

Baudirektion, Postfach, 6301 Zug

Gemeinderat Baar
Rathausstrasse 2
Postfach
6341 Baar

Stadtrat von Zug
Stadthaus am Kolinplatz
Postfach 1258
6301 Zug

T direkt 041 728 54 87
andreas.huenermann@zg.ch
Zug 20. Juli 2015
52057 // 3.2.4.1/22

Vorprüfung Bebauungsplan Unterfeld; Stadt Zug und Gemeinde Baar

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geehrter Herr Gemeindepräsident
Sehr geehrte Frau Stadträtin, sehr geehrte Herren Stadträte,
sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Mit Schreiben vom 25. März 2015 haben Sie uns die Gebietsplanung Unterfeld zur Vorprüfung eingereicht. Das Dossier umfasst folgende Dokumente:

- Bebauungsplan Unterfeld, Baar
- Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld, Baar
- Bebauungsplan Unterfeld Schleife, Zug
- Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Schleife, Zug
- Planungsbericht zur Gebietsplanung Unterfeld
- Richtprojekt Umgebungsgestaltung, bestehend aus Lageplan Erdgeschoss, Lageplan Dachaufsicht und Dokumentation
- Städtebauliche Richtlinien
- Teilrevision Zonenplan, Baar
- Teilrevision Bauordnung Artikel 30 und 38, Baar
- Teilrevision Zonenplan, Zug
- Teilrevision Bauordnung Paragraph 54b, Zug
- Teilrevision Richtplan Siedlung und Landschaft, Baar
- Strassenplan Anschluss Gebiet Unterfeld an Nordstrasse sowie Gestaltungskonzept Basiserschliessung als Beilage zum Strassenplan, Baar
- Vorprojekt Basiserschliessung, Baar bestehend aus Situation, Normalprofil, Querprofilen, Längenprofil sowie technischem Bericht
- Baulinienplan Nordstrasse, Teilstrecke NeuhoF-Feldstrasse, Baar
- Baulinienplan Göblichbachkanal, Baar
- Gewässerbaulinienplan Stampfibach, Baar
- Gewässerbaulinienplan Stampfibach, Zug

- Verkehrsbericht zum Bebauungsplan inklusive Anhang
- Vorprojekt Stampfibach, bestehend aus Situationsplan, Längenprofil, Schnitten/Ansichten und technischem Bericht sowie Bericht zur ökologischen Bestandsaufnahme
- Umweltverträglichkeitsbericht
- Versorgungs- und Entwässerungskonzept

Da die Unterlagen zur Gebietsplanung Unterfeld für die Stadt Zug und die Gemeinde Baar in einem Dossier zusammengefasst eingereicht wurden und es sich um eine gebietsübergreifende Planung handelt, haben wir den Vorprüfungsbericht für die Stadt Zug und die Gemeinde Baar ebenfalls in einem Dokument zusammengefasst. Unser Vorprüfungsbericht lautet wie folgt:

1. Ausgangslage

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 Implania AG, der Leutschenbach 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, TOPOTEK1 Landschaftsarchitekten Berlin, welches im Rahmen des Studienverfahrens ermittelt und in mehreren Schritten vertieft und überarbeitet wurde.

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 autofreien Strassenräume beitragen. In Baar wird zurzeit durch die Grundeigentümerin geprüft, ob ein Hotel und ein Kino realisiert werden können.

2. Vorprüfung

2.1. Teilrevision der gemeindlichen Zonenpläne Zug und Baar

Zonenplanänderung Schleife Nord, Zug

Zur Wahrung der Kongruenz der Zonenpläne von Zug und Baar ist der Planlegendeneintrag «SBB, Bahn» in der Zonenplanänderung Schleife Nord, Zug analog zur Teilrevision Zonenplan Gebiet Unterfeld der Gemeinde Baar umzubenennen in «Verkehrsfläche / Bahnareal».

Vorbehalt: Der Planlegendeneintrag «SBB, Bahn» ist umzubenennen in «Verkehrsfläche / Bahnareal».

2.2. Teilrevision der Bauordnungen Zug und Baar

Änderung von § 30 und § 38 der Bauordnung (BO) Baar: Der Titel in § 30 BO «Reserve-Bauzone» ist falsch. Richtig müsste es «Wohn- und Arbeitszone» heissen. Diese Änderung ist vermutlich auf ein Versehen zurückzuführen

Vorbehalt: Der Titel in § 30 BO «Reserve-Bauzone» ist abzuändern in «Wohn- und Arbeitszone».

Bei der Änderung von § 38 BO stellt sich die Frage, ob der Abs. 4 und die neu vorgesehene Ergänzung von Abs. 4 materiell noch zu § 38 BO gehören, nachdem die bisherige Reserve-Bauzone WA5 Unterfeld zu einer Bauzone WA5 wird. Die vorstehend erwähnte Frage ist zu verneinen. Die Bestimmung von Abs. 4 mit der vorgesehenen Änderung ist zunächst einmal in dem Sinne anzupassen, dass der Begriff «Reserve-Bauzone WA5 Unterfeld» zu streichen ist, nachdem diese Reserve-Bauzone zu einer WA5 wird. Gleichzeitig muss der Abs. 4 mit der vorgesehenen Ergänzung an einem anderen Ort in der Bauordnung platziert werden. Naheliegend ist, dass der heutige § 30 BO entsprechend ergänzt wird.

