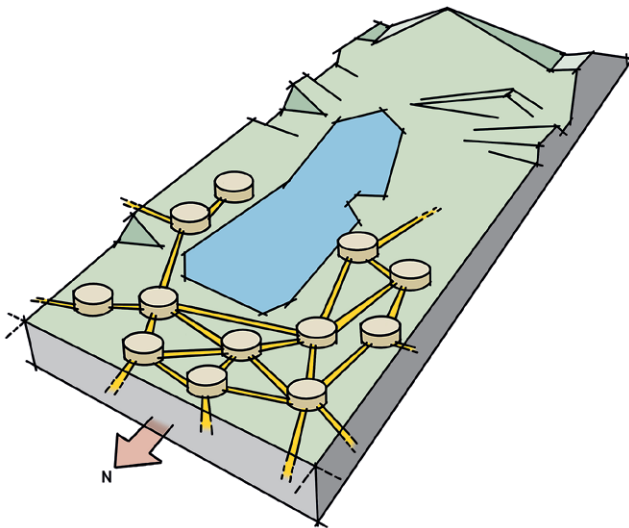


«Bild der Stadtlandschaft»

Leitideen mit Handlungsanweisungen zur gemeinsamen Entwicklung der Region

9. März 2021



Inhalt

Auftrag, Projektorganisation und Vorgehen	3
Das Erreichte und das (noch) nicht Erreichte	5
Lesart – Potenziale der «Stadtlandschaft»	6
Leitidee 1	
Ein Miteinander von Zentralitäten mit individuellem Profil	8
Leitidee 2	
Vielfältige und für alle zugängliche Gewässerlandschaft	10
Leitidee 3	
Starker und optimal erschlossener Nächsterholungsraum	12
Leitidee 4	
Attraktives und differenziertes Netz der sanften Mobilität	14
Leitidee 5	
Ein neues Netz des öffentlichen Verkehrs	16
Leitidee 6	
Sich ergänzende Arbeitsgebiete als regionale Stärke	18
Leitidee 7	
Gemeinsame Planungskultur für eine zukunftsgerichtete Entwicklung	20
Ausblick: Drei Planungsebenen und Gegenstromprinzip	22
Anhang: Hinweise zu den Illustrationen der «Stadtlandschaft»	

Auftrag, Projektorganisation und Vorgehen

Auftrag

Der Richtplan des Kantons Zug (Kantonsratsbeschlüsse bis: 29. Oktober 2020) definiert in Kapitel G 9.2 Folgendes: «Als Grundlage für die nächsten Ortsplanungen entwickeln die betroffenen Gemeinden ein gemeinsames Bild für die Stadtlandschaft. Neben städtebaulichen Fragen (wo erhalten, wo umbauen, wo verdichten) sind Fragen der Freiraumplanung und der Erholung gemeinsam anzugehen. Die Quartiere sind bei den Diskussionen anzuhören. Der öffentliche Verkehr sowie Velo und Fussverkehr sind zu stärken.»

Die sogenannte Stadtlandschaft beinhaltet Gebiete der sechs Gemeinden Baar, Zug, Steinhausen, Cham, Hünenberg und Risch.

Projektorganisation

Für die Entwicklung des gemeinsamen Bildes haben die Stadt Zug und die fünf Gemeinden die folgende Projektorganisation eingesetzt:

Projektleitung (Co-Leitung), DokumentverfasserInnen

- Mirjam Landwehr, Einwohnergemeinde Cham, Projektleiterin Raumplanung
- Christian Blum, Gemeinde Risch, Projektleiter Revision Ortsplanung

Moderation u. Illustration

- Roman Dellsperger, moderat GmbH, Zürich (Mandat «Moderation»)
- Reto Trachsel, Zürich (Mandat «Illustration»)

Ausschuss Verwaltung

- Helen Bisang, Einwohnergde. Baar, Leiterin Dienststelle Siedlungs- und Verkehrsplanung (an Workshop 3 vertreten durch Philipp Weber und René Strehler)
- Harald Klein, Stadt Zug, Stadtplaner
- Pascal Iten, Gemeinde Steinhausen, Abteilungsleiter Bau und Umwelt
- Erich Staub, Einwohnergemeinde Cham, Abteilungsleiter Planung und Hochbau
- Alessandra Silla, Gemeinde Hünenberg, Raumplanerin
- Patrik Birri, Gemeinde Risch, Abteilungsleiter Planung/Bau/Sicherheit (Workshop 1 und 2)
- Raphael Walker, Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr
- Susanna Etter, Kanton Zug, Amt für Raum und Verkehr

Ausschuss Politik

- Jost Arnold, Einwohnergemeinde Baar, Gemeinderat, Bauvorstand
- Eliane Birchmeier, Stadt Zug, Stadträtin, Vorsteherin Baudepartement
- Markus Amhof, Gemeinde Steinhausen, Gemeinderat, Bau und Umwelt
- Rolf Ineichen, Einwohnergemeinde Cham, Gemeinderat, Vorsteher Planung und Hochbau
- Thomas Anderegg, Gemeinde Hünenberg, Gemeinderat, Vorsteher Bau und Planung
- Ruedi Knüsel, Gemeinde Risch, Gemeinderat, Planung/Bau/Sicherheit
- Florian Weber, Regierungsrat, Vorsteher der Baudirektion (an Workshop 1 u. 3 vertreten durch René Hutter, Kantonsplaner Zug)

Die Vertretung des Kantons hat die Erarbeitung mitverfolgt und sachdienliche Hinweise eingebracht.

