

Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West, 2. Lesung

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 20. August 2002

Das Wichtigste im Überblick

Der Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West wurde nach der 1. Lesung im Grossen Gemeinderat vom 21. Mai bis 19. Juni 2002 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist gingen insgesamt sechs Einwendungen ein. Vier von direktbetroffenen Grundeigentümern und zwei aus der angrenzenden Nachbarschaft. Neben einigen kleineren Anpassungswünschen, welchen entsprochen werden kann, beinhalten die Einwendungen der Bewohner des Quartiers Gartenstadt eine grundlegende planerische Neukonzeption des Verkehrskonzeptes. Die Linienführung der Nordstrasse soll von der Aabachstrasse an die Dammstrasse verlegt werden. Diese Einwendungen widersprechen den Beschlüssen des Kantonsrates betreffend dem Kantonalen Teilrichtplan Verkehr, betreffend dem Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt sowie betreffend der Genehmigung des generellen Projektes. Diese rechtskräftigen Planungsgrundlagen sind für die betroffenen Gemeinden bindend.

Der Grosse Gemeinderat stimmte in der 1. Lesung dem Antrag zu, eine Studie zu erstellen, die die Erschliessung des Areals unter Einbezug aller heute bekannten öffentlichen Verkehrsmittel (öV) analysiert. Das Ergebnis präsentiert sich wie folgt: Für den Planungshorizont 2007 ist die Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut. Für den Zustand 2020 wird die Betriebszuverlässigkeit des Bussystems jedoch stark vom Auslastungsgrad des Strassennetzes durch den motorisierten Individualverkehr (mIV) sowie allfälligen Massnahmen zur Bevorzugung des öV bestimmt. Die prognostizierte Entwicklung des Gesamtverkehrs im Untersuchungsperimeter zeigt, dass die Kapazitäten im individuellen wie öffentlichen Verkehr im Zustand 2020 an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit respektive Kapazität kommen. Die heutige Verkehrsinfrastruktur ist daher derart zu ergänzen, dass die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erhalten bleibt. Es ist zwingend notwendig, dass die Projekte der verschiedenen Verkehrsträger koordiniert geplant und umgesetzt werden. Ergänzende Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements sind eine wichtige Grundlage, um mit den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen die Mobilitätsbedürfnisse optimal befriedigen zu können.

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen hiermit den Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West in 2. Lesung. Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Einwendungen
3. Stellungnahme des Stadtrates
4. Bericht zur Erschliessung
 - 4.1 öffentlicher Verkehr
 - 4.2 Langsamverkehr
 - 4.3 Mobilitätsmanagement
 - 4.4 Fazit
5. Anpassung des Sondernutzungsplans
6. Antrag

1. Ausgangslage

Der Grosse Gemeinderat befasste sich mit dem Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West in erster Lesung am 7. Mai 2002 und genehmigte diesen mit Ausnahme der neu festgelegten Zone K5 plus Sonderbauvorschriften ohne Änderungen. Daraufhin wurde der Plan vom 21. Mai bis 19. Juni 2002 öffentlich aufgelegt. Während dieser Frist gingen insgesamt sechs Einwendungen ein. Vier von direktbetroffenen Grundeigentümern und zwei aus der angrenzenden Nachbarschaft.

2. Einwendungen

2.1 Einwendung Alfred Müller AG, Eigentümer GS Nr. 344

Die Alfred Müller AG macht nachfolgende Einwendungen geltend:

„Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Bebauungsplans Feldhof zeigte sich, dass die restriktive Handhabung des Berechnungsmodus für die Parkierung der Bewohner gemäss Sondernutzungsplan sehr einschneidende Auflagen ergeben. Im rechtsgültigen Parkplatzreglement der Stadt Zug können Bewohnerparkplätze in der Zentrumszone bis auf 20% des Grenzbedarfs reduziert werden. Der Sondernutzungsplan untersagt jedoch eine Reduktion der Bewohnerparkplätze. Es wird beantragt, dass die erforderliche Parkplatzzahl für die Bewohner reduziert werden kann.“

