

Nr. 2773.1

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517; 1. Lesung

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission Nr. 2773.1 vom 5. Dezember 2022

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Bau- und Planungskommission (BPK) des Grossen Gemeinderats der Stadt Zug erstatte ich Ihnen gemäss den §§ 14 und 20 GSO folgenden Bericht:

I Ausgangslage

Ich verweise auf den Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2773 vom 25. Oktober 2022.

II Ablauf der Kommissionsarbeit

Die BPK behandelte die Vorlage an zwei ordentlichen Sitzungen:

Am 22. November 2022 in Elfer-Besetzung, in Anwesenheit von Stadträtin Eliane Birchmeier, Departementssekretärin Dr. Nicole Nussberger und Stadtplaner Harald Klein. Als Gäste zur Präsentation des Projekts waren zudem anwesend: Cyrill Weber, Unternehmensleiter, und Martin Kückler, Leiter Entwicklung, beide von der Zugerland Verkehrsbetriebe AG, sowie Andreas Schmidweber von Basler & Hofmann.

Am 5. Dezember 2022 in Zehner-Besetzung, in Anwesenheit von Stadträtin Eliane Birchmeier und Stadtplaner Harald Klein.

III Erläuterungen der Vorlage

Zum Einstieg erläuterten die Vertreter der Zugerland Verkehrsbetriebe AG (ZVB) die wesentlichen Aspekte der Vorlage (siehe Beilage 2).

Entwicklung Areal An der Aa (Folie 1)

Für die Entwicklung der ZVB und vor allem auch für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt und im Kanton Zug sowie auch für den Rettungsdienst des Kantons Zug ist das ein sehr wichtiges Projekt, das schon länger in Planung ist. Das Kerngeschäft der ZVB ist öffentlicher Verkehr, ist Service public. Die ZVB will nicht nur heute, sondern auch morgen und übermorgen der Zuger Bevölkerung einen guten Service bieten. Dazu braucht es im Hintergrund die geeignete Infrastruktur. Das Projekt ist kein Selbstzweck, sondern ein grosser Teil geht zurück an die Zuger Bevölkerung.

Warum braucht es das Projekt? (Folie 2)

Die Gebäude sind zum Teil aus den 50er Jahren – auch gewisse Provisorien haben schon ein paar Jahrzehnte auf dem Buckel – und sind für die ZVB nicht mehr zukunftsfähig. Nicht mehr zukunftsfähig heisst für die ZVB, dass ohne Anpassung an der Infrastruktur keine längeren und höheren Fahrzeuge gewartet und unterhalten werden können. Es ist sehr erschwert und aufwändig, Fahrzeuge mit neuen Technologien, bei denen mehr auf dem Dach untergebracht ist, an und in diesen Gebäuden zu laden, zu garagieren und zu unterhalten. Zudem sind die Platzverhältnisse eng geworden. Mit dem Wachstum ist die ZVB an eine Grenze gestossen und braucht mehr Platz. Auch der Rettungsdienst des Kantons Zug stösst an seine Grenzen und braucht mehr Platz. Mit dem Wachstum der Bevölkerung nehmen auch die Einsätze zu, weshalb der Rettungsdienst ebenfalls ein Wachstum braucht. Wichtig ist auch: Das Areal ist unternutzt und muss dringend verdichtet werden.

Wieso an diesem Standort? (Folie 3)

Der Standort hat für die ZVB ökonomische und ökologische Vorteile. Ein ökonomischer Vorteil ist die Nähe zum Bahnhof Zug. Rund um den Bahnhof Zug verkehren rund ein Dutzend Linien. Hinzu kommt, dass rund zwei Drittel aller Ausfahrten aus dem Depot Einsatzpunkte am Bahnhof Zug betreffen. Die Nähe des Depots zum Bahnhof ermöglicht kurze Wege und dadurch tiefe Betriebskosten. Das kommt auch wieder der Bevölkerung zugute. Die kürzeren Fahrten bringen gleichzeitig einen ökologischen Vorteil: Wenig Strassen- und Umweltbelastung. Der Kantonsrat hat den Standort behördenverbindlich auf das Areal An der Aa festgelegt. Der Standort ist richtig und mit einer zeitgemässen Neubebauung wird das unternutzte Betriebsgelände zum vorliegenden Projekt transformiert.

Blick in die Zukunft (Folie 4)

Es entsteht ein verdichtetes, städtebaulich attraktives Stadtgebiet. Die ZVB geht mit dem ÖV in die Tiefe, dadurch gibt es Platz für neue Elemente.

Das Areal wird unterteilt in vier Bereiche:

1. Der neue Hauptstützpunkt der ZVB im Süden entlang der Geleise.
2. Das Gebäude für den Rettungsdienst und die kantonale Verwaltung, das einen Riegel bildet zur hinterliegenden Bebauung.
3. Das Baufeld Nord mit zwei Gebäuden, eines davon für preisgünstigen Wohnungsbau und Dienstleistungen, das andere nur für Dienstleistungen.
4. Der vierte Bereich ist der Nachhaltigkeit und der Aufwertung des Areals gewidmet.

Die Gebäude 1 und 2 bilden einen wesentlichen Teil des Areals, der für den öffentlichen Zweck benötigt wird. Damit wird auch ein grosser Teil in Liegenschaften investiert, die für die ZVB keine Rendite abwerfen.

ZVB-Hauptstützpunkt (Folien 5 und 6)

Eine grosse Fläche wird unterirdisch erstellt. Dadurch wird ebenerdig Platz frei für die Verdichtung. Mit dem neuen ZVB-Hauptstützpunkt geht man von der Horizontalen in die Vertikale und alles wird Richtung Süden verschoben, so wird im nördlichen Bereich Fläche freigespielt.

