Art der Ausrüstung ist noch nicht abschliessend definiert. Er dient primär der Quartierbevölkerung als Aufenthaltsfläche.

## Unterirdische Querverbindung

Unterniveaubauten dürfen ebenfalls ausserhalb der Baubereiche erstellt werden. Inwieweit eine Tiefgarage im Parkbereich angeordnete werden darf, wurde ausführlich und teils kontrovers diskutiert.

Im Rahmen der Vertiefungsarbeiten zum Untergeschoss hat sich gezeigt, dass im Interesse der Etappierung und Aufenthaltsqualität im Park, einer möglichen Kinonutzung im Untergeschoss sowie infolge der beschränkten Knotenkapazitäten bei der Nordstrasse eine Tiefgaragenquerverbindung grosse Vorteile ergibt. Die auf der nachfolgenden Grafik grau hinterlegten Flächen des Parks und der Wasserfläche dürfen jedoch nicht unterbaut werden.

Die Querverbindung (Spange) darf das Erscheinungsbild des Parks nicht negativ beeinflussen. Aus diesem Grund sind bei den Baumstandorten für den Wuzelraum durchgehende Aussparungen in den Untergeschossen vorzusehen, was technisch aufwendig, jedoch lösbar und im Baubewilligungsverfahren einzufordern ist (siehe Bst. 34 Baar und Bst. 27 Zug).

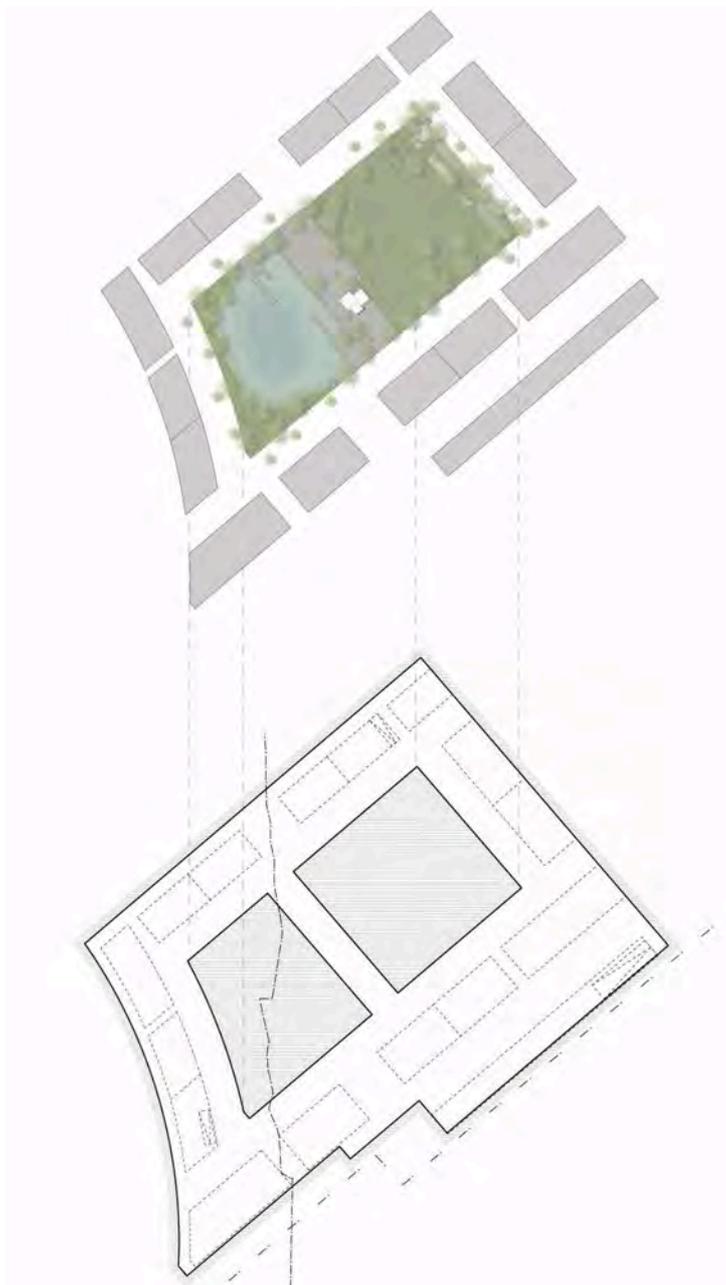
Im Bereich der Querverbindung wird die Oberfläche an der Schnittstelle zum Park und zur Wasserfläche mit einem Naturstein respektive Holzdeck ausgebildet.

## Ausschluss von unterirdischen Bauten

In folgenden Bereichen sind unterirdische Bauten nicht zulässig:

- im Bereich des zentralen Parks (inklusive Wasserfläche), damit Bäume gepflanzt, der Versiegelungsgrad minimiert und ein natürlicher Wasserhaushalt gefördert werden kann
- im Bereich des Stadtbahnhaltestellenvorplatzes, damit der Spielraum für die künftige Ausgestaltung nicht eingeschränkt wird.

Graue Fläche: Untergeschosse und  
Kleinbauten nicht zulässig.



Ausschnitt Park im Bereich der Quer-  
verbindung



## Grundmasse

Bestimmung 15 bis 17 Baar

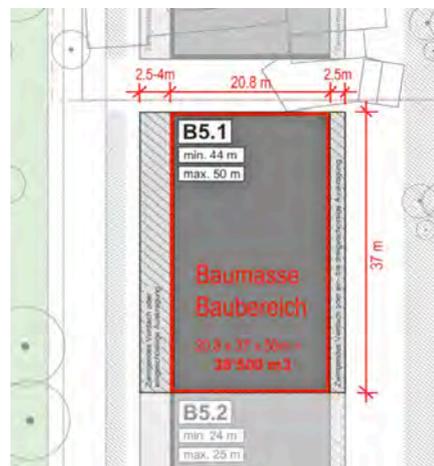
Der Bebauungsplan Unterfeld Baar differenziert folgende Baumassen:

- Grundbaumasse: Dieses Volumen ist 8% kleiner als das Volumen, das durch die Mantellinien der Baubereiche gebildet wird.
- Baumasse für auskragende Bauteile: Da in Baar keine Pflicht zur Realisierung der Volumenauskragungen besteht, wird für diese Bauteile eine separate Baumasse festgelegt.
- Bonus Grundbaumasse: Dabei handelt es sich um ein Anreizsystem für die künftigen Eigentümer, die technisch aufwendigen Volumenauskragungen zu realisieren. Der Nutzungszuschlag auf die Grundbaumasse beträgt 4%.

Der Bonus auf die Grundbaumasse wird nur vollständig gewährt, wenn die gesamte maximal zulässige Baumasse für auskragende Bauteile realisiert wird. Falls nur ein Anteil der maximal zulässigen Baumasse umgesetzt wird, wird der Volumenzuschlag anteilmässig reduziert.

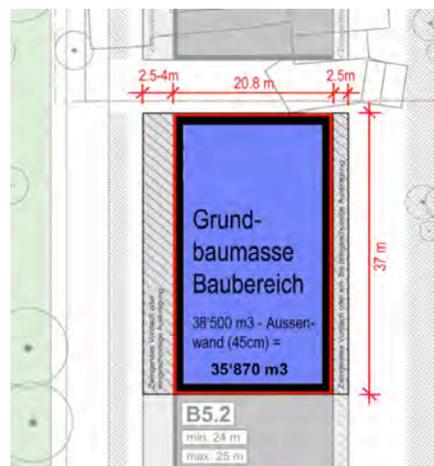
Nachfolgendes Rechenbeispiel illustriert die Herleitung des Regelungsmechanismus. Die im Bebauungsplan festgelegten Zahlen sind gerundet.

Volumen Baufeld: 38'500 m<sup>3</sup>



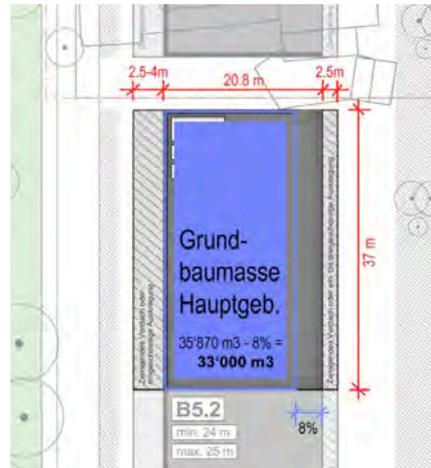
Berechnung des Baufeldvolumens  
- max. Baufeldgrösse/-höhe

Abzug Aussenwände, die nicht an die Baumasse anzurechnen sind: 35'870 m<sup>3</sup>



Berechnung Baufeldvolumen abzüglich Aussenwände  
- Aussenwand umlaufend 45 cm subtrahiert

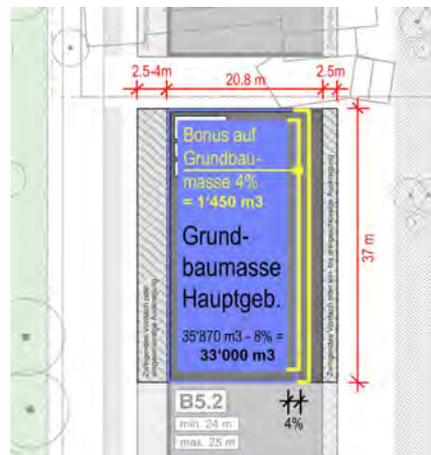
Abzug 8%: 33'000 m<sup>3</sup>  
Grundbaumasse gemäss Festlegung im  
Bebauungsplan



Berechnung der **Grundbaumasse des Hauptgebäudes**

Baufeldvolumen abzüglich Aussenwände **minus 8%**

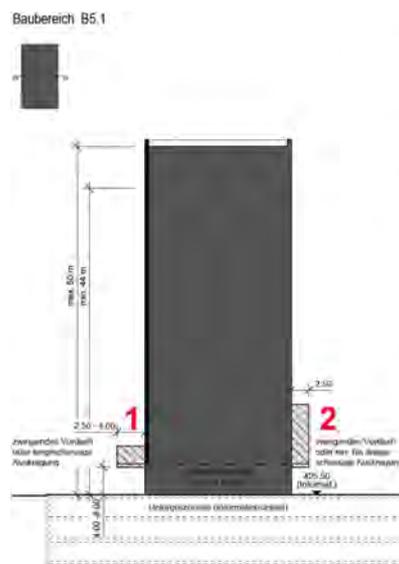
Herleitung Nutzungszuschlag:  
50% von 2'870 m<sup>2</sup> = gerundet 1'450 m<sup>3</sup>



Berechnung des Bonus auf die **Grundbaumasse des Hauptgebäudes**

- 50% der zuvor subtrahierten Baumasse können als Bonus «zurückgewonnen» werden

Volumen für Auskragungen:  
Total 1'400 m<sup>3</sup>



Berechnung der **Baumasse der max. möglichen Auskragungen**

**Auskragung 1:**  
 $37 \times 4 \times 3.35m^*$   
abzüglich Anteil Aussenwand

$$= 500 \text{ m}^3$$

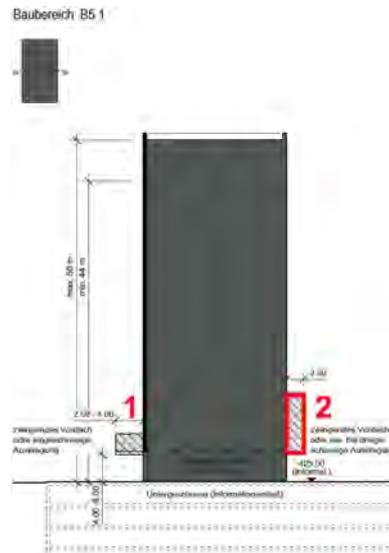
**Auskragungen 2:**  
 $(37 \times 2.5 \times 3.35m^*) \times 3 \text{ Geschosse}$   
abzüglich Anteil Aussenwand

$$= 900 \text{ m}^3$$

**Summe = 1'400 m<sup>3</sup>**

\*angenommene mittlere Geschosshöhe  
Zahlen gerundet

Bonus effektiv, wenn nur Auskragung 2 realisiert wird



**Annahme:**

Ein potentieller Bauherr möchte nur die Auskragung 2 realisieren.

**Auskragung 2:** 900 m<sup>3</sup>

Anteil der realisierten Auskrag. an den max. mögl. Auskragungen:

$$900 \text{ m}^3 / 1'400 \text{ m}^3 = 64 \%$$

**Zulässiger Bonus:**

$$1'400 \text{ m}^3 \times 64 \% = 900 \text{ m}^3$$

**Zulässige Baumasse B 5.1:**

Grundbaumasse 33'000 m<sup>3</sup>

Baumasse realisiert. Auskr. 900 m<sup>3</sup>

Bonus auf Grundbaumasse 900 m<sup>3</sup>

34'800 m<sup>3</sup>

\*angenommene mittlere Geschosshöhe  
Zahlen gerundet

Hinweis zum Bebauungsplan Schleife Zug

Eine analoge Regelung in Zug erübrigt sich, da die Volumenauskragungen zwingend realisiert werden müssen.

Minimale und maximale Gebäudehöhen Bestimmung 15 Baar und Zug

Die Bebauungspläne stellen eine differenzierte Höhenstaffelung der Gebäude sicher. Die Höhenentwicklung wurde im Rahmen von mehreren Optimierungsschritten anhand des Stadtmodells überprüft und von den begleitenden Gremien (Beirat Unterfeld, Stadtbildkommission Zug, Planungskommission Baar) als Grundlage für die Bebauungspläne verabschiedet.

Für sämtliche Baubereiche wird eine minimale und eine maximale Gebäudehöhe festgelegt. Unterschieden wird zwischen:

- den Sockelbauten von max. 25 m, die den Bezug zum Mastab der angrenzenden Überbauungen sicherstellen und einen Anordnungsspielraum in der Höhe von 1 m besitzen;
- einem max. 34 m hohen Gebäude mit einem Anordnungsspielraum in der Höhe von 2 m, das den nördlichen Abschluss der Überbauung definiert;
- den städtebaulichen Akzenten bis max. 60 m, die einen Anordnungsspielraum von 6 m in der Höhe besitzen.

