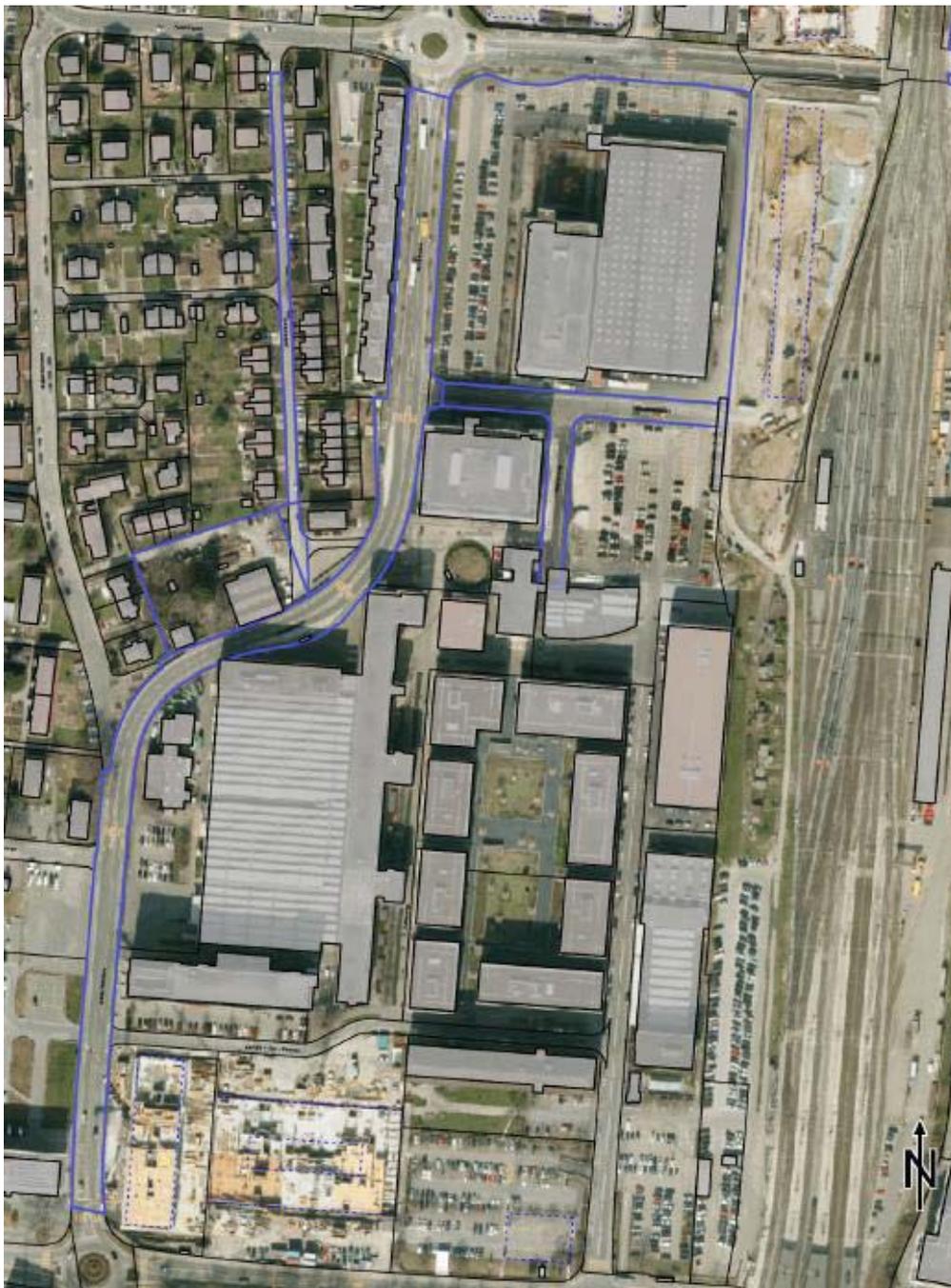


PLANUNGSBERICHT

Nutzungsplanung im Gebiet Landis & Gyr - Siemens

Berichterstattung gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV)



Auszug Orthofoto, Vermessungsamt des Kantons Zug

Stadtplanung Zug, 6. Dezember 2011 / 27. April 2012

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung, Ausgangslage	3
1.1	Entwicklung des Gebiets	3
1.2	übergeordnete Planungen.....	4
2	Übergeordnete Rahmenbedingungen	4
2.1	Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente des Bundes	4
2.2	Kantonaler Richtplan	5
2.3	Kommunaler Zonenplan mit Bauordnung und kommunaler Richtplan	5
2.4	Freiraumkonzept (in Erarbeitung, Bestand und Analyse).....	5
2.5	Die Zielsetzungen des Stadtrates Zug	5
2.6	Fazit bezüglich der übergeordneten Rahmenbedingungen	5
3	Änderung der Nutzungsplanung	6
3.1	Änderung des Zonenplans	6
3.2	Änderung des Sondernutzungsplans.....	7
3.3	Begründung der Nutzungsplanänderung	8
4	Verfahren	9
4.1	Mitwirkung	9
4.2	Kantonale Vorprüfung.....	9
5	Abschliessende Bemerkungen	10
6	Beilagen	11

1 Einleitung, Ausgangslage

1.1 Entwicklung des Gebiets

Der Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB West, Plan Nr. 7151, stammt aus dem Jahr 2002. Dem Plan ging eine intensive Verhandlungs- und Planungsphase voraus. Im Jahr 2004 hat die Siemens Building Technologies (BT) den Entscheid gefällt, sämtliche Stammhausfunktionen am Standort Zug zu konzentrieren und dort das Headquarter (als reinen Bürobau) zu errichten. Weiter beabsichtigte die Siemens BT die sehr heterogene Belegungssituation auf dem Areal zu bereinigen und nicht benötigte Grundstücke zu verkaufen. In der Folge wurde der Sondernutzungsplan aufgrund eines Studienauftrags angepasst (2008) und so die Voraussetzungen für das Parkhaus mit Personalrestaurant (erbaut 2010), das Headquarter und den Theilerplatz geschaffen. Nicht mehr benötigte Bauten im Umfeld des zukünftigen Theilerplatzes sollten abgebrochen. Der Theilerplatz und das Headquarter wurden nicht umgesetzt. Im Verlauf der weiteren Planung entschied sich die Siemens BT, die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten mit der Produktion zusammenzuführen. Das ist nur auf dem Grundstück nördlich des Theilerwegs möglich. In einem effizienten Neubau können sowohl die benötigten Büros für das Headquarter, als auch die komplette Produktion untergebracht werden. Es ist vorgesehen, den alten Headquarter-Standort (Theilerplatz) zu veräussern.

Die Zusammenlegung der Aktivitäten in Zug bietet zahlreiche Vorteile. Mit der neuen Infrastruktur können Produktionsabläufe deutlich verbessert werden um somit die Wettbewerbsfähigkeit von Siemens BT zu stärken. Um eine hochwertige, repräsentative Architektur sicherzustellen, wird Siemens ein Wettbewerbsverfahren unter dem Motto „innovativ, exzellent und nachhaltig“ für den Neubau durchführen. Um seine Rolle als führendes Technologieunternehmen zu unterstreichen, wird Siemens den neuen Gebäudekomplex mit modernster Technologie ausrüsten und am eigenen Referenzobjekt aufzeigen, wie Gebäude mit innovativen Technologien wirtschaftlich und energieeffizient betrieben werden können. Eine Gebäudezertifizierung, die höchste Umwelt- und Nachhaltigkeitsstandards erfüllt, ist vorgesehen. Der Headquarter-Neubau und die damit zusammenhängende Konzentration der Produktion ist ein klares Bekenntnis von Siemens zum Standort Zug.