In den Untergeschossen werden alle Fahrzeuge garagiert und geladen. Das UG hat eine Dimension von 141 x 181 m, somit ist jedes Untergeschoss grösser als ein Fussballfeld. Im Erdgeschoss befindet sich die rund sieben Meter hohe Werkstatt. Diese Höhe entspricht den heutigen Anforderungen an eine moderne Werkstatt für Nutzfahrzeuge. In den Obergeschossen 1 und 2 befinden sich die Verwaltung und die Aufenthaltsräume. Die Obergeschosse sind so angeordnet, dass über Oblichter Tageslicht in die Werkstatt gelangt, da diese Arbeitsplätze Tageslicht benötigen.

Rettungsdienst und kantonale Verwaltung (Folie 7)

Der Rettungsdienst befindet sich im Erdgeschoss und in den ersten beiden Obergeschossen. Die Fahrzeuge können ebenerdig nebeneinander garagiert werden. Das hat den Vorteil, dass mehr Fahrzeuge schneller zum Einsatz kommen können. Heute sind die Fahrzeuge hintereinander gestaffelt, was den Ablauf schwieriger macht. Der Rettungsdienst arbeitet im 24/7-Betrieb und verfügt deshalb über spezielle Räume wie Schlafräume und Küchen. Der Rettungsdienst benötigt auch einen Desinfektionsplatz für die Fahrzeuge sowie Medikamentenräume und hat damit eine spezielle Nutzung. Der Rettungsdienst hat rund 7500 Einsätze pro Jahr, davon 4500 Einsätze mit Blaulicht. Es ist wichtig, dass er schnell bei den Patienten ist, deshalb ist die Ausfahrt wie heute bei der Aabachstrasse geplant, wo man in alle Richtungen Anschluss hat.

Über dem Rettungsdienst befindet sich die kantonale Verwaltung mit rund 250 Arbeitsplätzen. Die Adressierung des Gebäudes ist im Norden mit Eingang vom Quartierplatz her. Das mittlere Gebäude ist 24 m hoch und 123 m lang. Die Gebäude 1 (ZVB-Hauptstützpunkt) und 2 (RDZ und kantonale Verwaltung) stehen zusammen über der Tiefgarage und nutzen gewisse Dinge wie Ver- und Entsorgung, Zufahrten und Energiezentrale gemeinsam. Der freie Raum zwischen den Gebäuden 1 und 2 ist nötig für die Ausfahrt der Fahrzeuge (Schleppkurve).

Nutzungen auf dem Baufeld Nord (Folie 8)

Durch die Verdichtung beim ÖV entsteht im Norden ein Entwicklungsareal in der Stadt Zug, das rund 25'000 m² anrechenbare Geschossfläche aufweist. Im Gebäude B (Höhe 28 m) entstehen 2'600 m² preisgünstiger Wohnraum und im Gebäude A (Höhe: 30 m) die in der Stadt aufgrund des Bedarfs nachgefragte grosse Fläche für Firmen.

Das Baufeld Nord wird die ZVB im Baurecht abgeben. Der Baurechtszins fliesst zurück in den öffentlichen Verkehr. Das hat der Kantonsrat in seiner Vorlage so festgehalten. Der Baurechtszins aus dem Areal Nord ist wichtig für die Tragbarkeit des ÖV, damit nicht die Nutzerinnen und Nutzer des ÖV mehr bezahlen müssen für die neue Infrastruktur. Es handelt sich also nicht um eine Abschöpfung privater Mittel. Vielmehr gehen die Erträge eins zu eins in die Finanzierung und so fließen die Mittel zurück in den öffentlichen Verkehr. Das Baufeld Nord kann erst bebaut werden, wenn die neue Werkstatt der ZVB fertiggestellt ist. Nur die Fahrzeuge werden ins Gaswerkareal verlegt, die Werkstatt braucht es weiterhin.

Nachhaltiges Projekt (Folie 9)

Ein Element, das die Nachhaltigkeit betrifft, ist die Öffnung des Siehbachs auf einem Abschnitt von rund 140 m (von der General-Guisan-Strasse bis fast zum Pumpwerkareal). Der Gewässerraum geht über das Minimum hinaus. Der ganze Schleifendamm wird eine biodiverse Grünoase, wo sich die Tierwelt entfalten kann. Es wird eine klimaangepasste Siedlung mit hohen Bäumen geben. Ein weiterer Punkt ist die CO₂-neutrale Energieversorgung. Unter anderem wird die Abwärme der Elektroinstallationen für die E-Mobilität in die Energieversorgung integriert, was in der Schweiz relativ modern ist. An den Dächern und Fassaden des Hauptstützpunkts und des Gebäudes

RDZ/Verwaltung wird es Photovoltaik geben, so dass rund 600 Megawattstunden pro Jahr produziert werden können. Insgesamt sind 28 % der gesamten Landfläche, also fast ein Drittel, für Freiraum, Quartierraum und den Gewässerraum freigespielt. Das ist einiges mehr als auf dem heutigen Areal. Der Umweltverträglichkeitsbericht kommt zum Schluss, dass das Projekt einen wichtigen Beitrag zum innerstädtischen ökologischen Ausgleich und zur Verbesserung des Stadtklimas leisten wird.

Die nächsten Etappen (Folie 10)

Zu berücksichtigen ist, dass alle Bauphasen unter laufendem Betrieb stattfinden, der Rettungsdienst und der ÖV müssen ständig ihren Betrieb aufrechterhalten.

Erläuterung Bebauungsplan An der Aa II

Die Verwaltung erläutert die Vorlage anhand einer Präsentation (siehe Beilage 1). Die Informationen zum Bebauungsplan An der Aa II sind den ausführlichen Präsentationsfolien zu entnehmen. Ergänzend werden folgende Ausführungen gemacht:

Bebauungsplan An der Aa II (Folie 1)

Der Kantonsrat hat im September 2018 den Standort für den Hauptstützpunkt der ZVB festgesetzt. Damals stand die Standortfrage im Raum. Der Stadtrat hat sich sehr stark dafür verwendet, dass Auflagen gemacht werden, wenn der Kantonsrat diesen Standort festsetzt. Diese Auflagen sind auch im kantonalen Richtplan aufgelistet. Es geht darum, dass die Ausdehnung des Hauptstützpunktes möglichst kompakt gehalten wird. Der Hauptstützpunkt wird nun im südlichen Teil konzentriert. Eine weitere Auflage war, dass ein qualifiziertes städtebauliches Verfahren durchgeführt wird. Dieses Verfahren hat stattgefunden. Wichtig und im Richtplan so festgehalten ist, dass man sich mit der Qualität des Städtebaus, der Nutzungsart, der Vielfalt und Anordnung der Nutzung auseinandersetzt. Wichtig ist weiter, dass der Langsamverkehr besser vernetzt sowie das Areal durchwegt und mit der Stadtbahnhaltestelle verknüpft wird. Wenn immer möglich soll neben der grossen technischen Anlage zudem auch die Umgebung und Landschaft aufgewertet und die entsprechenden Freiflächen und Biodiversität angeboten werden. Das sind die Rahmenbedingungen, die auch im kantonalen Richtplan aufgezeigt und festgehalten sind.

Situationsplan, Plan Nr. 7517 (Folie 2)

Im Bebauungsplan sind die Baufelder ober- und unterirdisch definiert. Weiter sind folgende Themen relevant: Erschliessung (Zufahrten, oberirdische Parkplätze, Veloabstellplätze), Freiflächen, Informationsinhalt zu bestehenden und neuen Baulinien, Richtprojekt, Bepflanzung.

Bebauung (Folien 3 und 4)

Die Bebauung gliedert sich stark von Nord nach Süd. Sowohl in der Höhe als auch in der Dichte. Die Etappe 1 umfasst die südlichen Baufelder mit ZVB-Gebäude, Gebäude RDZ/Verwaltung, Erschliessung und Aufwertung des Bahndamms. Da dieser Teil viel Land umfasst, kommt Etappe 1 auf eine moderate Dichte von 1.0. Die Baufelder A und B, welche über deutlich weniger Umland verfügen, generieren eine sehr hohe Ausnützung von 2.9. Im Schnitt liegt die Ausnützung über den ganzen Bebauungsplan bei 1.45. Das Areal liegt gemäss kantonalem Richtplan im Verdichtungsgebiet 1 mit maximaler Ausnützungsziffer von 2.0. Auch der Bebauungsplan Herti Süd (Wohnüberbauung), der im Frühling 2023 dem GGR unterbreitet wird, wird sich bei einer Dichte mit Ausnützungsziffer von 1.5 bewegen.

Im Schnitt sind folgende Punkte gut zu erkennen:

- Staffelung in Dichte und Höhe
- Urbaner Charakter entlang der General-Guisan-Strasse mit Bauvolumen in der Höhe von 30 und 28 Metern.
- Durchwegung mit öffentlichem Fussweg vom Bahnhof bis zum Stierenmarktareal
- Gliederung wird gegen Süden kleinteiliger. Das ZVB-Gebäude nimmt die Körnung südlich der Geleise auf.

Etappierung (Folie 5)

Die Baufelder A und B der Etappe 2 werden nicht beansprucht von der ZVB, dem RDZ oder der kantonalen Verwaltung und werden im Baurecht abgegeben.

Freiraumplanung (Folie 6)

Insgesamt werden rund 9500 m² als Freifläche definiert. Der Quartierfreiraum muss immer öffentlich zugänglich sein. Zudem müssen sich die Erdgeschossflächen auf den Quartierplatz orientieren.

Durchwegung (Folie 8)

Der Stadt war es ein Anliegen, dass es durch das Areal einen inneren, ruhigen Weg gibt mit dem Durchstich durch den Damm. Dieser Weg wird mit dem Bebauungsplan Herti Süd fortgeführt bis zum Kleinschulhaus Letzi.

Neu ist auch die Fuss- und Velowegbeziehung entlang des Baches hinunter zur SBB-Unterführung.

Fussgängerunterführung SBB (ohne und mit drittem Gleis), Folie 9

Es war dem Kanton und der Stadt wichtig, dass der Nachweis erbracht wird, dass die Unterführung mit und ohne drittes Gleis funktioniert.

Verkehrsführung (Folie 10)

Die Hauptschliessung ist die neue Zufahrt nördlich auf dem Niveau der General-Guisan-Strasse. Die Busse können nach Osten und nach Westen auf die General-Guisan-Strasse fahren. Die Zu- und Wegfahrt des RDZ ist in östlicher Richtung.

Spezialbaulinienplan Siehbach (separates Verfahren), Folie 11

Der Kanton hat die Festlegung der Gewässerräume den Gemeinden übergeben. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden sämtliche Gewässerräume abgearbeitet, erfasst und im Zonenplan festgelegt. Aktuell herrscht eine Übergangsphase. Zu diesem Gewässerraum wurden die Abklärungen gemacht und es liegt ein separater Bericht vor. Der Gewässerraum wird hier mit einem Mass von elf Metern definiert. Mit der Anhebung der General-Guisan-Strasse wird die Tiefgarageneinfahrt verlegt und tangiert den Gewässerraum. Deshalb wird der Gewässerraum auf der restlichen Strecke von 11 auf 14 Meter vergrössert.

IV Beratung

Auf die Vorlage wird eingetreten.

Fragen aus der Kommission:

Die erste Frage bezieht sich auf die hydrologischen Verhältnisse, ob es zwei unterschiedliche Grundwasserebenen gibt, die berücksichtigt werden müssen, und wie weit das Grundwasser durch die vielen und tiefen Untergeschosse tangiert wird.

Antwort der Verwaltung: Es gibt zwei Grundwasserebenen. Das Tiefengrundwasser (in 60 bis 70 m Tiefe) ist nutzbar und schützenswert. Bis in diese Tiefe kommt man mit dem Bauprojekt nicht. Die Gebäude werden auf Pfählen fundiert, die bei weitem nicht ins Tiefengrundwasser reichen. Im oberen Bereich befindet sich das oberflächennahe Grundwasser, das nicht genutzt wird. Dort baut man ins Grundwasser. Das Tiefengrundwasser ist im Gewässerschutzbereich A und das obere Grundwasser im Gewässerschutzbereich üB, was nicht besonders schützenswert ist. Der Bau im oberen Grundwasser ist zwar anspruchsvoll, aber absolut bewilligungsfähig, da man nicht in nutzbares Grundwasser baut.

Lärmthematik: Wurde eine Lärmsimulation ertellt oder ist diese vorgesehen? Wird ein Unterschied gemacht zwischen Verbrennerfahrzeuge und Elektrofahrzeuge?

Die Verwaltung erklärt: Eine Lärmsimulation über das ganze Areal wurde nicht gemacht. Was im Rahmen des Lärmgutachtens gemacht wurde, sind Berechnungen für kritische Immissionsorte an der General-Guisan-Strasse, auf dem Areal selber und in den angrenzenden Arealen. Zwischen Elektro- und Verbrennerfahrzeuge wurde kein Unterschied gemacht. Mit dieser Berechnung ist man auf der sicheren Seite.

Begrünung und Bepflanzung

Ein Kommissionsmitglied fragt betreffend die Begrünung rund um das Pumpwerk, ob dieser neue attraktive Aussenraum auch als Aufenthaltsort für die Leute gedacht ist, die in der Umgebung arbeiten, zum Beispiel mit Bänken, um sich zu verpflegen, oder ob es sich nur um einen Grünraum mit Magerwiese handelt.

Die Verwaltung führt aus, dass ein Naturraum angedacht ist.

Anteil Wohnnutzung

Diverse Fragen von Kommissionsmitgliedern zu der Wohnnutzung:

Fallen die preisgünstigen Wohnungen unter das städtische oder das kantonale Wohnraumförderungsgesetz ?

Die Verwaltung erläutert, dass die Wohnungen unter das kantonale Wohnraumförderungsgesetz fallen.

Diverse Mitglieder der Kommission sind mit der Anzahl der vorgesehenen Wohnungen nicht glücklich. In der Mischzone wären 50 % Wohnen vorgeschrieben. Beim nördlichen Teil der Bebauung ist der Wohnanteil unbefriedigend. Dem Argument, dass Bedarf an grossflächigen Büros besteht, wird

entgegengehalten, dass man erst in zehn Jahren auf dem Areal mit dem Bau der zweiten Etappe beginnt und nicht weiss, wie die Nachfrage nach Büroflächen dann aussieht.

Des weiteren wird gefragt, wie man erklärt, dass es zulässig ist, nicht die vorgeschriebenen 50 % an Wohnungen zu machen.

Die Verwaltung führt aus, dass es aufgrund der Abweichung einen Bebauungsplan braucht. Der Bebauungsplan ist ein Sondernutzungsplan, der eine Abweichung von der Regelbauweise zulässt.

Ein Kommissionsmitglied fragt, ob es verfahrenstechnisch möglich wäre, den unteren Teil so zu genehmigen und den oberen Teil nochmals grundlegend zu evaluieren, zum Beispiel mit einem Wettbewerb über den nördlichen Teil mit gewissen Vorgaben. Denn aus Sicht des Kommissionsmitglieds gibt es ein mehrfach ausgewiesenes Bedürfnis nach Wohnungen gegenüber einem bis jetzt hypothetischen Bedürfnis nach Büroflächen. Die Qualität hat seiner Meinung nach auch mit den realen Bedürfnissen zu tun. Der untere Teil kann ohne Vorbehalt unterstützt werden.

Die Verwaltung führt aus, dass es die Möglichkeit gibt, ein Wettbewerbsverfahren für den nördlichen Teil zu beantragen, der im Baurecht an einen Investor abgetreten werden soll. Wenn der Grosse Gemeinderat das wünscht, kann er einerseits eine Wettbewerbspflicht festschreiben und könnte auch Nutzungsvorschriften für ein Teilgebiet festsetzen.

Beratung Bestimmungen

Ziff. 1 Geltungsbereich und Bestandteile

Abs. 3

Ein Kommissionsmitglied fragt zum Freiraumplan im Massstab 1:500, ob die eingezeichneten Bäume an der Aabachstrasse und der General-Guisan-Strasse zum Bebauungsplan gehören.

Die Verwaltung führt aus, dass auf dem Plan eine Gesamtsicht dargestellt ist. Geltung hat im Plan aber nur, was innerhalb des Bebauungsplanperimeters liegt.

Ist es richtig, dass ein Teil an die SBB verkauft wird?

Die Verwaltung bestätigt diese Beobachtung und führt aus, dass die Perimetergrenze der Interessenslinie der SBB gleichgesetzt wurde, weil das die sauberste Abgrenzung ist, die vorgenommen werden kann.

Abs. 4

Handelt es sich bei der Formulierung in Absatz 4 um eine Standardformulierung, die in jedem Bebauungsplan zur Anwendung kommt?

Die Verwaltung bestätigt, dass es sich um eine Standardformulierung in Bebauungsplänen handelt.

Ziff. 2 Zweck und Ziele

Keine Anmerkungen

Ziff. 3 Gestaltung

Keine Anmerkungen

Ziff. 4 Baubereiche

Abs. 1

Ein Kommissionsmitglied fragt, ob in allen Baubereichen A bis D die Möglichkeit für Anbauten und auskragende Bauteile besteht.

Die Verwaltung führt die Anbaumöglichkeiten je Baubereich wie folgt aus:

- Baubereich A: Auf dem Platz gegenüber der General-Guisan-Strasse.
- Baubereich B: Auf der Westseite für allfällige Balkone.
- Baubereich C: Auf der Nordseite insbesondere für die Zugänge und gedeckte Veloabstellplätze und auf der Südseite bei der Zufahrt der RDZ.
- Baubereich D: Anbaumöglichkeiten auf der Westseite und der Ostseite.

Abs. 4

Die Verwaltung führt aus, dass der Baudirektion jeweils sehr wichtig ist, dass innerhalb eines Bebauungsplans die Unterniveaubaulinien genau definiert sind. Auf dem Plan ist gut ersichtlich, dass der Spielraum auf der Westseite, bei der Zufahrt und entlang des Fuss- und Velowegs bis zur Stadtbahnhaltestelle, eingeschränkt ist. Das hängt damit zusammen, dass seitens Tiefbau alle Werkleitungen sowie die Seewasserleitung im Areal Platz finden müssen. Der ZVB wurde dafür auf der Ostseite Richtung Polizei und kantonale Verwaltung ein gewisser Spielraum eingeräumt.

Antrag

Ein Kommissionsmitglied stellt den Antrag, die Unterniveaubauten analog der Regelbauweise zu behandeln. Deshalb macht das Kommissionsmitglied beliebt, Abs. 4 entsprechend zu ändern. Die Formulierung von Ziff. 4 Abs. 4 wäre gemäss Antrag wie folgt zu ändern: «Unterirdische Bauten und Unterniveaubauten sind gemäss Bauordnung der Stadt Zug zu definieren. »

Die Verwaltung möchte aus fachlicher Sicht darauf hinweisen, dass das Baudepartement die Abgrenzungslinie auf der Westseite sogar gerne noch weiter zurückgenommen hätte, weil fast jeder Quadratmeter auf diesem Gelände unterbaut ist. Es gibt massive Werkleitungen und zum Teil ist noch nicht klar, wie das bautechnisch zu handhaben ist. Ein Spielraum wurde auf der Ostseite gegeben, wo die ZVB kein UG vorsieht. Im Süden kann auch nicht beliebig an die Perimetergrenze gebaut werden, weil sonst die Bäume nicht gepflanzt werden können. Man kann dem Wunsch entgegenkommen, den Spielraum zu vergrössern, aber überall nur einen Meter an die Perimetergrenze heran zu bauen, wird nicht umsetzbar sein.

Rückzug des Antrags

Das Kommissionsmitglied nimmt die Nichtumsetzbarkeit des Antrags zur Kenntnis.

Es ist einverstanden, dass die Regelbauweise aus den genannten Gründen nicht angewendet werden kann. Demnach nimmt er den Antrag zurück, in den Bestimmungen etwas zu ändern.

Abs. 5

Mehrere Kommissionsmitglieder erachten die Formulierung bei Abs. 5 als verwirrend, da man verstehen könnte, eine technische Anlage von 49 m² sei nicht möglich, weil nur technische Anlagen mit mehr als 50 m² Nebennutzfläche unter Beachtung der durch Baulinien gesicherten Räume auch ausserhalb der Baubereiche zulässig sind.

Die Verwaltung führt aus, dass Kleinbauten (Veloabstellplätze, Tiefgaragenzufahrten, Tiefgaragenzugänge u. dgl.) sowie technische Anlagen mit mehr als 50 m² (konkret die Tankstellenanlage) gemeint sind. Die Präzisierung der Quadratmeterzahl bei der technischen Anlage ist enthalten, weil im PBG eine Beschränkung auf 50 m² vorgeschrieben ist. Stadtplaner Harald Klein stimmt zu, dass die Formulierung nochmal überdacht werden sollte, damit sie verständlicher wird.

Ein Kommissionsmitglied schlägt vor, die Formulierung so zu wählen, dass eine Maximalgrösse (z. B. 80 m² oder 100 m²) festgelegt wird. Die Formulierung könnte demnach in folgendem Sinne formuliert werden: «sowie technische Anlagen mit einer Nebennutzfläche bis 80 m²».

Nachtrag: Die Abklärungen mit der Zugerland Verkehrsbetriebe AG betreffend die Grösse der Tankstellenanlage haben ergeben, dass für die Tankstellenanlage eine Grösse von 300 m² vorzusehen ist.

Vorschlag der Verwaltung für die neue Formulierung Kapitel 2, Ziff. 4, Abs. 5: [...] sowie technische Anlagen mit einer Nebennutzfläche bis 300 m² [..]

Abs. 6

Ein Kommissionsmitglied stört sich etwas daran, dass die genaue Dimensionierung und Höhenentwicklung erst im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt werden.

Die Verwaltung führt aus, dass es sich um einen eingeschossigen Hundezwinger handelt, das Gebäude wird eine Gesamthöhe von rund 12 bis 15 Meter haben. Da explizit nur der Hundezwinger zulässig ist, wird es keine starke Höhenentwicklung geben. Es wurde deshalb davon abgesehen, eine Maximalhöhe festzuschreiben.

Einem Kommissionsmitglied fällt auf, dass an verschiedenen Stellen in den Bestimmungen die Formulierung «wird im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt» vorkommt. Zwar sei diese Formulierung wohl üblich, jedoch beschleicht sich seiner bei der wiederholten Formulierung ein ungutes Gefühl. Deshalb bittet das Kommissionsmitglied um eine Ausführung zum Hintergrund dieser Formulierung.

Die Verwaltung führt aus, dass aus ihrer Sicht dieses ungute Gefühl unbegründet ist. Vielmehr sei es so, dass solche Formulierungen zu begrüessen sind, weil Bebauungspläne mittlerweile in eine Richtung gehen, bei der alles genau und präzise definiert werden soll. Bei den genannten Formulierungen geht es darum, im Bebauungsplan eine gewisse Flexibilität und Stufengerechtigkeit zu erhalten. Die Qualitätssicherung muss aber irgendwo stattfinden, deshalb ist im Bebauungsplan wiederholt der Standardsatz mit Verweis auf das Baubewilligungsverfahren zu finden. Der in den letzten Jahren festzustellende Detaillierungsgrad in Bebauungsplänen ist kritisch zu bewerten, weshalb auf Stufe Bebauungsplan eine gewisse Flexibilität zu befürworten ist.

Ziff. 5 Massgebendes Terrain, Fassadenhöhen/Gesamthöhen

Keine Anmerkungen

Ziff. 6 Dachgestaltung

Ein Kommissionsmitglied weist darauf hin, dass im Planungsbericht noch ein Absatz 3 enthalten ist, der in den Bestimmungen fehlt.

Die Verwaltung stimmt zu und führt aus, dass in den Bestimmungen die Nummer von Absatz 3 fehlt. Dies wird korrigiert.

Ziff. 7 Nutzungsmass

Keine Anmerkungen

Ziff. 8 Art der Nutzung

Die Verwaltung führt aus, dass die Art der Nutzung relativ differenziert im Bebauungsplan aufgeführt ist. In diesem Punkt ist das Baudepartement der Stadt Zug nicht immer gleicher Meinung mit der Baudirektion des Kantons Zug, weil das Baudepartement der Stadt Zug zum Teil flexiblere Ansätze bevorzugen würde, die Baudirektion aber wünscht, dass relativ genau umschrieben wird, in welchem Bauvolumen welche Nutzungen stattfinden, oder prozentuale Angaben vorhanden sind.

Abs. 2

Ein Kommissionsmitglied weist darauf hin, dass in der ersten Beratung der BPK einige BPK-Mitglieder der Meinung waren, der Wohnanteil sei zu gering. Insbesondere war die Meinung, dass nicht nur im Baubereich B, sondern auch im Baubereich A (obere Stockwerke) Wohnungen erstellt werden sollten beziehungsweise zumindest Wohnnutzungen erlaubt sein sollten.

Ein weiteres Mitglied spricht sich dafür aus, einen möglichst hohen Wohnanteil zu realisieren im Baubereich, der nicht rein technisch ist. Deshalb unterstützt es, dass auch im Baubereich A Wohnungen erstellt werden können.

Ergänzend führt ein Mitglied aus, dass ein Bebauungsplan zum einen eine höhere Verdichtung ermöglicht und zum anderen mehr Qualität bringen soll. Würde man nun auf diesem Areal in Regelbauweise bauen (rund 30'000 m² in der Zone WA4), müsste es auf der Hälfte der Fläche Wohnbauten geben. Der vorliegende Bebauungsplan ermöglicht nun mehr Verdichtung, der Wohnanteil fällt mit 2'600 m² gegenüber der Regelbauweise aber um ein Vielfaches kleiner aus. Diese Rechnung geht für das Kommissionsmitglied nicht auf, seines Erachtens müsste der Wohnanteil sogar grösser sein als bei der Regelbauweise.

Die Verwaltung erläutert dazu: Vor ein paar Jahren, als man noch andere rechtliche Grundlagen hatte und die Verwaltungsgerichtsentscheide massgebend waren, hätte man in diesem Fall umgezont. Beim Technologiecluster war das zum Beispiel der Fall, dort wurde parallel umgezont, die alte Zone wurde aufgehoben und eine neue Zone eingeführt, damit die Zone identisch ist mit der Aussage des Bebauungsplans. Jetzt ist das nicht mehr notwendig. Es liegt eine Grundnutzung vor und im Rahmen der Grundnutzung können die Massvorgaben angepasst werden. Im vorliegenden speziellen Fall gibt es den Widerspruch, dass der kantonale Richtplan sagt, dass es sich bei diesem Areal um den Standort für den Hauptstützpunkt der ZVB handelt. Damit entfällt der Wohnanteil bei 50 % bis 60 % des Areals, weil dieser Teil technisch gebraucht wird. Im anderen Teil ist zudem die ganze

Vorgeschichte zu berücksichtigen, bei der angedacht war, dass das restliche Areal zu 100 % für die kantonale Verwaltung vorgesehen ist. Diese Planung hat, wie das vorliegende Richtprojekt mit den Gebäuden A und B für Wohnen und Gewerbe zeigt, bis heute nochmals Änderungen erfahren.

Antrag zu Ziff. 8 Abs. 2 betreffend Wohnnutzung im Baubereich A

Ein Kommissionsmitglied äussert das Anliegen, dass im Baubereich A ebenfalls die Möglichkeit vorhanden sein soll, Wohnungen zu erstellen, wenn der zukünftige GU das so planen möchte. Es stellt den Antrag, dass die Bestimmungen entsprechend geändert werden.

Es stellt sich die Frage, bei welchem Absatz und mit welchem Wortlaut ein Antrag gestellt werden muss, um im Baubereich A den Bau von Wohnungen zu ermöglichen.

Die BPK einigt sich nach Rücksprache mit der Verwaltung darauf, dass die beste Variante ist, den Antrag so zu stellen, dass Abs. 2 analog zu Abs. 3 wie folgt ergänzt wird:

«Im Baubereich A sind Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sowie Wohnnutzungen erlaubt. »

Abstimmung

Die BPK stimmt dem Änderungsantrag mit 10:0 Stimmen zu.

Abs. 3

Ein Kommissionsmitglied erachtet den geringen Wohnanteil als unverständlich und ist sehr unglücklich damit, wie wenige Wohnungen gebaut werden sollen. In der Stadt Zug gebe es ein grosses Ungleichgewicht von Wohnen und Arbeitsplätzen.

Die Verwaltung verweist auf eine mögliche Variante, die bereits in der ersten Beratung andiskutiert wurde: Es wäre baurechtlich möglich, den nördlichen Teil neu zu entwickeln. Dabei könnte die 2. Etappe als Teilgebiet B separiert und dafür ein Architekturwettbewerb oder ein Mindestwohnanteil vorgeschrieben werden. Teil A (Etappe 1 mit den zwei Gebäuden für den Hauptstützpunkt ZVB und die kantonale Verwaltung/RDZ) würde unverändert belassen und könnte umgesetzt werden. Im Verlauf der Umsetzung könnte das Teilgebiet B mittels Architekturwettbewerb neu definiert werden. Dieser Teil müsste dann aber wieder im ordentlichen Prozess dem Grossen Gemeinderat unterbreitet und festgesetzt werden. Der Bebauungsplan würde damit aber gewissermassen amputiert. Das wäre ein harter Eingriff, bei dem man mit einem Federstrich die ganzen bisherigen Planungen inklusive die bereits getätigten finanziellen Investitionen für Konkurrenzverfahren als Nonvaleur abschreiben würde und im nördlichen Teil nochmals neu beginnen müsste.

Antrag betreffend Wettbewerbspflicht Teilbereich Nord

Ein Kommissionsmitglied stellt – im Bewusstsein der damit verbundenen Folgen – folgenden Antrag: Der Teilbereich Nord (2. Etappe) ist mit einer Wettbewerbspflicht zu belegen.

Abstimmung

Die BPK lehnt den Antrag mit 6:4 Stimmen ab.

Weiterer Antrag betreffend minimaler Wohnanteil

Ein Kommissionsmitglied stellt den Antrag: Im Teilbereich Nord (2. Etappe) ist ein minimaler Wohnanteil von 50 % zu realisieren. Das Mitglied begründet, dass es diesen Anteil in Analogie zur Zone WA4 für angemessen hält.

Abstimmung

Die BPK lehnt den Antrag mit 6:4 Stimmen ab.

Abs. 4

Antrag betreffend Streichung des Begriffs «Gebäudezugänge»

Ein Kommissionsmitglied stellt den Antrag, den Begriff «Gebäudezugänge» zu streichen.

Begründung, dass ein Gebäudezugang nicht per se zur Belegung eines Platzes beiträgt. Ob eine Belegung damit verbunden ist, komme darauf an, welche Nutzungen hinter dem Zugang liegen. Mit der Streichung des Begriffs als Beispiel belebender Nutzungen für die Platzfläche werden Gebäudezugänge an diesen Orten nicht ausgeschlossen, sondern sind weiterhin möglich.

Abstimmung

Die BPK stimmt dem Antrag mit 7:3 Stimmen zu.

Abs. 6

Mehreren Mitgliedern ist die Formulierung in den Bestimmungen etwas unklar, sie verzichten jedoch nach der Ausführung von der Verwaltung, dass im Situationsplan eine weitere Präzisierung vorhanden ist, auf einen Antrag zur Umformulierung.

Ziff. 9 Arealerschliessung

Abs. 5:

Ein Kommissionsmitglied findet es ungünstig, dass ZVB und Feuerwehr im Plan mit einer Symbolisierung gekennzeichnet sind. In den Vorschriften wird explizit auf die Feuerwehr eingegangen, deshalb sollten ZVB und Feuerwehr differenziert werden.

Die Verwaltung nimmt den Hinweis auf und wird die Symbolisierung im Plan (zum Beispiel mittels anderer Farbe) anpassen.

Abs. 6

Die Verwaltung führt auf Nachfrage erklärend aus, dass sich dieser Absatz auf die neue Tiefgarageneinfahrt (infolge Anhebung General-Guisan-Strasse) der westlich benachbarten Überbauung (weisse Anliker-Bauten) bezieht, die innerhalb des Bebauungsplanperimeters liegt.

Ziff. 10 Parkierung

Abs. 1

Ein Kommissionsmitglied fragt, ob es wirklich sinnvoll ist, für die 1. Etappe auch ein Mobilitätskonzept zu verlangen, und es nicht reicht, für die 2. Etappe ein Mobilitätskonzept zu verlangen.

Die Verwaltung führt aus, dass das Mobilitätskonzept eine Auflage aus dem Umweltverträglichkeitsbericht ist und es auch für die 1. Etappe ein solches braucht. Das betrifft bei der 1. Etappe insbesondere die Parkierung für die Mitarbeitenden der Frühschicht.