Termine und Meilensteine

Im Januar 2020 wurde an der Startsitzen mit dem Ausschuss der Verwaltung der Entwurf des Prozessdesigns präzisiert und genehmigt sowie, auf Basis je eines Einladungsverfahrens, die Auftragnehmer für die Mandate «Moderation» und «Illustration» bestimmt. An den nachfolgenden Workshops nahm jeweils in einer ersten Phase der Ausschuss Verwaltung teil, danach wurde das Erreichte durch den Ausschuss Politik gewürdigt.

Am 24. Februar 2020 fand der erste Workshop zu möglichen Handlungsfeldern statt. Anschliessend erarbeitete die Co-Projektleitung einen Entwurf der Texte für das «Bild der Stadtlandschaft» und stellte diesen den sechs Gemeinden für das Verfassen von Rückmeldungen zu. Parallel dazu entwickelte Reto Trachsel die Bildwelt zur Illustration der Leitideen. Basierend auf den Rückmeldungen der sechs Gemeinden fokussierte der zweite Workshop vom 31. August 2020 auf die Klärung von vier Schlüsselfragen. Mit diesen Erkenntnissen konnten die Co-Projektleitung und der Illustrator eine weitere Version vom «Bild der Stadtlandschaft» erstellen und diese Ende November 2020 den sechs Gemeinden zur Stellungnahme vorlegen. Die involvierten Stellen konnten die Version studieren und schriftlich Rückmeldung bis Ende Dezember 2020 machen. Am dritten Workshop vom 11. Januar 2021 sind die letzten Änderungen am Dokument beschlossen sowie die beabsichtigte weitere Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden wurde gemeinsam skizziert. Die vorliegende finale Version des «Bildes der Stadtlandschaft» wurde den sechs involvierten Gemeinden zur weiteren Verwendungen abgegeben und dem Kanton zur Kenntnis zugestellt. Das Dokument soll den jeweiligen Gemeinderats-Gremium resp. dem Stadtrat zur Kenntnis vorgelegt werden.

Bildwelt

Die entwickelte Bildwelt setzt auf unterschiedlichen Ebenen an. Eine Illustration zur «Lesart» zeigt, wie die Stadtlandschaft in Landschaft und Topografie eingebettet und in sich sowie nach aussen gut vernetzt ist. Zu den einzelnen Leitideen gibt es jeweils ein Symbolbild, welches den Inhalt der Leitidee abstrakt vermittelt. Die jeweiligen Illustrationen stellen Bausteine aus der Zieldefinition konkret dar. Das vorliegende Dokument ist zudem mit visuellen Protokollen aus den Workshops angereichert, um auch die Wichtigkeit des angestossenen gemeinsamen Prozesses zu unterstreichen. Die entstandene Bild-Bibliothek steht den den Gemeinden zur Verwendung im Rahmen der räumlichen Strategien und Konzepte zur Verfügung. Dazu befinden sich am Ende des Dokuments Verwendungshinweise.

Das Erreichte und das (noch) nicht Erreichte

Initialzündung für den Prozess war eine klare Aufgabe aus dem kantonalen Richtplan: Die sechs Gemeinden sollten ein gemeinsames Bild für die Stadtlandschaft entwickeln. Neben städtebaulichen Fragen (wo erhalten, wo umbauen, wo verdichten) sollten sie auch Fragen der Freiraumplanung und der Erholung gemeinsam klären. Bei den Diskussionen sollten die Quartiere angehört werden. Zudem sollten der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussverkehr gestärkt werden.

Eine Beteiligung der Quartiere im Rahmen dieses gemeinsamen Prozesses wurde zu Beginn der Arbeit ausgeschlossen. Im Zusammenhang mit den kommunalen Entwicklungsstrategien wird bereits ein Austausch mit der Bevölkerung gepflegt. Eine zusätzliche Beteiligung hätte den ohnehin anspruchsvollen Prozess mit sechs involvierten Gemeinden massiv erschwert und verlangsamt - während die kommunalen Planungen voranschreiten. Zudem wäre die Abgrenzung zwischen kommunalen und regionalen Prozessen möglicherweise von der Bevölkerung missverstanden worden.

Beim nun vorliegenden Produkt handelt es sich eher um eine «Collage» als um ein fertiges und lückenloses «Bild». In den wertvollen, gemeindeübergreifenden Diskussionen wurden wichtige regionale Themen eruiert, gemeinsame Haltungen entwickelt und Zielsetzungen dazu definiert. Themenfelder, die aus Gemeindesicht für die überkommunale Zusammenarbeit aller sechs Gemeinden weniger gewichtig sind, beleuchtet das vorliegende Produkt nicht. So werden beispielsweise die städtebaulichen Fragen jeweils auf kommunaler Ebene im Rahmen der räumlichen Konzepte und Strategien geklärt. Die «Collage» bildet die Basis für eine künftige Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und formuliert Leitideen für eine koordinierte Entwicklung. Die beteiligten Gemeinden sind der Meinung, dass damit der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan erfüllt ist.

Die Leitideen müssen in Folgeschritten noch konkretisiert werden, dazu braucht es weiterhin einen Austausch zwischen den sechs Gemeinden. Bei der Ausarbeitung und Umsetzung der Handlungsanweisungen ist es aber nicht immer notwendig, dass alle Gemeinden involviert sind. Es können auch handlungsspezifische Perimeter bestimmt und die entsprechende Beteiligung definiert werden.



Visuelles Protokoll aus dem
2. Workshop zum Themenschwerpunkt
«Zentrum».