2.2 Einwendung Charles und Frieda Waser, Eigentümer GS Nr. 2436

C. und F. Waser stellen folgenden Antrag:

„Die Liegenschaft Waser wird durch die geplante neue Hauptverkehrsachse erheblich beeinträchtigt. Es wird daher das Begehren gestellt, die Baulinie um 4.0 m in Richtung Süden zu verschieben. Diese Massnahme ermöglicht es, einen Neubau zu

erstellen, dessen Hauptwohnräume auf die von der Strasse abgewandten Seite zu liegen kommen. Durch die neue Situierung des Gebäudes liesse sich ein ruhiger Innenhof für die Bewohner schaffen. Das neue Gebäude würde gleichzeitig die dahinter liegende Überbauung in der Gartenstadt vor dem Lärm der neuen Verkehrsachse schützen.“

Die Baulinie gemäss 1. Lesung wie diejenige gemäss Antrag Waser befindet sich auf Land, das nicht im Eigentum von Herrn und Frau Waser ist. Die Landeigentümerin unterstützt jedoch das Begehren und bietet Hand, den erwähnten Neubau realisieren zu können.

2.3 Einwendung Werner Ingold, Eigentümer GS Nr. 2152, und Einwendung Familie Adolf Stuber, Eigentümer GS Nr. 2150

Werner Ingold und die Familie Stuber machen folgende Punkte geltend:

- „1. Änderung des Teilrichtplans Verkehr, Plan Nr. 7228
 - 1.1 Linienführung Nordstrasse statt wie geplant westlich zur Gartenstadtstrasse / Aabachstrasse östlich über den Theilerplatz zur Dammstrasse.
 - 1.2 Aufhebung der Erschliessung des Landis & Gyr / SBB-West - Areal ab der Aabachstrasse.
 - 1.3 Erschliessung des nördlichen Teils des Areal Zone WG5 ab Kreisel Feldstrasse über die Nordstrasse.
- 2. Änderung des Sondernutzungsplans Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7151
 - 2.1 Aufhebung der Zwangsbaulinie am Theilerplatz zwecks Durchführung der Nordstrasse.
 - 2.2 Die Baulinie östlich der Dammstrasse ist so zu legen, dass die Nutzung der Dammstrasse als Verbindungsstrasse zwischen Gubel- und Feldstrasse möglich ist.
 - 2.3 Belassen der bisherigen Baulinie nördlich des in West-Ost Richtung verlaufenden Teils der Gartenstadtstrasse (Grundstücke Nr. 330, 2150, 2151 und 2152).
- 3. Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans, Plan Nr. 7226
 - 3.1 Belassen der Zone I25 in der Lärmempfindlichkeitsstufe 4.“

2.4 Einwendung der Gruppe besorgter Bürger c/o Dr. P. Steinle, Aabachstrasse 26c

Die Gruppe der besorgten Bürger (71 Unterschriften) macht dieselben Einwendungen wie Werner Ingold und die Familie Adolf Stuber geltend. Zusätzlich wird folgender Punkt geltend gemacht:

- „2.4 Streichen der Ein-/Ausfahrtmöglichkeit ab Grundstück Nr. 330 in die südlich verlaufende Gartenstadtstrasse.
- 4. Änderung des Zonenplans, Plan Nr. 7221
 - 4.1 Belassen der Grundstücke GS Nr. 330, 2150, 2151 und 2152 in der Zone WG3.“

2.5 Einwendung Quartierverein ZUGWEST

Der Quartierverein ZUGWEST macht dieselben Einwendungen wie Werner Ingold, die Familie Adolf Stuber und die Gruppe besorgter Bürger geltend. Zusätzlich wird folgender Antrag gestellt:

„4.2 Festlegen eines minimalen Wohnanteils in der Kernzone von 25%.“

3. Stellungnahme des Stadtrates

3.1 Stellungnahme zur Einwendung Alfred Müller AG:

Der Stadtrat teilt das Anliegen der Alfred Müller AG. Die Anzahl Parkplätze für Bewohner soll die sich aus dem Berechnungsmodus ergebende Parkplatzzahl in allen Teilgebieten unter-, nicht aber überschreiten können. Eine Anrechnung der nicht erstellten Bewohnerparkplätze bei den Beschäftigtenparkplätzen ist nicht zulässig. Die Legende des Sondernutzungsplans wird entsprechend angepasst, wobei die drei Parkplatzgruppen Bewohner, Beschäftigte sowie Besucher und Kunden zur besseren Verständlichkeit deutlicher differenziert werden.