Vorbehalt: Absatz 4 von § 30 BO muss im vorgenannten Sinne angepasst werden.

2.3. Teilrevision Richtplan Siedlung und Landschaft, Baar

Keine Vorbehalte.

2.4. Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug

2.4.1. Allgemeines

Das Bebauungsplanareal Unterfeld eignet sich aufgrund seiner guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) für eine starke Verdichtung. Der ÖV verfügt im Gebiet Unterfeld über hohe Kapazitäten und kann einen massgeblichen Anteil des Mehrverkehrs abwickeln. Die Nähe des Areals zur Stadtbahnhaltestelle eignet sich für Arbeitsnutzungen, welche pro erforderliche Fläche mehr Verkehr generieren als Wohnnutzungen.

2.4.2. Abweichungen von den kantonalen und gemeindlichen Bauvorschriften und Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise

Die beiden Bebauungspläne weichen in mehreren Punkten von der Grundordnung (GO) der Gemeinde Baar bzw. der Stadt Zug ab:

	Baar	Zug
Ausnützungs- bzw. Baumassenziffer	BZ plus 26 Prozent	AZ plus 43 Prozent
Gebäudehöhe (Fassadenhöhe)	300 Prozent (gegenüber heutiger GO)	281 Prozent (gegenüber heutiger GO)
Geschosszahl		frei (statt 5 VG)
Gebäudelänge	198 Prozent für WA5	auf 78 m beschränkt
Wohnnutzung in der Zone AD5 (Baar)	zulässig	---
Freizeitnutzungen in der Zone WA5 (Baar)	Kino mit 5 Sälen zulässig	---

Als wesentliche Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise werden im Planungsbericht unter anderem ausgewiesen:

- Gemeindeübergreifende, abgestimmte Planung und Überbauung, basierend auf einem Gesamtkonzept als Resultat eines Konkurrenzverfahrens.
- Berücksichtigung öffentlicher Interessen wie die Sicherstellung preisgünstigen Wohnraums, die Ausscheidung eines öffentlich zugänglichen Parks, die Sicherstellung publikumsbezogener Erdgeschossnutzungen usw.
- Architektonische Gestaltung der Freiräume anhand eines Richtprojekts Umgebungsgestaltung.

Die Vorzüge rechtfertigen die Abweichungen von den kantonalen und gemeindlichen Bauvorschriften.

2.4.3. Bebauung

Im Bebauungsplan Unterfeld Schleife, Zug ist auf eine genaue Abstimmung von Planeintrag und Legendeneintrag zu achten: So sollten die Baubereiche in der Planlegende mit «Z1.1», wie im Plan selbst, bezeichnet werden, nicht mit «B1.1».

Vorbehalt: Der Legendeneintrag für die Baubereiche ist redaktionell zu bereinigen.

In der Dokumentation zum Richtprojekt Umgebungsgestaltung ist auf Seite 49 unter dem dritten Punkt von einem Bahnhofshallengebäude die Rede.

Bereits in der Stellungnahme des Amtes für Raumplanung zum Masterplan Unterfeld vom 8. Oktober 2012 wurde der Antrag gestellt, dass auf das Portal/die Bahnhofshalle im Anschluss an das Sportband zu verzichten und der Vorplatz der Stadtbahnhaltestelle frei von Elementen zu halten sei (vgl. 2. Antrag in Kapitel 4 Siedlung/Städtebau der ARP-Stellungnahme vom 8. Oktober 2012). An diesem Antrag halten wir fest; das Versorgungsangebot kann in der Erdgeschossnutzung der Baubereiche B6 und/oder B5.2 untergebracht werden.

Hinsichtlich Freihaltung des Vorplatzes der Stadtbahnhaltestelle von Elementen kann einzig für überdachte Veloabstellplätze und bahnbedingte Ausrüstungen eine Ausnahme gemacht werden.

Vorbehalt: Auf ein Bahnhofshallengebäude auf dem Vorplatz der Stadtbahnhaltestelle ist zu verzichten.

2.4.4. Nutzung

Mit Arbeitsplätzen genutzte Gebäudeflächen generieren viel Verkehr, da Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor zwischen 20 und 30 m² Fläche benötigen. Deshalb sollten im nächsten Umkreis der Stadtbahnhaltestelle vornehmlich Arbeitsnutzungen konzentriert werden. Damit werden die grossräumigen Pendlerbewegungen auf die Bahn gebündelt.

Dementsprechend sollten in Art. 25 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar deutlich höhere Mindestgewerbeanteile festgelegt werden.

Zudem sollten die Vorgaben bezüglich der Nutzungsanteile mit denjenigen von Art. 21 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Schleife, Zug abgestimmt werden. Dort steht: «Im Baubereich Z4 darf der Wohnanteil höchstens 20 Prozent betragen.» Da die Baubereiche B5.1, B5.2 und B6 noch näher an der Stadtbahnhaltestelle liegen, drängt sich eine analoge Festschreibung eines Höchstwohnanteils (bzw. entsprechender Mindestgewerbeanteile) auf.