Lesart – Potenziale der «Stadtlandschaft»

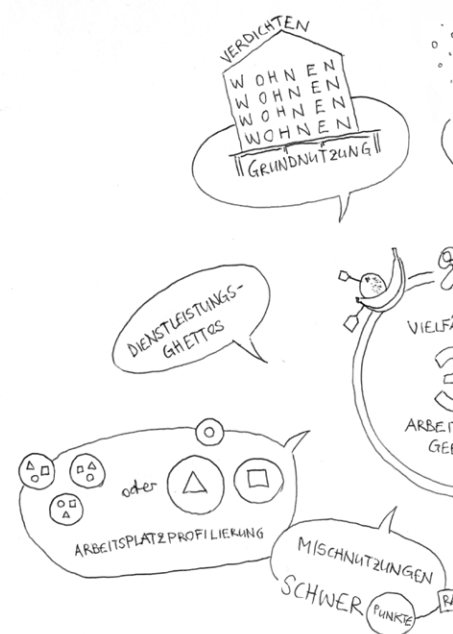
Die im Richtplan des Kantons Zug enthaltene Teilkarte zur räumlichen Gliederung differenziert u.a. zwischen der «Stadtlandschaft» und der «Kulturlandschaft», wobei der als Stadtlandschaft bezeichnete Perimeter fast nur Siedlungsgebiet umfasst. Unter den Teilnehmenden an den Workshops herrschte Einigkeit, dass der Perimeter sowohl das Siedlungsgebiet als auch die angrenzende Kultur- und Naturlandschaft resp. den Gewässerraum (siehe folgende Seiten) beinhalten muss. Die «Stadtlandschaft» versteht sich demnach als Geflecht von unterschiedlich nutz- und gestaltbaren Gebäuden, Infrastrukturen und Freiräumen inner- und ausserhalb des Siedlungsgebietes. Sie beinhaltet das Siedlungsgebiet ebenso wie landwirtschaftlich genutzte Flächen (Kulturlandschaft) und vornehmlich der Biodiversität dienende Gebiete (Naturlandschaft). Durch Bevölkerungszunahme und Wandel der Lebensstile geraten alle genannten Raumtypen vermehrt unter Druck.

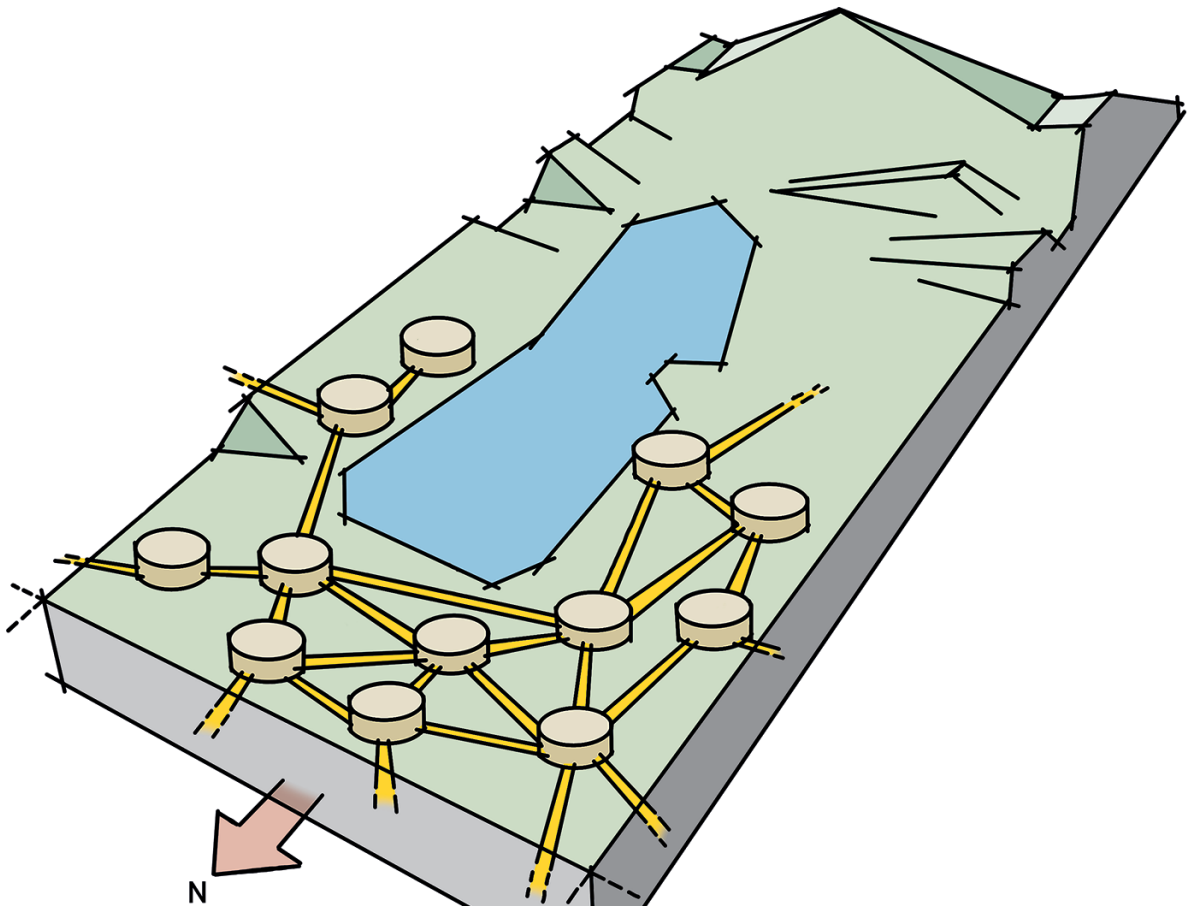
Die Integration der Kultur- und Naturlandschaft in ein umfassendes Verständnis von Stadtlandschaft ist auch deshalb entscheidend, weil die übergeordnete Lage am Zugersee, an den verschiedenen Läufen der Lorze sowie in der Ebene zwischen dem Hügelzug Albis – Hirzel – Zugerberg und der ersten Kette der Alpen prägend ist und ein bedeutender Standortfaktor darstellt.