3.2 Stellungnahme zur Einwendung Charles und Frieda Waser:

Es ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, dass die Massnahmen zur Reduktion der erhöhten Lärmbelastung, verursacht durch die neue Hauptverkehrsstrasse, durch städtebauliche Eingriffe gelöst werden können und nicht zu technischen Massnahmen wie z.B. Lärmschutzwänden gegriffen werden muss. Die Verschiebung der Baulinie 4.0 m in Richtung Süden ermöglicht eine sinnvolle Neuüberbauung ohne die Wendemöglichkeit am Ende der Gartenstadtstrasse sowie die räumliche Ausbildung eines Platzbereiches zu beeinträchtigen. Der Sondernutzungsplan wird entsprechend angepasst.

3.3 Stellungnahme zur Einwendung Werner Ingold und Familie Adolf Stuber:

- Die Linienführung der Nordstrasse und der Nordzufahrt wurde im Rahmen der Kantonsstrassenplanung im Raum Zug / Baar unter mehreren Varianten evaluiert. Dieser Planungsprozess in den Jahren 1999 und 2000 wurde von einer Mitwirkungsgruppe begleitet, in welcher auch Vertreter der Quartiere und Nachbarschaften Einsitz hatten. Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 28. Juni 2001 den Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des generellen Projektes zum Beschluss erhoben. Am 3. Juli 2002 bestätigte der Kantonsrat in Kenntnis der Eingaben der öffentlichen Mitwirkung die Linienführung der Nordzufahrt mit der Verabschiedung des Teilrichtplans Verkehr des Kantons Zug. Gegen beide Beschlüsse des Kantonsrates wurden keine Referenden ergriffen. Diese rechtskräftigen Planungsgrundlagen sind für die betroffenen Gemeinden bindend. Der kommunale Teilrichtplan Verkehr kann die Vorgaben des Kantons verfeinern, nicht jedoch grundsätzlich in Frage stellen.

Der Stadtrat ist davon überzeugt, dass unter Abwägung aller Vor- und Nachteile möglicher Linienführungen die für die Stadtentwicklung optimalste Lösung gefunden werden konnte. Die laufenden Projektierungsarbeiten des Kantons Zug bekräftigen diese Aussage.

- Die Festlegung der Baulinien basiert auf den Planungsgrundlagen des Verkehrsnetzes im Gebiet Landis & Gyr / SBB-West (siehe Punkt 1). Die Baulinien entlang der Dammstrasse sind seit dem 19. Dezember 2000 rechtsgültig. Darauf aufbauend wurde die Baubewilligung für das Projekt Opus erteilt, welches bereits zur Hälfte realisiert ist. Die Baulinie auf der Ostseite der Strasse entspricht mehrheitlich den heutigen Bauflichtungen. Studien für eine teilweise Neuüberbauung dieser Liegenschaften hatten sich ebenfalls an diesen rechtskräftigen Baulinien zu orientieren.

Der Theilerplatz ist sowohl funktional wie räumlich von grosser Bedeutung für das ganze Entwicklungsgebiet. Dessen Qualitäten durch die Aufhebung der bewusst räumlich festgelegten Bauflichtungen sowie die Durchleitung eines grossen Verkehrsstromes zu schmälern, kann nicht Ziel der vorliegenden Planung sein.

Der Baulinienabstand entlang des in West-Ost Richtung verlaufenden Teils der Gartenstadtstrasse wurde der Situation entsprechend dimensioniert und gegenüber den anderen Abschnitten der Nordzufahrt auf 26.0 m reduziert. Die stark betroffenen Grundeigentümer der Parzelle GS Nr. 330 haben gegen die vorliegende Planung keine Einwände erhoben.

- Dem Antrag, die Zone I25 in der Lärmempfindlichkeitsstufe 4 zu belassen, kann nicht entsprochen werden. Der Grosse Gemeinderat hat in 1. Lesung beschlossen die Industriezone I25 im Areal Landis & Gyr / SBB-West gänzlich aufzuheben und im nördlichen Teil der Zone WG5 sowie im südlichen Teil der Zone K5 mit Sonderbauvorschriften zuzuordnen. Gemäss Bauordnung der Stadt Zug (§ 38) sind beide Zonen der Empfindlichkeitsstufe III zugeteilt. Eine Zuordnung dieser Zonen infolge Vorbelastung in die nächst höhere Empfindlichkeitsstufe ist nicht gegeben.