Diskussion am Stadtmodell: Blickrichtung Nord-Süd



**Baubereich B6**  
Bestimmung 16 Zug

Ein rund 4 m<sup>2</sup> grosser Spickel der Volumenauskrugung respektive des Vordachs des Baubereichs B6 ragt in den Bebauungsplanperimeter der Stadt Zug. Für diesen Bauteil gelten die Bestimmungen des Bebauungsplans Unterfeld Baar.

**Baumasse Kleinbauten**  
Bestimmung 17 Baar

Die zulässige Baumasse für Kleinbauten wird auf 100 m<sup>3</sup> beschränkt.

Für den Pavillon wird weder eine Baumasse noch eine maximale Gebäudehöhe bestimmt, um der architektonischen Ausgestaltung höhere Flexibilität zu gewähren.

In Zug erübrigt sich eine analoge Regelung, da die entsprechenden Nutzungen in Kleinbauten nicht zur anrechenbaren Geschossfläche zählen.

**Nutzungstransfer**  
Bestimmung 18 Baar

Der Perimeter des Bebauungsplans beinhaltet auch die Fläche für die Basiserschliessung. Die nördliche Hälfte der Strassenfläche wird über einen prozentualen Landabzug der nördlich an das Planungsgebiet grenzenden Grundstücke sichergestellt.

Die verbleibende Nutzung der abgetretenen Fläche kann auf das Stammgrundstück im Norden transferiert werden, solange die Basiserschliessung nicht durch die Gemeinde übernommen oder als öffentliche Strasse erklärt wird.

**Geschlossene Bauweise**  
Bestimmung 19 Baar,  
Bestimmung 18 Zug

Um die städtebauliche Form einer Hofrandbebauung zu stärken, gilt für die Baubereiche B1.1–B1.2, B3.1–B3.2, B5.1–B5.2, Z1.1–Z1.2, Z3.1–Z3.2 die Pflicht zur geschlossenen Bauweise, was im Grundbuch mit einem Grenzbaurecht sichergestellt wird.

## 5.4 Nutzweise

### Preisgünstiger Wohnungsbau Bestimmung 19 Zug

In Zug sind die Anforderungen gemäss der Verordnung über die Zone für preisgünstigen Wohnungsbau zu beachten. Der Verweis im Bebauungsplan ist dynamisch. Dies bedeutet, dass künftige Änderungen in dieser Verordnung auch im Bebauungsplangebiet Unterfeld Schleife zu beachten sind.

Zulässig ist auch der Bau eines Schulhauses, wie dies im Rahmen einer hängigen Motion im Gebiet Unterfeld gefordert wird.

### Preisgünstiger Wohnungsbau Bestimmung 19 Baar

In Baar sind auf 6'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche preisgünstige Wohnungen zu erstellen. Die Gemeinde Baar beabsichtigt das Bau-  
feld B 3.2 zu erwerben, worüber die Stimmbevölkerung im Rahmen der Abstimmungsvorlage zur Gebietsplanung Unterfeld separat befinden wird.

### Kino Bestimmung 20 Baar

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in der Wohn- und Arbeitsplatzzone (WA5), deren zulässige Nutzung in der Bauordnung (BO) der Gemeinde Baar unter § 30 festgehalten ist. Gemäss § 30 BO sind Wohnnutzungen sowie nicht störende und mässig störende Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe zulässig. Verkaufsflächen für Lebensmittel sind in der Zone WA5 bis zu einer Fläche von 1'500 m<sup>2</sup> erlaubt. Pro Gebäude darf max. 1'000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche für Non-Food-Geschäfte realisiert sowie max. 20% der anrechenbaren Geschossfläche nicht überschritten werden. Ausstellungsflächen von Gewerbebetrieben werden nicht zu den Verkaufsflächen gezählt.

Die Bauordnung schreibt vor, dass generell nur Freizeiteinrichtungen mit einem lokalen Einzugsgebiet zulässig sind. Der Bebauungsplan ermöglicht den Bau eines Kinos mit maximal 5 Sälen und maximal 1'000 Sitzplätzen. Da diese Nutzung ein überkommunales Einzugsgebiet besitzt, wird § 30 BO angepasst (siehe Kap. 3.4).

### Erdgeschosse B5.2 und B6 Bestimmung 22 Baar

Ein Restaurant soll zur Belebung des Vorplatzes bei der Stadtbahnhaltestelle beitragen. Die zu realisierende Mindestfläche von 150 m<sup>2</sup> kann im Kopfbereich des Baubereichs B5.2 oder B6 angeordnet werden.

### Erdgeschossnutzung Bestimmung 23 Baar, Bestimmung 20 Zug

Die Bezeichnung "überwiegend publikumsorientierte Nutzungen" stellt sicher, dass in den Erdgeschossen auch die nötigen Erschliessungsflächen und betrieblichen Einrichtungen zulässig sind, die keinen direkten Publikumsverkehr generieren.

## Gewerbeanteile

Bestimmung 24 bis 27 Baar

Die unter der Bestimmung 24 definierten prozentualen Gewerbeanteile pro Baubereich stellen sicher, dass im Bebauungsplangebiet bezogen auf die Grundbaumasse mindestens ein Gewerbeanteil von 55% realisiert wird.

Mit der Möglichkeit von Nutzungsverlagerungen wird den einzelnen Baubereichen mehr Flexibilität bei der Ausgestaltung der zurzeit weniger nachgefragten Büronutzungen eingeräumt.

Die Flächen können dadurch in einem Baubereich konzentriert werden, wenn dies ein künftiger Nutzer wünscht. Zur Sicherstellung des minimalen Gewerbeanteils von 55% über das gesamte Bebauungsplangebiet sind die Nutzungsverlagerungen grundbuchrechtlich zu sichern. Im Baubewilligungsverfahren ist der entsprechende Nachweis zu erbringen.

Um eine Hotelnutzung zu erleichtern, können die Hotelzimmer dem Gewerbe angerechnet werden, wie dies auch für die übrigen betrieblichen Flächen eines Hotelbetriebs gilt (z.B. Empfang, Küche, Speisesaal etc.).

## Sportband

Bestimmung 28 Baar

Längs der Interessenlinie der SBB bildet das Sportband den räumlichen Abschluss der Überbauung auf dem Arealteil in Baar. Dieses erfüllt mehrere Funktionen:

- Raum für die Anordnung der gesetzlich notwendigen altersgerechten Spielflächen für Jugendliche
- Überdachung für die Parkierung von Velos
- Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger (Fussgänger, schnelle Fahrräder, Tiefgarageneinfahrt, Unterführung Stadtbahnhaltestelle Lindenpark)
- Raumabschluss zum geplanten Gleisusbau der SBB (Verwerfung)
- Nutzungsangebot im Bereich der Stadtbahnhaltestelle.

Offen ist, ob gestützt auf das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens für den Stadtbahnhaltestellenplatz der Sportbandkopf dannzumal zurückgebaut werden muss. Der Perimeter mit Rückbaupflicht ist im Bebauungsplan bezeichnet. Der Rückbau zu Lasten des Grundeigentümers ist zudem privatrechtlich gesichert.

Auszug städtebauliche Richtlinien zum  
Thema Sportband



## 5.5 Gestaltung und Qualitätssicherung

Übersicht der Elemente, für die besonders hohe Anforderungen gelten



Qualitative Anforderung:  
Besonders gute Gestaltung

Erdgeschoss:  
mehrheitlich transparent

Hauptzugänge:  
Parkseitig

Gestaltung Park:  
Richtprojekt Umgebung

Baar:  
Wettbewerbspflicht für:  
- Gebäude ab 34 m Höhe  
- Stadtbahnhaltestellenplatz

### Zusammenfassende Erläuterungen

Bestimmung 29 bis 37 Baar  
Bestimmung 22 bis 29 Zug

In den Bebauungsplangebieten gelten erhöhte gestalterische Anforderungen:

- Bauten, Anlagen und Freiräume sind besonders gut zu gestalten. Dies gilt auch für die Materialisierung und Farbgebung. Die Beurteilung erfolgt im Baubewilligungsverfahren anhand konkreter Projekte (Bst. 29 Baar, Bst. 22 Zug).
- Transparente Erdgeschossfassaden sollen einen guten Bezug zum Aussenraum herstellen (Bst. 32 Baar, Bst. 25 Zug).
- Für die Qualitätssicherung wird ein gemeindeübergreifendes Fachgremium eingesetzt (Bst. 30 Baar, Bst. 23 Zug).
- Bei den Gebäuden mit einer Höhe von mehr als 25 m sind im Baubewilligungsverfahren zur Fassadengestaltung und volumetrischen Gliederung überdurchschnittliche Lösungen nachzuweisen (Bst. 31 Baar, Bst. 24 Zug).
- Innerhalb der städtebaulichen Grossform werden unterschiedliche, überzeugende architektonische Lösungen angestrebt. Bei den Gebäuden ab einer Höhe von 25 m ist in Baar inkl. der angrenzenden Sockelbauten ein Konkurrenzverfahren durchzuführen (Bst. 31). Dem Siegerteam des durchgeführten städtebaulichen Verfahrens wird die Möglichkeit eingeräumt, einzelne Baufelder ohne zusätzliches Konkurrenzverfahren ausführen zu können. Für das höchste, maximal 60m hohe Gebäude im Baufeld B6 ist zwingend ein Projektwettbewerb durchzuführen.
- Der zentrale Park ist entsprechend dem Richtprojekt Umgebungsgestaltung in unterschiedliche, aufenthaltsfreundliche Nutzungszonen zu gliedern (Bst. 33 Baar, Bst. 26 Zug). Der Park wird öffentlich zugänglich sein, was zusätzlich zu den Bebauungsplanbestimmungen in einem Dienstbarkeitsvertrag geregelt wird.

- Die Baumpflanzungen werden mit einem schematischen Eintrag in den Situationsplänen gesichert (Bst. 34 Baar, Bst. 27 Zug).
- Die Gestaltung des Vorplatzes zur Stadtbahnhaltestelle ist über ein Konkurrenzverfahren zu bestimmen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Ausgestaltung der Übergänge und die Verkehrsführung (Velofahrer, Fussgänger) zu richten (Bst. 36 Baar).
- Für Eigenreklamen gelten einheitliche Grundsätze (Bst. 37 Baar, Bst. 29 Zug).

## Quartierfreiräume

Gemäss § 11 Bauordnung Baar und § 8 Bauordnung Zug sind im Umfang von 5% der anrechenbaren Landfläche (siehe Kap. 5.1) öffentliche Freiräume / Quartierfreiräume anzulegen.

Die minimal geforderten 2'740 m<sup>2</sup> öffentlichen Freiräume verteilen sich auf drei zusammenhängende Standorte, die in den Bebauungsplänen schematisch bezeichnet sind. Die Details zu den Nutzungsrechten für die Öffentlichkeit werden vertraglich geregelt. Ein Teil des nach § 8 BO Zug geforderten Quartierfreiraums wird auf dem Gemeindegebiet von Baar erstellt.

Im Baubewilligungsverfahren sind überdies die quartierbezogenen Spiel- und Freiflächen nachzuweisen. Die Broschüre zum Richtprojekt Umgebungsgestaltung enthält dazu detaillierte Aussagen.

## Herleitung

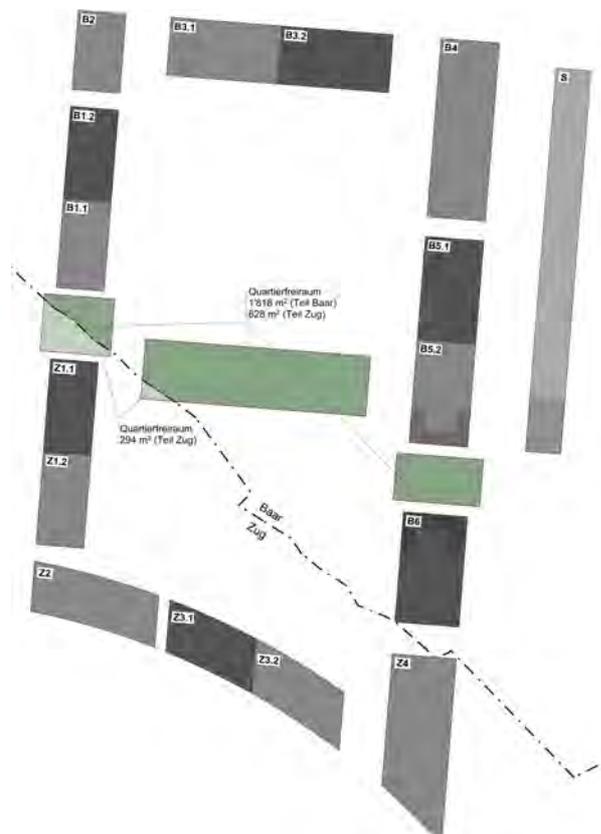
Die öffentlich zugänglichen Flächen leiten sich wie folgt ab:

	Bedarf	Anordnung in Baar	Anordnung in Zug
Herleitung öffentliche Freiräume Baar (§ 11 BO)	36'365 m <sup>2</sup> * 5% = 1'818 m <sup>2</sup>	1'818 m <sup>2</sup>	-
Herleitung Quartierfreiräume Zug (§ 8 BO)	18'458 m <sup>2</sup> * 5% = 922 m <sup>2</sup>	628 m <sup>2</sup>	294 m <sup>2</sup>
Total	2'740 m <sup>2</sup>	2'446 m <sup>2</sup>	294 m <sup>2</sup>

## Siedlungsökologie

Das Thema Siedlungsökologie ist auch im Rahmen des zu erstellten Bewirtschaftungskonzepts für die Umgebungsflächen zu beachten (vgl. Bst. 54 Baar und Bst. 45 Zug). Der Bebauungsplan schreibt vor, dass mindestens 2'200 m<sup>2</sup> ökologisch wertvolle Flächen anzulegen sind (Total Fläche BP Zug und BP Baar). Die Dokumentation zum Richtprojekt Umgebungsgestaltung zeigt, wo diese Flächen sinnvollerweise angeordnet werden können. Ergänzend dazu sollen auch die im Bebauungsplan bezeichneten Grünstreifen, die den Übergang zur Nordstrasse, Basiserschliessung und zum Gewässerraum definieren, so ausgestaltet sein, dass sie auch eine ökologische Funktion erfüllen.