Eine zweite wichtige Eigenheit der Stadtlandschaft ist die Kleinräumigkeit und die dichte Vernetzung der polyzentralen Stadtregion in sich, mit den umliegenden Agglomerationen sowie im Metropolitanraum. Darin positioniert sich die Stadtlandschaft als Netzwerk von Räumen mit urbanen Qualitäten. Diese Qualitäten sollen vor allem auch in den Gebieten für Verdichtung gestärkt werden. Eine Vielfalt von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsräumen, eine hohe städtebauliche Qualität der Bauten und Anlagen, energieeffiziente Siedlungen, abwechslungsreiche und spontan nutzbare Grün- und Freiräume, sowie die dezentralen Nächsterholungsräume helfen, die angestrebten hohe Dichten verträglich zu machen.

Die Stadtlandschaft ist und bleibt der städtische und wirtschaftliche Motor des Kantons Zug.

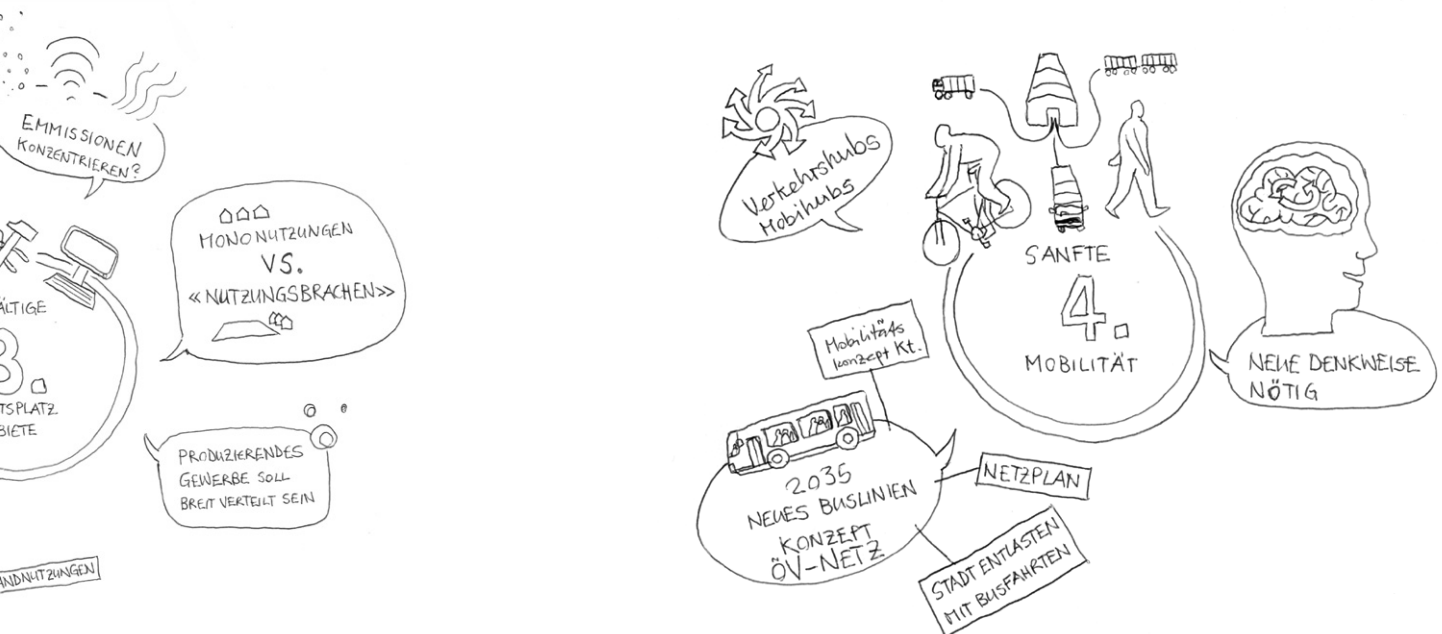
Der Begriff der «Stadtlandschaft» an sich wurde als problematisch erkannt. Im Rahmen des eng gesteckten Vorgehens konnte aber keine taugliche Alternative entwickelt werden. Dies zeigt auch, dass der Prozess resp. die Zusammenarbeit noch weiter reifen muss, um ein klares Bild mit einem konsolidierten Titel zeichnen zu können.





