

# Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West, 1. Lesung

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 29. Januar 2002

## Das Wichtigste im Überblick

Für das Planungsareal Landis & Gyr / SBB-West bestand das Ziel der Ortsplanungsrevision 1994 darin, das Gebiet der Schleife der Wohnnutzung zuzuführen, die Industriezone für Dienstleistungsnutzungen zu öffnen und sie flächenmässig zu reduzieren. Im Anschluss an die Ortsplanungsrevision wurde die Entwicklung des Areals konkretisiert. Diese Arbeiten fanden ihren Abschluss im Vertragswerk „Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West“ vom Dezember 1999.

Ziel des Vertrags ist die optimale Einbindung des Areals in die Orts- und Regionalplanung sowie die Nutzbarmachung des Entwicklungspotenzials des Planungsgebiets. Der Vertrag fördert durch die Aufwertung des Areals den Wirtschaftsstandort Zug und steigert die Attraktivität der Stadt durch eine optimierte Nutzungsdurchmischung. Das Planungsgebiet wird für die Bevölkerung zugänglich und durchlässig gemacht. Die etappierte Entwicklung des Areals führt zu einer Erweiterung der Innenstadt von Zug mit ihrer dichten Bauweise.

Im Vordergrund der Arbeiten stand die Frage der Erschliessung. Es galt, den Anschluss des Areals an das übergeordnete Strassennetz zu lösen sowie die Feinerschliessung festzulegen. Zudem wurde die maximale Parkplatzzahl und die Parkplatzberechnung definiert, die Parkplatzbewirtschaftung eingeführt und die Regelung des Fahrtenaufkommens festgelegt.

Der angestrebte Ausbau des Areals erfordert eine Änderung (Bauordnung, Zonenplan, TRP Siedlung und Landschaft, TRP Verkehr und Lärmempfindlichkeitsstufenplan) und eine Ergänzung (Sondernutzungsplan) der Nutzungs- bzw. der Richtplanung. Mit diesen Planungsinstrumenten wird die rechtliche Grundlage für die schrittweise Entwicklung des ganzen Planungsgebietes geschaffen.

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

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

1. Ausgangslage
  - 1.1 Ortsplanung 1975, 1981 und 1994
  - 1.2 Vertrag vom 17. Dezember 1999 und dessen Umsetzung
  
2. Planungsinstrumente
  - 2.1 Zonenplan und Bauordnung
  - 2.2 TRP Siedlung und Landschaft, TRP Verkehr und Lärmempfindlichkeitsstufenplan
  - 2.3 Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West
  
3. Kapazitäten des Baugebietes
  - 3.1 Flächenangaben Zonenplan
  - 3.2 Kapazitätsberechnung
  - 3.3 Erläuterungen
  
4. Siedlung und Landschaft
  - 4.1 Siedlung
  - 4.2 Landschaft
  
5. Verkehr
  - 5.1 Motorisierter Individualverkehr
  - 5.2 Öffentlicher Verkehr
  - 5.3 Fuss- und Radwegnetz
  - 5.4 Erläuterungen
  
6. Ergebnis der Vorprüfung
  
7. Antrag

## **1. Ausgangslage**

### **1.1 Ortsplanungen 1975, 1981 und 1994**

Das Planungsgebiet Landis & Gyr / SBB-West wurde mit dem ersten Zonenplan der Stadt Zug (Ersatzzonenplan vom Juli 1975) mit Ausnahme der Parzellen der SBB der Bauzone zugewiesen. Die Wohnbauten in der Schleife wurden der Wohnzone W3, das restliche Gebiet der Industriezone zugeteilt. Der Zonenplan von 1981 (RRB April 1982) übernahm diese Zonierung.

Mit der Ortsplanungsrevision 1994 (RRB Juli 1995) wurde das Planungsgebiet Landis & Gyr / SBB-West zwischen der Gubel- und der Feldstrasse der Industriezone I 25 und

der Zone mit speziellen Vorschriften westlich der SBB-Geleise und nördlich der Feldstrasse der Wohn- und Gewerbezone WG5 und der Zone des öffentlichen Interesses für Freihaltung zugeordnet. Ziel der Ortsplanungsrevision '94 war es einerseits die Industriezone zu reduzieren und das Gebiet der Schleife mit der Zuordnung zur Zone WG5 der Wohnnutzung zu öffnen. Andererseits galt es für die Firma Landis & Gyr, welche sich in einer Umbruch- und Restrukturierungsphase befand, flexiblere Rahmenbedingungen für die zukünftige Entwicklung zu schaffen. Die Industriezone wurde für Dienstleistungsbetriebe zu 100% geöffnet.

## **1.2 Vertrag vom 17. Dezember 1999 und dessen Umsetzung**

Seit Abschluss der Ortsplanungsrevision '94 fanden zwischen den Grundeigentümern und Behörden sowie Verwaltung von Stadt und Kanton Zug Gespräche und Verhandlungen über die Konkretisierung der weiteren Entwicklung des Areals statt. Die Arbeiten wurden 1999 intensiviert und fanden ihren Abschluss mit dem Vertragswerk Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West vom Dezember 1999, unterzeichnet von den Grundeigentümern Siemens Building Technologies AG und SBB sowie einer Delegation des Regierungs- und Stadtrates.