Schema Quartierfreiräume



Gemeindeübergreifendes  
Gremium

Bestimmung 30 Baar  
Bestimmung 23 Zug

Ein Begleitgremium soll die grenzübergreifende Qualitätssicherung gewährleisten.

Dazu wird durch die Gemeinden Baar und die Stadt Zug eine gemeinsame Gestaltungskommission eingesetzt (Spezialkommission). Diese beurteilt alle Baugesuche (Hochbauten, Tiefbauten) innerhalb der Bebauungspläne Baar und Zug sowie die grenzübergreifenden Bauprojektpläne wie z.B. Betriebs-, Gestaltungs- und Materialisierungskonzept der Umgebungsflächen, Etappierungspläne etc. Die Gestaltungskommission setzt sich wie folgt zusammen:

Vertreter Beirat

- Ein Vertreter aus dem bisherigen Beirat als Fachexperte\*

Vertreter Baar

- Architekturberater der Gemeinde Baar\*
- Leiter Abteilung Planung / Bau Gemeinde Baar\*
- Vertreter Planungskommission Baar\*

Vertreter Zug

- Stadtarchitekt Zug
- Vertreter Stadtbildkommission Zug Architektur\*
- Vertreter Stadtbildkommission Zug Landschaftsarchitektur

Kernteam für die Konkurrenzverfahren

Innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Unterfeld Baar sind für alle Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m Konkurrenzverfahren durchzuführen. Davon ausgenommen sind die ausgewählten Baufelder, die allenfalls durch das Siegerteam des städtebaulichen Wettbewerbs direkt projiziert werden.

Die Verfahren werden durch die jeweiligen privaten Investoren organisiert und durch ein Beurteilungsgremium begleitet. Eine verkleinerte Gestaltungskommission nimmt jeweils Einsitz in die Beurteilungsgremien. Sie begleitet anschliessend die Siegerprojekte bis zum jeweiligen Baugesuch.

Das Kernteam Konkurrenzverfahren setzt sich aus den Vertretern der Gestaltungskommission zusammen die obenstehend mit einem \* gekennzeichnet sind.

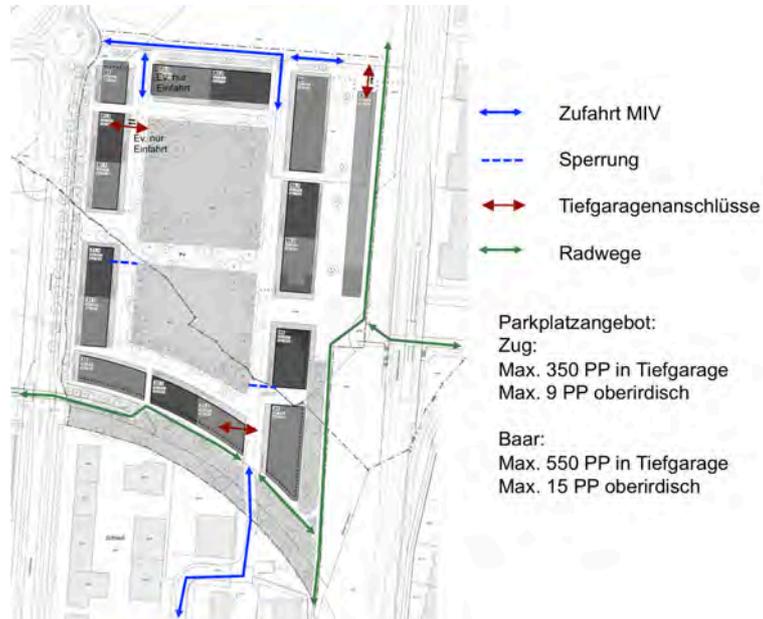
Während des Studienverfahrens sind die externen Fachexperten aus der Gestaltungskommission durch die Investoren zu entschädigen, anschliessend durch die jeweiligen Gemeinwesen.

Ablösung

Durch den Einsatz der Gestaltungskommission und des Kernteams für die Konkurrenzverfahren entfällt die Beratung in der Baarer Planungskommission und der Zuger Stadtbildkommission. Der Beirat, der die bisherige Planung begleitet hat, wird durch diese Kommission ebenfalls abgelöst.

## 5.6 Erschliessung

### Übersicht Erschliessungssystem



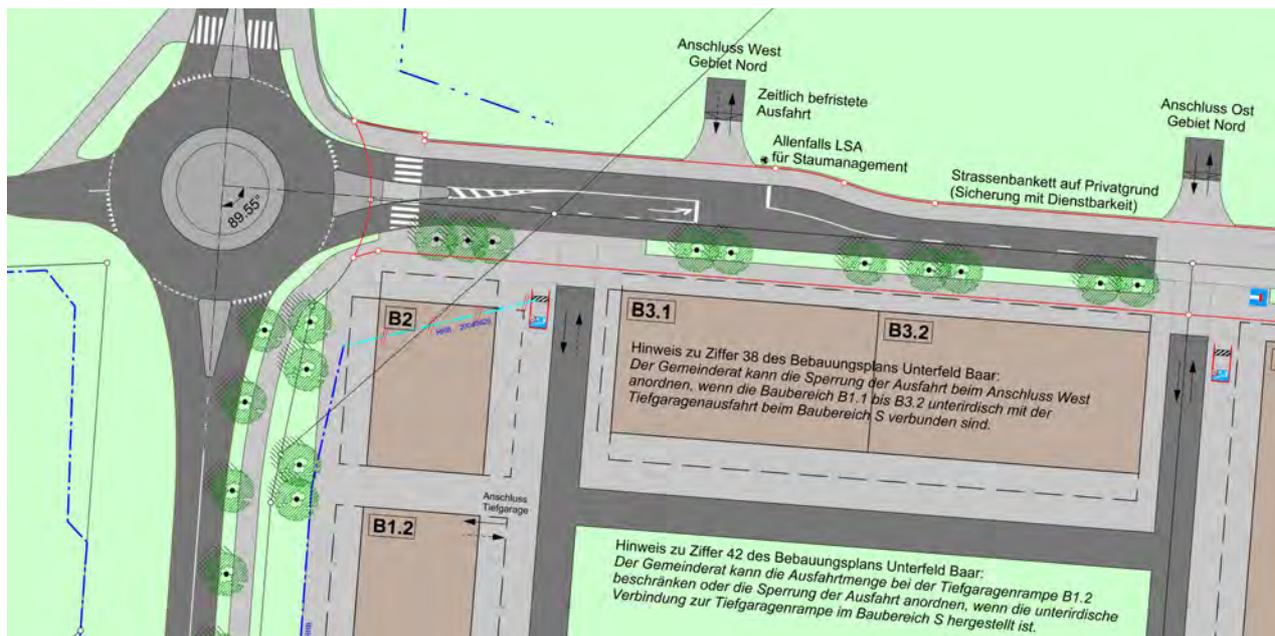
### Zusammenfassende Erläuterungen

Bestimmung 38 bis 48 Baar  
Bestimmung 30 bis 40 Zug

- Die Erschliessung der beiden Arealteile erfolgt entsprechend den Zuständigkeitsgrenzen von Süden und Norden. Mit Ausnahme der öffentlichen Dienste und der Notfahrzeuge ist die Durchfahrt für den motorisierten Verkehr nicht möglich (Bst. 38 und 46 Baar, Bst. 30 und 38 Zug).
- Der Innenraum der Überbauung soll möglichst verkehrsfrei sein. Die Zufahrt zu den Tiefgaragen erfolgt daher an den Randzonen der Überbauung. Die Tiefgaragenrampen sind in die Gebäude zu integrieren (Bst. 42 Baar, Bst. 34 Zug).
- Die Gestaltung der befahrbaren Bereiche soll kompatibel mit der Signalisation einer Begegnungszone sein, in der Fussgänger vortrittsberechtigt sind. Durch geeignete Massnahmen wie z.B. durch Integration von Bäumen und Parkplätzen in den Strassenraum ist die Begegnungszone so auszugestalten, dass tiefe Verkehrsgeschwindigkeiten erreicht werden (Bst. 45 Baar, Bst. 38 Zug).
- Die geringen Kapazitätsreserven des übergeordneten Strassennetzes bedingen neue Mobilitätskonzepte. Die Leistungsberechnungen zeigen, dass im Gebiet nur Verkehr eines reduzierten Parkplatzangebots bewältigt werden kann. Die festgelegten Parkplatzzahlen liegen 25% unter dem Mindestbedarf, der gemäss den VSS-Normen zu erstellen wäre (Bst. 41 Baar, Bst. 33 Zug).
- Dementsprechend gewinnen die übrigen Mobilitätsangebote an Bedeutung. Pro Baubereich sind Mobilitätskonzepte zu erarbeiten, in denen die Mobilitätsbedürfnisse der künftigen Bewohner und Beschäftigten analysiert und die Massnahmen zur Verkehrslenkung in Richtung öffentlichem Verkehr, Fuss- und Veloverkehr festgelegt werden.

## Anschlussknoten Nordstrasse Baar

Zur Kapazitätserhöhung der Nordstrasse will die Baudirektion das Verkehrssystem in den nächsten Jahren partiell optimieren. Ein Systemwechsel zu einem mit Lichtsignalanlagen gesteuerten Verkehrsbetrieb ist nicht vorgesehen. Die im Strassenplan (siehe Kap. 4.4) bezeichneten Erschliessungseinheiten werden bis auf weiteres über den bestehenden Kreisel an die Nordstrasse angeschlossen. Dies wird zu den Spitzenzeiten zu Staubildungen auf der Basiserschliessung führen.



## Verkehrssystem

Die Ausfahrt auf die Basiserschliessungsstrasse ist beim „Anschluss West, Gebiet Nord“ (siehe Plan) zeitlich befristet. Mit der Fertigstellung des „Anschlusses Ost, Gebiet Nord“ wird der Verkehr aus dem nördlichen Arbeitsplatzgebiet an diesem Knoten auf die Basiserschliessung geführt.

Ebenso ist die westliche Ausfahrt zwischen den Baubereichen B2 und B3.1 nur vorübergehend möglich. Mit zunehmendem Überbauungsgrad der nördlichen und südlichen Erschliessungseinheiten muss die Ausfahrt aufgehoben werden. Ziel ist die Konzentration des ausfahrenden Verkehrs bei der Tiefgaragenrampe unter dem Sportband. Voraussetzung dafür ist der Zusammenschluss der Tiefgaragen, sodass die Fahrzeuge beim Sportband auf die Basiserschliessung ausfahren können. Der unterirdische Ringschluss wird im Bebauungsplan Unterfeld Baar sichergestellt (Bst. 42).

Mit diesem Zusammenschluss im Untergrund ist gegebenenfalls auch die westliche Tiefgaragenausfahrt aufzuheben. Denkbar ist auch, dass die Ausfahrt nur für bestimmte Nutzergruppen zulässig ist (z.B. Bewohner der Baubereiche B1 und B3). Dies ist im Baubewilligungsverfahren zu klären.

Mögliches Erschliessungssystem Baar



Aufteilung des Parkplatzangebots auf die Baubereiche

Das in den beiden Bebauungsplänen abgeminderte Parkplatzangebot (75% des Minimalwerts gemäss VSS-Norm) wird gestützt auf die Nutzflächen des Richtprojekts auf die Baubereiche verteilt. Diese Aufteilung ändert sich, wenn z.B. gewerbliche Nutzungen im Sinne von Bst. 24 Bebauungsplan Unterfeld Baar zwischen den Baubereichen verlagert werden.

Auch können im Rahmen der Mobilitätskonzepte die Parkplatzangebote zwischen den Baubereichen umverteilt werden. Dies zum Beispiel, wenn in einem Baubereich autoarmes Wohnen gemäss der Festlegung im kommunalen Richtplan Verkehr von Baar umgesetzt wird.

Öffentliche  
Besucherparkplätze in Baar

Das Verhalten der Besucher kann weniger stark beeinflusst werden als jenes der Bewohner und Beschäftigten. Gestützt auf die Nutzflächen des Richtprojekts sind 110 Besucherparkplätze zu erstellen.

Diese Parkplätze können von den Besuchern des Kinos aufgrund der zeitlich verschobenen Nachfrage mitbenutzt werden (Doppelnutzung).

Der Bebauungsplan schreibt vor, dass der für die Besucher zugängliche Bereich der Tiefgarage auf maximal zwei zweckmässige Standorte konzentriert wird. Im Endzustand müssen mindestens 70 Besucherparkplätze im Bereich der Baubereiche B4 bis B6 angeordnet werden.