Der Bebauungsplan Feldpark, Plan Nr. 7073, wurde am 29. Juli 2009 genehmigt. Er ist zur Zeit in der Umsetzungsphase.

Entlang der Geleise konnten im 2008 die Baulinienänderungen nicht genehmigt werden. Diese offenen Punkte konnten unterdessen geklärt werden (Vereinbarkeit von Radweg und Baufeld). Diese Änderungen sollen nun vorgenommen werden. In der Zwischenzeit sind im südöstlichen Teil des Sondernutzungsplanes (Theilerstrasse – Gubelstrasse) Studien und Abklärungen zu Städtebau, Parzellierung, Nutzung, Querung der Geleise etc. im Gange. Die daraus resultierenden Anpassungen sollen für den ganzen „Geleisebereich“ zusammen in einem nächsten Schritt erfolgen.

1.2 übergeordnete Planungen

Entwicklungsleitbild (Mai 2006)

Das Entwicklungskonzept sieht unter 12c im Gebiet Siemens ein Quartiertreffpunkt mit Räumen für Begegnung, Freizeit und Kultur vor. Unter 34 „Fokus Schleife / Siemens Herti Süd“ wird festgehalten, dass das Siemensareal auf der Basis des Sondernutzungsplanes entwickelt wird. Beim Bahnhof und beim ehemaligen Standort des Headquarters (Theilerplatz) ist je ein städtebaulicher Akzent vorgesehen. Weiter wird eine Platzgestaltung mit renaturiertem Bachlauf angestrebt.

Der Schutz der wertvollen Kulturgüter mit Einzel und Ensembleschutz ist ein weiteres Ziel des Entwicklungskonzeptes.

Ortsplanungsrevision

Die Ortsplanungsrevision wurde am 7. April 2009 vom Grossen Gemeinderat beschlossen und am 22. Juni 2010 vom Regierungsrat genehmigt. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde die Zonenzugehörigkeit der einzelnen Teilgebiete des Sondernutzungsplans nicht geändert. Die Zonenvorschriften für die (Bau-)Zone mit speziellen Vorschriften Landis & Gyr und die Wohn- und Arbeitszone 5 wurden nur geringfügig angepasst.

Motion „Integration des Siemensareal in die Stadt Zug“ vom 8. Mai 2002

Die Motionäre verlangen, dass der Stadtrat alles unternimmt, damit die Ziele des Entwicklungsplanes (Qualitativ hochstehende Erweiterung der Innenstadt, Schaffung einer prägenden Identität des Ortes) erreicht werden. Bei der Behandlung des Zwischenbericht von 2010 gibt die Mehrheit der GGR-Mitglieder zum Ausdruck, dass sie mit der Entwicklung auf dem Areal nicht zufrieden ist und dass der Stadtrat grössere Anstrengungen unternehmen muss, damit die Ziele erreicht werden können.

Interpellation Areal Theilerplatz vom 5. Mai 2008

Die Interpellation behandelt Fragen zu kulturellen Aktivitäten beim Theilerplatz und Möglichkeiten zur Unterstützung von entsprechenden Aktivitäten.

2 Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Rechtliche Grundlagen und Planungsinstrumente des Bundes

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

Das Areal ist optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Angrenzend an den Bahnhof gelegen und mit der Stadtbahnhaltestelle Lindenpark über einen zweiten Bahnanschluss verfügend ist die ganze Angebotspalette des öffentlichen Verkehrs vom kommunalen Nahverkehr bis zum internationalen Fernverkehr vorhanden.

2.2 Kantonaler Richtplan

Der Bebauungsplan bezieht sich auf eine bereits heute rechtskräftig einer Bauzone zugeteilten Fläche. Fragen bezüglich der Grösse des Baugebiets, der Beanspruchung zusätzlicher Kulturlandflächen, der Beeinträchtigung von Naturflächen und -objekten stellen sich deshalb nicht.

2.3 Kommunalen Zonenplan mit Bauordnung und kommunaler Richtplan

Im rechtsgültigen Zonenplan ist das Gebiet der Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis & Gyr (BsV) sowie der Wohn- und Arbeitszone 5 (WA5) zugeordnet. Im Gefahrenzonenplan ist das Gebiet einer Bauzone ohne Gefahrenzone zugewiesen.

Im Richtplan ÖV – Langsamverkehr sind verschiedene Langsamverkehrsachsen vorgesehen.

2.4 Freiraumkonzept (in Erarbeitung, Bestand und Analyse)

Das Areal gehört dem Quartier Herti an. Dem Quartier fehlen multifunktionale Freiräume, insbesondere in Bahnhofsnähe.

2.5 Die Zielsetzungen des Stadtrates Zug

Folgende Legislaturziele 2011 - 2014 des Stadtrates beeinflussen die Planung auf dem Areal. Wichtige Zielsetzung sind dabei:

- Wir gestalten den Lebensraum aktiv und verantwortungsvoll.
- Der Stadtrat schafft die Voraussetzungen, dass Zug ein lebendiges urbanes Zentrum mit hoher Lebensqualität und attraktivem landschaftlichem Umfeld bleibt.
- Wir klären weitsichtig die Bedürfnisse der Bevölkerung. Wir ermitteln den Bedarf und unterstützen eine optimale Nutzung unseres begrenzten Lebensraumes.
- Die Stadt Zug entwickelt sich verantwortungsbewusst als attraktiver Wirtschaftsstandort für ihre Unternehmen weiter.
- Wir sichern optimale Rahmenbedingungen für einen starken Werkplatz und ein modernes Dienstleistungszentrum in der Region Zug.
- Ein vielseitiges Kulturangebot und zahlreiche Begegnungsmöglichkeiten machen Zug zu einer lebendigen Stadt.

2.6 Fazit bezüglich der übergeordneten Rahmenbedingungen

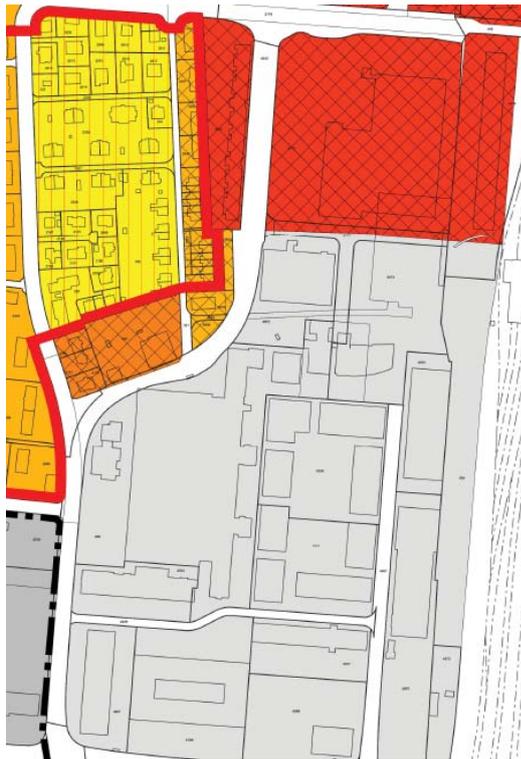
Die Änderung der Nutzungsplanung entspricht den übergeordneten Rahmenbedingungen.