Vorbehalt: Im Rahmen der Nutzungsverlagerungen sind für die Baubereiche B5.1, B5.2 und B6 deutlich höhere Mindestgewerbeanteile festzusetzen, als gemäss Art. 25 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar vorgesehen. Art. 25 ist dementsprechend anzupassen.

2.4.5. Erschliessung

Um die Sicherung eines ansprechenden Zugangs zu Bahn und Unterführung gewährleisten zu können, ist Art. 36 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar wie folgt zu ergänzen:

Vorbehalt: «...verkehrssichere Lösung aufzuzeigen, die spätestens zusammen mit dem ersten Bauvorhaben in den Baubereichen B5.2 oder B6 durch die Grundeigentümer umgesetzt wird.»

Vorplatz Stadtbahnhaltestelle

Die dem Vorprüfungsbericht beiliegende Skizze illustriert, dass im Hinblick auf Lage und Ausdehnung des «Vorplatzes Stadtbahnhaltestelle» gestützt auf Art. 36 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar zeitlich zwei Phasen zu unterscheiden sind: Der im Bebauungsplan Unterfeld schraffiert eingezeichnete Perimeter entspricht der heutigen Zugangssituation zur Stadtbahnhaltestelle.

Der Vorplatz Stadtbahnhaltestelle gemäss heutiger Situation ist für den Ausbau der Bahnlinie um ein viertes Gleis mit Überwerfung nicht ausreichend. Er sollte dazumal eine Ausdehnung haben, wie in der Beilage gelb eingezeichnet ist. Für die finale Ausgestaltung soll zu gegebenem Zeitpunkt ein Wettbewerb durchgeführt werden. Zwecks Sicherung der dafür notwendigen Gestaltungsfreiheit stellt die gelbe Fläche deshalb den Ausschlussbereich für oberirdische Bauten dar.

Im Plan sind keine verbindlichen Unterniveaubaulinien dargestellt. Die Unterführung kommt im Falle eines Ausbaus der Bahnlinie um ein viertes Gleis tiefer zu liegen als heute. Die Raumfreihaltung für den Zugang zur Bahn und zur Unterführung mit Rampen/Treppen sowie für die Umlegung des eingedolten Stampfbachs ist zum einen mittels Anpassung von Art. 36 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar zu sichern und zum anderen im Bebauungsplan mit einer eigenen Fläche explizit darzustellen (blauer Perimeter gemäss Beilageskizze).

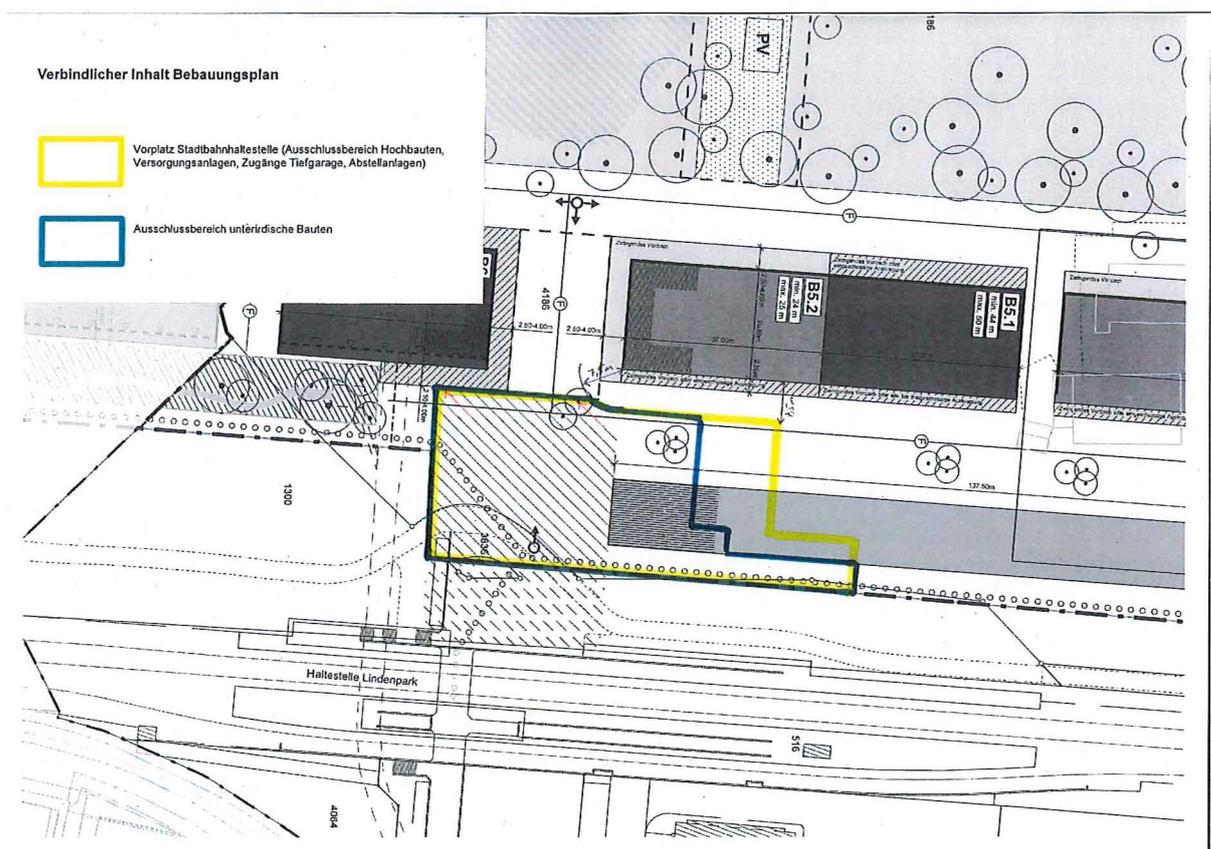
Um einen reibungslosen Kreuzungsverkehr gewährleisten zu können, ist die Fahrgasse in der Tiefgarage mit einer durchgehenden Breite von 7.5 m ab der Bauflucht (graue Flächen) sowie um die südöstliche Ecke des Baubereichs B5.2 zu konzipieren.