3.4 Stellungnahme zur Einwendung der Gruppe besorgter Bürger c/o Dr. P. Steinle:

2.4 Das Verkehrskonzept des Entwicklungsplans sieht vor, das Gartenstadtquartier von Fremdverkehr zu entlasten. Die quartierinternen Strassen sind siedlungsorientiert und weisen entsprechend bescheidene Querschnitte auf. Aus siedlungsplanerischen wie verkehrstechnischen Aspekten ist davon abzusehen, den bestehenden Gewerbebetrieb bzw. eine neue Wohn-Gewerbe-Überbauung ausschliesslich über diese Strassen zu erschliessen.

Die Ein- und Ausfahrt im Süden der Parzelle ist bezüglich Lärmschutzmassnahmen für das dahinterliegende Quartier unbestrittenermassen heikel. Im Rahmen der laufenden Projektierung der Strasse durch die Baudirektion des Kantons Zug werden Lärmschutzmassnahmen sowohl für den heutigen Zustand wie bei einer Neuüberbauung aufgezeigt.

Im Interesse des Gartenstadtquartiers ist an der Erschliessung, wie sie im Entwicklungsplan aufgezeigt ist, festzuhalten.

4.1 Die Umzonung des südlichen Teils des Gartenstadtquartiers ist das Resultat der Lektüre der städtebaulich differenzierten Struktur der Ränder des Quartiers sowie der angrenzenden Areale. Die bestehende Bausubstanz östlich der Gartenstadtstrasse soll in ihrem Charakter erhalten bleiben. Mit Ausnahme der Liegenschaft Waser ist keine Neuüberbauung vorgesehen. Der abgestufte Übergang zur dichten Nutzung der ehemaligen Industriezone erfolgt über das Baufeld zwischen der Nordstrasse und der erwähnten Bebauung. Diese Neuüberbauung übernimmt zudem die Funktion des Lärmschutzes.

Im Süden des Gartenstadtquartiers erfolgt die Abstufung innerhalb des Quartiers, da hier mehrheitlich eine neue Überbauung (GS Nr. 330) geplant ist. Zudem ermöglicht die neue Bauzone eine angemessene bauliche Reaktion auf die unmittelbare Nähe der Industriebauten in diesem Abschnitt. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens hat der Stadtrat den hohen Ansprüchen des Ortes die entsprechende Bedeutung zukommen zu lassen. Sollte seitens der Bauherrschaft keine befriedigende Lösung vorgelegt werden, kann der Stadtrat die Erarbeitung eines Bebauungsplans verlangen.

Im Sinne der Ausführungen ist an der Zonierung, wie sie im Entwicklungsplan aufgezeigt ist, festzuhalten.

3.5 Stellungnahme zur Einwendung des Quartiervereins ZUGWEST:

4.2 Die Festlegung der Bauzonen und damit der Nutzungen innerhalb des ehemaligen Industrieareals war eine der zentralen Diskussionspunkte der Verhandlungen zwischen Stadt, Kanton und den betroffenen Grundeigentümern. Im Vertragswerk „Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West“ vom Dezember 1999 wurde unter anderem auch die Zonenzuordnung festgehalten. Mit der Zuweisung des südlichen Teils der Industriezone in eine Kernzone, wie dies vom Grossen Gemeinderat in erster Lesung beschlossen wurde, wurde nur insofern vom Vertrag abgewichen, als dass die Nutzungsmöglichkeiten erweitert, nicht aber vorgeschrieben werden. In diesem bereits weitgehend überbauten Teil des gesamten Planungssperimeters bzw. mit einer Bebauungsplanpflicht belegten Fläche einen Mindestwohnanteil festzulegen, erscheint wenig sinnvoll. Mit den vom Grossen Gemeinderat beschlossenen Sonderbauvorschriften hingegen kann bei jedem Bauvorhaben nutzungsmässig auf die städtebauliche Situation reagiert werden. Die Nutzungszuweisung innerhalb des Bebauungsplanperimeters, welcher die grossen Nutzungsreserven dieses Teilgebietes umfasst, unterliegt dem Beschluss des Grossen Gemeinderates. Auf die Festlegung eines Mindestwohnanteils ist daher zu verzichten.