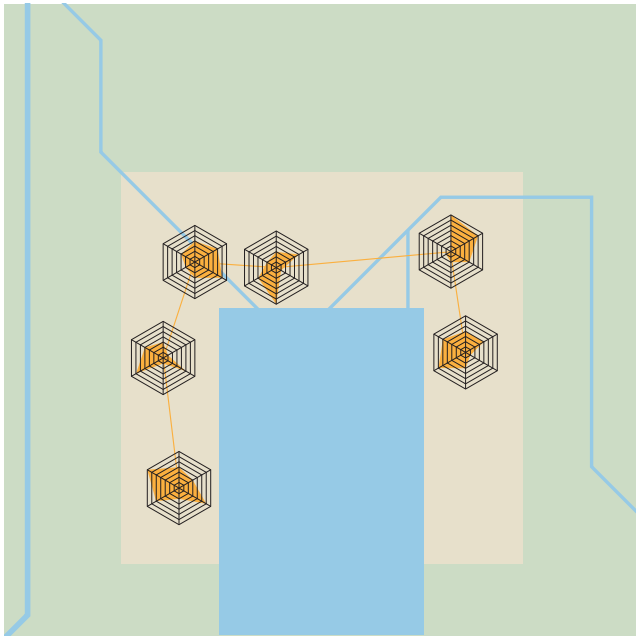
oben: «Lesart» der Stadtlandschaft, in Landschaft und Topografie eingebettet und in sich sowie nach aussen gut vernetzt.

unten: Visuelle Protokolle aus dem 2. Workshop zu den Themenschwerpunkten «programmierte Landschaft», «vielfältige Arbeitsplatzgebiete» und «sanfte Mobilität».



Leitidee 1

Ein Miteinander von Zentralitäten mit individuellem Profil



Stadt und Gemeinden bilden ein zukunftsfähiges Miteinander, indem sie sich mit individuellen Profilen gegenseitig zur polyzentralen Stadtlandschaft ergänzen.

Begriffserklärung

Die Leitidee ist getragen vom Verständnis der Stadtlandschaft, die geprägt ist durch ein Miteinander von Stadt und Gemeinden, welche unterschiedliche Stärken und Schwächen haben, sich aber gegenseitig zu einer funktional möglichst kompletten Landschaft ergänzen («polyzentrale Stadtlandschaft»). Jede Stadt oder Gemeinde weist demnach ein individuelles Profil von «Zentralität» auf. Das jeweils eigenständige Gemeinde-Zentralitäten-Profil ergibt sich durch die Erfassung der unterschiedlichen Facetten, die Zentralität begründen: Bildung, Forschung, Handel, Produktion, Kultur, Sport, Freizeit, Tourismus, Gesundheit. Damit wird auch klar, dass hier der Begriff «Zentrum» nicht im Sinne des historischen oder räumlichen Schwerpunktes des Dorfes oder der Stadt gemeint ist.

Ausgangslage und Problemstellung

Die Stadt Zug hat aufgrund ihrer Geschichte und ihrer Funktion in der Gegenwart als Verwaltungs-, Wirtschafts- und Kulturzentrum eine spezielle Position in der Hierarchie der Zentralitäten. Die Gemeinden der Stadtlandschaft tragen aber vermehrt auch zur funktionalen Gesamtheit der Region bei. Die Profile sind jedoch noch nicht ausdifferenziert und werden zur Zeit durch wichtige Entscheidungen situativ und teilweise in Konkurrenz zueinander geprägt. Die Planung von gemeinsamen Infrastrukturanlagen wird durch die finanziellen Auswirkungen sowie die komplexen demokratischen Abläufe (Gemeindeautonomie) erschwert.

Ziele

Die Stadt Zug und die Gemeinden haben ein weitgehend geklärtes Rollenverständnis und ergänzen sich zu einer funktional gesamtheitlichen Stadtlandschaft. Nicht Alles wird in jeder Gemeinde zur Verfügung gestellt, sondern es sind klare Kompetenzen zugeordnet. Insbesondere sind Anlagen und Angebote im regionalen öffentlichen Interesse wie bedeutsame Bildungs-, Kultur- und Sportanlagen untereinander koordiniert und Synergien werden genutzt. Bei der Bestimmung der Flächennutzungen in Grenzgebieten erfolgt eine enge Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Gemeinden.

Handlungsanweisungen

überkommunal:

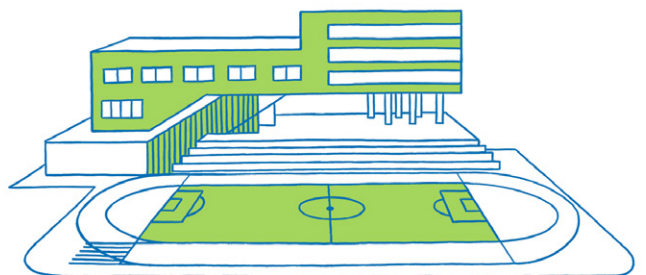
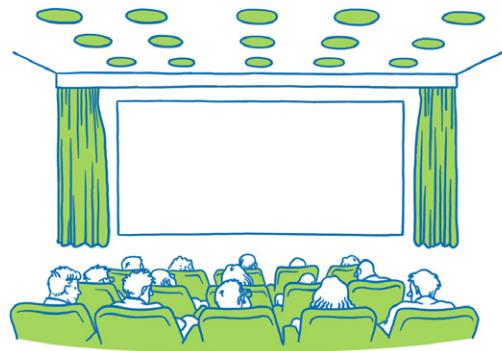
- Strategie für Nutzungen von regionalem Interesse wie z.B. Bildung, Kultur und Sport definieren.
- Prüfen und Planen von gemeinsamen Infrastrukturanlagen wie Sport-, Freizeitanlagen, Schulhäusern etc. zwischen den betroffenen Gemeinden.

kommunal:

- Stärken und Schwächen der eigenen Gemeinde definieren und Profil ausdifferenzieren.
- Flächen und Angebote sichern resp. entwickeln, die das eigene Profil stärken.