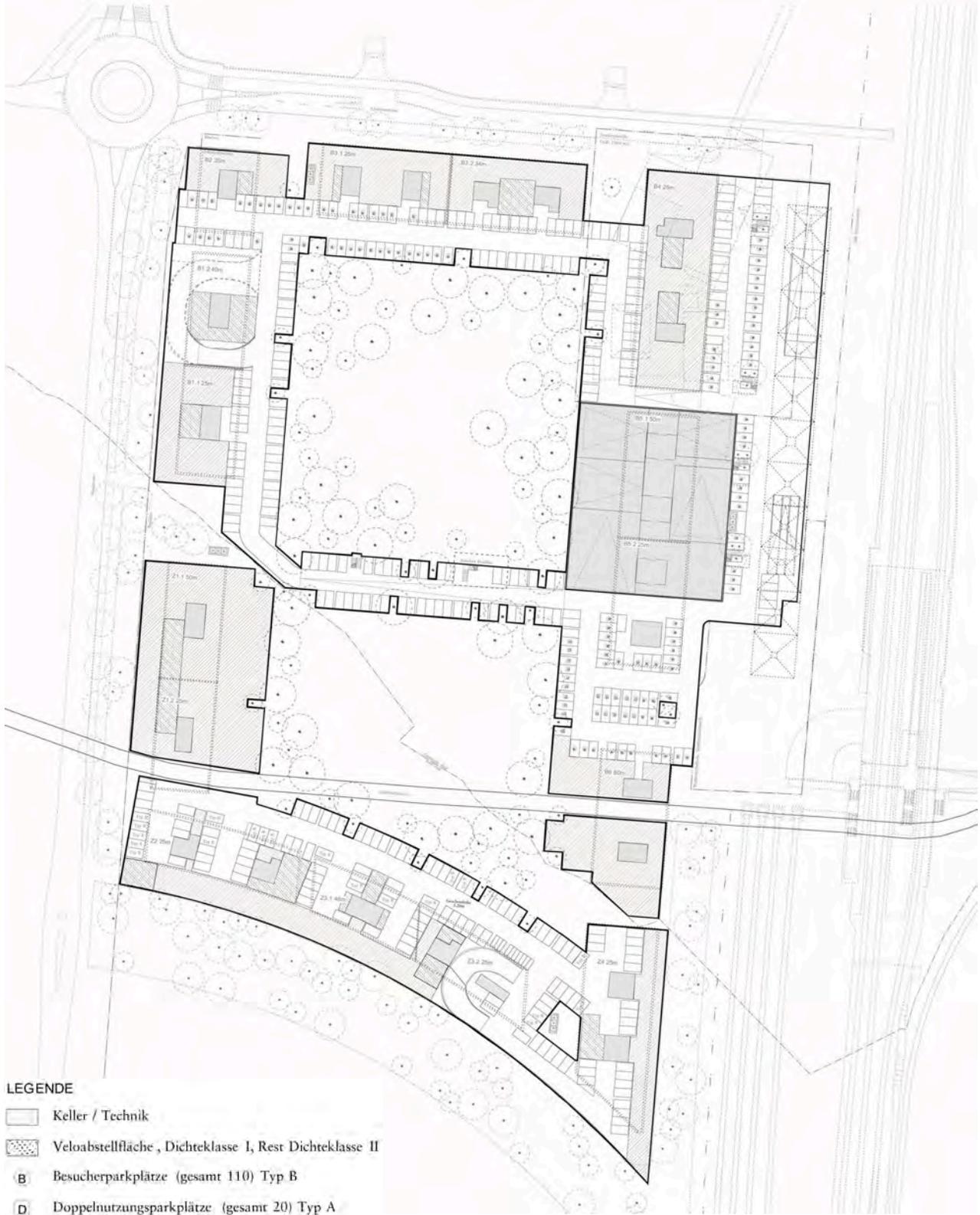
Sofern ein Kino realisiert wird, ist im Umfeld der Baubereiche B4 bis B6 ein zusätzliches Parkplatzangebot für die Kinobesucher zu schaffen. Der Bebauungsplan legt fest, dass in diesem Fall 20 Parkplätze, die am Tag durch die Beschäftigten genutzt werden, am Abend als Besucherparkplätze für das Kino zur Verfügung gestellt werden müssen.

Abstellflächen für weitere  
"Motorfahrzeuge"

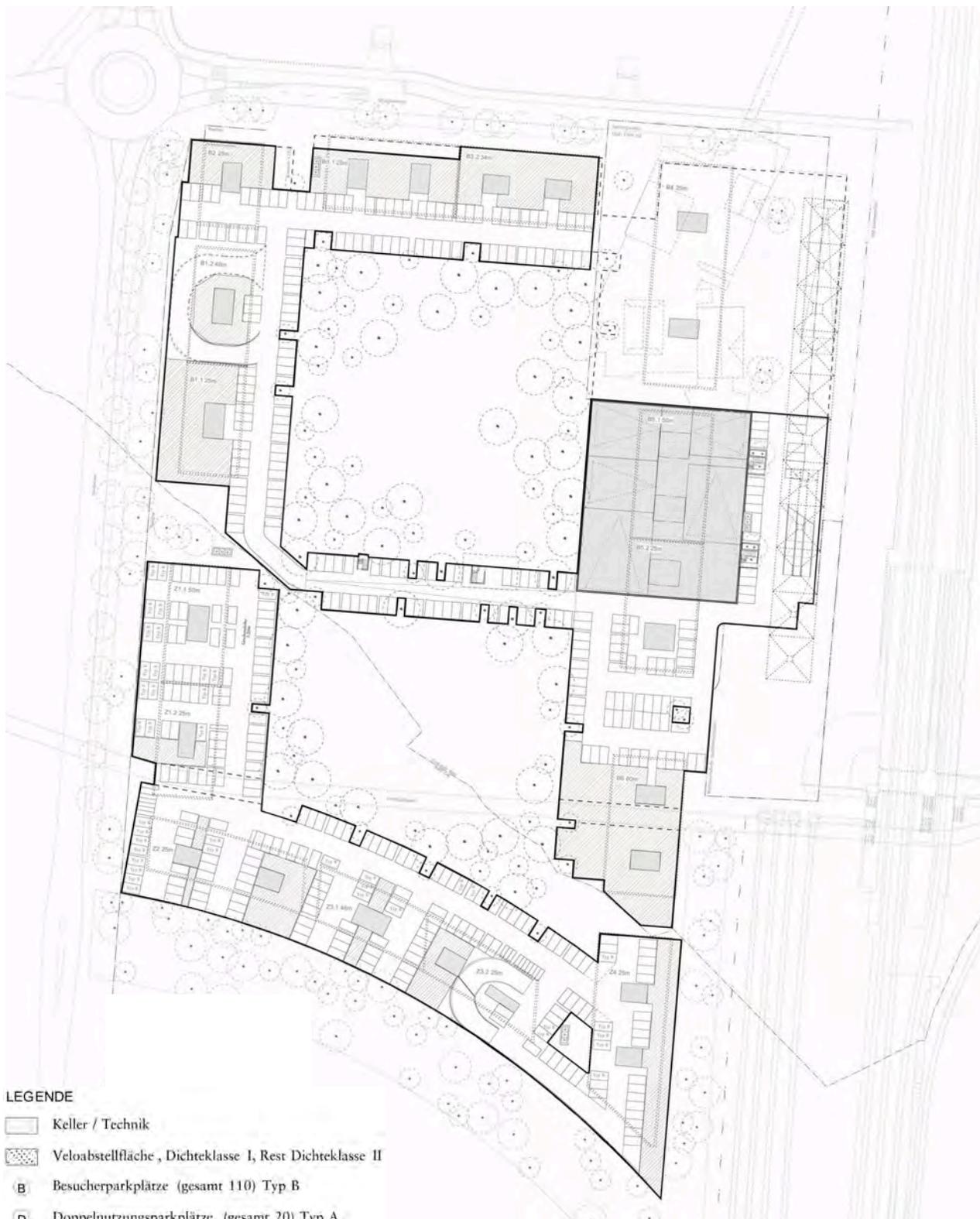
Das max. zulässige Parkplatzangebot bezieht sich auf immatrikulierte Fahrzeuge. Dementsprechend können in der Tiefgarage auch weitere Abstellflächen, z.B. für Oldtimerfahrzeuge, Wohnwagen o.ä., erstellt werden. Von der Parkplatzregelung ausgenommen sind auch Ausstellungs-, Reparatur- oder Kundenfahrzeuge von Garagenbetrieben.

## 1. Untergeschoss

Nachfolgende Pläne zeigen ein mögliches Tiefgaragenlayout.



## 2. Untergeschoss



## Veloparkierung

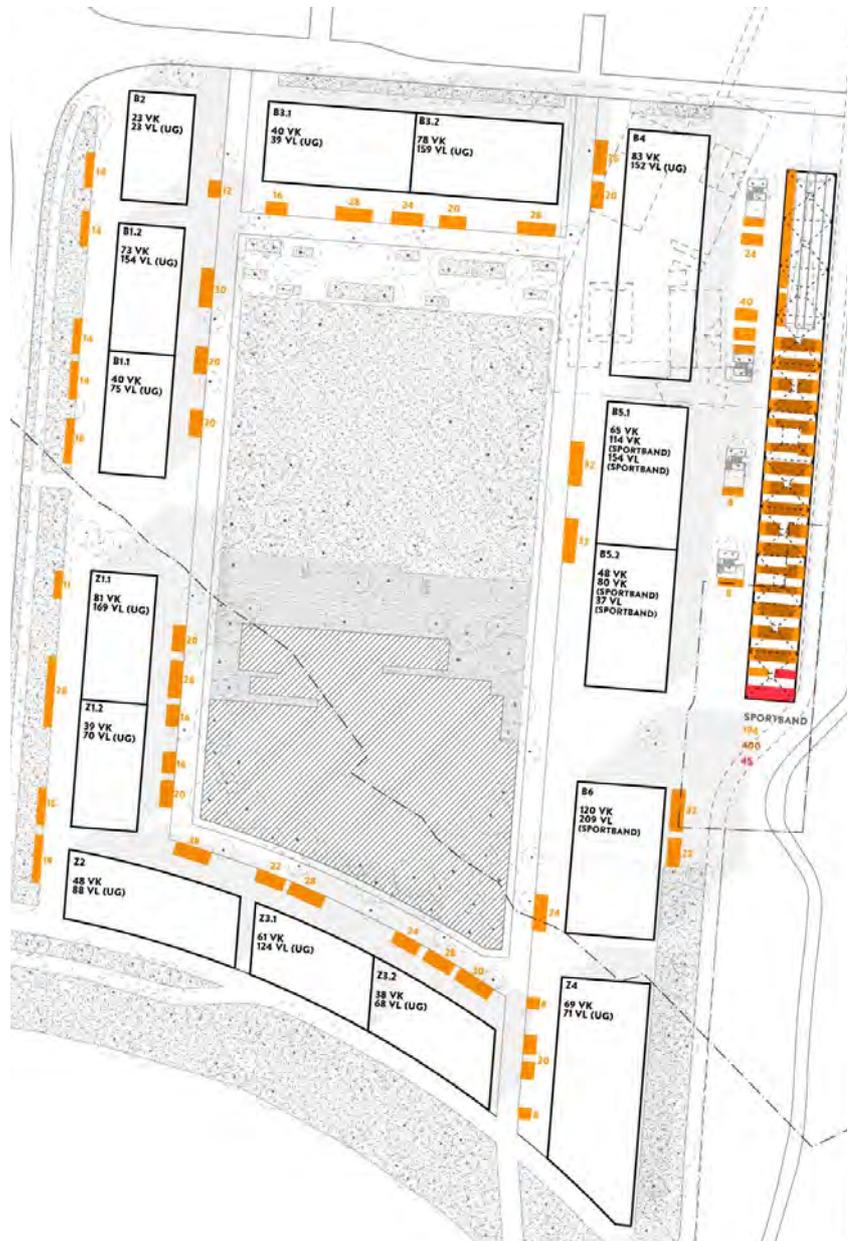
Das nach VSS-Norm zu erstellende Angebot ist im Verkehrsbericht von TEAMverkehr ausgewiesen. Der Bedarf basiert auf den Nutzflächen gemäss dem Richtprojekt und ist im Baubewilligungsverfahren im Detail herzuleiten.

Sämtliche Kurzzeit-Veloabstellplätze werden auf dem Erdgeschossniveau angeordnet. Die Langzeitplätze für Bewohner und Angestellte sind im Bereich des Sportbandes (Niveau Erdgeschoss) und im ersten Untergeschoss platziert.

Da bei einem allfälligen, partiellen Rückbau des Sportbandes (Bestimmung 36, BP Baar) Veloabstellplätze aufgehoben werden müssen, sind im ersten Untergeschoss Ersatzflächen vorgesehen.

### Erdgeschoss

-  Velo Kurzzeitparken
-  Velo Langzeitparken
-  Velo SBB
-  Wettbewerbsperimeter
-  Stadtbahnhaltestelle



Untergeschoss

-  Velo Langzeitparken
-  künftige Fläche für Velo Langzeitparkplätze des Sportbandes im Bereich des Wettbewerbsperimeters Stadtbahnhaltestelle
-  Wettbewerbsperimeter Stadtbahnhaltestelle



## 5.7 Umwelt

### Übersicht Umweltaspekte



UVB:  
Vorhaben erfüllt Umweltrecht

Lärmschutz:  
Einhaltung Planungswerte ist möglich

Entwässerung:  
Wasserfläche im Park dient auch der Retention von Meteorwasser

Stampfbach:  
Verlegung unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben möglich

### Zusammenfassende Erläuterungen

Bestimmung 49 bis 52 Baar  
Bestimmung 41 bis 44 Zug

- Aufgrund des Parkplatzangebots im Teilgebiet Baar ist das Vorhaben UVP-pflichtig. Die Prüfung der Umweltverträglichkeit folgt stufengerecht im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens. Obwohl technisch gesehen kein funktionaler Zusammenhang im Erschliessungssystem besteht, wurde der Umweltverträglichkeitsbericht über beide Bebauungsplanperimeter erstellt. Die mit den Bebauungsplänen ermöglichte Überbauung erfüllt sämtliche Anforderungen des Umweltrechts.
- Da beide Planungsgebiete noch nicht erschlossen sind, gelten für lärmempfindliche Räume die strengeren Planungswerte. Der Nachweis ist im Baubewilligungsverfahren zu erbringen. Im UVB wurde nachgewiesen, dass diese Werte bei den kritischeren Wohnnutzungen mit entsprechenden Grundrisslösungen und technischen Massnahmen erfüllt werden können.
- Die Dachflächen, der Park und die Wasserfläche im Park dienen auch der Retention des Meteorwassers. Die Dokumentation zum Richtprojekt Umgebungsgestaltung enthält dazu vertiefte Aussagen.
- Die Wasserfläche im Park ist auch Spielbereich. Die Randzonen werden ökologisch wertvoll ausgebildet. Der Stampfbach wird primär eine ökologische Funktion erfüllen. Die hohen ökologischen Anforderungen, die an die Verlegung des Fließgewässers gestellt werden, können gemäss dem technischen Bericht zum Vorprojekt erfüllt werden. Die Verlegung ist durch ein ausgewiesenes Büro zu planen und wird durch einen Ökologen begleitet. Die Verlegung erfolgt in maximal zwei Schritten (siehe Kap. 5.8).