Ziel des Vertrags ist die optimale Einbindung des Areals in die Orts- und Regionalplanung sowie die Nutzbarmachung des Entwicklungspotenzials des Areals. Der Vertrag fördert durch die Aufwertung des Areals den Wirtschaftsstandort Zug und steigert die Attraktivität von Zug mittels qualitativem Wohnungsbau für Neuzuzüger. Das Planungsgebiet wird für die Bevölkerung zugänglich und durchlässig gemacht. Die etappierte Entwicklung des Areals führt zu einer Erweiterung der Innenstadt von Zug mit ihrer dichten Bauweise.

Der Ausbau des Areals erfordert eine Änderung (Bauordnung, Zonenplan, TRP Siedlung und Landschaft, TRP Verkehr und Lärmempfindlichkeitsstufenplan) und eine Ergänzung (Sondernutzungsplan) der Nutzungs- bzw. der Richtplanung. Mit diesen Planungsinstrumenten wird die rechtliche Grundlage für die schrittweise Entwicklung des ganzen Planungsgebietes geschaffen.

Für die Umsetzung und Realisierung des Vertrags von 1999 wurde eine Organisation mit einem Entscheidungsgremium und einer Arbeitsgruppe gebildet. Diese beiden Gruppen setzen sich aus Vertretern der Grundeigentümer sowie der Stadt und des Kantons Zug zusammen.

Nach der Vertragsunterzeichnung wurde vordringlich die Frage der Erschliessung bearbeitet. Es galt, den Anschluss des Areals an das übergeordnete Strassennetz zu lösen. Hierzu diente die Kantonsstrassenplanung im Raum Zug / Baar, die Ende 2000 abgeschlossen wurde. Sie schlägt unter anderem die Nordzufahrt vor, eine direkte Verbindung vom Planungsgebiet zum Autobahnanschluss Zimbel in Baar. Der Kantonsrat hat in seiner Sitzung vom 28. Juni 2001 das generelle Projekt und den Rahmenkredit für die Realisierung der Nordzufahrt beschlossen. Parallel zu diesen Arbeiten wurden in der Arbeitsgruppe und im Entscheidungsgremium schwergewichtig die Fragen der arealinternen Erschliessung und der Parkierung bereinigt. Dazu wurde der Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West ausgearbeitet. Dieser Plan legt die Baulinienabstände, die maximale Zahl der Parkplätze, die Berechnungsgrundlagen

für die Parkplätze sowie die Pflicht zur Parkplatzbewirtschaftung und zur Erfassung und Steuerung der Zu- und Wegfahrten (Fahrtenmodell) fest. Zudem wurde der Zonenplan an die Linienführungen der Nordstrasse und der Verbindungsstrasse zum Quartier Herti angepasst.

## 2. Planungsinstrumente

### 2.1 Zonenplan und Bauordnung

Die Zonenplanänderung sieht eine Gliederung des Gebiets von der Schleife bis zur Gubelstrasse in drei Teile vor:

nördlicher Teil: Die Schleife und das südlich angrenzende Gebiet bis Höhe Äussere Güterstrasse wird der Zone WG5 zugeteilt.

**Areal Landis & Gyr:** Die Schleife bleibt in der Zone WG5. Im Westen bildet die Achse der Verbindungsstrasse zur Herti die zukünftige Zonengrenze. Das Gebiet zwischen der Feldstrasse bis Höhe Äussere Güterstrasse wird von der Zone I 25 in die Zone WG5 umgezont.

**Areal SBB:** Das Gebiet in der Schleife wird von der Zone ÖI F in die Zone WG5 umgezont. Das Gebiet zwischen Feldstrasse bis Höhe Äussere Güterstrasse wird von der Zone mit speziellen Vorschriften SBB West in die Zone WG5 umgezont.

mittlerer Teil: Das Gebiet von Höhe Äussere Güterstrasse bis zur Landis & Gyr-Strasse wird der Zone I 25 zugeteilt.

**Areal Landis & Gyr:** Das Gebiet verbleibt in der Zone I 25. Im Westen bildet die Achse der Nordstrasse die zukünftige Zonengrenze. Die auf der Westseite verbleibenden Landflächen werden den Zonen WG3 und WG4 zugeordnet.

**Areal SBB:** Das Gebiet wird von der Zone mit speziellen Vorschriften SBB-West in die Zone I 25 umgezont.

**Areal Gartenstadt:** Der südliche Abschluss der Gartenstadt wird von der Zone WG3 in die Zone WG4 umgezont.

südlicher Teil: Das Gebiet zwischen der Landis & Gyr- und der Gubelstrasse wird der Zone I 25 zugeteilt. Für dieses Gebiet wird eine Bebauungsplanpflicht festgelegt.

**Areal Landis & Gyr:** Das Gebiet verbleibt in der Zone I 25.

**Areal SBB:** Das Gebiet wird von der Zone mit speziellen Vorschriften SBB-West in die Zone I 25 umgezont.

Die Zone mit speziellen Vorschriften SBB-West wird aufgehoben. Sie wird den Zonen I 25 und WG5 zugewiesen. Damit wird § 68 der Bauordnung der Stadt Zug hinfällig; er ist ersatzlos zu streichen.

### 2.2 Teilrichtplan Siedlung und Landschaft, Teilrichtplan Verkehr und Lärmempfindlichkeitsstufenplan

Zonenplanänderungen innerhalb einer Zonengruppe entsprechen den Vorgaben des kommunalen Teilrichtplans Siedlung und Landschaft. Die Anpassungen im Planungs-

gebiet Landis & Gyr / SBB-West hingegen sehen Wechsel innerhalb der Gruppen Gewerbe- und Industriezonen, Gewerbe- und Wohnzonen, Zonen des öffentlichen Interesses sowie Baugebieten mit speziellen Vorschriften vor. Dies bedingt eine Anpassung des erwähnten Teilrichtplans.