4. Bericht zur Erschliessung

Der Grosse Gemeinderat stimmte in der 1. Lesung dem Antrag der BPK zu, dass bis zur 2. Lesung eine Studie zu erstellen ist, die die Erschliessung des Areals unter Einbezug aller heute bekannten öffentlichen Verkehrsmittel (öV) analysiert. Die Studie wurde von der Firma Ernst Basler und Partner (Beilage) gemeinsam mit dem Baudepartement (Stadtplanung und Tiefbau), dem Sicherheitsdepartement (Mobilitätsmanagement), dem Amt für öffentlichen Verkehr und dem Tiefbauamt des Kantons Zug erarbeitet. Die Studie kommt zu den nachfolgenden Erkenntnissen:

4.1 öffentlicher Verkehr

Für den Planungshorizont 2007 (Inbetriebnahme der Stadtbahn 1. Etappe, des adaptierten Busnetzes sowie der Nordzufahrt) ist die Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut. Der Erschliessungsgrad und die Betriebszuverlässigkeit sowie die Kapazität der für diesen Zeitpunkt geplanten öV-Angebote sind ausreichend. Die Angebotsverbesserung der Stadtbahn bringt eine Verbesserung des Modal-Splits, bezogen auf das Areal, zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs. Zur optimalen Anbindung des neuen Quartiers an das Busnetz ist darauf zu achten, dass eine Buslinie über die Dammstrasse geführt wird und der zentrale Treffpunkt, der Theilerplatz, mit Bushaltestellen versehen wird.

Für den Planungshorizont 2020 wird die Qualität der öV-Erschliessung nur geringfügig erhöht (Annahme: Realisierung erster Abschnitte des Feinverteilers auf Eigenstrasse). Die Betriebszuverlässigkeit des Bussystems wird stark vom Auslastungsgrad des Strassennetzes durch den motorisierten Individualverkehr (mIV) sowie allfälligen Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs bestimmt. Die prognostizierte Entwicklung des Gesamtverkehrs im Untersuchungsperimeter zeigt, dass die Kapazitäten im individuellen wie öffentlichen Verkehr im Zustand 2020 an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit respektive Kapazität kommen.

4.2 Langsamverkehr

In der Studie wird festgehalten, dass im Planungsperimeter sowohl die vorgesehenen Fusswege wie auch die Radwege eine eher grosse Maschenweite aufweisen. Dies ergibt sich durch die grossmassstäbliche Überbauung des ehemaligen Industriequartiers. Es ist darauf zu verweisen, dass im Sondernutzungsplan analog einem Verkehrsrichtplan nur die wesentlichen und zentralen Verbindungen aufgezeigt sind. Die vielen neu entstehenden Verbindungen innerhalb der einzelnen Baufelder können erst auf Projektebene festgelegt werden. Von zentraler Bedeutung ist es jedoch, dass die aufgezeigten Fuss- und Radwegverbindungen realisiert werden und optimal in den übrigen Verkehrsfluss geleitet werden bzw. diesen sicher queren können.

Wichtig ist, dass eine neue, optimale und attraktive Querung des Gleisfeldes zwischen der Gubel- und der Feldstrasse realisiert wird. Allenfalls ist zur Steigerung der Attraktivität und zur Senkung der Kosten nur eine Verbindung zu realisieren.

Sinnvollerweise würde diese Querung mit Perronzugängen versehen, was die Erreichbarkeit des Quartiers nochmals erhöht.

4.3 Mobilitätsmanagement

Für die Bewältigung des Verkehrsaufkommens in der Stadt Zug, welches sich durch ein sehr grosses Wachstum auszeichnet, ist als ergänzende Massnahme das Mobilitätsmanagement einzuführen. Das Mobilitätsmanagement soll zur Erzielung einer maximalen Wirkung auf zwei unterschiedlichen Stufen ansetzen: Einerseits haben Stadt, Kanton und die Verkehrsbetriebe im Rahmen des „umfassenden Mobilitätsmanagements“ einen grossen Aktionsspielraum. Andererseits steht den Firmen mit dem „betrieblichen Mobilitätsmanagement“ ein Spektrum an Massnahmen zur Verfügung.

Mit diesen gemeinsamen zusätzlichen Anstrengungen können die Anteile der Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gesteigert werden. Das Mobilitätsmanagement ist bereits im Sondernutzungsplan festgehalten. Dies garantiert, dass die Grundeigentümer und Investoren veranlasst werden gemeinsam mit den künftigen Mietern das Mobilitätsmanagement einzuführen.