## Zusammenfassende Erläuterungen

Bestimmung 53 bis 58 Baar  
Bestimmung 45 bis 47 Zug

## 5.8 Etappierung

Die Areale werden in mehreren Etappen überbaut und das Stadtquartier wird über einen längeren Zeitraum entstehen.

Die grundstücks- und gemeindeübergreifende Koordination, namentlich im Bereich der gemeinsamen Aussenflächen und beim Park, ist daher die grosse Herausforderung.

Mit dem Einreichen des ersten Baugesuchs sind Projekte einzureichen, die den etappenweisen Bau des grosszügigen Stadtquartiers ermöglichen. Dazu zählen:

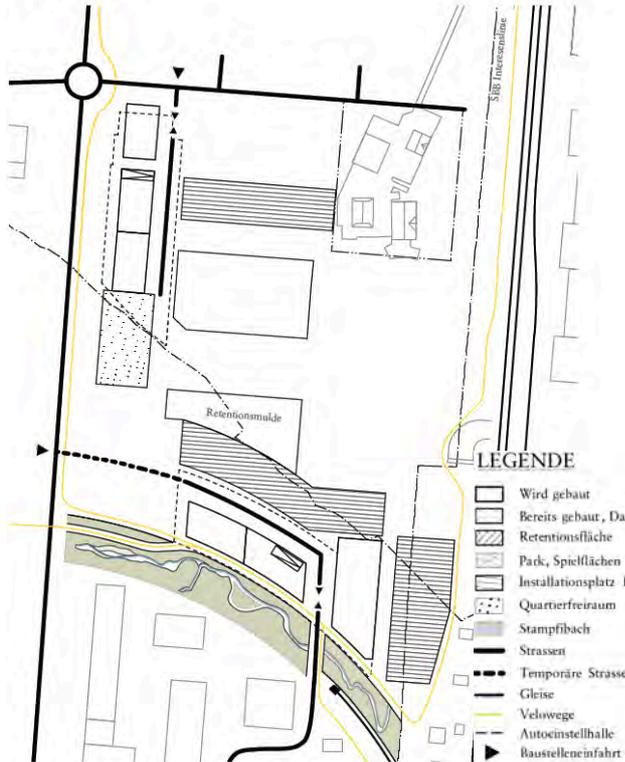
- Infrastrukturprojekt (Ver- und Entsorgung mit hydraulischer Berechnung und Festlegung der entsprechenden Retentionsmassnahmen)
- Betriebs-, Gestaltungs- und Materialisierungskonzept der Umgebungsflächen. In diesem Konzept sind auch die Höhenkoten des Parks abschliessend festzulegen. Zudem ist aufzuzeigen, wie der Zugang zur Stadtbahnhaltestelle für die Fussgänger und Velofahrer sicher ausgestaltet werden kann (Übergangslösung bis zum Zeitpunkt des Gleisbaus durch die SBB)
- Etappierungsplan zur Realisierung der Aussenräume
- Gewässerprojekt zur Umlegung des Stampfibachs mit entsprechendem Etappierungsplan
- Bewirtschaftungskonzept für den Park (inkl. Wasserfläche) sowie die übrigen Grünflächen (Grünstreifen). Darin ist auch aufzuzeigen, wie die ökologischen Flächen sichergestellt werden.

Im Interesse der Aussenwirkung und der Aufenthaltsqualität muss mit der Fertigstellung einer zweiten Bauetappe bereits ein namhafter Teil des zentralen Parks fertiggestellt sein (min. 5'000 m<sup>2</sup>).

Etappierungskonzept

Nachfolgender Etappierungsplan zeigt ein mögliches Vorgehen.

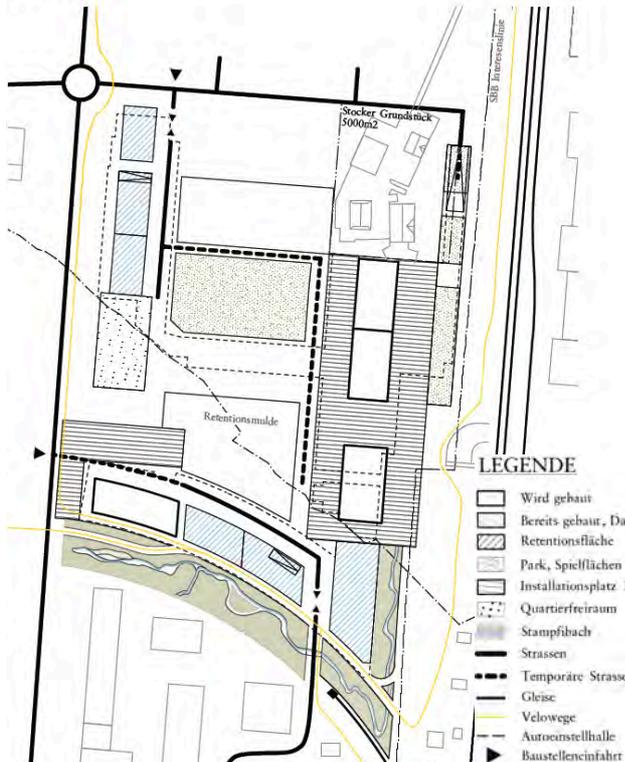
**BAUHPASE**



**ABSCHLUSS PHASE I**



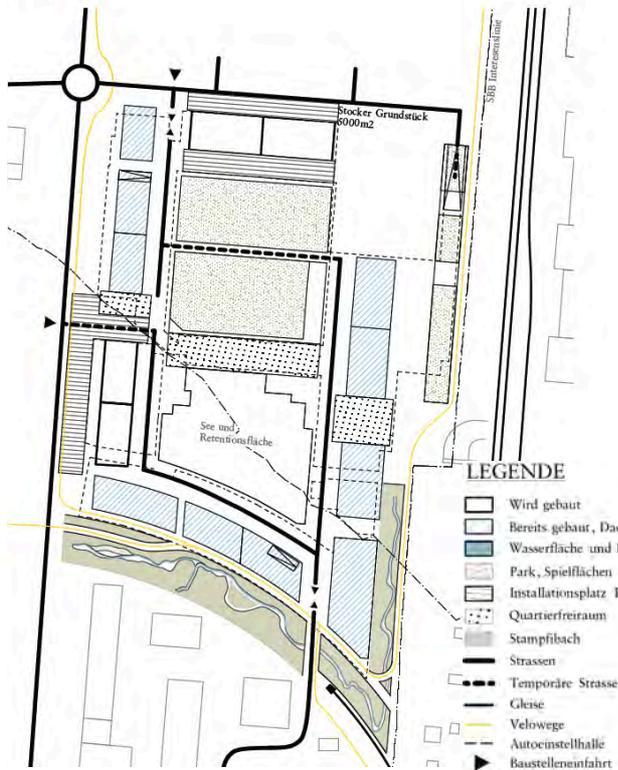
**BAUHPASE**



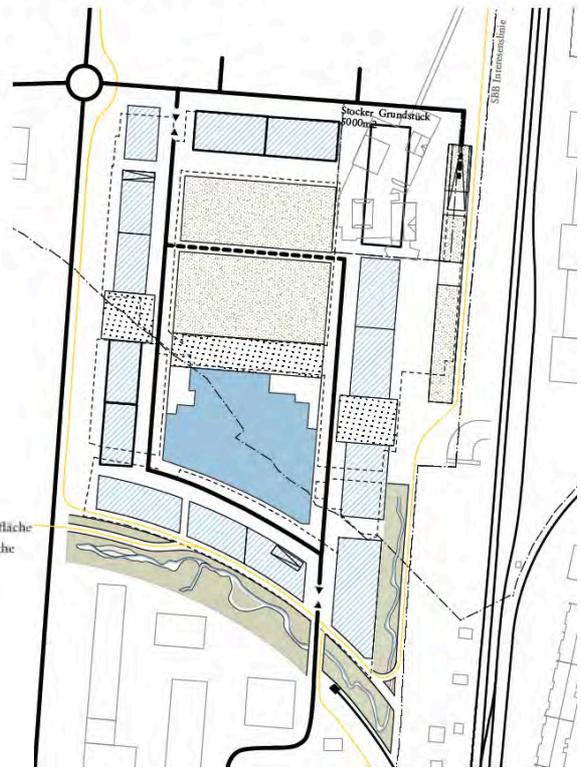
**ABSCHLUSS PHASE II**



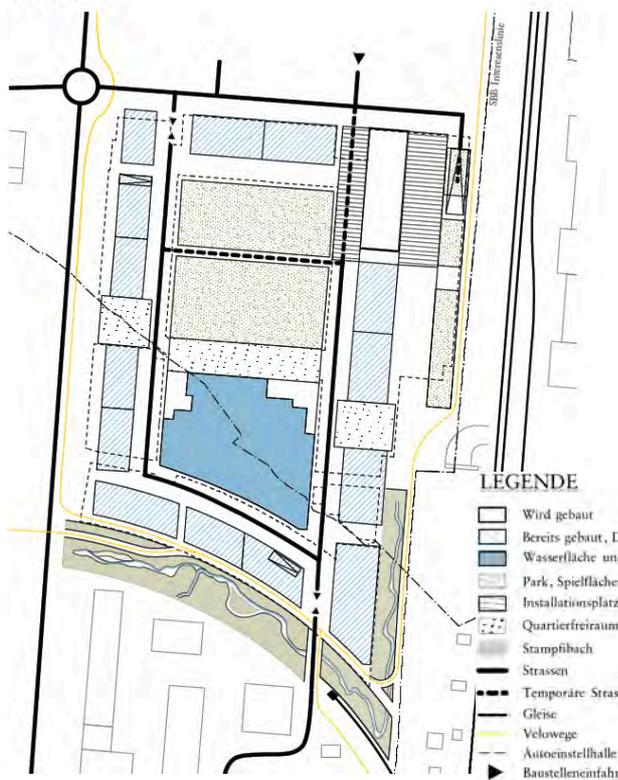
BAUHPASE



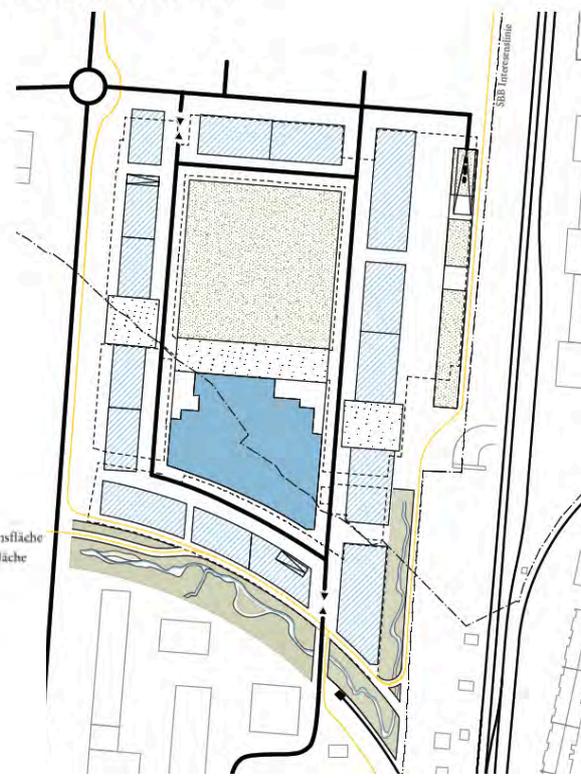
ABSCHLUSS PHASE III



BAUHPASE



ABSCHLUSS PHASE IV



## Abhängigkeiten

### 5.9 Schlussbestimmungen

Die Planungsmittel bedingen sich gegenseitig.

Dies bedeutet, dass die Planungsvorlage sowohl in Baar als auch in Zug durch die zuständigen Instanzen beschlossen werden muss, damit die Planungsmittel nach der kantonalen Genehmigung in Rechtskraft erwachsen können.

## 6. Ergänzende Dokumente

### 6.1 Verlegung Stampfibach

#### Interessenabwägung

Die Überbauung Unterfeld macht die Verlegung des heutigen Grenzbachs (Stampfibach) erforderlich. Diesbezüglich besteht der Zielkonflikt, grosszügige Gewässerräume auszuschneiden und gleichzeitig die sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossenen Baugebiete im Sinne der nachhaltigen Innenentwicklung zu verdichten. Im Entwicklungsgebiet Unterfeld trifft eine Vielzahl von Raumansprüchen aufeinander. Das sind:

- Städtebau: Der Wunsch nach einer städtischen Zentrumsüberbauung, deren Ausprägungen und Nutzungen an der Nahtstelle zwischen Zug und Baar eine neue Mitte schafft.
- Freiraum: Der Bedarf nach einem grosszügigen, zusammenhängenden Freiraum, der über das Entwicklungsgebiet Unterfeld hinaus einen Mehrwert schafft.
- Interessenlinie SBB: Die SBB will im Unterfeld eine neue Abstellanlage realisieren und die Bahnlinien um zwei Gleise ergänzen.
- Gewässer: Mit der Verlegung des Stampfibachs soll ein ökologischer Mehrwert geschaffen werden. Gleichzeitig soll Wasser auch Thema der Freiraumgestaltung sein.
- Verkehr: Längs der Interessenlinie der SBB soll der Radweg geführt werden.

#### Geprüfte Varianten

Durch das beauftragte Planungsbüro Staubli, Kurath und Partner AG wurden folgende Varianten geprüft:

- Führung Gewässerraum an bisheriger Lage durch den Park:  
⇒ Dies führt zu stärkeren Eingriffen in die Gewässerökologie durch die Bewohner (Betretung, Gewässerspielplatz, etc.).
- Verbreiterung des Gewässerraums zulasten des zentralen Parks:  
⇒ Dies führt zu einem formal unbegründeten Versatz in der städtebaulichen Grossform und wird im Interesse der städtebaulichen Qualitätssicherung abgelehnt.
- Verbreiterung des Gewässerraums zulasten der Interessenlinie SBB:  
⇒ Die SBB sieht keinen Spielraum, den Raumbedarf für die künftige Infrastruktur zu reduzieren.
- Verbreiterung des Gewässerraums zulasten der Radwegführung:  
⇒ Dadurch entsteht ein unerwünschter Versatz in der kantonalen Radwegroute.