Die Groberschliessung des Areals Landis & Gyr / SBB-West (Nordzufahrt) und die Feinerschliessung (Anschluss Erschliessungsstrassen, Fuss- und Radwegnetz) wurden detailliert überarbeitet. Der aktuelle Planungsstand bedingt eine Anpassung des Teilrichtplans Verkehr.

Mit dem Lärmempfindlichkeitsstufenplan verhält es sich analog. Die Empfindlichkeitsstufen III und IV sind entsprechend den Zonenplanänderungen anzupassen.

### **2.3 Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West**

Der Sondernutzungsplan regelt die Erschliessung des Planungsgebietes. Er legt die Hauptverkehrsstrassen und die der Quartierserschliessung dienenden Strassen fest. Er zeigt die Einbindung des Quartiers in das übergeordnete Strassennetz (Aabachstrasse, Nordstrasse, Nordzufahrt und Feldstrasse) sowie die Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren (Dammstrasse und Verlängerung Feldstrasse). Die Ein- und Ausfahrten in die Hauptverkehrsstrassen werden auf ein Minimum reduziert, die rückwärtige Erschliessung so weit als möglich durchgesetzt.

Das Gartenstadtquartier wird zukünftig nur noch ab der Feldstrasse erschlossen. Sowohl die Aabachstrasse wie die Gartenstadtstrasse werden zu Sackgass-Strassen umgewandelt. Mit dieser Massnahme wird jeglicher Durchgangsverkehr unterbunden und das bestehende Wohnquartier vor Immissionen geschützt.

Grosses Gewicht wird auf ein gutes Fuss- und Radwegnetz gelegt. Wichtig ist die Feinmaschigkeit innerhalb des Quartiers, gute Verbindungen zu den angrenzenden Quartieren und eine optimale Anbindung an die übergeordneten Fuss- und Radwege. Die Radwege sind so konzipiert, dass sie die Hauptverkehrsstrassen möglichst wenig tangieren.

Im Bereich der Parkierung wird die Parkplatzberechnung, die maximale Parkplatzzahl und deren Verteilung sowie die Parkplatzbewirtschaftung geregelt.

Der Plan weist neben den Hauptbaulinien, Arkadenbaulinien für den kantonalen Radweg, städtebauliche Zwangsbaulinien beim Theilerplatz sowie Lärmschutzbaulinien in der Schleife auf.

Die Baulinienabstände betragen entlang der Aabachstrasse 28.0 m, entlang der Nordstrasse 26.0 m (beengte Bebauungsmöglichkeiten auf der Seite Gartenstadt) und entlang der Nordzufahrt 32.0 m mit je einer Lärmschutzbaulinie von 1.5 m. Entlang den Quartierstrassen betragen die Abstände 17.5 m bzw. 18.0 m.

Der Sondernutzungsplan unterliegt mit seinen Vorschriften nicht der Umweltverträglichkeitsprüfung. Innerhalb des Perimeters des Sondernutzungsplans werden für einzelne Teilgebiete Bebauungspläne erarbeitet. Diese Bebauungspläne (z.B. Gebiet Foyer und Gebiet Feldhof) sind aufgrund ihrer Festlegungen UVB-pflichtig.

### 3. Kapazität des Baugebietes

#### 3.1 Flächenangaben Zonenplan

Die vereinbarte Gliederung des Areals führt zu den nachfolgend aufgelisteten Zonenverschiebungen. Die Flächenangaben sind gerundet.

Zone	bisher (m <sup>2</sup> )	neu (m <sup>2</sup> )
I 25	138'000	125'000
WG5	78'000	130'000
ZmspV SBB-West	27'000	0
ÖI F	12'000	0

Der Wohn- und Gewerbezone WG5 mit einem Wohnanteil von 50 % werden zusätzlich 52'000 m<sup>2</sup> zugewiesen. Die Siemens Building Technologies AG steuert dazu 31'000 m<sup>2</sup> Land von der Zone I 25 bei und die SBB 21'000 m<sup>2</sup> Land von der Zone ÖI F und der Zone mit speziellen Vorschriften. Weitere 18'000 m<sup>2</sup> werden von der Zone mit speziellen Vorschriften der Zone I 25 zugewiesen.

Die Anpassungen der Zonenabgrenzungen im Westen entlang der neuen Strassen (Verbindung ins Herti-Quartier und Nordstrasse) führt zu folgenden Korrekturen: Im Bereich Gartenstadt werden ca. 2000 m<sup>2</sup> von der Zone I 25 der Zone WG3 zugeordnet und in der Schleife werden ca. 1000 m<sup>2</sup> von der Zone W3 der Zone WG5 zugeordnet. Der südliche Abschluss der Gartenstadt mit einer Fläche von ca. 5000 m<sup>2</sup> wird von der Zone WG3 der Zone WG4 zugeordnet. Diese Massnahme erfolgt zur besseren Abstufung der Dichteverhältnisse von der Industriezone I 25 zur Wohnzone W2b und zur optimalen Gewährleistung einer lärmabweisenden Überbauung entlang der Nordstrasse zum Schutz des Wohnquartiers Gartenstadt.

Diese drei kleineren Anpassungen des Zonenplans am Rande des Planungsgebietes Landis & Gyr / SBB-West fliessen nicht in die nachfolgenden Aussagen zur Kapazitätsberechnung ein. Die Grösse der Verschiebungen des Nutzungsmasses wie der Nutzungsart bewegt sich im Schwankungsbereich der Genauigkeit der Aussagen zur Gesamtkapazität.

#### 3.2 Kapazitätsberechnung

Die Kapazitätsberechnung der Ortsplanungsrevision '94 ging für die Industriezone Landis & Gyr davon aus, dass das Areal mehrheitlich überbaut ist und schwergewichtig industriell und gewerblich genutzt wird. Eine Umwandlung des Areals in eine mehrheitlich für Dienstleistungsbetriebe genutzte Zone, wie dies gemäss Bauordnung '94 der Stadt Zug zulässig ist, sowie ein Abbruch und Neubau von grösseren Teilgebieten wurde nicht in Betracht gezogen. Diese Tatsache und nicht der Entwicklungsplan als solcher führt zu einer starken Verschiebung der Gesamtkapazitäten. Mit dem Entwicklungsplan wird durch die grossflächigen Umzonungen der Verschiebung des Arbeitsplatz - Einwohner - Verhältnisses entgegengewirkt.

	Ortsplanung '94	ohne Entwicklungsplan	mit Entwicklungsplan
Arbeitsplätze	6'100	12'900	11'400
Einwohner	1'250	1'250	2'100

Der Berechnung der Anzahl Arbeitsplätze und Einwohner liegen folgende Annahmen zu Grunde: Fläche Pro Arbeitsplatz 25 m<sup>2</sup>, Wohnfläche pro Einwohner 50 m<sup>2</sup>. Die Kapazitätsberechnungen der Ortsplanungsrevision '94 ergaben folgende Zahlen für das Baugebiet der Stadt Zug:

Arbeitsplätze 30'100  
Wohnbevölkerung 32'500 Verhältnis 0.93

Die zonenkonforme Nutzung der Zone I 25 sowie der Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West verschieben die Kapazitäten wie folgt:

Arbeitsplätze 35'400  
Wohnbevölkerung 33'350 Verhältnis 1.06

### 3.3 Erläuterungen

Die veränderte Ausgangslage im Areal Landis & Gyr - Weg von einer Industrie- und Gewerbenutzung und hin zu einer Dienstleistungsnutzung - führt zu einer massiven Verdichtung an Arbeitsplätzen. Diese Veränderung ist bauordnungs- und zonenkonform und entspricht den rechtlichen Grundlagen der Ortsplanungsrevision '94.

Die intensivere Nutzung des Areals und die daraus entstehenden raumplanerischen Probleme wurden von den Behörden der Stadt und des Kantons Zug erkannt. Um das Planungsgebiet besser in die Orts- und Regionalplanung einzupassen wurde der Vertrag Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West erarbeitet und im Dezember 1999 unterzeichnet.

Die angestrebte Zonenplanänderung führt dazu, dass die Industriezone reduziert und die Wohn- und Gewerbezone WG5 um 52'000 m<sup>2</sup> erweitert werden kann. Bei einer zonenkonformen Ausnutzung der Zone WG5 (AZ 1.7) entspricht dies einer zusätzlichen Wohnfläche von mindestens 44'000 m<sup>2</sup> anrechenbare Geschossfläche. Mit dieser Massnahme kann die Verschlechterung des Arbeitsplatz - Einwohner-Verhältnisses in bescheidenem Umfang korrigiert werden. Die bereinigte Kapazitätsberechnung zeigt, dass die für die Gemeinde Zug erwartete Entwicklung der Arbeitsplätze über die nächsten 20 Jahre - Anstieg der Beschäftigten von 23'463 (Betriebszählung 1998) auf ca. 27'000 (ROK / Entwurf Kantonalen Richtplan) - mit der aktuellen Bau- und Zonenordnung mehr als genügend abgedeckt werden kann.

Die grossen Reserven im Bereich Arbeitsplätze in der Stadt Zug werden bei der Erarbeitung des kantonalen Richtplans sowie der kommenden Ortsplanungsrevision entsprechend zu würdigen sein. Aus raumplanerischer Sicht ist die Konzentration hochwertiger Dienstleistungsarbeitsplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Zug zu begrüssen. Der hochwertige Erschliessungsgrad durch die öffentlichen Verkehrsmittel an dieser Lage ist für eine konzentrierte und dichte Nutzung optimal geeignet. Die Umnutzung sowie die intensivere Nutzung des mehrheitlich überbauten und

versiegelten Gebietes führt zu einem haushälterischen Umgang mit dem Gut Boden. Im Gegenzug dazu kann die Lorzenebene frei behalten und als Naherholungsraum genutzt werden.

## **4. Siedlung und Landschaft**

### **4.1 Siedlung**

Das Planungsgebiet grenzt im Süden an das Stadtzentrum mit dem Bahnhof und im Nordwesten an das Naherholungsgebiet Lorzenebene. Entsprechend dieser Ausrichtung sind im Süden die Arbeitsplätze konzentriert. Im Norden ist eine Mischnutzung angeordnet. Angrenzend an das Naherholungsgebiet Lorzenebene wird die Wohnnutzung konzentriert. Der westliche Teil der Schleife wird ausschliesslich Wohnungen enthalten. Zur Belebung des Quartiers sind insbesondere im Bereich des Theilerplatzes publikumsattraktive Nutzungen anzubringen.

Die Wohn- und Gewerbezone WG5 mit einem Wohnanteil von mindestens 50% weist eine hohe Ausnutzungsziffer von 1.7 auf. Die Dichte der Überbauung sowie die Lage im Stadtgefüge werden zu Wohnungen führen, die mehrheitlich dem mittleren Preissegment zuzuordnen sind. Im Bereich der Schleife ist aufgrund der Nähe zur Lorzenebene und der schönen Aussicht in den oberen Geschossen auch mit Wohnungen im gehobenen Segment zu rechnen.

Es wird eine hohe Siedlungsqualität angestrebt. Dazu sind unterschiedliche planerische Massnahmen vorgesehen. Für das Projekt Foyer entlang der Gubelstrasse wird ein Sondernutzungsplan erarbeitet. Für den Innenhof des Gebietes Opus 1 wurde ein Studienverfahren durchgeführt. Im Vertragswerk von 1999 werden zudem für das Areal Schleife Studienverfahren vorgeschrieben.

Zur Sicherung einer hohen Siedlungsqualität ist nicht nur der private und halbprivate Aussenraum über Studienverfahren gut zu gestalten. Auch dem öffentlichen Aussenraum ist eine entsprechende Aufmerksamkeit zukommen zu lassen. Hier ist bei der Projektierung der Strassen und Plätze ein grosses Gewicht auf eine starke Durchgrünung und optimale Zuordnung und Gestaltung der Flächen zu achten.

Nicht zu vernachlässigen ist die Lärmproblematik, wird mit den Hauptverkehrsstrassen doch ein beträchtliches Verkehrsaufkommen durch das Planungsgebiet geleitet. Besonders zu schützen sind die neuen Wohnquartiere in der Schleife sowie die bestehenden in der Gartenstadt. Mit neuen Bauten im schmalen Baufeld entlang der Nordstrasse sowie im südlichen Teil der Gartenstadt kann das bestehende Wohnquartier wirkungsvoll geschützt werden. Die Neubauten übernehmen hier die Funktion einer Lärmwand. Für eine optimale Anordnung dieser Bauten wurde die Baulinie einseitig von 28.0 m auf 26.0 m zurückgenommen. In der Schleife wurden zur Erhöhung des Gestaltungsspielraums spezielle Baulinien für Lärmschutzmassnahmen festgelegt.

Die hohe Dichte der Bebauung wird zu einer starken Nachfrage nach Erholungsgebieten in der Umgebung führen. Neben dem Stadtzentrum mit seinen Plätzen und dem Seeufer kommt der Lorzenebene eine grosse Bedeutung zu. Dieses Gebiet ist in den kommenden Jahren einer erweiterten Erholungsnutzung zuzuführen. Dabei ist grosser Wert auf eine direkte und attraktive Zugänglichkeit zu legen. Die Wohn-

quartiere Gartenstadt und Schleife West werden über die Verlängerung der Gartenstadtstrasse direkt in den Freiraum geführt. Problematischer erweist sich die Verknüpfung des Planungsgebietes mit dem Stadtzentrum im Süden. Hier ist insbesondere im Bereich Bahnhof West bei einer kommenden Planung grosser Wert auf eine attraktive Anbindung zu legen.

## **4.2 Landschaft**

Aus der Sicht der Landschaft zeichnet sich das Planungsgebiet nicht besonders aus. Das Stammareal der Landis & Gyr ist ein Industrieareal mit entsprechenden Hochbauten und grossflächigen Parkieranlagen. Entlang der Geleise befindet sich Brachland der SBB, welches für Familiengärten, als Materialdepot und im Süden als Parkplatz genutzt wird. Die Schleife ist im Osten mit Wohn- und Infrastrukturbauten sowie Familiengärten belegt; der westliche Teil wird landwirtschaftlich genutzt, befindet sich jedoch seit 1975 im Baugebiet. Markant ist der nördliche Abschluss des Planungsgebietes mit der Bahnschleife und den begleitenden Nussbäumen.

Die deutlichste Veränderung findet durch die Verlegung des Stadtrandes von der Feldstrasse an die Schleife statt. Zudem wird der Übergang von der Siedlung zur Landschaft akzentuiert, da hohe Baudichten realisiert werden können.

Im Westteil der Schleife wird das Element Bahntrasse mit seiner Grünstruktur erhalten bleiben. Im Bereich der Verlängerung der Gartenstadtstrasse wird die freie Landschaft in die Siedlung hineingeführt und so ein Verzahnung der dichten städtischen Überbauung mit der freien Landschaft der Lorzenebene ermöglicht. Die beschriebenen Elemente der Wohnüberbauung im westlichen Teil der Schleife sind in dem zur Realisierung empfohlenen Projekt enthalten. Sie werden in einen Quartiergestaltungs- und einen Bebauungsplan einfliessen und damit rechtlich gesichert.

Wie im Ostteil das Element der Schleife in das Siedlungsband Zug - Baar integriert wird, wird das entsprechende Studienverfahren für diesen Bereich zeigen.

## **5. Verkehr**

### **5.1 Motorisierter Individualverkehr**

Die Region Zug zeichnete sich in den letzten Jahrzehnten gesamtschweizerisch durch ein überdurchschnittlich hohes Wachstum aus. Dies führte zu einer entsprechenden Erhöhung des Verkehrsaufkommens. Mit dieser Entwicklung konnte die Bereitstellung von Infrastrukturanlagen, insbesondere im Bereich Strassen, nicht mithalten. Es gilt daher, für die Bewältigung des bestehenden Verkehrsvolumens sowie des durch die angestrebte Entwicklung zusätzlich entstehenden Verkehrsvolumens die erforderliche Basiserschliessung zu erstellen. Dafür wird in den kommenden Jahren unter anderem die Nordzufahrt mit Nordstrasse und der Ausbau der Feldstrasse realisiert. Die Nordzufahrt kann aber nicht ausschliesslich für die Erschliessung des Planungsgebietes Landis & Gyr / SBB-West zur Verfügung stehen. Weitere bereits überbaute wie noch zu überbauende Gebiete werden über die Nordzufahrt erschlossen.

Die neuen Hauptverkehrsstrassen werden das Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet erhöhen. Nebst dem quartierinternen Verkehr werden die neuen Strassen auch Durchgangsverkehr aufzunehmen haben. Dadurch nimmt die Luftqualität im Pla-

nungsgebiet ab und die Lärmimmissionen zu.

Mit dem Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West wird auch die Feinerschliessung des Quartiers sichergestellt. Die Landis & Gyr-Strasse wurde bereits realisiert, die Verlängerung der Dammstrasse bis zum Theilerplatz befindet sich im Bau. Parallel zur Entwicklung des Quartiers werden die übrigen Strassen und Wege realisiert.

Die Finanzierung des Hauptverkehrsstrassennetzes geht voll zu Lasten des Kantons und der betroffenen Gemeinden. Die Feinerschliessung wird gemäss gesetzlichen Grundlagen prozentual zwischen Gemeinwesen und Grundeigentümern entsprechend der jeweiligen Funktion der Strasse aufgeteilt.

Für die Ermittlung der Parkplatzzahlen und der Verkehrsbelastungen wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Neben dem Parkplatzbedarf wurden auch die Auswirkungen der Parkplatzzahl auf die Umwelt (Lärm und Luft) und die Leistung des Strassennetzes eingehend studiert. Die Berechnungen wurden wie folgt vorgenommen: Bei den bestehenden Nutzungen wurde von den heute zur Verfügung stehenden 1'237 Parkplätzen ausgegangen; für die neuen Nutzungen fand die VSS-Norm SN 640 290 Anwendung. Dabei wurden die Gebiete je nach Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr den Güteklassen A bis C zugewiesen. Ansprüche von Dritten wie z.B. Park & Ride-Parkplätze der SBB wurden nicht in die Berechnungen miteinbezogen. Die errechnete maximale Parkplatzzahl von 5'216 ohne P&R-SBB hätte aber negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes und auf die Umwelt. Diese Maximalzahl wurde daher von den Vertretern von Stadt und Kanton Zug abgelehnt.

Das Entscheidgremium hat an seiner Sitzung vom 14. Mai 2001 unter Würdigung der Aussagen des Verkehrsgutachtens die maximale Parkplatzzahl über das ganze Planungsgebiet festgelegt. Die Parkplätze verteilen sich auf die drei Teilgebiete wie folgt:

Teilgebiet	Anzahl Parkplätze
Zone I 25	1'700, davon min. 200 Park & Ride SBB
Zone WG5 südlich der Feldstrasse	800
Areal Schleife	1'200
Total	3'700

Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 19. Juni 2001 die Aufteilung der Parkplätze innerhalb der Industriezone festgelegt. Die Zuordnung der Parkplätze erfolgt entsprechend der Aufteilung der Nutzflächen unter Berücksichtigung des bereits bewilligten Projektes Opus 1:

Gebiet	anrechenbare Geschossflächen	Anzahl Parkplätze
Gebiet Foyer erweitert	122'951 m <sup>2</sup> aGF	900
Opus 1	33'524 m <sup>2</sup> aGF	300
Gebiet Stadtplatz	43'925 m <sup>2</sup> aGF	300
Park & Ride		200
Total		1'700

Die Festlegung der maximalen Parplatzzahl erfolgt nicht absolut. Sie ist verknüpft mit einer Parkplatzberechnung, die sich an der Nutzungsart sowie dem Erschliessungsgrad durch den öffentlichen Verkehr orientiert:

Nutzungsart	Bewohner	Beschäftigte	Besucher + Kunden
	1 Abstellplatz ist erforderlich pro	max. 1 Abstellplatz ist zulässig pro	1 Abstellplatz ist erforderlich pro
Wohnen	100 m <sup>2</sup> aGF		1000 m <sup>2</sup> aGF
Arbeiten WG5		100 m <sup>2</sup> aGF	1000 m <sup>2</sup> aGF
Arbeiten I 25		140 m <sup>2</sup> aGF	1400 m <sup>2</sup> aGF

Voraussetzung für die Realisierung der 3'700 Parkplätze ist eine Parkplatzbewirtschaftung sowie die Regelung des Fahrtenaufkommens: Sämtliche Parkplätze - ausser jene für die Bewohner - sind zu bewirtschaften. Die Parkplätze für die Bewohner werden fest zugeteilt. Feste Zuteilungen für Beschäftigtenparkplätze sind, mit Ausnahme eines Parkplatzes pro Unternehmen, nur nach spezifisch begründeten Bedürfnissen der Unternehmen möglich. Die übrigen Parkplätze für die Beschäftigten werden als Pool behandelt. Anstelle fest zugeteilter Parkplätze können Zutrittsberechtigungen zu den Parkflächen in Form von Abonnementen oder Tickets erworben werden.

Das Fahrtenaufkommen wird in den Abendspitzenstunden mit Lichtsignalanlagen gesteuert; in den Morgenspitzenstunden erfolgt die Steuerung mittels tageszeitabhängigen Zuschlägen auf die Parkgebühr.

Als Voraussetzung für die Einführung der Massnahmen zur Steuerung des Fahrtenaufkommens hat der Regierungsrat gestützt auf § 12 Abs. 2 lit. a EG USG Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr für speziell bezeichnete Gebiete und für Objekte mit hohem Verkehrsaufkommen zu erlassen.

## 5.2 Öffentlicher Verkehr

Das Planungsgebiet ist im Süden mit dem Bahnhof Zug und im Norden mit der Stadtbahnhaltestelle Stadtgrenze sehr gut an das übergeordnete Netz des öffentlichen Verkehrs sowie an den Mittelverteiler Stadtbahn angeschlossen.

Stadt und Kanton Zug haben sich mit Unterzeichnung des Vertrags vom Dezember 1999 dazu verpflichtet, ein Erschliessungskonzept öffentlicher Verkehr für das Areal zu erarbeiten und umzusetzen. Im Hinblick auf die Einführung der 1. Etappe der Stadtbahn Zug wird das Regional- und Ortsbusnetz in der Stadt wie der Region Zug überarbeitet. Die Evaluation der neuen Linienführung des öffentlichen Verkehrs zur Erschliessung der Quartiere Herti Nord, Schleife und Landis & Gyr wird in diese Arbeiten einfließen.

Das gesamte Strassennetz des Planungsgebietes ist so ausgelegt, dass es mit Bussen befahren werden kann. Auf den Hauptverkehrsstrassen sind Bushaltestellen mit Busbuchten vorgesehen, auf den übrigen Strassen hält der Bus auf der Fahrbahn.

## 5.3 Fuss- und Radwegnetz

Das kantonale Radwegnetz tangiert das Planungsgebiet an dessen Ränder. In Ost-West-Richtung verlaufen die Radwege entlang der Gubelstrasse (Bahnhof - Zug West - Steinhausen / Cham) und nördlich der Schleife (Inwil - Göbli - Herti - Steinhausen), in Nord-Süd-Richtung der Radweg entlang den Geleisen (Baar - Zug).

Mit der Planung der neuen Nordzufahrt inklusive Zufahrten und der Stadtbahn 1. Etappe wird die Querbeziehung Inwil - Steinhausen tangiert. Einerseits werden die Feld- und die Göblistrasse als Radwegbeziehung aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastungen unattraktiv, andererseits ist eine bessere Verknüpfung der Stadtteile westlich und östlich der SBB-Geleise unter Berücksichtigung der Lage der Stadtbahnhaltestellen sicherzustellen. Folglich drängt sich eine neue Linienführung auf:

Die Querbeziehung Neufeld - Am Feld ist auf die Höhe Stadtbahnhaltestelle Stadtgrenze und die Querbeziehung Feldstrasse auf die Höhe Äussere Güterstrasse zu verlegen. Mit diesen Massnahmen kann eine möglichst direkte Linienführung Inwil - Stadtbahn - Steinhausen und eine von Hauptverkehrsstrassen abgewandte Erschliessung der Schulanlagen Guthirt, GIBZ und Kantonsschule erzielt werden. Diese Verlegung der kantonalen Radwegachsen ist in die Vernehmlassung des Teilrichtplans Verkehr bereits eingeflossen.

Der kantonale Radweg Zug - Baar wird kreuzungsfrei über die Feldstrasse geführt. Die Gubelstrasse wird unterirdisch mittels bestehender Unterführung oder à Niveau über den Kreisel gequert. Bei einer späteren Bebauung des Gebietes Bahnhof West ist auf eine optimale Übernahme und Weiterführung (Lage der Rampe) dieser Radwegbeziehungen zu achten.

Die kommunalen Radwege ergänzen das kantonale Grundnetz. Entlang der südlichen Aabachstrasse wird darauf geachtet, dass die Beziehung von der Gartenstadt in Richtung Süden bis zum Kreisel Gubelstrasse ohne Querung von Hauptverkehrsstrasse erfolgen kann. Es ist zu beachten, dass sämtliche Quartierstrassen sowohl von Radfahrern wie auch Fussgängern benutzt werden können und das Netz nochmals verfeinern.

Von grosser Bedeutung für das ganze Planungsgebiet ist, dass die Nordstrasse, die Nordzufahrt und die Feldstrasse an geeigneten Orten von Fussgängern und Radfahrern gequert werden können. Nur so kann ein Quartier mit seinem internen wie externen Beziehungsgeflecht erst zu einem attraktiven Stadtteil werden.

#### **5.4 Erläuterungen**

Mit der Erweiterung der Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer sowie restriktiven Vorgaben der Anzahl und der Nutzungsweise der Parkplätze und der daraus generierten Fahrtenzahl ist das Gebiet in einer Art und Weise verkehrsplanerisch und verkehrstechnisch in die Region Zug integriert, dass die Funktionalität des Verkehrsnetzes gewährleistet, die Wohn- und Arbeitsplatzqualität sichergestellt und die Vorgaben des Umweltschutzes betreffend Lärm- und Luftbelastungen eingehalten werden können.