Die Vernetzung der einzelnen Baubereiche ist sicherzustellen. Dafür ist die schraffierte Fläche des Vorplatzes Stadtbahnhaltestelle um 6 m gegen Westen bis hin zur Vordachflucht von B6 zu vergrössern.

Vorbehalt: Die Perimeter für die heutige Zugangssituation zur Stadtbahnhaltestelle, für den Ausbau der Bahnlinie um ein viertes Gleis mit Überwerfung sowie für den Ausschlussbereich für unterirdische Bauten sollten im Bebauungsplan separat und räumlich klar abgesteckt dargestellt werden.

Dazu sind neu zwei entsprechende Legendeneinträge vorzunehmen:

- Vorbehalt:** Legendeneintrag für den gelben Perimeter: «Vorplatz Stadtbahnhaltestelle (Ausschlussbereich Hochbauten, Versorgungsanlagen, Zugänge Tiefgarage, Abstellanlagen)»
Legendeneintrag für den blauen Perimeter: «Ausschlussbereich unterirdische Bauten»



Siehe auch separate Beilage im Format A3

Weiter ist in Schnitten darzustellen, dass die Unterniveaubauten beim Eingang zur Stadtbahnhaltestelle mit der Unterführungsrampe in allen Phasen des Bahnausbaus verträglich sind (inkl. Stampfibach). Dazu müssen Lage und Ausdehnung der Tiefgaragen im Bebauungsplan ersichtlich sein.

Vorbehalt: Lage und Ausdehnung der Tiefgaragen müssen im Bebauungsplan ersichtlich sein.

Umlegung Veloweg

Art. 36 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Baar schreibt vor, dass bezogen auf die heutige Zugangssituation zur Stadtbahnhaltestelle im Betriebs-, Gestaltungs- und Materialisierungskonzept der Umgebungsflächen eine verkehrssichere Lösung aufzuzeigen ist, die spätestens zusammen mit einem Bauvorhaben in den Baubereichen B5.2 oder B6 durch die Grundeigentümer umgesetzt wird.

Nicht geregelt ist jedoch die jeweilige Kostenbeteiligung durch die Grundeigentümer. Art. 36 diesbezüglich zu ergänzen: Mit der ersten öffentlichen Auflage sowohl des Baarer als auch des Zuger Bebauungsplanes muss das entsprechende Vorvertragswerk, im Rahmen dessen die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer geregelt ist, unterzeichnet vorliegen. Die Kostenbeteiligung gilt auch im Hinblick auf eine allfällige Umlegung des in diesem Bereich vorgesehenen Veloweges.

Vorbehalt: Mit der ersten öffentlichen Auflage sowohl des Baarer als auch des Zuger Bebauungsplanes muss das entsprechende Vorvertragswerk, im Rahmen dessen die Kostenbeteiligung der Grundeigentümer geregelt ist, unterzeichnet vorliegen.

Die kantonale Radstrecke von Zug in Richtung Ammannsmatt/Steinhausen verläuft entlang der Schleifi und unterquert die Nordstrasse. Die Hauptrichtung dieses Fuss-/Radweges verläuft prioritär auf dem Schleifeweg. Im Bebauungsplan wird diese Hauptrichtung durch zwei enge Abwinkelungen unterbrochen. Aufgrund dieser Geometrie würde man vermuten, dass die Hauptrichtung von Zug her kommend auf der Verbindung, die zur Nordstrasse führt, liegt, was jedoch eindeutig falsch ist.

Vorbehalt: Die zwei engen Abwinkelungen auf der Radstreckenverbindung von Zug in Richtung Ammannsmatt/Steinhausen sind durch möglichst gestreckte Linienführungen zu ersetzen.

Die beiden Radstreckenverbindungen Nord-Süd und West-Ost treffen am östlichen Rand des Bebauungsplanperimeters aufeinander. Die Lage der im Bebauungsplan schematisch eingezeichneten Hochstammbäume ist so zu wählen, dass für jede Fahrbeziehung die nach VSS-Norm notwendigen Sichtweiten gewährleistet werden können.

Vorbehalt: Im Rahmen der Baubewilligungsverfahren ist die Einhaltung der nach VSS-Norm notwendigen Sichtweiten am Knotenpunkt der beiden Radstreckenverbindungen nachzuweisen.