## Zweckmässige Lösung

Der in den Bebauungsplänen festgelegte und mit Baulinien gesicherte Gewässerraum ist zweckmässig:

- Zusammen mit dem breiteren Gewässerraum entlang der Schleife und der Bachverlängerung wird die nach Übergangsbestimmung GSchV theoretisch fehlende Gewässer- raumfläche entlang der SBB-Gleise von 920 m<sup>2</sup> umfassend kompensiert. Ferner wird der Gewässerraum des Baches im betrachteten Projektperimeter im Vergleich zur heutigen Situation deutlich vergrössert.
- Der vorgesehene 11 m breite Gewässerraum längs der Bahnanlage entspricht Art. 41a der GSchV und ist damit mit dem Bundesrecht konform.
- Die raumplanerische Interessenabwägung und die geprüften Varianten zeigen, dass die in den Bebauungsplänen festgelegte Gewässerführung zweckmässig ist.
- Die Kompensationsmassnahmen längs der Schleife, die Renaturierung und die Gewässeranordnung am Rand der Überbauung besitzen insgesamt das Potenzial, dass gegenüber dem Ist-Zustand ein ökologischer Mehrwert geschaffen werden kann.

## Provisorische Umlegung

Die Verlegung des Stampfibachs wird zeitlich an den Bau eines Gebäudes in den Baubereichen B6, Z3 oder Z4 gebunden und erfolgt in maximal zwei Schritten.

Ein Bauvorhaben im Baubereich B6 erfordert allenfalls eine provisorische Verlegung des Stampfibachs, sofern das Gewässer auf dem Arealteil in Zug nicht bereits verlegt wurde.

## Verweis

Zum Vorprojekt wurde ein technischer Bericht verfasst. Weitere Informationen können dem Bericht von Staubli Kurath und Partner AG entnommen werden.

## 6.2 Verkehrsgutachten

### Parkplatzzahl

Im Verkehrsbericht von TEAMverkehr wird die Verkehrssituation im Detail analysiert. Aufgrund der bereits heute hohen Verkehrsbelastung im und um das Gebiet Unterfeld wird eine Reduktion der Parkplatzzahl auf 75% des Minimalwertes nach VSS-Norm festgelegt. Dabei wird sowohl die Anzahl Parkfelder für die Arbeits- als auch für die Wohnnutzung abgemindert. Damit diese Reduktion im Betrieb funktioniert, wird die zwingende Erstellung eines Mobilitätsmanagements im Bebauungsplan verankert.

## Leistungsfähigkeit Knoten Nordstrasse Baar

Der Verkehrsablauf an den Anschlussknoten des Bebauungsplangebietes Unterfeld wurde im Rahmen der Verkehrsstudie Nordstrasse simuliert. Die Simulationsergebnisse zeigen, dass das übergeordnete Verkehrssystem bereits heute an der Kapazitätsgrenze läuft. Daher werden Optimierungsmassnahmen am übergeordneten Netz vorgeschlagen. Der Kreisel Unterfeld soll jedoch voraussichtlich als Kreisel belassen werden.

Dieser Kreisel besitzt aufgrund des zusätzlichen Verkehrs bei einer vollständigen Überbauung der beiden Erschliessungseinheiten Nord und Süd (siehe Strassenplan) eine Qualitätsstufe D. Auf der Basiserschliessung ist zu den Spitzenstunden mit einem Verkehrsrückstau von rund 110 m zu rechnen.

Würde der Kreisel zu einer LSA umgebaut, könnte der Rückstau auf 82 m reduziert werden.

## 6.3 Umweltverträglichkeitsbericht

### Verweis

Der Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) des Ingenieurbüros Beat Sägesser vom 9.9.2015 kommt zum Schluss, dass das Planungsvorhaben mit der Umweltgesetzgebung konform ist.

Die entsprechenden Belege und Herleitungen können dem UVB entnommen werden.

## 6.4 Entwässerungskonzept

### Grobkonzept liegt vor

Für beide Bebauungsplangebiete wurde ein Versorgungs- und Entwässerungskonzept erarbeitet. Der technische Bericht von Staubli, Kurath und Partner AG enthält erste konzeptionelle Vorgaben zur Versorgung mit Frischwasser und zur Entsorgung des Schmutz- und Meteorwassers. Der Bericht ist Bestandteil des Bebauungsplandossiers.

Als Grundlage für die Bewilligung eines ersten Bauprojekts muss dieses Konzept zu einem Ver- und Entsorgungsprojekt vertieft werden (siehe Bestimmung 55 Baar, 46 Zug).

### Versorgung mit Frischwasser

Die Versorgung mit Frischwasser erfolgt gemäss den Konzessionsgebieten der Wasserversorgung Korporation Baar respektive Wasserwerke Zug für die beiden Gemeindegebiete separat.

Die entsprechenden Werke sind frühzeitig mit der Projektierung der nötigen Anlagen zu beauftragen.

Schmutzwasser

Ebenso kann die Entsorgung des Schmutzwassers entsprechend den Zuständigkeitsgrenzen und den zeitlich variierenden Bauabsichten separat gelöst werden:

- Für die Entwässerung des Bebauungsplangebiets Unterfeld Baar wird eine neue Leitung mit einer Pumpstation in Richtung Norden erstellt, die an den bestehenden GVRZ-Kanal angeschlossen wird.
- Das Schmutzwasser aus dem Bebauungsplangebiet Unterfeld Schleife Zug kann in eine bestehende Leitung im Bereich des Feldparks eingeleitet werden.

Meteorwasser

Das Meteorwasser wird retendiert, in das Wasserbecken in den Göblibach oder direkt in das Gerinne des Stampfibachs geleitet.

## 6.5 Nachhaltigkeitskonzept

Ziel

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung (NHB) hat zum Ziel, bei der vorliegenden Planung aufzuzeigen, wie die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung (ökologische, soziale und wirtschaftliche Aspekte) berücksichtigt wurden.

Nachhaltigkeitskriterien und Beurteilungsinstrument

Die Beurteilung erfolgt in Anlehnung an die Empfehlungen der SIA 111/1 zum Thema nachhaltiges Planen. Der Kriterienkatalog basiert auf qualitativen Fragestellungen zu den Nachhaltigkeitsaspekten und nicht auf quantitativen Messgrössen, wie beispielsweise bei der Umweltverträglichkeitsprüfung. Es werden auch nicht verschiedene Zustände (bebauter Zustand im Vergleich zur grünen Wiese / verschiedene Projektansätze) miteinander verglichen.

Standortqualität

Aufgrund der Zentralität und der sehr guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr besitzt der Standort sehr gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Quartierentwicklung.

In der vorliegenden Gebietsplanung sind folgende Nachhaltigkeitsaspekte speziell hervorzuheben:

Siedlung

- Basierend auf dem durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb wird ein eigständiges, funktionstüchtiges, neues Stadtquartier mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten entstehen.
- Die bauliche Dichte wurde optimiert, sodass der Bodenverbrauch gesenkt werden kann.
- Die Planung sichert eine funktionale Durchmischung mit Wohnungsangeboten im preisgünstigen Segment.

- Die Standortgüte, das reduzierte Parkplatzangebot und die verkehrsberuhigten Umgebungsflächen sind eine gute Voraussetzung dafür, dass auch "autofreie" Wohnungen erstellt werden können.
  - Das geplante Angebot für die Siedlungsausstattung ist überdurchschnittlich (Park, EG-Nutzungen).
  - Es werden neue, öffentlich zugängliche Räume mit vielfältigen Funktionen und hoher Aufenthaltsqualität für alle Nutzerinnen und Nutzer geschaffen.
  - Das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen ist ausgeglichen.
- Mobilität
- Im Zentrum der künftigen Mobilität stehen die Angebote im Bereich des Fuss- und Veloverkehrs. Die Verkehrsflächen werden im Sinne von Begegnungszonen verkehrsberuhigt gestaltet. Es werden Veloabstellanlagen direkt am Ziel erstellt und in die Umgebung integriert. Die Zugänge zum künftigen Quartier sind an das übergeordnete Netz angebunden.
  - Das durchlässige Bebauungskonzept und die Nutzungsverteilung entsprechen dem Grundsatz der "Stadt der kurzen Wege".
  - Das Parkplatzangebot und die zu erarbeitenden Mobilitätskonzepte leisten einen Beitrag zur Reduktion der örtlichen Verkehrsmengen. Denkbar ist die Umsetzung eines quartiereigenen Carsharing-Modells.
  - Die Umgebungsgestaltung entspricht den Verkehrssicherheitsbestimmungen (Sichtbeziehungen, tiefe Fahrgeschwindigkeiten, Begegnungszone).
- Landschafts- und Lebensräume
- Der eingedolte Bereich des Stampfibachs wird renaturiert.
  - Für die Gewährleistung der natürlichen Funktion des Stampfibachs wird ein ausreichender Raum ausgeschieden. Die künftige Lage am Rand der Überbauung ist zur Vermeidung von negativen Eingriffen in das Ökosystem vorteilhaft.
  - Indem grosse Teile der beiden Areale von unterirdischen Bauten freigehalten werden, wird die Bodenversiegelung eingeschränkt.
  - Die Umgebungsflächen werden auch nach siedlungsökologischen Kriterien ausgestaltet. Insbesondere die Randzonen der Wasserfläche und die Grünstreifen bieten Platz für neue Lebensräume. Sie können bei entsprechender Ausgestaltung und extensiver Bewirtschaftung einen Beitrag zur Steigerung der Biodiversität leisten.
- Energie
- Die Voraussetzungen für eine nachhaltige Energienutzung sind gegeben (siehe Kap. 6.6).

## Finanzen

- Die Kostenfolgen für die Öffentlichkeit sind im Vergleich zur Grösse des Vorhabens sehr gering, da der Park samt den gemeinschaftlichen Ausstattungen und der Erschliessungsanlagen (inkl. Basiserschliessung) durch die Grundeigentümer finanziert werden.
- In Baar entstehen Kosten, indem die künftigen Schüler aus dem Gebiet Unterfeld in Zug zur Schule gehen werden. Es handelt sich dabei um eine Verlagerung von Allgemeinkosten, die zwischen den Gemeinden ausgeglichen werden. Für Baar würden auch Kosten entstehen, wenn die Kinder auf dem Gemeindegebiet von Baar zur Schule gehen würden. Die Details werden in einem Vertrag zwischen der Gemeinde Baar und der Stadt Zug geregelt.

## Nachhaltigkeitsbeurteilung

Die Nachhaltigkeitsbeurteilung basiert auf dem umfangreichen Kriterienkatalog der SIA 111/1 „Nachhaltiges Planen und Beraten“. Die Beurteilung erfolgt stufengerecht im Bebauungsverfahren.

Die Auswertung zeigt, dass die ökologischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Belange in den vorliegenden Planungsinstrumenten in einem sehr ausgewogenen Verhältnis zueinander stehen, was grundsätzlich dem Ziel der "Nachhaltigkeit" entspricht (Zusammenfassung der Nachhaltigkeitsbewertung siehe Anhang).

Die Grundsätze der Nachhaltigkeit sollen weiterhin Wegweiser bei der weiteren Projektierung sein, was im Zweckartikel der beiden Bebauungspläne zum Ausdruck kommt. Die vertiefte Auseinandersetzung mit den Aspekten der nachhaltigen Entwicklung erfolgt dabei in der Projektierungsphase.

## 6.6 Energiekonzept

### Gesetzliche Anforderungen

Die Verordnung zum Energiegesetz des Kantons Zug verlangt, dass bei Bebauungsplänen der maximal zulässige Wärmebedarf für Heizung und Warmwasser um 10% zu unterschreiten ist und lediglich zu 60% aus nicht erneuerbaren Quellen gedeckt werden darf (§ 1a der Verordnung zum Energiegesetz). Diese Vorgaben entsprechen in etwa dem heutigen Minergie-Standard.

Diese Vorgaben sind abschliessend und können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht verschärft werden.

### 2000-Watt-Areal

Die Grundeigentümer haben auf freiwilliger Basis geprüft, ob die Anforderungen für eine 2000-Watt-Gesellschaft nach dem SIA Effizienzpfad Energie 2040 mit dem städtebaulichen und bautechnischen Ansatz eingehalten werden können. Der Bericht kommt zum Schluss, dass die Rahmenbedingungen des Projekts gut sind, um die sehr hohen Anforderungen erfüllen zu können.

Dabei ist zum heutigen Zeitpunkt offen, ob eine 2000-Watt-Areal-Zertifizierung für beide Bebauungsplangebiete, das Bebauungsplangebiet Unterfeld Baar oder Teile davon umgesetzt wird.

### Wärmeversorgung

Das Energiekonzept basiert auf dem Ansatz einer möglichst hohen Nutzung erneuerbarer Energiequellen und damit tiefen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Aufgrund des momentanen Kenntnisstandes liegen die Nutzung von Umgebungswärme mit Wärmepumpen oder das Installieren einer Wasser-Wasser-Wärmepumpe (Grundwasservorkommen) sowie die Holzwärmenutzung im Fokus der künftigen Wärmeversorgung. Denkbar ist auch der Anschluss an das geplante Seewasser-Niedertemperatur-Netz der Wasserwerke Zug (WWZ). Der Energieträger ist jedoch noch nicht bestimmt und wird im Rahmen der weiteren Projektierung festgelegt.

### Nutzung der Dachflächen für die Stromversorgung

Auf den Dächern der Bauten sind Photovoltaik-Module möglich. Nach einer ersten Abschätzung könnten ca. 18 % bis 24 % des Strombedarfs mit den lokalen Photovoltaik-Anlagen gedeckt werden.