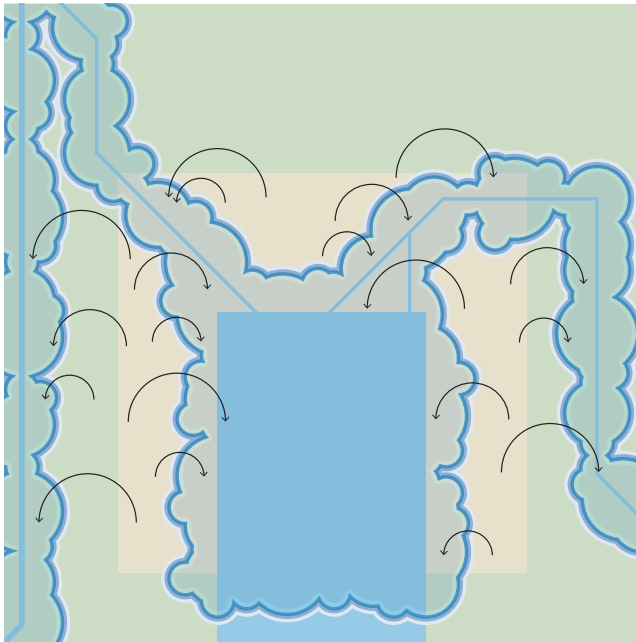
Literatur / Arbeitshilfe

Arbeitshilfe «urbanes Profil als Kompass» in: Simon Kretz und Lukas Kueng (Hg.), Urbane Qualitäten. Ein Handbuch am Beispiel der Metropolitanregion Zürich, Zürich 2016



Leitidee 2

Vielfältige und für alle zugängliche Gewässerlandschaft



Die Uferbereiche umfasst neben dem Seeufer auch die Fließgewässer. Alle diese Uferbereiche sind aus den Siedlungsgebieten der Stadtlandschaft über attraktive Wege zugänglich und bilden ein spannendes Nebeneinander von Ökologie, Erholung und Produktion.

Begriffserklärung

Unter dem Begriff «Gewässerlandschaft» werden alle Uferbereiche des Zugersees, der alten und neuen Lorze, der Reuss sowie der grösseren Bäche subsumiert. Die Uferbereiche können bebaut oder unbebaut sein, einen geschützten Raum für die Natur bieten, der Erholungsnutzung oder der landwirtschaftlichen Produktion dienen.

Ausgangslage und Problemstellung

Die Gewässer stellen einen Anziehungspunkt dar, sind bedeutender Naherholungsraum aber auch ein wichtiger Baustein im Ökosystem. An heißen Tagen haben die Gewässer als kühlender Ausgleichsraum im Vergleich zum heißen Siedlungsgebiet eine wichtige Funktion im klimatischen System. Mit dem Klimawandel wird diese Funktion an Bedeutung gewinnen. Insbesondere das Seeufer ist bereits heute stark frequentiert, lokalräumlich gar überlastet und stellenweise nur sehr beschränkt zugänglich. Die zunehmende Nachfrage, auch bedingt durch Bevölkerungswachstum und Lebensstilveränderungen, akzentuiert die vorhandenen Nutzungs- und Interessenskonflikte an der Schnittstelle von Erholung, Naturschutz und Landwirtschaft, welche heute bereits erheblich sind.

Ziele

Die Uferbereiche von alter und neuer Lorze und Reuss sind (punktuell) so aufgewertet und zugänglich, dass sie als Alternative zum Zugersee funktionieren und diesen entlasten. Insbesondere bestehen aus allen Siedlungsgebieten der Stadtlandschaft attraktive Zugangsmöglichkeiten zu Fuss oder mit dem Velo. Die Uferbereiche sind so gestaltet, dass sie ein funktionsfähiges und spannendes Nebeneinander bilden von ökologisch wertvollen Flächen (zugänglich und nicht zugänglich), parkartigen Erholungsanlagen, Siedlungsgebieten mit Ufern von öffentlichem Charakter (Gebäude werden als Teil der Gewässerlandschaft verstanden) sowie Landwirtschaftsflächen. Punktuell sind Infrastrukturen der Naherholung vorhanden (Sitzgelegenheiten, Beobachtungsplattform, Zugang zu Wasser, Kompost-WC etc.).