3 Änderung der Nutzungsplanung

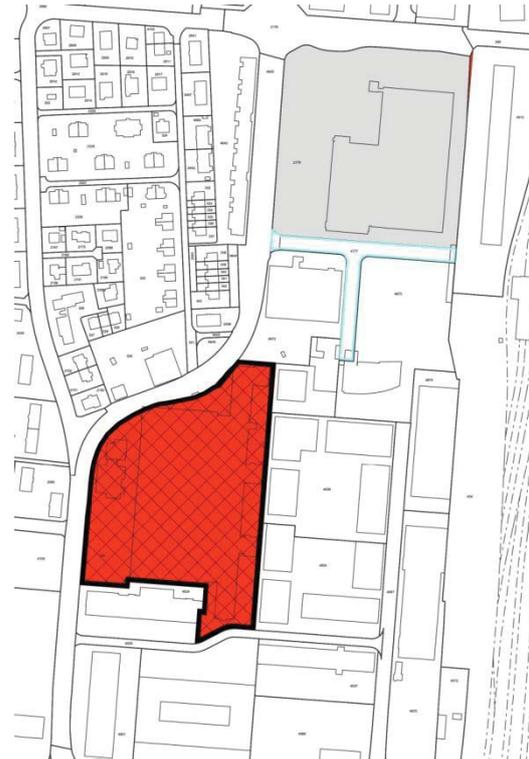
Die Nutzungsplanung wird dahingehend geändert, dass die Siemens BT AG ihr Headquarter bauen kann. Die nun zusammen mit der Umzonung vorgeschlagenen Änderungen im Sondernutzungsplan sollen auch für die Zuger Bevölkerung einen Mehrwert bringen

3.1 Änderung des Zonenplans

Rechtskräftiger Zonenplan



Änderung Zonenplan



Auf dem Areal der Siemens BT erfolgt ein beinahe flächengleicher Abtausch zweier Teilflächen à knapp 22'000 m²: Der nördliche Bereich in Kreuzungsbereich von Nordstrasse und Feldstrasse (GS 2179) wird von der Wohn- und Arbeitszone 5 (WA5) in die Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis + Gyr (BsV, § 47 BO) umgezont. Im Gegenzug wird ein Teil des GS 289 entlang der Nordstrasse von der Bauzone mit speziellen Vorschriften Landis + Gyr in die Wohn- und Arbeitszone 5 (WA5) umgezont und mit einer Bebauungsplanpflicht belegt (Details zur Bebauungsplanpflicht siehe unter Kapitel 3.2, Denkmalschutz). Weiter werden die Theilerstrasse und der Theilerweg als Verkehrsfläche ausgewiesen und eine Zonenplanbereinigung beim GS 4815 vorgenommen.

Nutzung

Da es sich um einen praktisch flächengleichen Abtausch handelt, wird auf eine detaillierte Berechnung der Einwohnerkapazität verzichtet.

3.2 Änderung des Sondernutzungsplans

Der Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West bleibt in seiner Grundkonzeption erhalten. Folgende Änderungen sind vorgesehen:

Parkierung

Die maximal möglichen Parkfelder auf dem Siemens-Areal sind auf die beiden Stammareale Nord (800) und Süd (1700) aufgeteilt worden. Die Grenze ist auf der Höhe der Theilerstrasse. Im Norden erfolgt die Erschliessung über die Theilerstrasse, im Süden über die Landis+Gyr-Strasse und die Dammstrasse. Im Rahmen der Planung Stadttunnel wird die Schliessung oder Einschränkung des Anschlusses Dammstrasse – Gubelstrasse geprüft. Aufgrund des Verkehrssystems (Abstand zum Aabachkreisel, Nähe zur Autobahn) ist es vorteilhafter, wenn mehr Parkfelder über die Theilerstrasse und weniger über die über Landis+Gyr-Strasse erschlossen werden.

Die Siemens BT verfügt für ihr Headquarter über eine grössere Anzahl Parkfelder im neuen Parkhaus im Stammareal Süd. Das zukünftige Headquarter liegt aber im Stammareal Nord. Somit werden die möglichen Parkfelder im Stammareal Nord nicht realisiert, im Stammareal Süd können aufgrund der möglichen Nutzung zu wenig Parkfelder realisiert werden. Die Verteilung der Parkfelder korrespondiert nicht mit der effektiven Verteilung vor Ort. Folgender Lösungsansatz ist vorgesehen: Die Grenze zwischen den Stammarealen Nord und Süd wird nach Süden verschoben, d.h. das Stammareal Süd wird kleiner, das Stammareal Nord grösser. Die Anzahl Parkfelder der Stammareale bleibt unverändert (Süd: 1700 PP, Nord: 800 PP). Mit der Erschliessungspflicht auf die Theilerstrasse für die „neuen“ Gebiete des Stammareals Nord wird sichergestellt, dass diese Parkfelder auch auf die Theilerstrasse erschlossen werden.

Mit diesen Änderungen des Sondernutzungsplans wird

- die gesamte Anzahl der Parkfelder wie auch die Anzahl der Parkfelder der beiden Stammareale beibehalten,
- sichergestellt, dass die Parkfelder des Stammareals Nord über die Theilerstrasse erschlossen werden,
- den Grundeigentümern eine grössere Flexibilität bei den Parkfeldern zugestanden.

Da die SBB nicht beabsichtigt mehr als 200 P+R Parkfelder anzubieten bzw. die Anordnung derselben im Umfeld des Bahnhofs neu zu verteilen, wurde die maximale Parkplatzzahl für das Stammareal Süd präzisiert: 1'500 Parkfelder sind für Wohnen und Arbeiten zulässig, maximal 200 für P&R.

Belebung/Quartierzentrum/Plätze

Die Belebung des Areals war eines der Ziele des Sondernutzungsplanes und der Ortsplanung sowie politischer Vorstösse. Angestrebt wurde u.a. ein neues Quartierzentrum für Begegnung, Freizeit und Kultur. Entsprechende Umsetzungen fehlen. Im Sondernutzungsplan waren neben dem Theilerplatz noch zwei weitere Platzbereiche/Freiräume vorgesehen (Landis+Gyr-Strasse und Nordstrasse – Gartenstadt

Süd). Diese Platzbereiche wurden nicht realisiert, bzw. werden innerhalb des Bebauungsplanes Foyer, Plan Nr. 7001, umgesetzt.

Folgender Lösungsansatz ist vorgesehen: Die Gestaltung von grösseren Plätzen und Freiräumen wird auf den Theilerplatz und den Bebauungsplan Foyer konzentriert. Die weiteren Platzflächen werden gestrichen. Die Fläche des Theilerplatzes wird gegen Westen erweitert und somit beinahe verdoppelt. Mit der Vorgabe von publikumsorientierten Nutzungen wie Nachtclub, Gastronomiebetriebe und dergleichen zumindest in den Erdgeschossen soll der Platz insbesondere auch am Abend belebt werden. Im Platzbereich westlich des Zählerweges sind auch Verkaufsnutzungen zulässig.

Zurzeit stehen noch verschiedene Gebäude auf dem Platz, welche Bestandesgarantie haben. Es ist denkbar und aus städtebaulichen und siedlungshistorischen Überlegungen wünschbar, dass die Heizzentrale als integrierter Bestandteil des Theilerplatzes auch auf längere Sicht bestehen bleibt. Die Bebauung Opus ist von den Nutzungsaufgaben im Erdgeschoss auch betroffen. Die Auflagen finden aber nur Anwendung, wenn die bestehenden Bauten wesentlich geändert werden (Bestandesgarantie).