Interessenlinie SBB

Gemäss Text zum kantonalen Richtplan, Kapitel V 4.8, konkretisieren der Bund und die SBB zusammen mit dem Kanton die Vorhaben Nr. 4 und 5 mit Interessenlinien und schaffen damit bis 2015 die Voraussetzungen für die räumliche Festsetzung. Sofern notwendig, sichert der Bund auf Antrag des Kantons die Trassees mittels Projektierungszonen.

Da im Zusammenhang mit der Interessenlinie SBB die Richtplankapitel V4 und V5 relevant sind, ist der Legendeneintrag wie folgt anzupassen:

Vorbehalt: Interessenlinie SBB für Abstellanlage Zug-Bahnhof / Unterfeld Baar und Ausbau SBB-Trasse zwischen Baar und Zug auf vier Spuren gemäss kantonalem Richtplan, Kapitel V5 und V4.

ÖV-Haltestellen

Weil das übergeordnete Strassennetz (MIV) an seiner Kapazitätsgrenze angelangt ist und nicht übermässig mit Mehrverkehr belastet werden kann, sind die dauernde Sicherstellung eines attraktiven Zugangs zu den ÖV-Haltestellen und eine Förderung des ÖV eminent wichtig. In diesem Zusammenhang sind Art. 44 BO Zug sowie Art. 52 BO Baar wie folgt zu ergänzen:

Vorbehalt: Die Überbauung kann in Etappen realisiert werden. In jeder Etappe sind angemessene Spiel- und Freiflächen sowie direkte Zugangswege zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, allenfalls als Provisorien, zu realisieren.

Buslinie

Der Kanton evaluiert im Rahmen einer Studie die Linienführung für eine zukünftige Buslinie zwischen Zug und Baar westlich der Bahnlinie. Im Vordergrund steht der Korridor Nordstrasse.

Vorbehalt: Um die Möglichkeit zur Sicherung einer öffentlichen Bushaltestellen-Erschliessung im Rahmen einer zukünftigen Buslinie im Korridor Nordstrasse zu wahren, ist ein Fussweg mit unentgeltlichem öffentlichem Fusswegrecht zwischen der genehmigten Baulinie und den Baubereichen entlang der Nordstrasse in den Bebauungsplan zu integrieren.

Knoten Unterfeld

Die Nordstrasse zwischen Autobahnanschluss und Feldstrasse wird mit der prognostizierten Verkehrsmenge unabhängig der Knotenform zu Spitzenzeiten teilweise überlastet sein. Beim Knoten Unterfeld zeigen die Berechnungen auf, dass in den meisten Fällen die Leistungsfähigkeit des Knotens nicht ausgenutzt werden kann. Massgebend sind die benachbarten Knoten Kreisel Feldstrasse und Kreisel Neuhof. Eine LSA bringt unter diesen Umständen und durch die

geringe Beeinträchtigung der Hauptströme in Lastrichtung durch den Nebenstrom Unterfeld keinen Mehrwert. Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis einer LSA ist ungünstig.

Vorbehalt: Der Knoten Unterfeld ist als Kreisel zu belassen. Ein Umbau zu einer LSA ist nicht erforderlich.

Im Verkehrsbericht wird in Kapitel 3 und 8 darauf hingewiesen, dass die Knotenleistungsfähigkeit und die Ausgestaltung der Erschliessungsstrasse erst beurteilt werden können, wenn die Ergebnisse der separaten Verkehrsstudie zur Nordstrasse als Grundlage vorliegen. Dennoch werden spezifische Aussagen und Empfehlungen bezüglich der Leistungsfähigkeit und der Knotenform gemacht, welche im Widerspruch zu den Ergebnissen der Verkehrsstudie Nordstrasse stehen.

Vorbehalt: Um die Knotenleistungsfähigkeit plausibel beurteilen zu können, ist eine koordinierte Betrachtung aller Knoten auf der Nordstrasse erforderlich. Als Beurteilungsgrundlage ist deshalb die Verkehrsstudie Nordstrasse relevant. Der Verkehrsbericht zum Bebauungsplan ist anzupassen.

Der Technische Bericht Erschliessungsstrasse und der Verkehrstechnische Bericht zum Bebauungsplan weisen diverse Widersprüche auf.

Anschluss West für das Gebiet Nord, welcher gemäss Technischem Bericht als Anschluss Ost bezeichnet wird: Dieser stellt nur eine zeitlich befristete Einfahrt dar und ist im Bebauungsplan festzuhalten. Ebenso ist im Endausbau eine Lichtsignalanlage vorgesehen. Zeitlich ist dies jedoch nicht festgelegt Unter welchen Kriterien diese erstellt werden muss, ist im Bebauungsplan festzuhalten.

Im Verkehrsbericht wird richtigerweise festgehalten, dass zu keiner Zeit Rückstau auf die Nordstrasse entstehen darf (S. 25). Da der Rückstau bei der Einfahrt in den Kreisel in die Erschliessungsstrasse weit über den westlichen Anschlusspunkt hinausgeht, sind deshalb verbindliche Massnahmen festzulegen. Diese Massnahmen sind auf S. 27 festgehalten, jedoch nicht im Bebauungsplan festgesetzt. Sie müssen deshalb zwingend in den Bebauungsplänen Nord und Unterfeld verbindlich festgehalten werden. Die beiden Anschlüsse sind als verbindlicher Inhalt (soweit sie innerhalb des Bebauungsplanperimeters liegen) bzw. als Informationsinhalt (ausserhalb Perimeter) mit einer entsprechenden Signatur in die Legende des Bebauungsplans aufzunehmen. Im Strassenplan sind sie in der Legende als verbindlicher Inhalt festzuschreiben.