## 6. Vorprüfung

Die Vorprüfung des gesamten Planungspakets erfolgte in zwei Arbeitsschritten. Der Zonenplan, der Teilrichtplan Siedlung und Landschaft sowie der Lärmempfindlichkeitsstufenplan wurden mit Bericht vom 20. September 2001 vorgeprüft, der Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West mit Bericht vom 15. Januar 2002.

Betreffend Zonenplan, Sondernutzungsplan, kommunalen Richtplänen und Lärmempfindlichkeitsstufenplan schreibt die Baudirektion, dass die vorliegenden Anpassungen der Planungsgrundlagen zu einer sinnvollen und zweckmässigen Aufwertung des Areals führen, welches sich durch seine hervorragende Standortqualität auszeichnet. Die im Vertrag „Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West“ festgehaltenen Vorgaben werden grossmehrheitlich erfüllt. Nachfolgende Vorbehalte werden erhoben:

- Bei der kommenden Ortsplanungsrevision sind die Reserven auf dem Areal Landis & Gyr / SBB-West in der Kapazitätsberechnung und die neu einzuzonende Fläche von 12'000 m<sup>2</sup> in der Flächenbilanz zu berücksichtigen.
- Im südlichen Teil der Zone I 25 ist die Bebauungsplanpflicht gemäss Vertrag „Entwicklungsplan Areal Landis & Gyr / SBB-West“ mit einer entsprechenden Signatur im Zonenplan einzutragen.
- Die neuen Linienführungen von Strassen und Wegen sind nicht nur im Sondernutzungsplan mit Baulinien und Fuss- und Fahrwegrechten zu sichern. Es ist auch der Teilrichtplan Verkehr im Sinne der Ausführungen des Stadtrates zu ändern.
- Die Legende des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft ist gemäss den Vorgaben der Baudirektion anzupassen.
- Der Paragraph 68 der Bauordnung der Stadt Zug ist ersatzlos zu streichen.
- Der Baulinienplan mit Sonderbauvorschriften entspricht eher einem Bebauungsplan als einem reinen Baulinienplan. Der Plan erhält daher die Bezeichnung Sondernutzungsplan.
- Im Sondernutzungsplan ist die Signatur, welche Ein- und Ausfahrten mit Ausnahme der speziell Gekennzeichneten unterbindet, beidseitig der Aabachstrasse, der Gubelstrasse und bei den beiden Einmündungen Landis & Gyr- und der Dammstrasse 12 Meter in das Areal zu ergänzen.
- Die Ein- und Ausfahrten des Besucherparkplatzes Platanenplatz in die Gubelstrasse sowie des Gaswerkareals in die Aabachstrasse sind nur solange zulässig, soweit es die Verkehrssicherheit zulässt und nicht anderen, überwiegenden öffentlichen Interessen zu folgen ist.
- Die Vorschriften der Parkplatzbewirtschaftung sind um den Absatz Mobilitätsmanagement zu ergänzen.
- Die Vorschriften „Voraussetzungen“ sind gemeinsam mit der Baudirektion neu zu formulieren.

Die Baudirektion empfiehlt zudem:

- Die Vorschriften „Parkplatzberechnung“ und „Berechnungsmodus“ sind zu präzisieren, um allfällige Missverständnisse zu unterbinden.
- Für die aufzuhebenden Schrebergärten entlang der Bahn ist nach einem geeigneten Ersatz zu suchen.

Der Stadtrat teilt die Vorbehalte und Empfehlungen der Baudirektion. Die entsprechenden Korrekturen und Ergänzungen der Plangrundlagen sind bereits in die vorliegende Gemeinderatsvorlage eingeflossen.

## **7. Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten und
- die Zonenplanänderung Landis & Gyr / SBB-West, die Aufhebung von § 68 der Bauordnung, die Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplans und den Sondernutzungsplan Landis & Gyr / SBB-West in 1. Lesung zu beschliessen sowie
- die Änderung des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft sowie die Änderung des Teilrichtplans Verkehr zu Kenntnis zu nehmen.

Zug, 29. Januar 2002

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Zonenplanänderung, Plan Nr. 7221
- Änderung der Bauordnung, Plan Nr. 7227
- Sondernutzungsplan, Plan Nr. 7151
- Änderung Lärmempfindlichkeitsstufenplan, Plan Nr. 7226
- Änderung Teilrichtplan Siedlung und Landschaft, Plan Nr. 7225
- Änderung Teilrichtplan Verkehr, Plan Nr. 7228

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

1. Der Grosse Gemeinderat von Zug, in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1641 vom 29. Januar 2002,  
**verabschiedet in 1. Lesung:**
  - Zonenplanänderung Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7221
  - Änderung der Bauordnung, Plan Nr. 7227
  - Sondernutzungsplan, Landis & Gyr / SBB-West, Plan Nr. 7151
  - Änderung des Lärmempfindlichkeitsstufenplan, Plan Nr. 7226**nimmt zur Kenntnis:**
  - Änderung des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft, Plan Nr. 7225
  - Änderung des Teilrichtplans Verkehr, Plan Nr. 7228.
  
2. Das Baudepartement wird beauftragt, gestützt auf § 39 des Planungs- und Baugesetzes (PBG) die Beschlüsse zweimal im Amtsblatt zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

Zug,

Ruth Jorio, Präsidentin      Albert Rüttimann, Stadtschreiber