4.4 Fazit

Die prognostizierte Entwicklung des Gesamtverkehrs im Untersuchungsgebiet zeigt, dass die Kapazitäten im individuellen wie öffentlichen Verkehr im Zustand 2020 an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit respektive Kapazität kommen. Die heutige Verkehrsinfrastruktur ist daher derart zu ergänzen, dass die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erhalten bleibt. Es ist zwingend notwendig, dass die Projekte der verschiedenen Verkehrsträger koordiniert geplant und umgesetzt werden. Dadurch kann sichergestellt werden, dass die einzelnen Verkehrsträger die ihnen zugeordneten Aufgaben optimal erfüllen können und sich nicht gegenseitig behindern. Ergänzende Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements sind eine wichtige Grundlage, um mit den vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen die Mobilitätsbedürfnisse optimal befriedigen zu können.

5. Anpassung des Sondernutzungsplans

Der Text des Berechnungsmodus für die Anzahl Parkplätze wird neu formuliert. Einerseits wird dadurch die Lesbarkeit verbessert und andererseits der Einwendung der Alfred Müller AG entsprochen, dass die Anzahl Parkplätze für Bewohner in allen Teilgebieten unter-, nicht aber überschritten werden kann. Die Neuformulierung lautet wie folgt:

- Die Anzahl Parkplätze für Bewohner darf die sich aus dem Berechnungsmodus ergebende Parkplatzzahl in allen Teilgebieten unter-, nicht aber überschreiten. Eine Anrechnung der nicht erstellten Bewohnerparkplätze bei den Beschäftigtenparkplätzen ist nicht zulässig.
- Die Anzahl Parkplätze für Beschäftigte darf die sich aus dem Berechnungsmodus ergebende Parkplatzzahl in allen Teilgebieten unter-, nicht aber überschreiten.

Eine Anrechnung der nicht erstellten Beschäftigtenparkplätze bei den Bewohnerparkplätzen ist nicht zulässig.

- Die Anzahl Parkplätze für Besucher und Kunden darf in allen Teilgebieten nicht reduziert werden. Diese können unter Berücksichtigung der unterschiedlichen spezifischen Verkehrspotentiale je nach Nutzung erhöht werden. Die maximale Parkplatzzahl pro Teilgebiet darf dadurch aber nicht überschritten werden.

Die Studie „Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West: Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement“ zeigt auf, dass für die Bewältigung des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Zug zusätzliche Anstrengungen unternommen werden müssen. Neben den bekannten Handlungsfeldern bietet das Mobilitätsmanagement ein zusätzliches Spektrum von Massnahmen, das es auszuschöpfen gilt. Das Prinzip des Mobilitätsmanagements ist im Sondernutzungsplan bereits verankert. Aufgrund der Erkenntnisse der Studie „Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West: Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement“ sowie diversen Gesprächen mit Vertretern der Baudirektion des Kantons Zug im Zusammenhang mit den Festlegungen für den Bebauungsplan Kistenfabrik werden die Eintragungen im Plan wie folgt ergänzt:

Der Text „Mobilitätsmanagement“ lautet neu wie folgt:

- Zur Beschränkung der Umweltbelastungen in den Bereichen Luft und Lärm muss die Benutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs mit verschiedenen Anreizsystemen gefördert werden.
(redaktionelle Überarbeitung)
- Das gesamte Mobilitäts- und Bewirtschaftungsmodell inkl. jährlicher Kontrolle der Wirksamkeit bedarf der Zustimmung des Stadtrats.
(neue zusätzliche Sonderbauvorschrift)

Im Text „Voraussetzungen“ ist das Mobilitätsmanagement aufzuführen, da die Voraussetzungen nicht nur für die Steuerung des Fahrtenaufkommens sondern auch für das Mobilitätsmanagement gelten.

Der Text „Voraussetzungen“ lautet neu wie folgt:

- Spätestens mit der Eröffnung der Nordzufahrt sind die Massnahmen zur Steuerung des Fahrtenaufkommens sowie das Mobilitätsmanagement einzuführen, sofern der Regierungsrat dazumal gestützt auf §12 Abs. 2. Lit a. EG USG Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und für Objekte mit hohem Verkehrsaufkommen erlassen hat.