Vorbehalt: Die auf S. 27 festgehaltenen Massnahmen müssen zwingend in den Bebauungsplan Unterfeld geschrieben und dahingehend präzisiert werden, dass entweder auf der Erschliessungsstrasse eine LSA erstellt oder die Einfahrt West des Gebiets Nord nach Osten verschoben werden muss. Dies muss spätestens umgesetzt werden, wenn der Stau in der Erschliessungsstrasse bis in den Kreisel Unterfeld reicht.

Die Signaturen der Anschlüsse sind in die Legenden des Bebauungsplans

(mehrheitlich ausserhalb Perimeter und daher mehrheitlich Informationsinhalt) und des Strassenplans (allgemeinverbindlicher Inhalt) aufzunehmen.

2.4.6. Freiraum

Eine gute Freiraumqualität setzt einen ausreichend grossen Anteil unbefestigter und ökologisch wertvoller Flächen voraus. Der naturnahe Gewässerraum des Stampfibachs wird entsprechend begrüsst.

Aufgrund der geschlossenen Bebauungsstruktur wird der Park gegen aussen isoliert und im Weiteren noch von der befestigten Begegnungszone umschlossen. Um einen ausreichenden Anteil unbefestigter Flächen zu erzielen, soll der Park grundsätzlich unbefestigt beschaffen sein. Auf Natursteinplatten soll verzichtet werden, und anstelle dessen soll ein gekiester Bereich geschaffen werden.

Um eine ausreichende ökologische Qualität zu erzielen, sollen die Flächen um den See extensiv angelegt sein. Im Bereich des Spielrasens sollen zusätzliche extensive Flächen (z.B. Blumenwiesen, Kräuter- oder Schotterrasen) angelegt werden, womit auch Übergänge zum Beispiel zur Begegnungszone geschaffen werden könnten. Insgesamt sollen im Park mindestens 30 Prozent der Grünflächen als ökologisch wertvolle Flächen angelegt sein.

Gemäss Kapitel S 5.3. des kantonalen Richtplans (Natur in der Siedlung) sorgen Kanton und Gemeinden für ökologische Ausgleichsflächen auch in der Siedlung. Sie achten auf die naturnahe Umgebungsgestaltung. Dazu können sie:

- a) im Rahmen von Sondernutzungsplänen Regelungen für die naturnahe Umgebungsgestaltung aufnehmen;
- b) in der Bauordnung die notwendigen Bestimmungen aufnehmen.

In diesem Sinne ist ein Bewirtschaftungskonzept für die extensiven / ökologisch wertvollen Flächen auszuarbeiten und dieses nach ökologischen Kriterien abzustimmen (z.B. erster Mähtermin). Dieses ist im Rahmen des Bauprojektes zur Bewilligung einzureichen.

Vorbehalt: Die «Befestigte Aufenthaltsfläche im Park» innerhalb der Bebauung soll grundsätzlich unbefestigt beschaffen sein. Ausserdem sollen mindestens 30 Prozent der Flächen des «Zentralen Parks» gemäss Richtprojekt Umgebungsgestaltung der TOPOTEK 1 ökologisch wertvolle Flächen sein. Dies ist in einer Bestimmung zu regeln.

Vorbehalt: Für folgende Flächen ist ein Bewirtschaftungskonzept nach ökologischen Kriterien auszuarbeiten: «Zentraler Park», «Offene Wasserfläche / Retentionsanlage», «Grünflächen» (vgl. entsprechende Legendeneinträge im Bebauungsplan Unterfeld Baar).
Dazu ist eine entsprechende Bestimmung in den Bebauungsplan aufzunehmen.

Das Bewirtschaftungskonzept ist im Rahmen des Bauprojektes zur Bewilligung einzureichen.

Verlegung Stampfibach:

Während die qualitative und quantitative Beurteilung der Gewässerumlegung grundsätzlich positiv ausfällt, erachten wir die in den Bebauungsplanbestimmungen dargelegten Vorbehalte zur Umsetzung der Umlegung als ungenügend. Gemäss Art. 42 der Bestimmungen zum Bebauungsplan Unterfeld Schleife Zug soll die Verlegung auf unbestimmte Zeit vertagt und vom Nutzungsverzicht der SBB auf zwei Abstellgleise abhängig gemacht werden. In der Zeit vor der (allfälligen) Verlegung sowie während der Bauphase soll der Stampfibach einem provisorischen Lauf folgen. Es ist nicht klar, was darunter verstanden wird.

Die ökologische Qualität des umgelegten Stampfibachs ist zwingender Bestandteil zur Erreichung einer ausreichenden Freiraumqualität. Für die Realisierung der Baufelder B6 und Z4 soll eine punktuelle Umlegung des Stampfibachs mittels einer Etappe möglich bleiben. Voraussetzung dafür ist jedoch, dass bei Genehmigungseingabe ein Vorvertrag mit den SBB vorliegt, in welchem seitens SBB bestätigt ist, dass das bestehende Abstellgleis nicht mehr benötigt und freigegeben wird. Für die Freigabe ist ein konkreter zeitlicher Horizont zu definieren.