## 7. Einhaltung von § 32 PBG

### § 32 PBG

<sup>1</sup> *Gemeindliche Bebauungspläne bestimmen die Bauweise über eine funktional zusammenhängende Landfläche innerhalb der Bauzone. Weisen sie wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise auf, so können darin Abweichungen von den kantonalen und gemeindlichen Bauvorschriften festgelegt werden.*

<sup>2</sup> *Wesentliche Vorteile im Sinne von Abs. 1 sind*

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

### 7.1 Abweichungen gegenüber der Einzelbauweise

Abweichungen im Vergleich zur rechtskräftigen Grundordnung

Nachfolgende Übersicht fasst die Abweichungen der beiden Bebauungspläne gegenüber der Einzelbauweise gemäss den rechtsgültigen Bauordnungen der Gemeinde Baar und der Stadt Zug zusammen.

	Gemeindegebiet Baar		Stadtgebiet Zug	
	Zulässig nach Einzelbauweise in den Zonen WA5/AD5	Zulässig gemäss Bebauungsplan Unterfeld Baar	Zulässig nach Einzelbauweise in der Zone WA5	Zulässig gemäss Bebauungsplan Unterfeld Schleife Zug
Dichte	Baumassenziffer 5.0	Baumassenziffer 6.3	Ausnützungsziffer 1.5	Ausnützungsziffer 2.15
Gebäudehöhe	20 m (Fassadenhöhe)	60 m	18.5 m	52 m
Geschosszahl	frei	frei	5 Vollgeschosse	frei
Gebäuelänge	40 m (WA5) frei (AD 5)	79 m	frei	78 m
Wohnnutzung in der Zone AD5	nicht zulässig	zulässig	-	-
Freizeitnutzungen mit einem regionalen Einzugsgebiet in der Zone WA5	nicht zulässig	Kino mit 5 Sälen zulässig	-	-

## Abweichungen im Vergleich zur neuen Grundordnung

Im Rahmen der Teilrevision des Zonenplans und der Bauordnung wird in der Gemeinde Baar insbesondere die Rechtsgrundlage zur Realisierung von Hochhäusern geschaffen.

Die Einführung der neuen Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord in der Stadt Zug stellt eine massgeschneiderte Lösung dar, auf deren Basis sich keine Abweichungen gegenüber der Einzelbauweise mehr ergeben.

Im Vergleich zur neuen Grundnutzung weicht der Bebauungsplan Unterfeld Baar nach der Teilrevision wie folgt von den Bestimmungen für die Einzelbauweise ab.

	Gemeindegebiet Baar		Stadtgebiet Zug	
	Zulässig nach Einzelbauweise in den Zonen WA5	Zulässig gemäss Bebauungsplan Unterfeld Baar	Zulässig nach Einzelbauweise in der Bauzone mit speziellen Vorschriften Schleife Nord	Zulässig gemäss Bebauungsplan Unterfeld Schleife Zug
Dichte	Baumassenziffer 5.0	Baumassenziffer 6.3	Ausnützungsziffer 2.2	Ausnützungsziffer 2.15
Gebäudehöhe	60 m (auf Basis Bebauungsplan)	60 m	54 m (Fassadenhöhe)	52 m
Geschosszahl	frei	frei	frei	frei
Gebäudelänge	40 m (WA5)	79 m	frei	78 m
Freizeitnutzungen mit einem regionalen Einzugsgebiet in der Zone WA5	nicht zulässig	Kino mit 5 Säulen zulässig	-	-

## 7.2 Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise

### Bebauungsplanpflicht

Obwohl gemäss den beiden kommunalen Bauvorschriften eine Bebauungsplanpflicht besteht und somit keine Einzelbauweise zulässig ist, werden nachfolgend die wichtigsten Vorzüge des Bebauungsplans gegenüber der Einzelbauweise zusammengefasst.

### Abgestimmte Planung

Die Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug stellen sicher, dass auf dem 5.5 ha grossen Areal eine auf die ortsbauliche Situation abgestimmte Überbauung ermöglicht wird.

Im Vergleich zu einem heterogenen Erscheinungsbild nach Einzelbauweise basiert das gemeindeverbindende Projekt auf einem Gesamtkonzept als Resultat eines Konkurrenzverfahrens.

### Berücksichtigung öffentlicher Anliegen

Die Bebauungspläne berücksichtigen zahlreiche öffentliche Interessen. Dazu zählen:

- die Sicherstellung von preisgünstigem Wohnraum
- die Ausscheidung eines öffentlich zugänglichen grosszügigen Parks, ohne Kostenpflicht für die Allgemeinheit
- die Sicherstellung von publikumsbezogenen Erdgeschossnutzungen
- die Aufwertung des Zugangs zur Stadtbahnhaltestelle
- die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität
- die Sicherstellung des Lärmschutzes, indem alle Wohnungen auf den grosszügigen Innenhof ausgerichtet werden können

Alle diese Themen können unter dem Aspekt Nachhaltigkeit zusammengefasst werden. Das Gesamtkonzept ermöglicht es, dass trotz hoher baulicher Dichte ein grosszügiger Park realisiert werden kann, der über die Quartiergrenzen hinaus einen Mehrwert bringt.

Die aufgezählten Vorzüge könnten im Rahmen der Einzelbauweise nicht und oder nur beschränkt sichergestellt werden.

## Qualitätsvolles Richtprojekt

Das Richtprojekt, das den Bebauungsplänen zugrunde liegt, vermag die hohen Anforderungen gemäss § 32 PBG zu erfüllen.

Das ausgearbeitete Modell gilt als Nachweis der geforderten besonders guten Einordnung der Bauten und Anlagen, wobei an dieser ortsbaulichen Lage bewusst ein städtebaulicher Akzent gesetzt wird.

Die 25 m hohen Sockelbauten vermitteln zu den Gebäudehöhen in der Nachbarschaft.

Zur architektonischen Gestaltung der Freiräume liegt ein Richtprojekt vor. Die vorgesehenen unterschiedlichen Nutzungszonen sind situationsgerecht und differenziert gestaltet.

Die Neubauten sollen hohe architektonische Qualitäten erfüllen. Für die Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m sind auf dem Gemeindegebiet von Baar Konkurrenzverfahren durchzuführen.

Zur genauen Gestaltung der Bauten und Anlagen ist auf der Stufe des Bebauungsplans jedoch noch keine abschliessende Beurteilung möglich. Erst auf der Grundlage eines Baugesuchs kann die Baubehörde die besonders gute architektonische Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie der Freiräume beurteilen.

## Wohnungsmix

Die Baubereiche ermöglichen einen vielfältigen Wohnungsmix. Somit können verschiedene Generationen und Nutzergruppen angesprochen werden.

Im Weiteren setzt sich die Korporation dafür ein, dass der grösste Teil der Wohnungen im preisgünstigen Segment angeboten werden kann.

Im Rahmen der Einzelbauweise bestünde keine Möglichkeit, auf das Angebot an preisgünstigen Wohnungen über die in der Bauordnung geforderten Mindestwerte hinaus Einfluss nehmen zu können.

## Qualitätssicherung

Die Qualitätssicherung wird durch ein Fachgremium mit Vertretern aus der Gemeinde Baar und der Stadt Zug sichergestellt.

Die Gestaltungskommission beurteilt alle Baugesuche (Hochbauten, Tiefbauten und Umgebung) innerhalb der Bebauungspläne Baar und Zug sowie die grenzübergreifenden Bauprojektpläne wie z.B. Betriebs-, Gestaltungs- und Materialisierungskonzept der Umgebungsflächen, Etappierungspläne.

## Erschliessungssituation

Das maximal zulässige Parkplatzangebot in den Bebauungsplangebieten Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug berücksichtigt die beschränkten Kapazitätsreserven des übergeordneten Strassennetzes. Wenn die Gebiete nach Einzelbauweise überbaut würden, wäre die Abstimmung von Siedlung und Verkehr kaum umsetzbar.

Da die Erschliessungsstrassen für den Motorverkehr nicht durchlässig sind, entsteht kein quartierfremder Ausweichverkehr.

## Spiel- und Sportangebote

Die Bebauungspläne sichern grosszügige, zusammenhängende Spiel- und Sportangebote, was im Rahmen der Einzelbauweise nicht in dieser Form umgesetzt werden könnte. Die Spielflächen sind in unterschiedliche Funktionen unterteilt: Sportfelder, Spielwiesen, einen Spielbrunnen sowie Kinderspielbereiche.

## Ökologie

Ein ökologischer Mehrwert gegenüber der heutigen Situation wird erreicht, indem:

- der Stampfibach an den Südrand der Überbauung verlegt (geringere Eingriffe in die Gewässerökologie durch die Bewohner) und ein grosszügiger Gewässerraum ausgeschieden wird (mehr Fläche als gesetzlich gefordert);
- die grosse Wasserfläche im Park und weitere Umgebungsflächen auch ökologische Funktionen erfüllen (Regenwassermanagement, Ufervegetation, Grünstreifen);
- die Dachflächen extensiv begrünt werden.

## Fazit

Die Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug besitzen wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise:

- Das Richtprojekt Umgebungsgestaltung ist der Nachweis für die besonders gute architektonische Gestaltung der Anlagen und der Freiräume. Für die Gebäude mit einer Gebäudehöhe von über 25 m gelten besonders hohe Anforderungen, was die Durchführung von Konkurrenzverfahren gerechtfertigt.
- Die Höhenentwicklung der Überbauung ist das Ergebnis einer sorgfältigen Auseinandersetzung mit den Themen Höhenentwicklung, Akzentuierung im Stadtkörper, Verdichtung und Freiraumangebot. Die erhöhten Anforderungen an die Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild werden erfüllt.

## 8. Mitwirkung und Prüfungen

### 8.1 Ergebnis der internen Vernehmlassung

Anliegen wurden gross-  
mehrheitlich umgesetzt

Zum umfangreichen Planungsossier haben die Gemeinde Baar und die Stadt Zug verwaltungsinterne Vernehmlassungen durchgeführt. Die entsprechenden Anliegen wurden berücksichtigt und die Dokumente angepasst.

Kritik der Stadtbild-  
kommission Zug (SBK)  
zur Parkgestaltung

In ihrer zweiten Stellungnahme bedauert die Stadtbildkommission der Stadt Zug, dass die Anliegen aus der ersten Beurteilung nur bedingt umgesetzt worden seien. Die ursprünglich ganzheitlich, romantisch konzipierte Parkanlage werde nun in streng gegliederte Teilbereiche (Spielplatz, Park, Wege, Wasserfläche) aufgeteilt. Einerseits bleibe so das Erlebnis eines grossen, verspielten Parks auf der Strecke, andererseits würden durch die "Mononutzung" unerwünschte Reaktionen der Anwohnerschaft erwartet.

Stellungnahme der Projekt-  
verfasser (TOPOTEK 1)

Das Richtprojekt Umgebungsgestaltung wurde im Rahmen von zahlreichen Überarbeitungsschritten optimiert. Der aktuelle Entwurfsstand ist daher eine Weiterentwicklung des Standes welcher der SBK gezeigt wurde.

Entsprechend der ersten Rückmeldung der SBK wurden folgende Projektanpassungen vorgenommen:

- stärkere Begrünung im Bereich der umlaufenden "Strassen" durch Bäume
- bessere Integration der Belagsflächen (Spielbereich im Norden und Bewegungsbereich am See/Pavillon) in das Konzept des Parks durch eine stärkere Begrünung (Gräser) im Spielplatzbereich sowie durch die Materialwahl (Naturstein und Holz anstatt Asphalt) am See. Auch formal wurde die Bewegung zwischen Lindenplatz und Lorzefenster wieder aufgenommen. Die Einheitlichkeit des Parks wird (nach wie vor) auch durch die alle Bereiche übergreifende Bepflanzung mit Grossgehölzen sichergestellt.

Die Einheitlichkeit des Parks wird so durch die "weicheren" Materialien und die stärkere Begrünung sowie durch die formale Aufnahme der Bewegungsrichtung gestärkt.

Da der Parkbereich insgesamt sowie in seinen Teilbereichen sehr unterschiedlich genutzt werden kann (Spielen (Spielgeräte, Wiese), Aufenthalt (Wiese und Bereich am Pavillon und am Wasser), Feiern (Pavillon), Durchgang), bleibt das Argument der "Mononutzung" der SBK unverständlich. Vielmehr stellt der Park von Nord nach Süd eine Sukzession von Nutzungen dar.

Aspekt Finanzierung und Unterhalt

Der Park wird durch die Grundeigentümer finanziert. Die Öffentlichkeit erhält unentgeltlich ein Nutzungsrecht.

Die Grundeigentümer haben ein grosses Interesse, den Park wirksam und dauerhaft pflegen zu können. Eine zu kleinteilige Gestaltung ist für sie auf Dauer nur schwierig zu handeln.

Eine Rückkehr zur ursprünglichen (noch kleinteiligeren) Gestaltung ist ausgeschlossen, da sie viel höhere Herstellungs- und Pflegekosten mit sich bringt und durch die Grundeigentümer nicht getragen wird.

Aspekt "Romantik"

Der Park wird durch seine grosse zusammenhängende Grünfläche und wirksame Bepflanzung mit Weiden und Pappeln in grosser Menge ein überaus romantisches und kräftigend Bild innerhalb der Bebauung geben.

Ausblick

Allfällige Projektoptimierungen im Sinne der Stellungnahme der SBK werden im Betriebs-, Gestaltungs- und Materialisierungskonzept geprüft. Dieses wird im Rahmen eines ersten Bauvorhabens ausgearbeitet und zur Bewilligung eingereicht.

## 8.2 Ergebnis der kantonalen Vorprüfung

Genehmigung wurde in Aussicht gestellt.

Die Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug wurden durch die kantonalen Amtsstellen vorgeprüft.

Der Vorprüfungsbericht vom 20. Juli 2015 enthält mehrere Vorbehalte, die im Rahmen der Überarbeitung der Planungsmittel berücksichtigt und umgesetzt wurden.