Durch die Baufelder nördlich und westlich des Theilerplatzes (GS 2180, GS 2136 und GS 289) führt der eingedolte Siehbach. Der Siehbach ist ein Gewässer 1. Klasse, im Sinne des kantonalen Gesetzes über die Gewässer. Zwecks Überbaubarkeit der Baufelder gemäss vorliegendem Sondernutzungsplan muss der heutige Siehbachkanal verlegt werden. Voraussetzung dafür ist entsprechend dem Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GschG Art. 37 und Art. 38) eine offene Wasserführung. Im generellen Entwässerungsplan der Stadt Zug (GEP) ist die Verlegung des unterirdischen Kanals und eine offene Wasserführung vorgesehen. Der Kanal kommt in

den Baulinienraum der geplanten Verbindungstrasse zwischen der Dammstrasse, nördlich des Theilerplatzes und Nordstrasse zu liegen. Die offene Führung verläuft, schematisch in den Strassen- und Fusswegräumen zwischen SBB-Gleisen und Gaswerkareal. Die erste Etappe der Offenlegung wird mit der Innenhofgestaltung der OPUS Überbauung verwirklicht. Die übrigen Teile der offenen Wasserführung werden jeweils im Zusammenhang mit einem konkreten Bauprojekt, z.B. Theilerplatz, Foyer usw. definiert. Im Sondernutzungsplan wird die offene Wasserführung zwar verbindlich festgelegt, die Konkretisierung aber nur generell umschrieben. Die Bezugspunkte A bis E werden im Plan neu eingezeichnet. Die dazugehörige Sonderbauvorschrift lautet wie folgt:

- Im Zusammenhang mit der Verlegung des Siehbachs wird die offene Wasserführung zwischen den Punkten A, B, C, D und E aufgrund der konkreten Projekte festgelegt.

Die Grundeigentümer des OPUS Areals und des Siemensareals haben dieser Regelung zugestimmt. Die Festlegung innerhalb des Gaswerkareals (Eigentum des Kantons) entspricht dem vom Regierungsrat genehmigtem GEP sowie dem Bebauungsplan „Kaufmännische Berufsschule“, Plan Nr. 7032 vom 1. Dezember 1998.

Am südlichen Ende der Gartenstadtstrasse wird die Baulinie um 4.0 m in Richtung Süden verschoben. Damit wird eine sinnvolle Neuüberbauung, welcher der Lärmproblematik Rechnung trägt, ermöglicht.

Im Zusammenhang mit dem Landerwerb für die Nordzufahrt wurde der Alfred Müller AG seitens der Baudirektion des Kantons Zug eine Ein- und Ausfahrtsbewilligung für Rechtsabbieger an der Nordzufahrt ab dem Areal Schleife West für 15 Besucherparkplätze und Entsorgung (Kehrrechtswagen) zugesichert. Die entsprechende Signatur mit Erläuterung wird im Plan ergänzt.

6. Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen,

- von den Einwendungen und den dazugehörenden Stellungnahmen des Stadtrates Kenntnis zu nehmen,
- die Zonenplanänderung Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7221, festzusetzen,
- die Änderung der Bauordnung, Plan Nr. 7227, festzusetzen,
- der Sondernutzungsplan, Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7151, festzusetzen,
- die Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans, Plan Nr. 7226, festzusetzen,
- die Änderung des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft, Plan Nr. 7225, zur Kenntnis zu nehmen,
- die Änderung des Teilrichtplans Verkehr, Plan Nr. 7228, zur Kenntnis zu nehmen und
- den Bericht über die Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 20. August 2002

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Beilage:

- Beschlussesentwurf
- Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7151
- Studie „Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West: Öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und Mobilitätsmanagement“

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. betreffend Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West, 2. Lesung

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1641.2 vom 20. August 2002:

1. Die Zonenplanänderung Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7221, wird festgesetzt.
2. Die Änderung der Bauordnung, Plan Nr. 7227, wird festgesetzt.
3. Der Sondernutzungsplan, Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7151, wird festgesetzt.
4. Die Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans, Plan Nr. 7226, wird festgesetzt.
5. Die Änderung des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft, Plan Nr. 7225, wird zur Kenntnis genommen.
6. Die Änderung des Teilrichtplans Verkehr, Plan Nr. 7228, wird zur Kenntnis genommen.
7. Der Bericht über die Erschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West zur Kenntnis genommen.
8. Dieser Beschluss ist in die amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen. Er ist durch den Stadtrat zweimal im Amtsblatt zu publizieren und während 20 Tagen öffentlich aufzulegen.
9. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung, einer Beschwerde im Sinne von § 41 PBG und der Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft.
10. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Ruth Jorio, Präsidentin

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Referendumsfrist:

2. Öffentliche Auflage:

Vom Regierungsrat genehmigt am: