

# PLANUNGSBERICHT

Bebauungsplan V-Zug, Plan Nr. 7091

Berichterstattung gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)

7. Juni 2011, revidiert 24. Oktober 2011



## **Verfasser**

Baudepartement Stadt Zug

Stadtplanung, St.-Oswalds-Gasse 20, 6301 Zug

Remy Frommenwiler, [remy.frommenwiler@stadtzug.ch](mailto:remy.frommenwiler@stadtzug.ch)

Titelbild: Auszug Orthofoto 2011, ZUGIS mit Bebauungsplanperimeter

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung, Ausgangslage .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Raumplanung.....</b>	<b>5</b>
2.1	Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG) .....	5
<b>3</b>	<b>Berücksichtigung der Anforderungen der übergeordneten Planungen sowie der gesetzlichen Rahmenbedingungen .....</b>	<b>6</b>
3.1	Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 1. Januar 2010.....	6
3.2	Kantonaler Richtplan, Gewässer .....	6
3.3	Kommunaler Zonenplan und kommunale Richtplanung vom 22. Juni 2010 .....	7
<b>4</b>	<b>Bebauungsplan .....</b>	<b>7</b>
4.1	Ziel und Inhalt des Bebauungsplans V-Zug, Perimeter .....	7
4.2	Gesamtkonzept.....	7
4.3	Vorteile für das Siedlungsbild und die Umgebung .....	8
4.4	Bebauung und Städtebau .....	9
4.5	Nutzung / Dichte .....	9
<b>5</b>	<b>Änderung des Bebauungsplans .....</b>	<b>11</b>
5.1	Erschliessung / Verkehr .....	12
5.2	Feuerpolizei .....	13
5.3	Entwässerung.....	13
<b>6</b>	<b>Verfahren.....</b>	<b>13</b>
6.1	Mitwirkung .....	13
6.2	Stadtbildkommission.....	13
6.3	Kantonale Vorprüfung vom 2. September 2011 .....	14
6.4	Einfaches Verfahren gemäss § 40 PBG .....	15
6.5	Weiteres Vorgehen, Terminplan .....	15

## **1 Einleitung, Ausgangslage**

Der rechtsgültige Bebauungsplan V-Zug, Plan Nr. 7067, wurde am 12. Juni 2007 vom Stadtrat in einfachen Verfahren beschlossen und am 6. Juli 2007 von der Baudirektion des Kantons Zug genehmigt. Anlass für die Anpassung war die Erweiterung des bestehenden Hochregallagers an der Industriestrasse mit einem 35 m hohen Logistikzentrum (ZUGgate), während der dazumal rechtsgültige Bebauungsplan Nr. 4458 lediglich ein solches von 25 m zugelassen hätte. Die V-ZUG AG begründete die Vergrösserung des Gebäudevolumens mit dem zusätzlichen Bedarf an Lager- und Logistikkapazitäten, welche sich durch die Internationalisierung des Sortiments, der Erhöhung der Variantenvielfalt, grösseren Stückzahlen und einer verlängerten Lagerhaltung ergaben.

Im Rahmen der Erarbeitung der Bebauungsplanänderung stellte die V-ZUG AG fest, dass innerhalb der nächsten Jahre eine Konzentration des Betriebs auf dem Fabrikationsgelände innerhalb des Bebauungsplanperimeters erfolgen solle. Ein Grossteil des südlich angrenzenden Grundstücks Nr. 382 könnte dazumal einer anderen Nutzung zugeführt werden.

Aufgrund dieser Überlegungen – welche auch in der Ortsplanungsrevision einfließen – wurde im Bebauungsplan definiert, dass vor einer Umnutzung des südlichen Teilgebietes eine umfassende Entwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit Grundeigentümern sowie Vertretern von Stadt und Kanton zu erstellen sei. Zu diesem Zweck ist ein Gesamtkonzept mit Aussagen über die Feinerschliessung, das Fuss- und Radwegnetz, die Parkierung, die Zonierung, die Aussen- und Freiraumgestaltung, die Entwässerung und die Öffnung eingedolter Bäche zu erarbeiten. Gestützt auf dieses Gesamtkonzept soll dann der Bebauungsplan im ordentlichen Verfahren angepasst werden.

Am 3. September 2010 wurden die Vertreter des Baudepartements (Stadtarchitekt und Stadtplaner) und des Kantons (Kantonsplaner) durch die V-ZUG AG über die Resultate einer Machbarkeitsstudie über die künftige Entwicklung des V-Zug-Areals orientiert. Dabei zeigte sich, dass es nicht möglich ist, die gesamte Produktion auf dem Nordareal zu konzentrieren. Vielmehr müssen für neue Fertigungstechnologien, Engineering, Labor und Administration zusätzliche Flächen im Südareal erstellt werden. In einer ersten Etappe soll im nordöstlichen Bereich der heutigen Öltanklager und der Parkierungsanlage ein Neubau erstellt werden. Damit können die Kapazitäten der Endmontage und für die Logistik ausgebaut werden. Zudem ergaben sich aufgrund neuer Gesetzesgrundlagen des Schweizerischen Energiegesetzes Anpassungen welche die V-ZUG AG zur Einführung neuer Fertigungstechnologien veranlassen.

Das Baudepartement hat mehrfach dargelegt, dass zuerst die Grundlagenabklärungen für die Gesamtplanung abgeschlossen sein müssen, damit die Randbedingungen für die Erarbeitung eines Masterplans im Rahmen eines Studienverfahrens definiert werden können. Hierfür ist mit einem Zeitbedarf von ca. 1 ½ Jahren zu rechnen. Die

nun seitens der V-ZUG AG angestrebte Erweiterung für die Phase A ist jedoch weder mit dem rechtsgültigen Bebauungsplan, noch unter Berücksichtigung eines Masterplans innert der vorstehend erwähnten Arbeitsschritte und der damit zusammenhängenden Verfahren vereinbar. Der Stadtrat hat sich deshalb entschieden, eine weitere Änderung des Bebauungsplanes im einfachen Verfahren ins Auge zu fassen, falls gleichzeitig die Arbeiten im Zusammenhang mit einer Gesamtplanung des Areals vertieft weitergeführt werden.

Um die Produktion sicherstellen zu können, soll auf dem nördlichen Teil des Areals entlang der Grienbach- und der Oberallmendstrasse ein zweigeschossiges Logistikgebäude und ein dreigeschossiges (drei Geschosse mit intern partiellen Zwischenböden) Produktionsgebäude zu einer winkelförmigen Randbebauung zusammengefasst werden. Die Gebäudehöhe entlang der Grienbachstrasse soll demnach 16 Meter und entlang der Oberallmendstrasse 24 Meter betragen. Da das oberste Geschoss zurückversetzt wird, ist entlang der Oberallmendstrasse ein 20 Meter Baubereich definiert. Um die logistischen Abläufe optimal gestalten zu können, soll ein Teil der Arealerschliessung von Osten her über die Oberallmendstrasse erfolgen.

## **2 Raumplanung**

### **2.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG)**

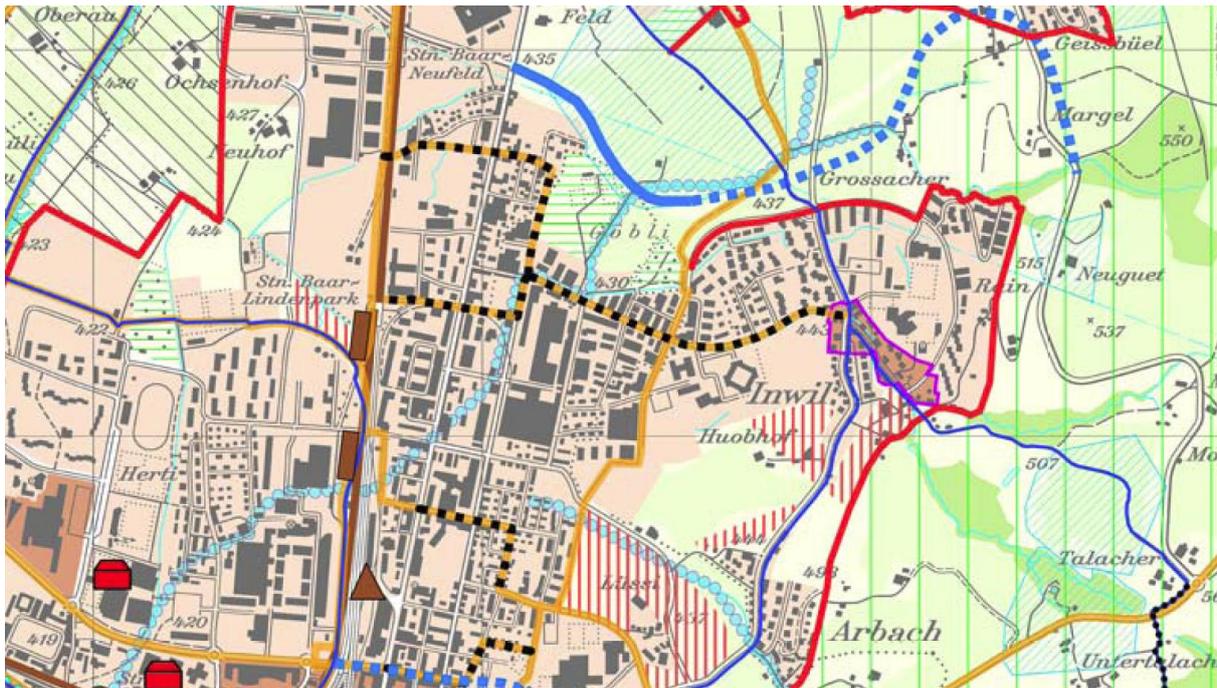
Das wichtigste Ziel des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG, SR 700) ist die haushälterische Nutzung des Bodens (Art. 1 Abs. 1). Zudem sind wohnliche Siedlungen und räumliche Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b), Wohn- und Arbeitsgebiete einander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

Mit der vorliegenden Änderung des Bebauungsplans V-Zug erfolgt eine Verdichtung der Fabrikationsanlagen ohne dass hierfür Frei- oder Naturräume verbaut werden müssen. Durch die Anordnung im nördlichen Teil können die Produktionsabläufe speditiv abgewickelt und arealinterne Transporte minimiert werden. Mit den neuen Anlagen wird es der V-ZUG AG ermöglicht, neue Fertigungstechnologien zu entwickeln, so dass der Standort Zug längerfristig gesichert werden kann. Das Nord-Areal ist einer Industriezone zugeordnet. Im Umfeld befinden sich Wohn- und Arbeitszonen, teilweise mit Schwerpunkt auf betriebliche Nutzungen (Wohn- und Arbeitszone B). Durch die zentrale Lage zwischen Zug und Baar mit direkten Anschlüssen an das Kantonsstrassennetz (welche mit der Tangente Zug/Baar weiter verbessert werden), die hervorragende Bus- und Stadtbahnerschliessung und die gute Anbindung an das Langsamverkehrsnetz besitzt das Gebiet eine hohe Erschliessungsgunst.

### 3 Berücksichtigung der Anforderungen der übergeordneten Planungen sowie der gesetzlichen Rahmenbedingungen

#### 3.1 Kantonaler Richtplan vom 28. Januar 2004, Stand 1. Januar 2010

Das Planungsgebiet liegt gemäss Richtplankarte, beschlossen vom Kantonsrat am 28. Januar 2004, aktualisiert am 25. März 2010, im Siedlungsgebiet. Nördlich und westlich des Bebauungsplanperimeters verläuft eine geplante kantonale Radstrecke und das eingedolte Gewässer des Grienbachs. Im Weiteren sind die Industriestrasse und die Grienbachstrasse Bestandteil des Hauptnetzes des Leistungsfähigen öffentlichen Feinverteilers.



Auszug kantonaler Richtplan Stand 25. März 2010, ohne Masstab

#### 3.2 Kantonaler Richtplan, Gewässer

Der Grienbach ist eingedolt und als privates Gewässer 1. Klasse klassifiziert. Gemäss kantonalem Richtplan (Richtplantext L 8.1.4) ist die Renaturierung des Grienbachs (Göbli- und Siehbach, Nr. 2) in diesem Abschnitt zu prüfen. Der Grienbach wird an der Ecke Grienbach-/Oberallmendstrasse von einer 1250mm auf eine 400mm Leitung gedrosselt. Das überschüssige Wasser wird in den Göblikanal geleitet. Danach verläuft der Grienbach entlang der nördlichen Grenze des Grundstücks (GS) 3186 in einer Tiefe von ca. 2,65m bis 2,90m. Anschliessend verläuft die Leitung, nunmehr mit einem Durchmesser von 1250mm entlang der Industriestrasse. Die Renaturierung und gestalterische Einbindung in die Umgebung eines so tief liegenden Gewässers macht nur Sinn, wenn die Bachsohle höher gelegt werden kann. Dies bedingt jedoch eine neue Fassung des Trockenwetterabflusses bachaufwärts. Die Renaturierung kann deshalb nicht alleine innerhalb des vorliegenden Bebauungsplanperimeters realisiert werden. Zudem sind die entsprechenden Flächen entlang der Grienbachstrasse bereits heute teilweise durch Gebäude und Anlagen verbaut. Es wäre deshalb nicht zweckmässig, den eingedolten Grienbach in diesem Abschnitt zu renaturieren. Die Überprüfung der eingedolten Gewässer und der Zweckmässigkeit einer Renaturierung erfolgte im Bericht des Büros AquaPlus vom 26. August 2010. Darin

wurde festgestellt, dass von einer Bachöffnung abgesehen werden sollte. Die engen Platzverhältnisse von 2,70 bis 4,80 Meter, die steilen Böschungen, der eingeschränkte ökologische Wert, die zahlreichen Konflikte (die Baumreihe zwischen dem Hochregallager und der Industriestrasse müsste für den Bach entfernt werden), sind die wichtigsten Gründe dass hiermit auf eine Bachöffnung entlang der Grienbach- und Industriestrasse verzichtet wird.

### **3.3 Kommunalen Zonenplan und kommunale Richtplanung vom 22. Juni 2010**

Im rechtsgültigen Zonenplan sind alle Grundstücke innerhalb des Teilgebiets A und des nördlichen Bereichs des Teilgebiets B der Arbeitszone (AA) zugeordnet. Die Grundstücke im südlichen Teil des Bebauungsplanperimeters befinden sich in der Bauzone mit speziellen Vorschriften V-Zug AG. Hierfür gelten die Vorschriften gemäss § 48 BO.

## **4 Bebauungsplan**

### **4.1 Ziel und Inhalt des Bebauungsplans V-Zug, Perimeter**

Mit dem Bebauungsplan V-Zug werden im Teilgebiet A auf den GS 1766, 2935 und 3186 die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zweckmässige Gesamtüberbauung unter Einbezug der bereits erstellten Bauten und für die Erweiterung von Lagerräumlichkeiten geschaffen.

### **4.2 Gesamtkonzept**

Innerhalb der nächsten Jahre beabsichtigt die V-ZUG AG eine Konzentration des Betriebs auf dem Fabrikationsgelände innerhalb des Bebauungsplanperimeters. Die Planungen sind momentan noch nicht so weit fortgeschritten, dass verlässliche Aussagen über eine allfällige Umnutzung einzelner Bereiche des Areals gemacht werden können. Im Entwicklungskonzept zur Teilrevision der Ortsplanung welches vom Stadtrat am 9. Mai 2006 verabschiedet wurde, ist festgehalten, dass der südliche Teil des V-Zug-Areals in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern weiterentwickelt und eine Umzonung geprüft werden soll (Kapitel 35 Fokus Guthirt, S. 49, Entwicklungskonzept). Angestrebt ist eine Misch-Nutzung. Vor einer Umnutzung des Teilgebiets B ist eine umfassende Entwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern sowie Vertretern von Stadt und Kanton Zug zu erstellen. Zu diesem Zweck ist ein Gesamtkonzept mit Aussagen über die Feinerschliessung, das Fuss- und Radwegnetz, die Parkierung, die Zonierung, die Aussen- und Freiraumgestaltung und die Entwässerung zu erarbeiten. Der Perimeter des Gesamtkonzeptes ist vor Planungsbeginn festzulegen und hat mindestens die Teilgebiete A und B zu umfassen. Das Gesamtkonzept bildet die Grundlage für die Anpassung des Bebauungsplanes 7091 im ordentlichen Verfahren.

### 4.3 Vorteile für das Siedlungsbild und die Umgebung

Im folgenden Kapitel 4.5 ist dargelegt, dass sich die Baumasse auf dem Areal von heute 6.53 mit den Neubauten auf rund 8.76 erhöhen wird. Dadurch wird die Baumasse von 8.0 der Arbeitszone AA gemäss BO überschritten. Gemäss § 32 Abs. 1 PBG müssen Bebauungspläne Vorteile für das Siedlungsbild und die Gestaltung der Umgebung erzielen, wenn von der ordentlichen Bauweise abgewichen wird.

- Die drei bestehenden 16,70 Meter grossen Oeltanks, die Tankstelle und Parkierungsanlage werden abgebaut und durch die Neubauten ersetzt.
- Reduktion der Lärmemission durch Verschieben des Entsorgungsplatzes (Abfallmulden) in südlicher Richtung – dieser wird neu in einem gedeckten und gegen die Oberallmendstrasse geschützten Unterstand angeordnet – sowie durch den Wegfall von Stapler- und Personenwagenverkehr.
- Aufwertung des Quartiers durch ins Quartierbild eingepassten, abgestuften Neubauten.
- Der Grünstreifen und die Bäume entlang des Neubaus bleiben erhalten und werden gestalterisch ergänzt. Der Übergang von der Umgebung zum Neubau kann so aufgewertet werden.
- Durch die Neubauten werden keine bestehenden Freiflächen verbaut.
- Die Flachdächer der Neubauten werden extensiv begrünt.
- Auf dem Neubau an der Grienbachstrasse werden zusätzliche Freiflächen als Erholungszonen für die Mitarbeitenden geschaffen.

Die folgenden Bildern sollen einen Eindruck vermitteln, wie die Umgebung zwischen Gebäuden und Strasse aufgewertet und das gesamte Erscheinungsbild der Industrieanlage attraktiver und siedlungsverträglicher gestaltet werden kann.



Blick von der Grienbachstrasse in Richtung V-Zug-Areal, Bestand mit Oeltanks und Parkierungsanlage mit Tankstelle; Quelle: V-Zug AG



Visualisierung Projekt Neubau Oberallmendstrasse mit abgesetztem Dachgeschoss und Neubau an der Grienbachstrasse; Quelle: V-Zug AG

#### 4.4 Bebauung und Städtebau

Das Bauvorhaben bietet die Möglichkeit den nordwestlichen Bereich des Areal aufzuwerten. In Anlehnung an die entsprechend der Produktionsabläufe linear angeordneten Fabrikations- und Fertigungshallen soll mit dem Längsbau ein Abschluss gegenüber den Wohn- und Gewerbebezonen gesucht werden. Ein niedriger Anbau an der Grienbachstrasse schliesst das Areal gegen Norden ab.

Das Gebäude an der Oberallmendstrasse weist eine max. Gebäudehöhe von 24 Meter auf. Um den Übergang zur bestehenden Bebauung auf der Westseite verträglich gestalten zu können, wird das oberste Geschoss zurückversetzt und die Gebäudehöhe auf 20 Meter begrenzt. Die Projektierung geht momentan davon aus, dass in drei Doppelgeschossen à je ca. 7,20 Meter – jeweils teilweise ergänzt mit Zwischenböden zur Gewährleistung einer lichten Höhe von 3,50 Meter – Flächen für die Montage, Halbfabrikatlager sowie eine Neuorganisation der Erschliessung angeordnet werden. In den Zwischenböden sollen Flächen für die Endprüfung, Montagebüros, Produktionsbüros, Sozialräume (Aufenthalt, Mitarbeitende, Garderoben, WC's) und Haustechnik realisiert werden.

#### 4.5 Nutzung / Dichte

Baumassenberechnung Ausgangslage:

<b>anrechenbare Landfläche aLF</b>	
GS	3186
	12'136 m2
	eingedoltes Gewässer
	-67 m2
<sup>1</sup> 1766	2'6807 - 1'107 =
	25'700 m2
	2935
	126 m2
<b>Total aLF Teilgebiet A</b>	<b>37'895 m2</b>
<b>Baumassenziffer gemäss BO Zone AA</b>	<b>8.0</b>
BZ Bestand	6.54
<b>Freiflächenziffer</b>	
FZ gemäss BO	0.15

<sup>1</sup> Von der aLF des GS 1766 von 26'807 m2 sind wegen des Perimeters zwischen den Teilgebieten A und B (7,50 Meter ab nördlicher Grundstücksgrenze des GS 382) 1'107 m2 abzuziehen. Somit resultiert eine aLF von 25'700 m2.

**Baumassenberechnung Ausgangslage**

Bau 14	Garage + Trafo	2'468 m3
Bau 14b	Lagerhalle	2'850 m3
Bau14d	Lagerhalle	3'380 m3
Bau 15	Sched	10'005 m3
Bau 15b	Sched	1'411 m3
Bau 16	Sched	1'495 m3
Bau 17	Sched	8'797 m3
Bau 17b	Sched	13'909 m3
Bau 20	Tanks	1'688 m3
Bau 21	Sched	29'882 m3
ZUGgate	HRL Neu	108'992 m3
Bau 25	HRL Best.	26'387 m3
Bau 25b	HRL Best.	11'858 m3
Bau 27	Velo	220 m3
Bau 28	Parkierung	2'664 m3
Bau 29	Prod. Nord	21'819 m3

**Total Baumasse (Volumen)** 247'824 m3  
**Baumassenziffer (V/aLF)** 6.54

**Baumassenberechnung (geplante Ausbautetappe A)**

Bau 14	Garage + Trafo	Teilabriss	1'234 m3	
Bau 14b	Lagerhalle	Abriss	0 m3	
Bau14d	Lagerhalle		3'380 m3	
Bau 15	Sched		10'005 m3	
Bau 15b	Sched		1'411 m3	
Bau 16	Sched		1'495 m3	
Bau 17	Sched		8'797 m3	
Bau 17b	Sched		13'909 m3	
Bau 20	Tanks	Abriss	0 m3	
Bau 21	Sched		29'882 m3	
ZUGgate	HRL Neu		108'992 m3	
Bau 25	HRL Best.		26'387 m3	
Bau 25b	HRL Best.		11'858 m3	
Bau 27	Velo		220 m3	
Bau 28	Parkierung	Abriss	0 m3	
Bau 29	Prod. Nord		21'819 m3	
<i>Ausbautetappe A</i>			<i>Neubau 24m</i>	<i>51'365 m3</i>
			<i>Neubau 20m</i>	<i>5661 m3</i>
			<i>Neubau 16m</i>	<i>35'680 m3</i>
<b>Total Baumasse (Volumen)</b>			<b>332'095 m3</b>	
<b>Baumassenziffer (V/aLF)</b>			<b>8.76</b>	

**Vergleich Baumassenberechnung Bebauungsplan:****Baumassenberechnung BBP Nr. 7067 (ohne Nutzungsspielraum 12/18)**

Bereich	Fläche EG m2	max. H. m	BM
Bereich Bau 14	2'234	9	20'106 m3
Bereich Sched	11'718 992	12 18	140'616 m3 17'856 m3
Tanks (3 Stück)	67	18	3'618 m3
Bereich ZUGgate	1'757 1'674 3'055	18 25 35	31'626 m3 41'850 m3 106'925 m3
Bau 28			2'664 m3
<b>Total Baumasse BBP</b>			<b>365'261 m3</b>
<b>Baumassenziffer (V/aLF)</b>			<b>9.64</b>

**Baumassenberechnung BBP Nr. 7091 (ohne Nutzungsspielraum 12/18)**

Bereich	Fläche EG m2	max. H. m	BM
Bereich Bau 14	1'293	9	11'637 m3
Bereich Sched	11'718 992	12 18	140'616 m3 17'856 m3
Tanks (Abriss)	67	18	0 m3
Bereich ZUGgate	1'757 1'674 3'055	18 25 35	31'626 m3 41'850 m3 106'925 m3
Bau 28 (Abriss)			0 m3
<i>Ausbautetappe A</i>	2217 327 2084	24 20 16	53'208 m3 6540 m3 33'344 m3
<b>Total Baumasse BBP</b>			<b>443'602 m3</b>
<b>Baumassenziffer (V/aLF)</b>			<b>11.71</b>

Mit der angestrebten Ausbautetappe A erhöht sich die Ausnützung innerhalb des Teilgebiets A von heute 6.53 auf 8.76. Gemäss gültigem Bebauungsplan Nr. 7067 – ohne Inanspruchnahme der Abweichung innerhalb des 12 Meter Baubereichs auf 18 Meter – sind die Baubereiche so weit gefasst, dass eine „theoretische Baumassenziffer“ von 9.64 möglich wäre. Mit der Änderung des Bebauungsplans erhöht sich dieses Mass auf rund 11.71. Innerhalb des Teilbereichs B ist gemäss § 48 BO innerhalb der Bauzone mit speziellen Vorschriften V-Zug AG eine Baumasse von max. 9.0 zulässig.

## 5 Änderung des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan V-Zug bleibt in seinem Grundkonzept erhalten. Auf Grund der vorliegenden Ausbaupläne sind folgende Änderungen gegenüber dem rechtskräftigen Bebauungsplan erforderlich:

- Einführung eines 24 Meter Baubereichs in der nordöstlichen Ecke des Areals. Die bestehenden Tanklager müssen abgebrochen werden.
- Einführung eines 20 Meter Baubereichs entlang der Oberallmendstrasse.
- Einführung eines 16 Meter Baubereichs im nördlichen Teil des Areals. Das Gebäude der bestehenden Parkierung wird abgebrochen.
- Entlang der Neubauten sind die bestehenden Baulinien auf einheitliche Fluchten anzupassen. Mit dem Abbruch der Parkierungsanlage kann die bestehende Spezialbaulinie aufgehoben werden.
- Ein Teil der bestehenden Lagergebäude (Baubereich 9 Meter) an der Oberallmendstrasse muss für den Neubau sowie die neue Arealzufahrt abgebrochen werden.
- Die Anlieferung der Neubauten erfolgt nach wie vor über die Hauptzufahrten in der Industriestrasse und der Grienbachstrasse. Für die Entsorgung und die Anlieferung von Halbfabrikaten zum Neubau an der Oberallmendstrasse sowie wegen dem Wegfall von Zufahrtsmöglichkeiten in Folge der Neubauten ist eine neue Zufahrt von der Oberallmendstrasse geplant.
- In diesem Zusammenhang sind ebenfalls die Anlieferung und die Feuerwehrzufahrten anzupassen.
- Mit der neuen Zufahrt entfällt ein Teil der bestehenden Parkierung an der Oberallmendstrasse und es sind Anpassungen an den Grünbereichen erforderlich.
- Im Gegenzug ist die Baumpflanzung in diesem Bereich zu ergänzen.
- Die Bestimmungen werden redaktionell auf die nachgeführten Pläne angepasst. Da wie vorstehend in Kapitel 3.2 erläutert die Abklärungen im Zusammenhang mit der Öffnung eingedolter Bäche erfolgt sind, kann auf die diesbezügliche Festlegung in Bestimmung 2 verzichtet werden. Der Begriff der „Gebäudehülle“ ist weder im PBG noch in der Verordnung zum PBG behandelt, so dass die Bestimmung 3 angepasst wird. Im gleichen Zug werden Bestimmungen zur Präzisierung von Dachaufbauten u.a. zur Nutzung als teilweise begehbare Aussenzonen vorgenommen. Die neue Zufahrt von der Oberallmendstrasse ist mit einer Ergänzung in Bestimmung 5 berücksichtigt. Bestimmung 6 wird hinsichtlich der Ergänzung und Komplettierung der bestehenden Baumreihen entlang der Grienbach-, Oberallmend- und Industriestrasse präzisiert.
- Die maximale Baumassenziffer innerhalb des Teilgebiets A soll gestützt auf die vorstehenden Erläuterungen analog der Bauzone mit speziellen Vorschriften V-Zug AG von 8.0 auf 9.0 erhöht werden.

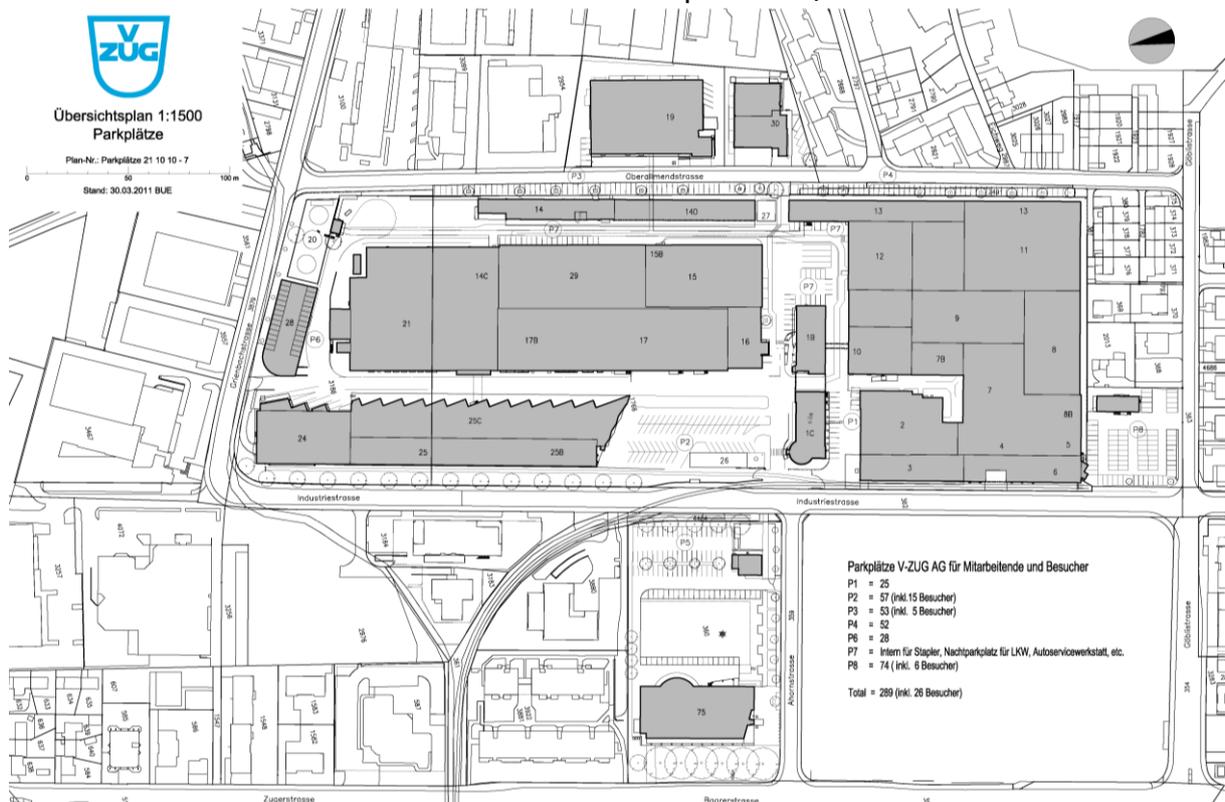
Durch die Festlegung der bebaubaren Bereiche und der maximal zulässigen Gebäudehöhe sind die wichtigsten Eckpunkte der zukünftigen Bauvolumen festgelegt. Mit der Anpassung der Baumassenziffer besteht im Weiteren noch etwas Spielraum für geringfügige bauliche Anpassungen. Die Neubauten sind so zu konzipieren, dass

hinsichtlich Masstäblichkeit, Formensprache, Gliederung, Materialwahl und Farbgebung eine sehr gute Gesamtwirkung erzielt wird.

## 5.1 Erschliessung / Verkehr

Mit der Inbetriebnahme des Logistikzentrums 2009 und der Aufwertung der Zufahrt an der Grienbachstrasse konnte eine Entflechtung der Verkehrsströme am Erschliessungsknoten Industriestrasse erzielt werden, was sich positiv auf die Verkehrsflüsse auf der Industriestrasse ausgewirkt hat.

Die Parkierung (Mitarbeiter und Besucher) der V-ZUG AG ist auf verschiedene Standorte im und um das Produktionshauptareal verteilt. Innerhalb des Produktionshauptareals befinden sich die Parkplätze P1, P2 und P6. Der Parkplatz P7 ist für die Servicefahrzeuge, Stapler und zu reparierende Fahrzeuge reserviert. Ausserhalb des Geländes sind für die Mitarbeiter noch die Parkplätze P3, P4 und P8 vorhanden.



Übersicht der Parkierungsanlagen im Bestand, ohne Masstab

Mit dem Ausbau der Produktions- und Fertigungsflächen wird der Parkplatz P6 aufgehoben und die Parkfelder auf die bestehenden Parkplätze P1 und P7 verteilt. Mit der Aufhebung der eigenen Reparaturwerkstatt kann ein Grossteil der Parkfelder des P7 den Mitarbeitern zu Verfügung gestellt werden.

Die Anzahl Parkfelder wird mit der Produktionserweiterung nicht erhöht. Steht heute für 2.6 Mitarbeiter ein Parkfeld zu Verfügung, wird 2018 nur noch für 2.8 Mitarbeiter ein Parkfeld angeboten. Heute besteht bereits ein Rayonverbot für die Parkfeldzuteilung an Mitarbeitende. Wer innerhalb eines 2.5 km Radius wohnt hat keinen Anspruch auf ein Parkfeld im Gelände und eine entsprechende Parkvignette.

Das bestehende Mobilitätskonzept soll wenn notwendig im Hinblick auf die Inbetriebnahme der neuen Fabrikationsbauten 2014 angepasst werden, damit die Parkfeldanzahl bei gesteigerter Anzahl Mitarbeiter im Gelände auf dem heutigen Niveau gehalten werden kann.

Die Verfasser des verkehrstechnischen Gutachtens (TEAMverkehr.zug vom 29. April 2011) kommen zum Schluss dass sich der erzeugte Verkehr und die Leistungsfähigkeit der Anschlussknoten aufgrund der gleichbleibenden Anzahl Parkfelder nicht verändern wird. Die neue Erschliessung über die Oberallmendstrasse und die damit verbundenen Fahrten (Annahme: 6 LKW pro Tag) über diesen Zugang haben keinen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Oberallmendstrasse und sind auch nicht spürbar. Die steigende Anzahl Anlieferungen durch Lastwagen beim Logistikzentrum ZUGgate von 45 Fahrten auf 60 hat keinen negativen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Grienbachstrasse oder die Industriestrasse. Dies auch, weil die Anlieferung zum Grossteil ausserhalb der Spitzenstunden erfolgt.

## **5.2 Feuerpolizei**

Mit Stellungnahme vom 10. Mai 2011 hat die Feuerwehr keine Auflagen oder Änderungen zum vorliegenden Bebauungsplan geäussert.

## **5.3 Entwässerung**

Der Bebauungsplan enthält keine Festlegungen bezüglich Entwässerung. Wo möglich ist im Rahmen der Baubewilligung der Generelle Entwässerungsplan zu berücksichtigen und die Versickerung von unverschmutztem Wasser zu gewährleisten. Im Gesamtkonzept ist die Entwässerung detailliert zu betrachten.

# **6 Verfahren**

## **6.1 Mitwirkung**

Der Bebauungsplan V-Zug wurde in enger Zusammenarbeit mit der V-ZUG AG und deren beauftragten Industrieplaner Industrial Engineering, sowie dem Architekturbüro Leutwyler Architekten AG erarbeitet.

## **6.2 Stadtbildkommission**

Die Stadtbildkommission hat die Erweiterung der Montage und Logistik an der Sitzung vom 13. Januar 2011 behandelt. Aus produktionstechnischer Sicht erscheint die Anpassung des Bebauungsplans nötig, um Produktionsengpässen zuvorzukommen bzw. den dringend benötigten Entwicklungsspielraum zu gewähren. Die Stadtbildkommission befürchtet durch die Länge der geplanten Bauten und deren Nähe zu den gegenüberliegenden Wohngebäuden an der Oberallmendstrasse beträchtliche Folgen bezüglich Beschattung, Lärm- und Verkehrsbelastung. Es wurde deshalb empfohlen, eine Regelung der Geschossigkeit analog der angrenzenden WA4-Zone anzustreben.

Vertiefende Abklärungen durch die V-ZUG AG führten zum Resultat, dass auf den Hauptgeschossen im Bereich der Montage Zwischenböden erforderlich sind die zu den restlichen Räumen abgegrenzt werden müssen. Unter Berücksichtigung der Wegleitung zur Verordnung 4 zum Arbeitsgesetz SR 822.114, Art. 5, Abs. 1, Bst. c ist eine minimale lichte Raumhöhe von 3,50 Meter bei einer Bodenfläche von höchstens 400 m<sup>2</sup> erforderlich. Um die Anforderungen an die Räumlichkeiten heute und in Zukunft gewährleisten zu können, soll deshalb an der geplanten Höhe von 24 Meter festgehalten werden. Um den Übergang zur bestehenden Bebauung östlich der Oberallmendstrasse in Anlehnung an die WA4 gestalten zu können, wird ein 20 Meter Baubereich definiert und das oberste Geschoss 3 Meter zurückversetzt. Die max. zulässige Firsthöhe von 25 Meter in der Arbeitszone AA wird mit den Festlegungen der Bebauungsplanänderung unterschritten. Die Verkehrsbelastung durch die neue Zufahrt in der Oberallmendstrasse ist wie vorstehend in Kapitel 5.1 dargelegt in Netz nicht spürbar.

### **6.3 Kantonale Vorprüfung vom 2. September 2011**

Das Amt für Raumplanung des Kantons Zug hat mit Bericht vom 2. September 2011 die Bebauungsplanänderung V-Zug vorgeprüft. Die Vorprüfung enthält drei Vorbehalte:

1. Da der Bebauungsplan von den ordentlichen Bauvorschriften abweicht, muss dieser gemäss § 32 Abs. 1 PBG Vorteile für die Umgebung und die Gestaltung der Umgebung aufweisen. Im Planungsbericht vom 7. Juni 2011 – welcher der Vorprüfung zu Grunde lag - wurde festgestellt, dass es mit den Neubauten möglich wird, die Umgebung zwischen den Gebäuden und der Strasse aufzuwerten. Das gesamte Erscheinungsbild der Industrieanlage könne dadurch attraktiver und siedlungsverträglicher gestaltet werden. Nach Ansicht des Amtes für Raumplanung reichen diese Erläuterungen nicht aus, um eine Abweichung von den ordentlichen Bauvorschriften zu rechtfertigen, weshalb der Vorbehalt geltend gemacht wurde, dass der Planungsbericht entsprechend zu ergänzen sei.
2. Das Amt für Raumplanung stellt fest, dass im Rahmen des künftigen Masterplans die Vorgaben bezüglich Freiflächen zwingend umzusetzen seien. Es wird insofern anerkannt, dass mit der Verdichtung im Teilbereich A kein Spielraum mehr für die Schaffung von attraktiven Freiräumen besteht. Diese müssen deshalb mit einem entsprechenden Konzept zur Freiraumgestaltung im Rahmen des Masterplans V-Zug erarbeitet und ausgewiesen werden.
3. Der Legendeneintrag betreffend Ergänzung von Bäumen ist keinem Planelement zugewiesen, statt dessen wurde zweimal die Nr. 11 vermerkt. Der Eintrag im Plan ist zu ändern.

### **Berücksichtigung der Vorbehalte im Bebauungsplan und Planungsbericht**

1. Die Vorteile für die Umgebung und das Siedlungsbild wurden in Absprache mit der V-Zug AG detaillierter ausformuliert und das Kapitel 4.3 vorstehend dementsprechend ergänzt. Die Visualisierung mit Blick von der Grienbachstrasse in Richtung V-Zug Areal gibt zudem einen Eindruck des Areals und der Umgebung mit den Neubauten wieder.

2. Im Verfahren für die Masterplanung des V-Zug-Areals werden bis Ende 2011 die Grundlagen für ein Studienverfahren erarbeitet. Entsprechende Vorgaben an die Freiraumplanung werden dann im Pflichtenheft aufgenommen. Das Resultat des Studienverfahrens (ca. Herbst 2012) wird dann im Rahmen einer Anpassung des Bebauungsplans V-Zug berücksichtigt.
3. Der Planeintrag betreffend Ergänzung von Bäumen an der Oberallmendstrasse und die Anpassung der entsprechenden Ziffer wurde angepasst.

#### 6.4 Einfaches Verfahren gemäss § 40 PBG

Da der rechtskräftige Bebauungsplan geringfügig abgeändert wird und die Änderungen die Zustimmung der betroffenen Grundeigentümer findet, können die Anpassungen des Bebauungsplans V-Zug, Plan Nr. 7091, im einfachen Verfahren bewilligt werden. Das Amt für Raumplanung hat im Vorprüfungsbericht vom 2. September 2011 diesem Vorgehen zugestimmt.

#### 6.5 Weiteres Vorgehen, Terminplan

14. Juni 2011	Stadtratsbeschluss Verabschiedung zur Vorprüfung
2. September 2011	Vorprüfungsbericht Baudirektion des Kantons Zug (§ 39 Abs. 1 PBG)
September 2011	Bereinigung aufgrund Vorprüfung
23. Sept. – 24. Okt. 2011	1. öffentliche Auflage 30 Tage (§ 39 Abs. 1 PBG)
2. November 2011	Stadtratsbeschluss Festsetzung
November 2011	2. öffentliche Auflage 20 Tage (§ 41 Abs. 1 PBG)
Februar/März 2012	Genehmigung (§ 42 Abs. 1 PBG) / Beschwerdeentscheid (§ 42 Abs. 2 PBG)

Bei wesentlichen, aufgrund der Vorprüfung, zu ändernden Aspekten oder bei allfälligen schwerwiegenden Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auflage können sich entsprechende Verzögerungen ergeben. Ein allfälliges Beschwerdeverfahren vor Regierungsrat und Verwaltungsgericht verzögert die Rechtskraft des Bebauungsplans zusätzlich.