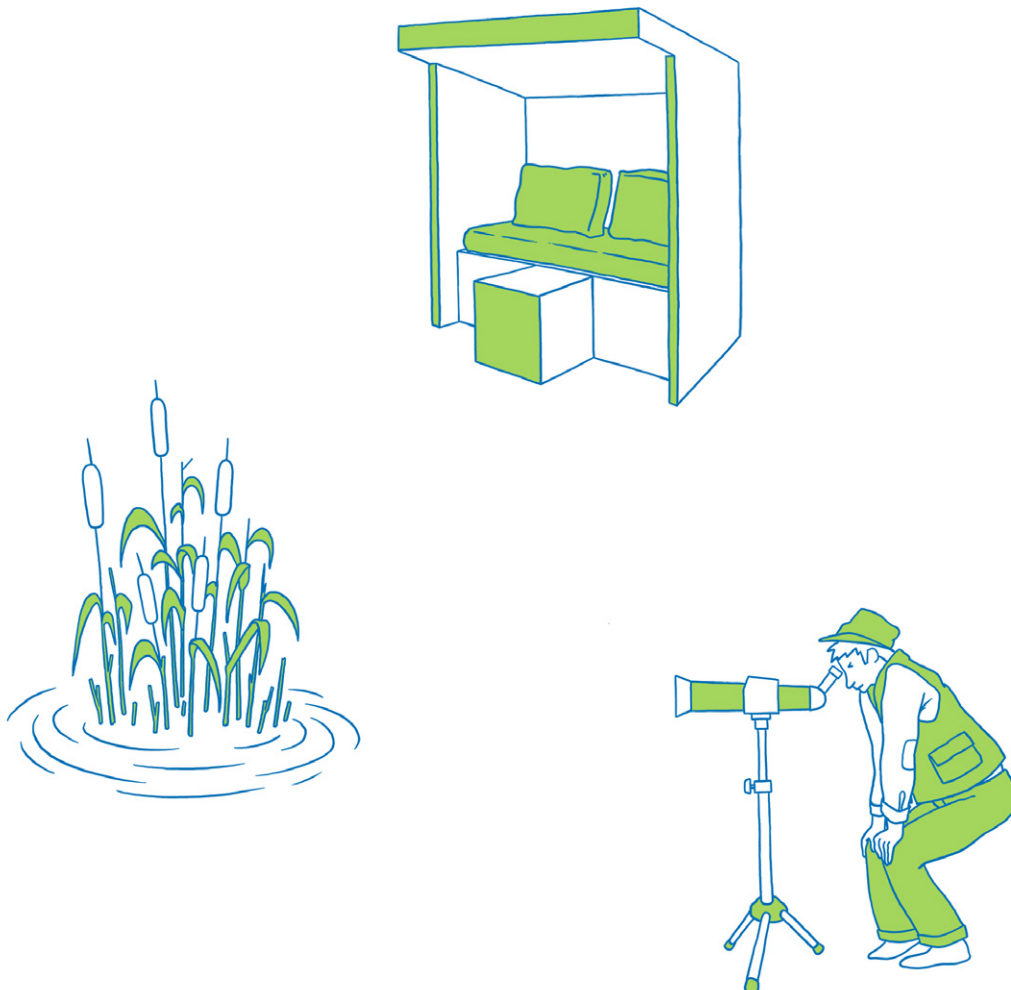
Handlungsanweisungen

überkommunal:

- Integrale Erstellung eines Nutzungskonzeptes Gewässerlandschaft und gemeinsame Festlegung der Gewässerräume.
- Wegenetz über Gemeindegrenzen hinaus planen und koordinieren (Zugänglichkeit aus allen Siedlungsgebieten/Durchwegung der Gewässerlandschaft).

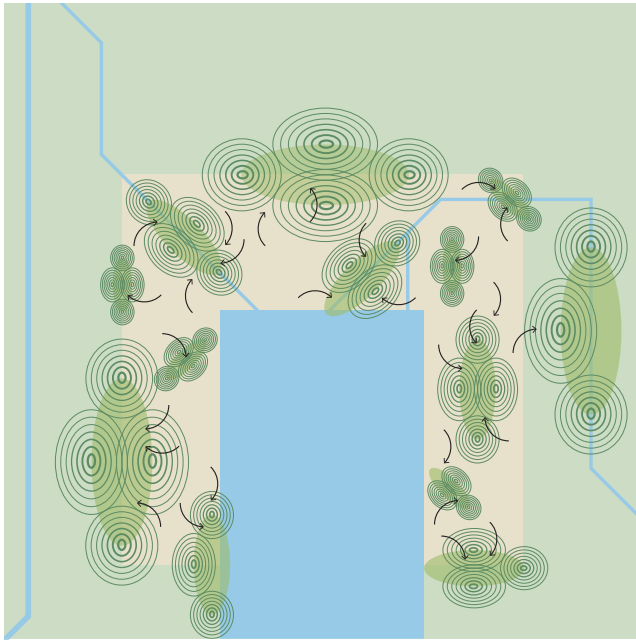
kommunal:

- Punktuell Infrastrukturen der Naherholung planen und bauen.
- Vorhandene Nutzungskonflikte in den Uferbereichen angehen und lösen und überkommunal absprechen.



Leitidee 3

Starker und optimal erschlossener Nächsterholungsraum



Ein gut erschlossenes Angebot von attraktiven Nächsterholungsräumen in der Kulturlandschaft sowie im Siedlungsgebiet ergänzt und entlastet die Uferbereiche. Die Nächsterholungsräume strahlen positiv auf ihre Umgebung aus.

Begriffserklärung

Der Begriff «Nächsterholungsraum» umfasst die Kultur- und Naturlandschaft im nahen Umkreis um das Siedlungsgebiet sowie Freiräume innerhalb der Siedlungen. Der Raum ist mit den Mitteln der sanften Mobilität in max. 10 Minuten erreichbar. Der Aufenthalt ist eher kurz (15 Minuten bis eine Stunde) und erfolgt hauptsächlich im Alltag. Nächsterholungsraum wird erschlossen durch ein engmaschiges Wegenetz, welches das Siedlungs- mit dem Nichtsiedlungsgebiet optimal verbindet. Einzelne Nächsterholungsangebote können zu einer «Programmierter Landschaft» weiterentwickelt werden. Dies sind besonders gestaltete, räumliche Abfolgen im Nichtsiedlungsgebiet resp. an dessen Rand, mit punktuellen oder linear angeordneten Infrastrukturangeboten und/oder ökologisch und klimatisch wertvollen Strukturen (Strauch- und Baumreihen, Trockenstandorte etc). Bauten und Anlagen im öffentlichen Interesse (Vereinslokale, Sportanlagen etc.) entstehen optimalerweise an der Schnittstelle von Siedlungsgebiet und «Programmierter Landschaft».