Denkmalschutz

Das Siemens-Areal ist für die Stadt Zug prägend als grosser Produktionsstandort und als (ehemals) „verbotene Stadt“. Mit der Entwicklung des gesamten Areals soll das Gebiet geöffnet werden. Es besteht aber die Gefahr, dass alle alten Gebäude ersetzt werden und somit die Besonderheit des Ortes verloren geht. Im Inventar der schützenswerten Denkmäler steht nur das ehemalige Hauptgebäude der Landis & Gyr. Folgender Lösungsansatz ist vorgesehen: Die neue Wohn- und Arbeitszone 5 (WA5) entlang der Nordstrasse wird mit einer Bebauungsplanpflicht belegt. Ziel dieser Bebauungsplanpflicht ist es, dass das Gebäude entlang des Zählerwegs als Zeitzeuge erhalten bleibt. Weiter soll der Erhalt des Gebäudes Gartenstrasse 2a im Rahmen des zukünftigen Bebauungskonzepts geprüft werden. Die Gebäude werden jedoch nicht unter Denkmalschutz gestellt. Der Ersatz der Shedhalle Aabachstrasse 16 sowie der Bauten Aabachstrasse 18a und 18b ist aber zulässig.

Langsamverkehr

Bezüglich Langsamverkehr wird der Plan bereinigt. Entlang der Geleise werden die Baulinien angepasst. Im Bereich des Theilerplatzes werden Fusswegverbindungen ergänzt. Im nördlichen Bereich werden die Fusswege aus dem Bebauungsplanes Feldpark, Plan Nr. 7073, übernommen und das Langsamverkehrsnetz entsprechend bereinigt.

3.3 Begründung der Nutzungsplanänderung

Die Änderungen des Zonenplanes und des Sondernutzungsplanes ermöglichen einerseits eine bessere Nutzung des Areals durch die Grundeigentümerin, andererseits können die ursprünglichen Ziele des Sondernutzungsplanes (Belebung des Gebietes) besser erreicht werden. Die Änderungen bringen somit nicht nur einen (kurzfristigen) Mehrwert für die Siemens BT, sondern auch einen langfristigen, nachhaltigen Mehrwert für die Stadt.

Durch die Änderungen ergeben sich keine grundlegenden Konflikte mit den übrigen Elementen der allgemeinen Nutzungsplanung der Stadt Zug. Ebenso werden die übergeordneten Zielsetzungen der Raumplanung sowie des Richtplans und des Entwicklungskonzepts erfüllt. Es liegt im Interesse der Stadt Zug, dass dieses zentrumsnahe Gebiet entsprechend seiner Lage genutzt werden kann.

4 Verfahren

4.1 Mitwirkung

Die Nutzungsplanänderungen Landis & Gyr - Siemens wurde in enger Zusammenarbeit mit der Grundeigentümerin erarbeitet. Sie hat die Änderungen gutgeheissen. Der Grosse Gemeinderat hat den Stadtrat von Zug angehalten, sich mehr für die Belegung des Gebietes einzusetzen. Diese Änderungen sollen dazu beitragen.

4.2 Kantonale Vorprüfung

Die kantonale Baudirektion hat mit Schreiben vom 16. März 2012 zur Änderung des Zonenplanes Siemens und Änderung des Sondernutzungsplanes Landis & Gyr SBB-West Stellung genommen. Die Vorprüfung enthält vier Vorbehalte zum Sondernutzungsplan, zum Zonenplan enthält die Vorprüfung keinen Vorbehalt.

Verfahren und Zuständigkeiten

Der Sondernutzungsplan ist eine spezielle Art von Bebauungsplan, er wird gemäss § 39 PBG erlassen und somit vom Grossen Gemeinderat in 2. Lesung beschlossen.

Regelung der Bebauungsplanpflicht im Zonenplan

Die Bebauungsplanpflicht wird Teil der Änderung des Zonenplans Siemens. Im Sondernutzungsplan wird der Inhalt der Bebauungsplanpflicht näher umschrieben.

Ein- und Ausfahrten auf die Nordstrasse

Der Sondernutzungsplan ist aufgrund durch Verhandlungen von Stadt, Kanton und Grundeigentümerin entstanden. Die wesentlichen Punkte sind im entsprechenden Vertrag geregelt. Die Anzahl und Verteilung der Parkfelder im Sondernutzungsplan wurde abgestimmt auf die vorhanden und geplanten Verkehrsträger (Nordstrasse war noch nicht in Betrieb, aber in Planung) festgelegt. Der Sondernutzungsplan wurde in der Urnenabstimmung vom Volk gutgeheissen. Die Anpassung des Sondernutzungsplanes basiert auf dieser Ausgangslage.

Der Sondernutzungsplan wird bezüglich Erschliessung nicht wesentlich geändert. Der Anschluss Dammstrasse ist weiterhin vorgesehen. Als Folge des Stadttunnels wird es sich zeigen, ob der Anschluss Dammstrasse geschlossen werden muss. Im Rahmen des Projektes Stadttunnel muss dann aufgezeigt werden, wie das Verkehrssystem mit den neuen Voraussetzungen funktionsfähig ist. Dies hat aber nichts mit dieser Änderung des Sondernutzungsplanes zu tun.

Im Stammareal Süd sind von den 1700 Parkfelder 1112 fest zugeteilt (Foyer, Opus, Stadt Zug, SBB), weitere 404 Parkfelder befinden sich im Parkhaus. Mit der Planung des ehemaligen Headquarters und Theilerplatzes wurde festgelegt, dass der Theilerplatz möglichst nicht durch MIV belastet werden soll, die Ausfahrt des Parkhauses

soll daher über die Landis+Gyr-Strasse und Dammstrasse erfolgen. Somit werden 1516 (1112 + 404) Parkfelder über die Landis+Gyr-Strasse und Dammstrasse erschlossen. Weiter kann davon ausgegangen werden, dass die weiteren Parkfelder vom Areal 6 (5) und Foyer Ost/Siemens (131) ebenfalls über die Landis + Gyr-Strasse und Dammstrasse erschlossen werden. Somit werden vom Stammareal Süd nur die vorgesehenen 48 Parkfelder des ehemaligen Headquarter/Theilerplatz über die Theilerstrasse an die Nordstrasse erschlossen.

Mit der neuen Abgrenzung der Stammareale Süd und Nord wird das ehemalige Headquarter/Theilerplatz dem Stammareal Nord zugewiesen. Somit können auf dem Stammareal Süd 48 Parkfelder zusätzlich verteilt und über die Landis+Gyr-Strasse und Dammstrasse erschlossen werden. Bei einer Gesamtzahl von 1700 Parkfelder ist dies nur eine sehr kleine Änderung. Details dazu können dem Anhang entnommen werden.

Die maximale Anzahl Parkfelder wird fürs Stammareal Süd neu definiert: 1'500 Parkfelder sind für Wohnen und Arbeiten zulässig, maximal 200 für P&R. Im Zusammenhang mit dem Abschluss der Ortsplanungsrevision im Gebiet SBB Ost hat es sich gezeigt, dass die P&R-Plätze eventuell auf die Bereiche Ost und West aufgeteilt werden. So werden im Perimeter des Sondernutzungsplanes weniger als 200 P&R-Plätze realisiert. Damit wird die Gesamtzahl von 1700 Parkfelder fürs Stammareal Süd wohl nicht erreicht werden.

Fazit: Die Gesamtzahl der Parkfelder, der beiden Stammareale und die Verteilung auf die Zufahrtsstrassen bleiben trotz Änderung der Sondernutzungsplanes praktisch gleich.

Radwege

Die Radwege sind im Sondernutzungsplan nur schematisch dargestellt. Bei der Projektierung wird den fahrdynamischen Eigenschaften dann das entsprechende Augenmerk geschenkt.

5 Abschliessende Bemerkungen

Durch die Konzentration der Büro- und Produktionsflächen der Siemens BT im Norden des Areals werden grosse Flächen für zukünftige Entwicklungen frei. Dies öffnet den Weg zu einer städtebaulichen Weiterentwicklung dieses neu entstehenden Quartiers und führt zu einer Öffnung des Gesamtareals für das breite Publikum. Der Theilerplatz soll dabei als grosser öffentlicher Platz wahrgenommen werden und ein Scharnier zwischen dem Nord- und Südteil des Areals bilden. Die publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse beim Theilerplatz soll eine Belebung des Gesamtareals bringen. Auf der neuen Wohn- und Arbeitszone 5 und dem Foyer Ost/Dammstrasse sind weitere Entwicklungen möglich, die zentral gelegenen Wohnraum für die Bevölkerung der Stadt Zug und Büro- und Gewerbeflächen für lokale und internationale Firmen schaffen werden.

6 Beilagen

- Zonenplanänderung Siemens, Plan Nr. 7278
- Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7076
- Erschliessungsstudie Siemensareal Zug, aktuelle Entwicklungen, Bericht vom 1. August 2011
- Mögliche Verteilung der Parkfelder, 9.12.2011
- Aufteilung der Parkfelder auf die Ein- und Ausfahrten, 27.04.2012

Erschliessung Siemensareal Zug

Aktuelle Entwicklungen, Bericht



Projektteam

Thomas Schneider

Robert Müller

Sabrina Birchmeier (Grafik)

Ernst Basler + Partner AG

Mühlebachstrasse 11

8032 Zürich

Telefon +41 44 395 16 16

info@ebp.ch

www.ebp.ch

Druck: 1. August 2011

T:\210354\40_BEARBEITUNG\42_Berichte\2011-07-31_Bericht_Erschliessung_Siemensareal.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	1
1.1	Ein neuer Stadtteil entsteht	1
1.2	Heutige Erschliessungssituation	2
1.3	Gültiger Sondernutzungsplan	3
2	Zukünftige Entwicklung	5
2.1	Projekt Stadttunnel Zug	5
2.2	Projekt Bahnhof Nord	7
2.3	Planungsabsichten Siemens	10
3	Fazit	13

1 Ausgangslage

1.1 Ein neuer Stadtteil entsteht

Inmitten der Stadt Zug, in Fussdistanz zum Bahnhof Zug, entwickeln die Stadt und die Siemens AG das ehemalige Landis&Gyr-Areal. Das Gebiet liegt zwischen der Gubelstrasse und der Feldstrasse, respektive zwischen dem Bahndamm und der Nordstrasse, und ist grundsätzlich bestens mit allen Verkehrsmitteln erschlossen.



Abbildung 1: Foyer West mit Parktower an der Gubelstrasse (im Bau)

Parallel dazu laufen die Planungen zum Stadttunnel Zug, welcher das bestehende Zentrum vom motorisierten Individualverkehr entlasten soll und für Fussgänger, Velofahrende und den Bus mehr Platz schafft. Kanton und Stadt haben dazu die Vision Zentrum^{plus} entworfen, mit welcher der motorisierte Individualverkehr auf den zukünftigen Hauptachsen konzentriert wird.

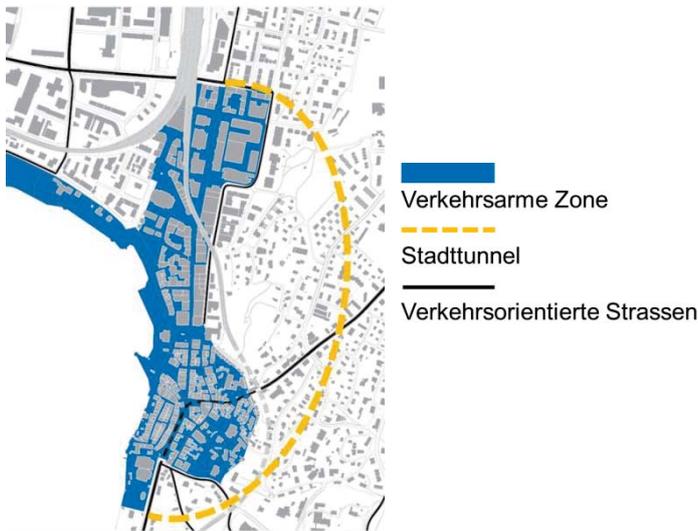


Abbildung 2: Zentrum^{plus} mit verkehrsarmer Zone und Stadttunnel

Das bestehende Zentrum wächst gleichzeitig, unter anderem mit der Weiterentwicklung des Siemensareals aber auch mit neuen Impulsen wie dem Uptown und dem Arenaplatz, der Siedlungsausdehnung entlang der Nordstrasse oder der Verdichtung entlang der Baarerstrasse, über die Gubelstrasse nach Norden. Der Bahnhof Zug und die wichtige Ost-West-Querung des Bahndamms im Gubelloch rücken damit immer mehr in die Zentrumsmitte. Aktuell laufende Planungen zur besseren Anbindung des Bahnhofs über die Gubelstrasse und zur Querungssituation des Bahndamms tragen diesem Umstand Rechnung.

1.2 Heutige Erschliessungssituation

Mit drei Zufahrtspunkten ist das Siemensareal heute bestens an das übergeordnete Strassennetz angebunden. Es sind dies die Dammstrasse mit Kreislauf zur Gubelstrasse im Süden sowie die Einmündung Landis&Gyr-Strasse und Theilerweg im Westen zur Nordstrasse/Aabachstrasse. Im ganzen Areal sind aktuell (Juli 2011) 1'766 Parkplätze vorhanden. Nebst den 200 Park&Ride-Parkplätzen stehen alle weiteren den im Areal angesiedelten Fabrikations- und Dienstleistungsbetrieben zur Verfügung. Rund die Hälfte der Fahrzeuge erreicht das Areal aus Norden über die Nordstrasse, wie eine Stichprobenzählung vom Dienstag, 5. Juli 2011 zeigt. Dabei nutzen die meisten Fahrzeuge den Theilerweg als Zufahrt. Die andere Hälfte der Fahrzeuge fährt aus Westen über die General-Guisan-Strasse, via Dammstrasse oder Aabachstrasse aus Süden oder über die Gubelstrasse aus Südosten. Davon nutzen die meisten Fahrzeuge die Dammstrasse. Nur rund ein Fünftel aller Fahrzeuge verkehrt heute über die Landis&Gyr-Strasse.

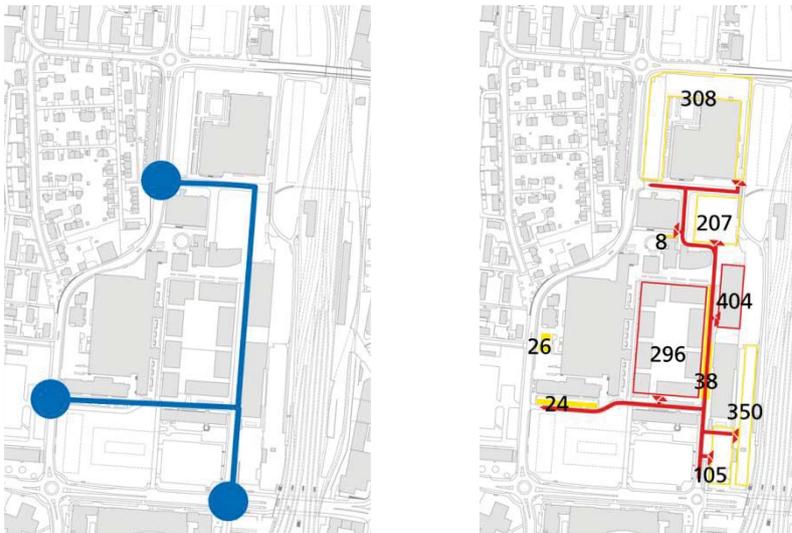


Abbildung 3: Heutige Arealzufahrten und Parkplatzsituation

1.3 Gültiger Sondernutzungsplan

Das Gebiet unterliegt den Vorschriften des Sondernutzungsplans ‚Landis & Gyr SBB West‘, welcher in der aktuell gültigen Form vom Regierungsrat des Kantons Zug am 16. September 2008 genehmigt wurde. Darin wird auch eine maximale Parkplatzzahl je Teilgebiet definiert. Diese beträgt im ‚Stammareal Süd‘ 1'700, davon sind mindestens 200 P+R-Plätze für die SBB zu realisieren. Im ‚Stammareal Nord‘ beträgt die maximale Parkplatzzahl 800, 85 Parkplätze davon befinden sich im Längsbau westlich der Nordstrasse. Die sich ergebende Parkplatzdichte für ein realistisches Szenario gemäss Sondernutzungsplan illustriert die nachfolgende Darstellung



Abbildung 4: Maximale Parkplatzzahl je Teilgebiet gemäss Sondernutzungsplan und Parkplatzdichten eines realistischen Szenarios

2 Zukünftige Entwicklung

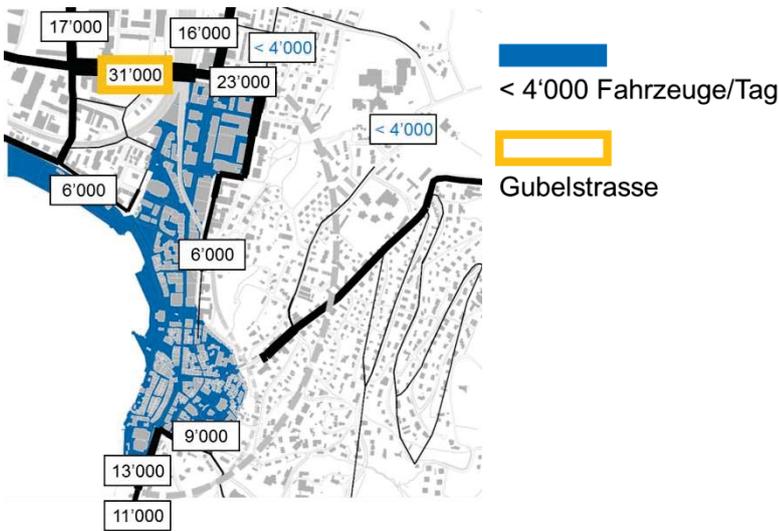
2.1 Projekt Stadttunnel Zug

Das Projekt Stadttunnel Zug von Stadt und Kanton Zug befindet sich zurzeit in einer strategischen Zwischenphase. Bis im Oktober dieses Jahres (2011) werden verschiedene Tunnelvarianten auf ihre Zweckmässigkeit überprüft. Bei allen Varianten ist ein Tunnelportal östlich des Gubellochs, unmittelbar vor der Baarerstrasse, vorgesehen.



Abbildung 5: Portalansicht Gubelstrasse im Modell (Blickrichtung Industriestrasse)

Der motorisierte Individualverkehr wird aus dem Tunnel und aus den Parkhäusern entlang der Industriestrasse (Metalli) sowie der Poststrasse auf die Gubelstrasse geführt. Am Verkehrsknoten Aabachstrasse/Gubelstrasse verteilen sich die Verkehrsströme auf die Nordzufahrt nach Baar und zum Autobahnanschluss Baar, auf die General-Guisan-Strasse zum Herti-Quartier, Richtung Steinhausen/Cham und zum Autobahnanschluss Zug sowie auf die Aabachstasse in Richtung See und zum Bahnhof Zug. Die Gubelstrasse wird mit geschätzten 31'000 Fahrzeugen pro Tag die am stärksten befahrene Strasse in der Stadt Zug.



21

Abbildung 6: Entlastungswirkung des Stadttunnels und Schätzung der zukünftigen Verkehrsmengen auf den Hauptachsen

Bedingt durch die hohe Verkehrsmenge, insbesondere auch in den Spitzenstunden, und dem verhältnismässig kurzen Abstand zwischen dem Tunnelportal Gubelstrasse und dem Verkehrsknoten Aabachstrasse/Gubelstrasse von rund 300 Metern wird die Gubelstrasse in diesem Abschnitt 2-streifig je Fahrtrichtung betrieben werden.

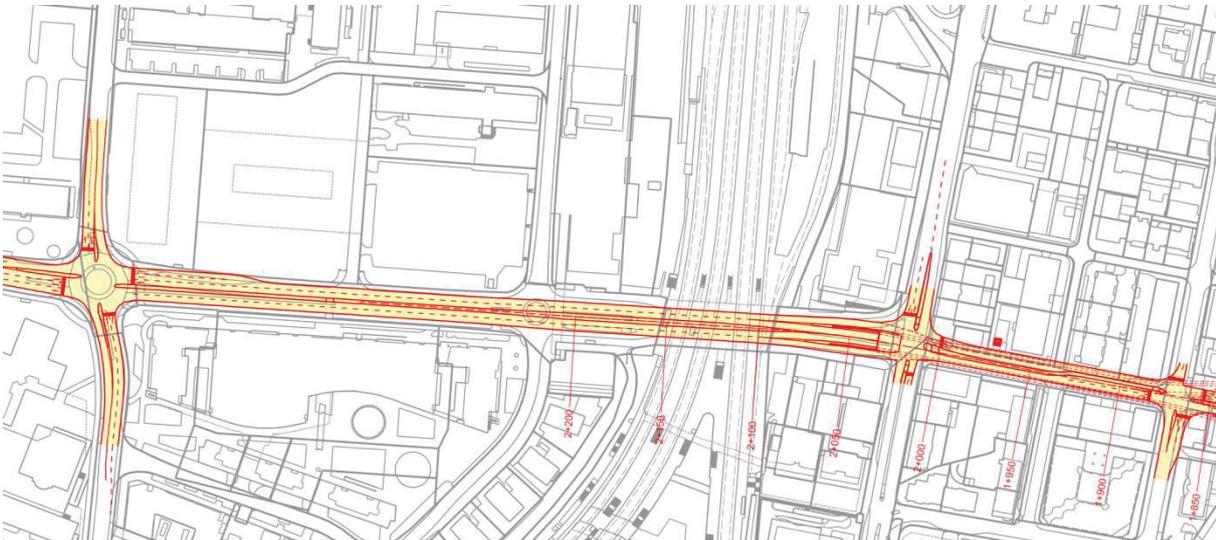


Abbildung 7: Gubelstrasse mit 2x2-Fahstreifen gemäss Projekt Stadttunnel

Davon ist auch der heutige Kreisell Dammsstrasse betroffen. Mit der zukünftigen Situation kann dieser nicht weiterbestehen und die beiden Zufahrten der Dammsstrasse in die Gubelstrasse müssen geschlossen werden. Damit verändert sich auch die Erschliessungssituation für das Siemensareal. Die südliche Zufahrt ins Areal fällt weg. Aufgrund der Nähe der Einmündung Landis&Gyr-Strasse zum Verkehrsknoten Aabachstrasse/Gubelstrasse ist ausserdem eine Verschiebung dieser Einmündung zur Weststrasse nach Norden denkbar.

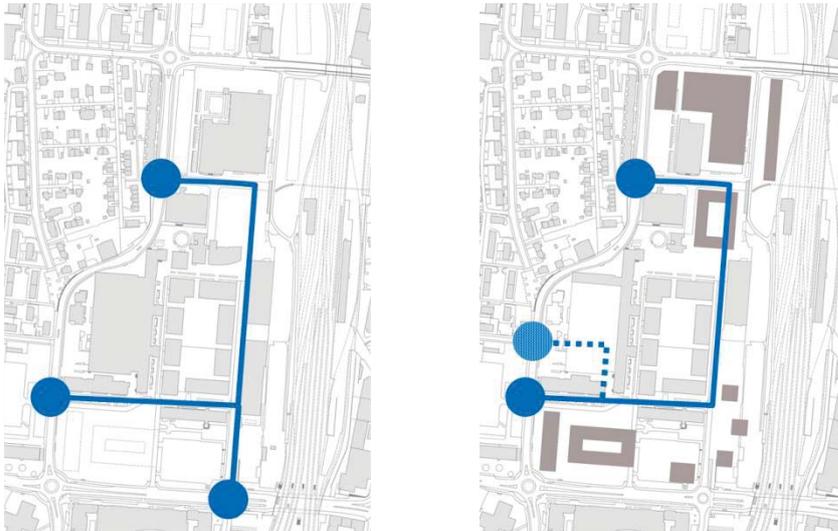


Abbildung 8: Arealzufahrten heute und zukünftig

2.2 Projekt Bahnhof Nord

Zentral ist die Neuorganisation des Gubellochs für Fussgänger und Radfahrende. Dieses ist als Teil der Hochbahn das städtebaulich prägende Infrastrukturelement in diesem Raum. Die Nutzungsansprüche sind auf engem Raum äusserst vielfältig und überlagern private und öffentliche Flächen. Die zukünftige Gestaltung des Bearbeitungsperimeters ist von übergeordnetem städtischem Interesse. Die Flächen sind Teil des Bahnhofzugangs zum Bahnhof Zug und müssen auf die Zentrumserweiterung in Richtung Norden reagieren. Die Nähe zu städtebaulichen Landmarks wie dem Foyer West mit dem ‚Parktower‘ und seiner offenen, parkartigen Landschaftsgestaltung, dem neuen Arenaplatz mit dem ‚Uptown‘ in der Verlängerung nach Westen und die angedachte Aufweitung der Gubelstrasse durch eine Neuordnung der Bebauung im Abschnitt Baarerstrasse-Industriestrasse im Osten zeigen den geforderten städtebaulichen Massstab auf.



Abbildung 9: Überbauung Foyer (im Bau)

Alle Nutzer nördlich der Gubelstrasse, sowohl östlich wie westlich der Gleise, sollen zukünftig den Bahnhofzugang Nord nutzen. Das Nutzerpotential bezogen auf die Personenfrequenz des Bahnhofs mit 37'000 Ein- und Aussteigern (Hochrechnung SBB, 2010) liegt bei 20% oder mehr. Zur Akzeptanz muss das Infrastrukturangebot die entsprechenden Qualitäten aufweisen. So werden Bahnkunden statt wie bisher via Zugang Mitte und Fussgängerstreifen über den Zugang Nord direkt auf die Nordseite der Gubelstrasse gelangen. Grundsätzlich wäre gemäss Abklärungen SBB ein Zugang weiter Richtung Norden bis auf Höhe der Landis&Gyr-Strasse machbar. In dieser Lage halten jedoch ausschliesslich die Wagen erster Klasse von langen Fernverkehrszügen, die Stadtbahn hält im Bereich des Aufnahmegebäudes. Ein Perrondach ist nicht vorhanden. Die östliche Anbindung des Zugangs wäre aufgrund der bestehenden Bebauung entlang der Baarerstrasse auch nicht einsehbar.



Abbildung 10: Unterführung Gubelloch heute

Heute ist das Gubelloch düster und unfreundlich. Räumlich engt die Unterführung stark ein. Die Veloabstellplätze auf dem Gehweg führen zu Nutzungskonflikten. Bahnnutzende treten vom Abgang direkt auf den Gehweg. Zukünftig soll sich die Raumqualität am Standard der Umgebung orientieren. Der Raum ist hell und führt den städtebaulichen Boulevard der Gubelstrasse fort. Damit werden die Ost- und Westseite der Unterführung auch räumlich miteinander verbunden. Die Aufgänge zu den Perrons werden gedreht. Damit steigt die Akzeptanz bei den Bahnnutzenden. Die Sicherheit wird durch die Einsehbarkeit der Treppen erhöht und die Fussgänger sind vom Radweg räumlich getrennt. Rad- und Gehweg werden in voller Breite unter den Bahngleisen durchgeführt. Der heutige Zugang zu den Gleisen 3/4 auf der Südseite der Gubelstrasse kann geschlossen werden. Damit wird die Orientierung am Bahnhof erleichtert. Ein Referenzbild der sich im Bau befindenden Quartierverbindung Oerlikon in Zürich Oerlikon, welche ebenfalls einen Bahnzugang erhält, verdeutlicht die Lösungsidee.



Abbildung 11: Unterführung Gubelloch zukünftig (Beispiel Quartierverbindung Zürich Oerlikon)

Die Aufhebung der Dammstrasse aus Süden und Norden verspricht grosse städtebauliche und verkehrliche Chancen. Es entsteht eine platzartige Situation, über welche die Gubelstrasse führt. Die durch MIV und Bus genutzte Fläche ist gegenüber heute deutlich kleiner, was der hohen Bedeutung des Ortes als Bahnhofszugang für Fussgänger und Rad fahrende besser gerecht wird. Im Bereich Foyer Ost sind anstelle von grossen Baukörpern Hochhäuser dargestellt. Dadurch ist die Zirkulation zwischen Areal und Bahnhofszugang Nord deutlich besser. Wichtige Sichtbeziehungen sind so gewährleistet. Der Raum erhält einen öffentlichen Charakter und die freien Flächen sind flexibler nutzbar. Auf Höhe der ehemaligen Dammstrasse ist eine A-Niveau-Querung der Gubelstrasse angedacht. Die zurückversetzte Bebauung im östlichen Abschnitt der Gubelstrasse zeigt die Verlängerung der Ost-West-Achse zur Industriestrasse an.



Abbildung 12: Zukunftsbild der Situation Bahnhof Nord mit Stadttunnel

2.3 Planungsabsichten Siemens

Die Siemens AG will Produktion und Management im Teilgebiet Stammareal Nord konzentrieren. Dazu ist ein Abtausch der zugelassenen Nutzungen mit Flächen im Bereich des heutigen Schettbau 6 im Teilgebiet Stammareal Süd nötig. Es ist die Absicht der Siemens AG, das im Jahr 2010 in Betrieb gestellte Parkhaus Theilerplatz mit 404 Parkplätzen und das ins Erdgeschoss integrierte Personalrestaurant „five moods“ weiter zu betreiben und für ihre Angestellten zu nutzen.