Vorbehalt: Der Stampfibach ist in einem Schritt mit der Umsetzung des Bebauungsplans umzulegen. Zur Realisierung der Baufelder B6 und Z4 ist eine punktuelle Umlegung des Stampfibachs mittels einer Etappe möglich, sofern bei Genehmigungseingabe ein entsprechender Vorvertrag mit den SBB, inklusive Bekanntgabe des zeitlichen Horizonts, vorliegt. Im Bebauungsplan ist diese punktuelle Umlegung darzustellen und mit einer entsprechenden Bestimmung zu versehen.

2.4.7. Ver- und Entsorgung

Die Retention ist frühzeitig in die Entwässerungsplanung einzubeziehen, da sie Auswirkungen auf die Gestaltung hat. In den Bestimmungen zu den beiden Bebauungsplänen der Stadt Zug und der Gemeinde Baar ist nur erwähnt, dass das Gebiet unter Beachtung der erforderlichen Retentionsmassnahmen im Trennsystem zu entwässern sei. In den beiden Bebauungsplänen fehlt jedoch die schematische Darstellung der geplanten Retentionsmassnahmen. Im UVB ist das notwendige Retentionsvolumen bereits berechnet worden.

Vorbehalt: Die Retention ist in den beiden Bebauungsplänen schematisch darzustellen und entsprechend zu bezeichnen.

Bezugnehmend auf die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts durch das Amt für Umweltschutz vom 3. Juni 2015 (Beilage) wird zum Thema «Siedlungsabfälle» folgender Vorbehalt geäussert:

Vorbehalt: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist die Erschliessung, Anordnung und Dimensionierung der quartierbezogenen Entsorgungsstellen nach Vorgabe des Reglements über die Abfallbewirtschaftung des Zweckverbandes der Zuger Gemeinden für die Bewirtschaftung von Abfällen (ZEBA) festzulegen. Der dafür erforderliche Raum ist in den beiden Bebauungsplänen zu sichern.

2.5. Strassen-, Baulinien- und Gewässerbaulinienpläne

Baulinienplan Nordstrasse, Teilstrecke: Neuhof–Feldstrasse

Mit der Festlegung von Baulinien werden nicht nur die für das Projekt erforderlichen Verkehrsflächen gesichert, sondern auch diejenigen für zukünftige Ausbauten. In den bisherigen Stellungnahmen haben wir festgehalten, dass eine Aufhebung der Baulinie beim Knoten Unterfeld erst mit dem Vorliegen des Bebauungsplans definitiv erfolgen kann. Inzwischen ist auch klar, dass ein allfälliges neues Bus-Trasse nicht wie ursprünglich geplant durch das Gebiet Unterfeld hindurch, sondern am westlichen Rand entlang der Nordzufahrt führen soll. Wichtig ist, dass eine Änderung der Baulinie die beiden Knotenformen Kreisel und LSA weiterhin zulässt; inklusive Ausbauten wie z. B. eine ÖV-Hauptachse mit Priorisierungsmöglichkeiten am Knoten oder zusätzliche Vorsortierstreifen. Der gewünschten Änderung der Baulinie bei Baufeld B2 können wir unter folgenden Bedingungen zustimmen:

Vorbehalt: Die Baulinie ist auf den Grundriss des Baufeldes B2 gemäss Skizze in der Beilage zu reduzieren. Zudem ist eine Arkadenbaulinie entlang der Auskragungen zu definieren und mit dem öffentlichen Fuss- und Radwegrecht zu ergänzen (siehe Beilage). Damit werden arealseitig die Fusswegbeziehungen und genügend Raum für langfristige Knotenausbauten und Radwege gesichert. Der rechte Winkel zum Knoten hin ist nach innen zu versetzen.

Vorbehalt: Das Verfahren dieses Baulinienplans für den Erlass obliegt der Baudirektion, der Plan wird entsprechend angepasst.

Unterirdische Parkierung

Die als Informationsgehalt dargestellten Untergeschosse im Bebauungsplan überragen die Baulinien.

Vorbehalt: Die Untergeschosse haben die Baulinien einzuhalten.

Bezugnehmend auf die Beurteilung des Umweltverträglichkeitsberichts durch das Amt für Umweltschutz vom 3. Juni 2015 (Beilage) wird zum Thema «Verkehrsbelastung, Parkplatzbedarf, Mobilitätskonzepte» folgender Vorbehalt geäussert:

Vorbehalt: Ziffer 31 des Bebauungsplans Unterfeld Schleife Zug und Ziffer 39 des Bebauungsplans Unterfeld Baar sind wie folgt zu ergänzen: «Sämtliche Parkplätze (ausser Wohnnutzungen) sind ab der ersten Minute monetär und lenkungswirksam zu bewirtschaften.»

Gewässerbaulinienplan Stampfibach

Gemäss Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzverordnung (GSchV) des Bundes beträgt der gesetzliche Gewässerabstand am Stampfibach 9 m (8 m plus 1 m Sohlenbreite). Daraus ergibt sich total ein Gewässerraum von 19 m (2 x 9 m plus 1 m) Breite.

Im Zuge des Bebauungsplans soll der Stampfibach an den Rand des Planungsareals verlegt und mit Baulinien umschrieben werden. Der bundesrechtlich verlangte Gewässerraum kann nicht durchgehend gewährleistet werden. Auf der Länge von 115 m soll der Gewässerraum 11 m betragen, der fehlende Gewässerraum wird im Planungsareal kompensiert.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass an der zentralen, gut erschlossenen Lage zwischen Baar und Zug ein öffentliches Interesse an einer dichten Überbauung besteht. Dies insbesondere deshalb, weil im Richtplan hier ein Verdichtungsgebiet ausgewiesen wird. So kann dem raumplanerischen Ziel einer Siedlungsentwicklung nach innen nachgelebt werden.

Gestützt auf § 3 des Gesetzes über die Gewässer (GewG) vollzieht die Baudirektion das eidgenössische und kantonale Recht, soweit die Zuständigkeit in diesem Gesetz nicht anders geregelt oder vom Regierungsrat nicht einer anderen Instanz zugewiesen ist. Eine entsprechende Delegation fehlt. Für den Erlass einer bundesrechtskonformen Baulinie zur Festlegung des Gewässerraums gemäss den Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzverordnung des Bundes ist nicht der Stadtrat von Zug, sondern die Baudirektion zuständig. Im Weiteren sind in den Unterlagen zur Festlegung des Gewässerraums mit einer bundesrechtskonformen Baulinie die betroffenen Interessen abzuhandeln und es muss gestützt darauf eine Interessenabwägung vorgenommen werden.

Die öffentliche Auflage des Gewässerbaulinienplans hat koordiniert mit derjenigen des Bebauungsplans zu erfolgen.

Vorbehalt: Für den Erlass des Gewässerbaulinienplans ist nicht der Stadtrat von Zug, sondern die Baudirektion zuständig. Es muss somit ein neuer Gewässerbaulinienplan durch die Baudirektion erlassen werden und im Bericht zum Gewässerbaulinienplan ist die vom Bundesrecht geforderte Interessenabwägung vorzunehmen.

Die öffentliche Auflage des Gewässerbaulinienplans hat koordiniert mit derjenigen des Bebauungsplans zu erfolgen.

Baulinienplan Göblikanal

Der Gewässerabstand soll gestützt auf § 23 GewG mit der Baulinie aufgehoben werden. Auch bei einem eingedolten Gewässer gilt das Bundesrecht und wir verweisen somit auf die Ausführungen des Gewässerlinienplans Stampfibach.

Die öffentliche Auflage des Gewässerbaulinienplans hat koordiniert mit derjenigen des Bebauungsplans zu erfolgen.

Vorbehalt: Für den Erlass des Baulinienplans ist nicht der Gemeinderat Baar, sondern die Baudirektion zuständig. Es muss somit ein neuer Gewässerbaulinienplan durch die Baudirektion erlassen werden.
Die öffentliche Auflage des Gewässerbaulinienplans hat koordiniert mit derjenigen des Bebauungsplans zu erfolgen.

3. Weiteres Vorgehen

Eine Genehmigung der Bebauungspläne Unterfeld Baar und Unterfeld Schleife Zug, der Änderungen der gemeindlichen Bauordnungen, Zonenpläne und Richtpläne sowie der Baulinien-, Strassen- und Gewässerbaulinienpläne kann in Aussicht gestellt werden, sofern die Vorbehalte umgesetzt werden. Die genannten Pläne sind im ordentlichen Verfahren gemäss § 39 Planungs- und Baugesetz (PBG) zu beschliessen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

4. Bedeutung der Vorprüfung

Hinsichtlich der Bedeutung der Vorprüfung ist zu beachten, dass diese nur vorläufiger und relativ summarischer Natur ist; ihr Charakter ist anders als derjenige der Überprüfung im konkreten Einzelfall (vgl. Kölz, Kommentar zum Verwaltungsrechtspflegegesetz des Kantons Zürich, Zürich 1999, N 26 zu § 20). Die Überprüfung eines konkreten Anwendungsaktes im Beschwerdeverfahren bleibt daher vorbehalten.

Freundliche Grüsse
Baudirektion



Heinz Tännler
Landammann

Beilagen:

- Vorprüfungsdossier mit unterschriebenen Plänen (2-fach)
- Skizze Vorplatz Stadtbahnhaltestelle
- Skizze des Tiefbauamts
- UVB-Beurteilung des Amtes für Umweltschutz vom 3. Juni 2015 mit den Anträgen 1 bis 5 zum Bebauungsplan (1-fach)

Kopie an:

- Direktionssekretariat Baudirektion
- Direktionssekretariat Volkswirtschaftsdirektion
- Amt für Umweltschutz
- Amt für Wald und Wild
- Amt für öffentlichen Verkehr
- Amt für Wirtschaft und Arbeit
- GIS-Fachstelle
- Gebäudeversicherung Zug
- Tiefbauamt
- SBB AG, Infrastruktur, Region Mitte, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten
- Amt für Raumplanung (Beilage: 1 Exemplar des vollständigen Vorprüfungsdossiers)