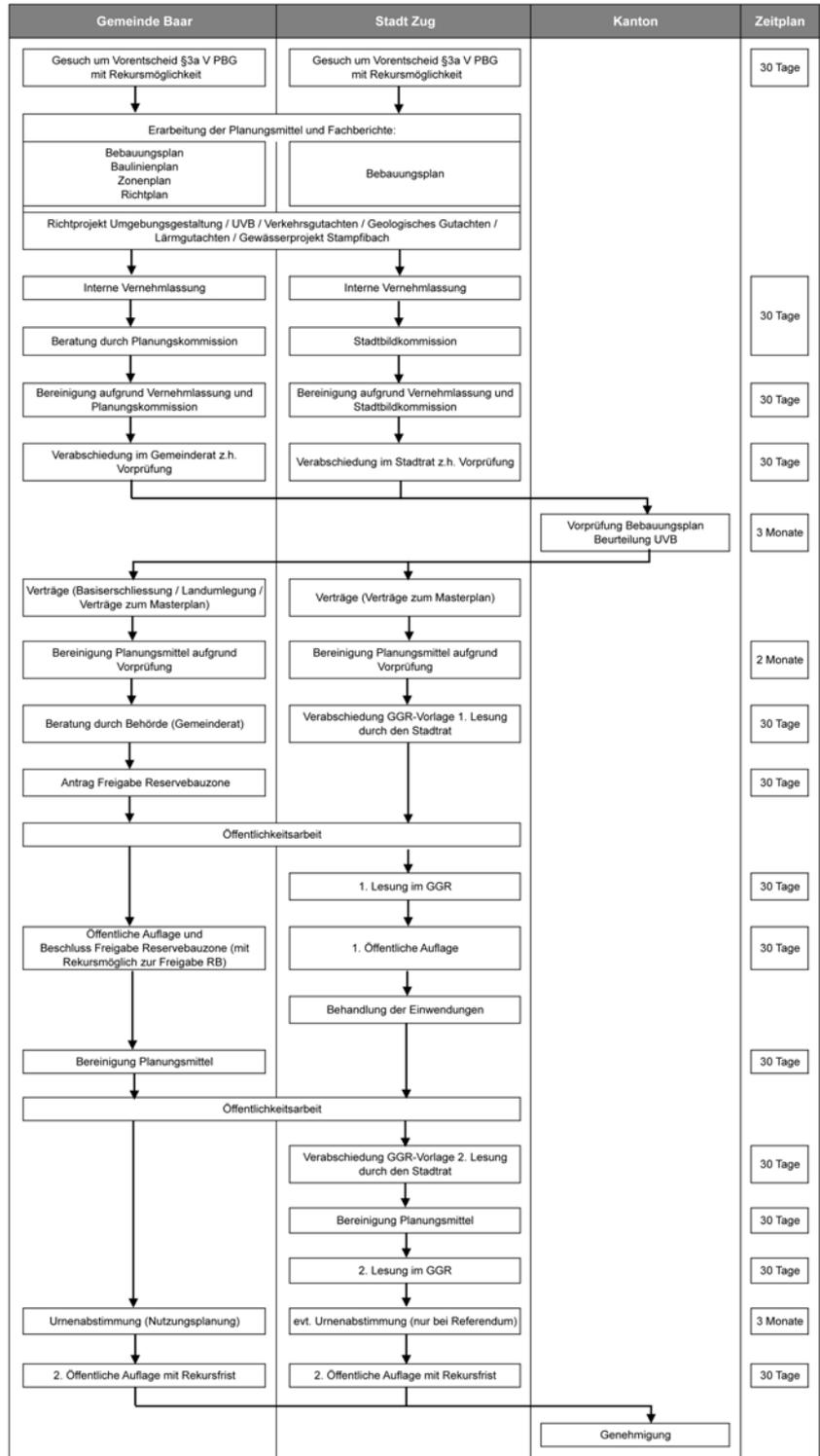
Hinsichtlich der vorgenommenen Änderungen wird auf den separaten Bericht "Umsetzung der Vorbehalte aus der kantonalen Vorprüfung" verwiesen.

Die Baudirektion hat im Vorprüfungsbericht festgehalten, dass das Planungsvorhaben wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise aufweist (§ 32 PBG) und nach der Umsetzung der kantonalen Anliegen genehmigungsfähig ist.

## 8.3 Ergebnis der öffentlichen Auflage

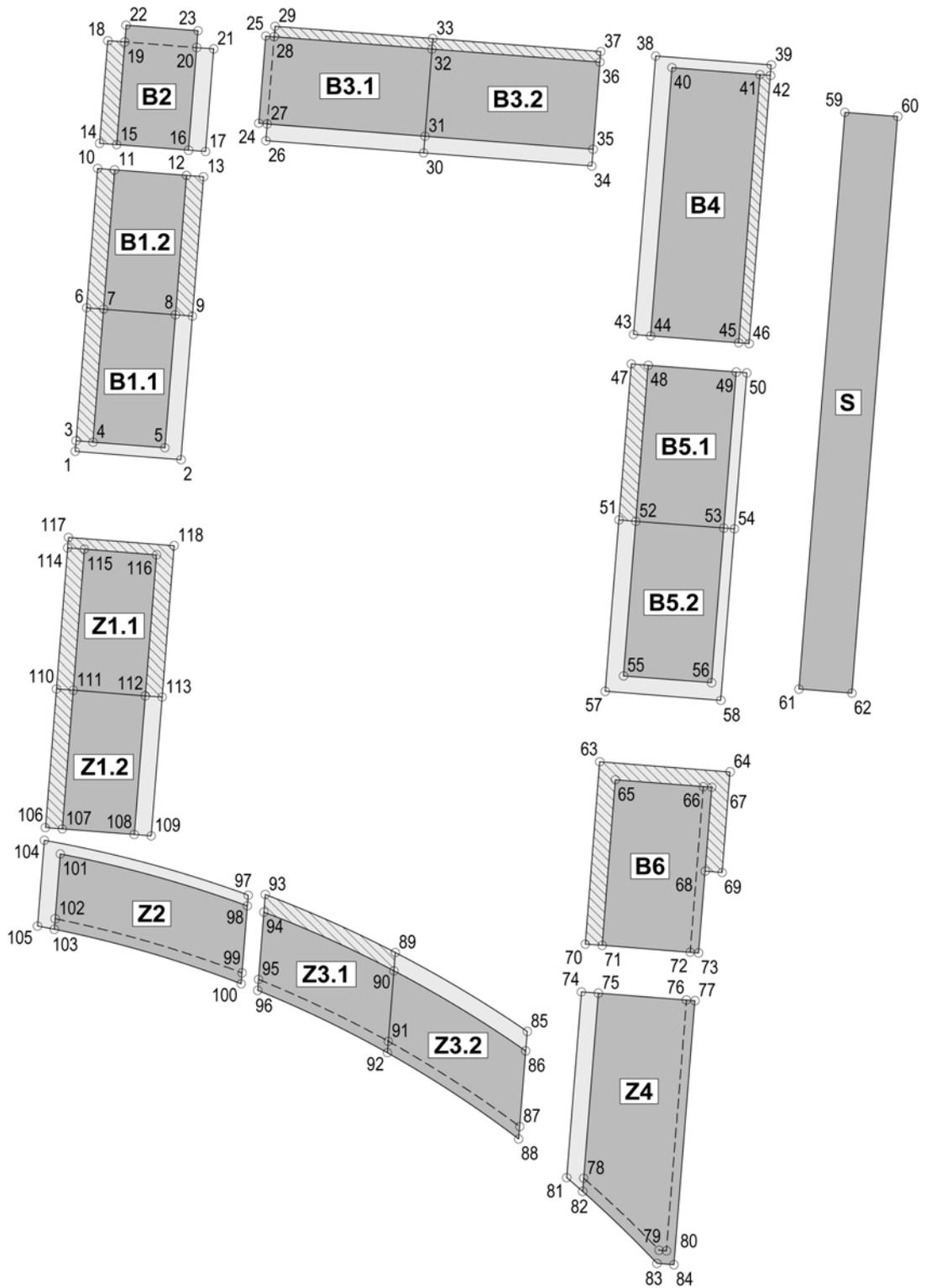
Offen

## 9. Übersicht Planungsablauf



# Anhang

## Geometrische Definition der Baubereiche



Pkt.	Nord	Ost
1	226412.744	681519.796
2	226410.782	681544.719
3	226415.236	681519.992
4	226414.922	681523.979
5	226413.589	681540.927
6	226446.891	681522.483
7	226446.577	681526.471
8	226445.244	681543.403
9	226444.929	681547.406
10	226480.036	681525.092
11	226479.722	681529.079
12	226478.388	681546.027
13	226478.074	681550.015
14	226486.017	681525.562
15	226485.703	681529.550
16	226484.369	681546.498
17	226484.056	681550.485
18	226510.441	681527.485
19	226510.128	681531.472
20	226508.794	681548.420
21	226508.480	681552.408
22	226514.115	681531.786
23	226512.781	681548.734
24	226490.791	681563.048
25	226511.526	681564.680
26	226486.646	681564.728
27	226490.634	681565.042
28	226511.370	681566.674
29	226513.862	681566.870
30	226483.721	681601.888
31	226487.709	681602.202
32	226508.447	681603.834
33	226510.937	681604.030
34	226480.605	681641.491
35	226484.592	681641.805
36	226505.328	681643.437
37	226507.821	681643.633
38	226506.801	681656.583
39	226504.659	681683.800
40	226503.995	681660.375

Pkt.	Nord	Ost
41	226502.363	681681.111
42	226502.167	681683.603
43	226440.531	681651.368
44	226440.217	681655.356
45	226438.586	681676.089
46	226438.390	681678.581
47	226433.553	681650.819
48	226433.239	681654.806
49	226431.607	681675.542
50	226431.411	681678.034
51	226396.442	681647.898
52	226396.120	681651.885
53	226394.494	681672.621
54	226394.300	681675.114
55	226359.467	681649.000
56	226357.835	681669.736
57	226355.793	681644.699
58	226353.651	681671.915
59	226493.396	681701.118
60	226492.415	681713.579
61	226356.320	681690.330
62	226355.339	681702.791
63	226339.045	681643.383
64	226336.628	681674.088
65	226334.743	681647.057
66	226333.111	681667.796
67	226332.955	681669.780
68	226313.015	681668.217
69	226312.693	681672.204
70	226295.679	681639.970
71	226295.365	681643.958
72	226293.732	681664.703
73	226293.576	681666.688
74	226284.314	681639.076
75	226284.000	681643.063
76	226282.368	681663.799
77	226282.211	681665.793
78	226239.963	681639.598
79	226222.854	681657.353
80	226222.716	681659.105

Pkt.	Nord	Ost
81	226240.138	681635.595
82	226236.842	681639.352
83	226219.730	681656.863
84	226219.416	681660.851
85	226274.884	681626.296
86	226270.257	681625.932
87	226252.282	681624.518
88	226249.316	681624.284
89	226293.656	681595.232
90	226289.318	681594.891
91	226272.562	681593.572
92	226269.814	681593.356
93	226307.458	681564.577
94	226303.279	681564.248
95	226287.277	681562.988
96	226284.662	681562.782
97	226307.289	681560.551
98	226304.751	681560.351
99	226288.821	681559.097
100	226286.218	681558.892
101	226317.106	681516.281
102	226301.704	681515.069
103	226299.194	681514.871
104	226320.354	681512.524
105	226299.968	681510.920
106	226323.380	681512.762
107	226323.066	681516.750
108	226321.732	681533.698
109	226321.418	681537.685
110	226356.371	681515.359
111	226356.057	681519.344
112	226354.723	681536.294
113	226354.409	681540.282
114	226389.793	681517.989
115	226389.479	681521.977
116	226388.145	681538.925
117	226392.285	681518.185
118	226390.323	681543.108

Hinweis:

Die auf dem Plan aufgeführten Koordinaten der Baubereichseckpunkte beziehen sich auf den Datensatz der amtlichen Vermessung (LV 03) vom 20.8.2014.

## Nachhaltigkeitsbeurteilung auf der Basis der SIA Empfehlung 111/1 (Zusammenfassung)

	Ziele bew.	Mittelwert	beeinträchtigt die NE negativ					fördert die NE				
			-2	-1	0	1	2	-2	-1	0	1	2
<b>Siedlung</b>	<b>57 / 57</b>	0.57										
Besiedlungsordnung	11 / 11	1.09										
Dichte	03 / 3	0.67										
funktionale Durchmischung und gesellschaftliche Integration	05 / 5	0.40										
Siedlungserneuerung	06 / 6	0.00										
Kulturgüter	05 / 5	0.00										
Wohnen	07 / 7	1.14										
Ausstattung	08 / 8	0.38										
öffentlicher Raum	05 / 5	1.20										
Arbeiten	07 / 7	0.29										
<b>Mobilität</b>	<b>36 / 36</b>	0.73										
Fuss- und Veloverkehr (LV)	08 / 8	1.00										
öffentlicher Verkehr (ÖV)	04 / 4	0.50										
motorisierter Individualverkehr (MIV)	12 / 12	1.00										
Güterverkehr	05 / 5	0.00										
Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	07 / 7	1.14										
<b>Landschaft</b>	<b>40 / 40</b>	0.22										
Landschaftsbilder	07 / 7	0.43										
Lebensräume	09 / 9	0.22										
Wald	04 / 4	0.00										
Landwirtschaft	03 / 3	0.00										
Gewässer und Feuchtgebiete	07 / 7	0.86										
Bauen ausserhalb der Bauzone	02 / 2	0.00										
Erholung, Tourismus und Sport	08 / 8	0.00										
<b>Ressourcen und Umwelt</b>	<b>44 / 44</b>	0.20										
Boden	09 / 9	0.11										
Wasser	08 / 8	0.25										
Energie	06 / 6	0.67										
ressourceneffizientes Bauen	07 / 7	0.14										
Abbau von Steinen und Erden	02 / 2	0.00										
Ver- und Entsorgung	04 / 4	0.00										
Immissionen	08 / 8	0.25										
<b>Gefahren</b>	<b>05 / 5</b>	0.00										
Naturgefahren	03 / 3	0.00										
technische Gefahren	02 / 2	0.00										
<b>Ökonomie</b>	<b>12 / 12</b>	0.26										
wirtschaftliche Entwicklung	03 / 3	0.33										
Standortqualitäten	05 / 5	0.20										
öffentliche Finanzen	04 / 4	0.25										
<b>Total</b>	<b>194 / 194</b>	0.33										