Abbildung 13: Parkhaus Theilerplatz mit integriertem Personalrestaurant

Auf dem gesamten Areal können maximal 2'415 Parkplätze realisiert werden. Gemäss Planungsabsichten der Siemens AG sollen die 404 Parkplätze des Parkhauses der Nutzung des Teilgebiets Stammareal Nord zugefügt werden. Sie sieht darum vor, im Teilgebiet Stammareal Nord nur noch 112 Parkplätze zu realisieren. Das entspricht mit den bereits erstellten Parkierungen von 85 Plätzen im Längsbau (ausserhalb des Areals) und 114 Plätzen im Bau Schleife Süd der SBB einem Total von 311. Da gemäss Sondernutzungsplan maximal 800 Parkplätze oder 489 mehr erstellt werden können, möchte die Siemens AG diese Parkplatzzahl in das Teilgebiet Stammareal Süd übertragen.

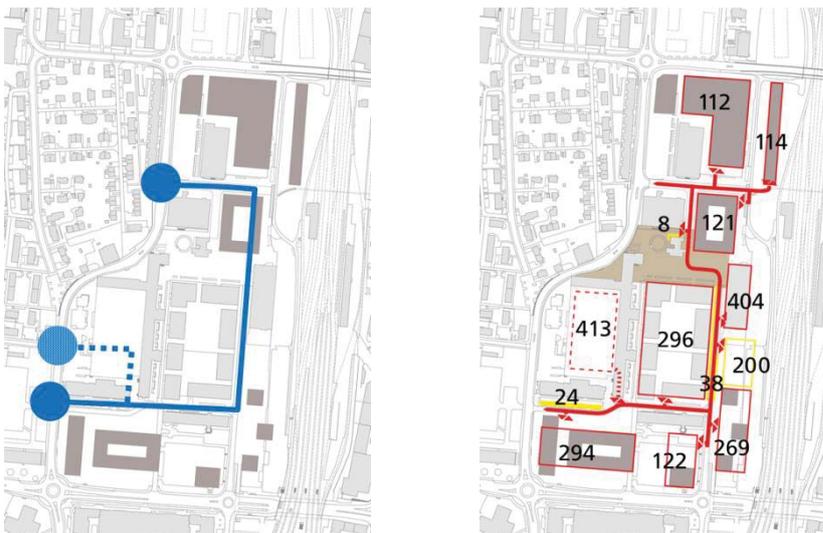


Abbildung 14: Zukünftige Arealzufahren und Vorschlag Siemens für die Parkplatzverteilung

Der zurzeit sich in Entstehung befindende Theilerplatz teilt das Areal zukünftig in zwei Teile, auch wenn er überfahrbar konzipiert werden soll. Nördlich des Platzes sind gemäss Siemens 355 Parkplätze geplant (heute 523) und südlich des Platzes 2'060 (heute 1'243). Die sich damit ergebende hohe Parkplattendichte im südlichen Teilgebiet illustriert die nachfolgende Darstellung

der Parkplatzdichten. Zum Vergleich sind die Parkplatzdichten des Szenarios gemäss gültigem Sondernutzungsplan (SNP) ebenfalls dargestellt.



Abbildung 15: Vergleich Parkplatzdichten Szenario gemäss SNP und Vorschlag Siemens

Die Parkplätze werden damit in die sensiblen Flächen beim Bahnhof verschoben, belasten die beiden verbleibenden Anschlusspunkte sehr ungleichmässig und erhöhen so auch das Verkehrsaufkommen auf dem neuen Theilerplatz.

3 Fazit

Die Auswirkungen verschiedener Planungen überlagern sich im Raum Gubelstrasse. Mit dem Stadttunnel wird die Gubelstrasse zum Scharnier des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt Zug. Die Verkehrsströme aus Nord-Süd und aus Ost-West werden gebündelt über den kurzen Strassenabschnitt zwischen Nordzufahrt und künftigem Tunnelportal geführt. Der bestehende Kreisel Dammstrasse wird aufgehoben und die Erschliessung nördlich und südlich der Gubelstrasse erfolgt zukünftig rückwärtig.

Damit wird Raum frei für eine bessere Anbindung der nördlich der Gubelstrasse gelegenen Gebiete an den Bahnhof. Mit der Erweiterung des bestehenden Zentrums nach Norden, unter anderem durch die Verdichtung im Siemensareal, steigt der Druck auf den Bahnhofzugang Nord. Die Gubelstrasse und der Bahnhof rücken damit immer mehr ins zukünftige Zentrum. Dieser Entwicklung soll mit einem angemessenen Ausbau des Bahnhofzugangs Nord und der Aufwertung der Quartierverbindung Ost-West entlang der Gubelstrasse Rechnung getragen werden.

Die Absichten der Siemens AG stehen nicht im grundsätzlichen Widerspruch zu dieser Entwicklung. Mit einer besseren Nutzungsdurchmischung im südlichen Teilareal kann weiter zu einer vermehrten Belebung des neuen Stadtquartiers beigetragen werden. Eine weitere Ansiedlung von Parkplätzen in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof über das bereits grosszügige Kontingent des gültigen Sondernutzungsplans hinaus und eine damit verbundene Verschlechterung der Erschliessungssituation insgesamt ist jedoch nicht zielführend und sollte vermieden werden.

Mögliche Verteilung der Parkfelder (Sondernutzungsplan)

Max. Anzahl Parkfelder	Verteilung PP heute		Verteilung PP neu	
	Areal Süd	Areal Nord	Areal Süd	Areal Nord
	1700	800	1700	800
Stammareal Süd: PP-Zuteilung ohne Handlungsspielraum für Siemens BT				
Foyer West	164		164	
Bau 14 TG	130		130	
Bau 14 Oberirdisch	24		24	
Foyer West HH	78		78	
Bau 7	44		44	
Opus	296		296	
Dammstr. Stadt	38		38	
Foyer Ost SBB	138		138	
P&R SBB	200		200	
<i>Total</i>	1112		1112	

Stammareal Nord: PP-Zuteilung ohne Handlungsspielraum für Siemens BT				
Gartenstadt		85		85
Feldstrasse Süd		114		114
<i>Total</i>		199		199

Parkhaus Dammstr. total PP	404			
Bau 16	73		0	
Theilerplatz	73		0	
Bau 5	9		0	
Personalrestaurant	13		13	
Areal 6	236		110	
BT@Zug	0		150	
Foyer Ost/Siemens	0		131	
<i>Total</i>	404		404	

Weitere				
Areal 6	5		174	
Theilerplatz	48			188
Bau 16	0			113
Foyer Ost/Siemens	131		10	
BT@Zug				300
<i>Total</i>	184		184	601
Total verteilte Parkfelder	1700	199	1700	800

Verteilung auf die Zufahrtsstrassen

	Verteilung heute			nach Anpassung Sondernutzungsplan		
	L+G-Strasse	Theilerstr.	Nordstrasse	L+G-Strasse	Theilerstrasse	Nordstrasse
Stammareal Süd: PP-Zuteilung ohne Handlungsspielraum für Siemens BT						
Foyer West	164			164		
Bau 14 TG	130			130		
Bau 14 Oberirdisch	24			24		
Foyer West HH	78			78		
Bau 7	44			44		
Opus	296			296		
Dammstr. Stadt	38			38		
Foyer Ost SBB	138			138		
P&R SBB	200			200		
Stammareal Nord: PP-Zuteilung ohne Handlungsspielraum für Siemens BT						
Gartenstadt			85			85
Feldstrasse Süd		114			114	
Parkhaus Dammstr. total PP 404						
	404	404		404		
Weitere Areale mit Parkfelder						
Areal 6	5			174		
Theilerplatz		48			188	
Bau 16					113	
Foyer Ost/Siemens	131			10		
BT@Zug		601			300	
Total aufgeteilte Parkfelder	1652	763	85	1700	715	85

Bezeichnung der Teilgebiete