Antrag betreffend Infrastruktur für E-Mobilität

Ein Kommissionsmitglied merkt an, dass keine Aussagen zur Elektromobilität gemacht werden. Deshalb stellt es den Antrag, Ziff. 10 Abs. 1 Bst. a betreffend Parkfelder für Bewohner / Beschäftigte / Kunden / Besucher mit folgender Formulierung zu ergänzen:

«Die Infrastruktur für die Elektromobilität ist konzeptionell zu planen und bedarfsgerecht umzusetzen. Für unterirdische Parkfelder ohne Zugang zu einer Ladestation sind im Minimum Leerrohre oder eine vergleichbare Infrastruktur vorzusehen. »

Abstimmung

Die BPK stimmt dem Antrag mit 6:4 Stimmen zu.

Ziff. 11 Veloabstellplätze

Abs. 1

Ein Kommissionsmitglied stellt in Frage, ob die 265 unterirdischen Langzeitabstellplätze alle beim Gebäude B angeordnet werden müssen.

Die Verwaltung findet den Einwand berechtigt, diese Veloabstellplätze nicht so fix auf das Richtprojekt abzustützen, da die Tiefgaragenorganisation in zehn Jahren allenfalls anders aussieht als heute.

Antrag betreffend Anordnung unterirdische Veloabstellplätze

Ein Kommissionsmitglied stellt den Antrag, bei Ziff. 11 Abs. 1 die Einschränkung der Anordnung unterirdischer Veloabstellplätze auf Gebäude B zu streichen: «[...] Es sind insgesamt mindestens 490 Veloabstellplätze zu erstellen. Davon sind 225 als Kurzzeitabstellplätze oberirdisch und 265 Langzeitabstellplätze unterirdisch ~~beim Gebäude B~~ anzuordnen. [...]»

Abstimmung

Die BPK stimmt dem Antrag mit 10:0 Stimmen zu.

Ein Kommissionsmitglied führt aus, dass die unterirdischen Veloabstellplätze vor allem auch einfach zugänglich und benutzerfreundlich sein müssen. Unterirdische Veloabstellplätze werden nicht genutzt, wenn die Zugänglichkeit schlecht ist.

Antrag betreffend Zugänglichkeit der unterirdischen Veloabstellplätze

Das Mitglied stellt den Antrag, Ziff. 11 Abs. 1 wie folgt zu ergänzen:

«Die unterirdischen Veloabstellplätze sind einfach zugänglich zu gestalten. »

Abstimmung

Die BPK stimmt dem Antrag mit 6:4 Stimmen zu.

Ziff. 12 Gestaltungsgrundsätze

Keine Anmerkungen

Ziff. 13 Plätze und Grünräume

Keine Anmerkung

Ziff. 14 Bäume

Ein Mitglied fragt, ob es eine Vorgabe gibt, wie gross die Bäume bei der Pflanzung mindestens sein müssen (z. B. Stammumfang ab 1 Meter).

Die Verwaltung führt aus, dass keine solche Mindestgrösse bei der Pflanzung vorgeschrieben ist.

Ziff. 15 Umweltbestimmungen

Ein Kommissionsmitglied stellt fest, dass keine Bemerkungen zur Entsorgung gemacht werden, und fragt, ob eine zentrierte Unterflurcontaineranlage vorgesehen ist.

Die Verwaltung erläutert, dass das eigentlich enthalten sein müsste und sicher von der Abteilung Tiefbau abgearbeitet wurde, die solche Themen immer eng begleitet. Seitens Tiefbau wird vielfach eine Einzeichnung bereits im Bebauungsplan verlangt, damit der Standort gesichert ist.

Die Kommission hält fest, dass keine Unterflurcontaineranlage in den Unterlagen gefunden wurde und bittet deshalb um Abklärung, ob die Abteilung Tiefbau diesen Punkt wirklich abgearbeitet hat.

Nachtrag: Der Standort für Unterflurcontainer für die Bauten A und B wurde abgeklärt und kann im Bebauungsplan eingetragen werden (neben der TG-Einfahrt der Bauten A und B). Die Entsorgungsstelle für die Bauvolumen C und D befindet sich in der Tiefgarage der ZVB.

Ziff. 16 Lärm

Keine Anmerkungen

Ziff. 17 Etappierung

Keine Anmerkungen

Ziff. 18 Änderungen

Keine Anmerkungen

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung stimmt die BPK dem Bebauungsplan in 1. Lesung mit 6:4 Stimmen zu.

V Zusammenfassung

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen und in Kenntnis des Berichts und Antrags des Stadtrats Nr. 2773 vom 25. Oktober 2022 empfiehlt die BPK, den Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517, in 1. Lesung zu verabschieden.

Die BPK stimmte dem Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517, in 1. Lesung mit 6:4 Stimmen zu.

VI Antrag

Die BPK beantragt Ihnen,

- die Vorlage Nr. 2773 Bebauungsplan An der Aa II, Plan Nr. 7517, in 1. Lesung zu verabschieden.

Zug, 5. Dezember 2022

Richard Rüegg

Kommissionspräsident

Beilagen

- 1 Präsentation Baudepartement
- 2 Präsentation Zugerland Verkehrsbetriebe AG
- 3 Präsentation Basler & Hofmann
- 4 GGR-Beschluss Nr. 1610 vom 9.9.2014 (Tausch- und Dienstbarkeitsvertrag, Vorlage 2156.2)
- 5 Öffentliche Urkunde Nr. 278/11 vom 17.8.2011 Vorvertrag zu einem Tauschvertrag und einem Dienstbarkeitsvertrag
- 6 Öffentliche Urkunde Nr. 292/14 vom 5.11.2014 Nachtrag zum Vorvertrag zu einem Tausch- und Dienstbarkeitsvertrag
- 7 Öffentliche Urkunde Nr. 387/2019 vom 2.12.2019 Nachtrag zum Vorvertrag zu einem Tausch- und Dienstbarkeitsvertrag