Ausgangslage und Problemstellung

Schnell erreichbare, ausgedehnte und abwechslungsreiche Landschaftsräume sind gemäss Erkenntnissen aus der Forschung ein Hauptgrund für die Wohnortwahl ausserhalb der Kernstädte. Mit der Innenentwicklung wächst der Druck auf die Freiräume im Siedlungsgebiet und gleichzeitig entsteht mit den zusätzlichen Bewohnenden und Arbeitenden eine verstärkte Nachfrage nach Nächsterholung im Umfeld der baulich verdichteten Siedlungen. Interessenskonflikte zwischen Landwirtschaft, Ökologie und Erholungsnutzung nehmen zu. Heute sind insbesondere die Gewässerufer beliebte Freizeitziele. Diese Räume können aber – auch in ihrer Weiterentwicklung zur Gewässerlandschaft (Leitidee 3) – die zunehmende Nachfrage durch Erholungssuchende nicht alleine auffangen. Mitunter um die Gewässerlandschaften zu entlasten, müssen weitere attraktive Nächsterholungsräume geschaffen werden.

Ziele

Teile der Kulturlandschaft in und um die Stadtlandschaft sind als Nächsterholungsraum ausgeschieden und gestaltet. Für die Nutzungskonflikte zwischen Erholung, Landwirtschaft und Ökologie hat Gebietspezifisch eine Interessenabwägung mit Festlegung von Prioritäten statt gefunden. Die bezeichneten Nächsterholungslandschaften sind mit

den Mitteln der sanften Mobilität direkt und sicher erreichbar, innerhalb existiert ein feinmaschiges Wegenetz. Mit den kommunalen Strategien sind vor allem auch die «Programmierten Landschaften» fest- und angelegt.

Handlungsanweisungen

überkommunal:

- Koordinierte Bezeichnung und Planung der gemeinsamen Nächsterholungsräume und insbesondere der «Programmierten Landschaften».

kommunal:

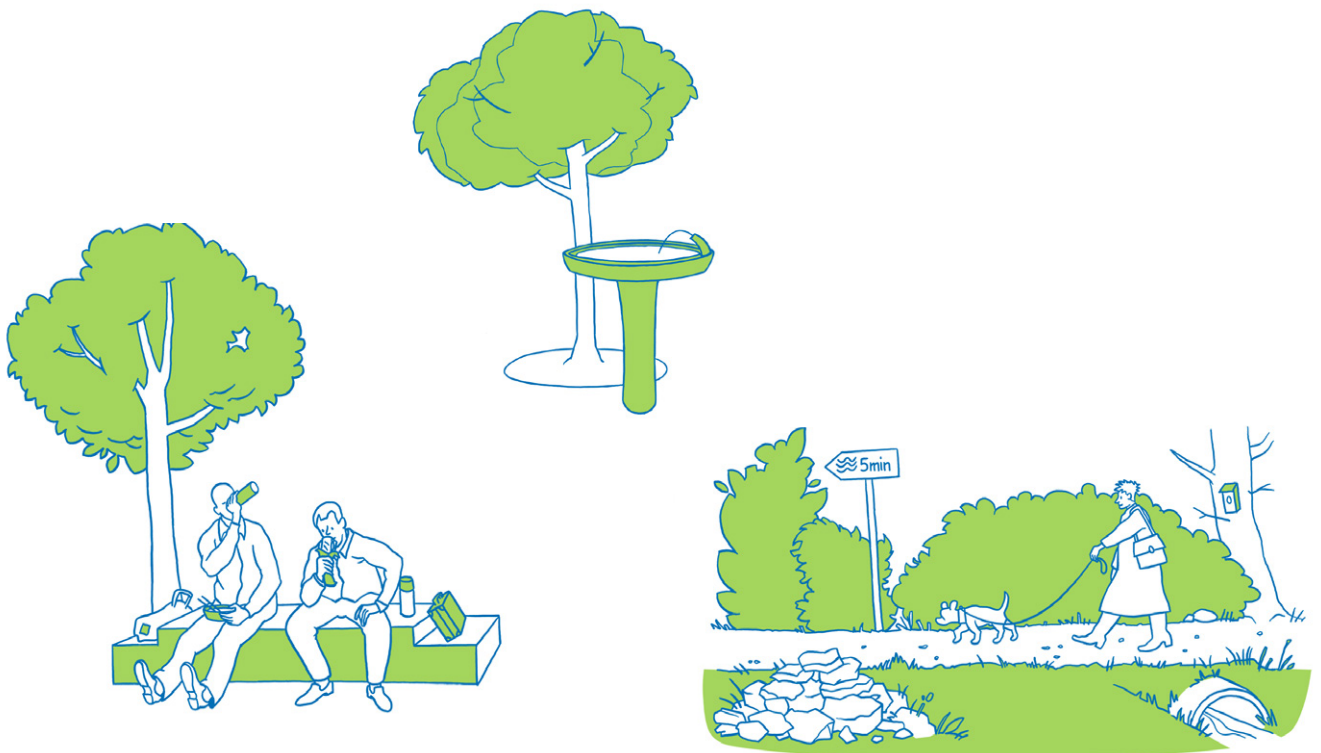
- Verankerung der Massnahmen/Infrastrukturen für ein attraktives Nächsterholungsangebot in den entsprechenden kommunalen Planungsmitteln (z.B. LEK, REK, kommunaler Verkehrsrichtplan etc.).
- Berücksichtigung der verschiedenen Interessen und Finden von tragfähigen Kompromissen.
- Planen und erstellen von neuen Wegen und allfälligen Infrastrukturen und/oder Stärkung der Attraktivität vorhandener Wege für die sanfte Mobilität.

Literatur / Arbeitshilfen

Kanton Zug (Hg.), Entwicklungsleitbild Zuger-/Walchwiler-/Rossberg, Zug März 2011

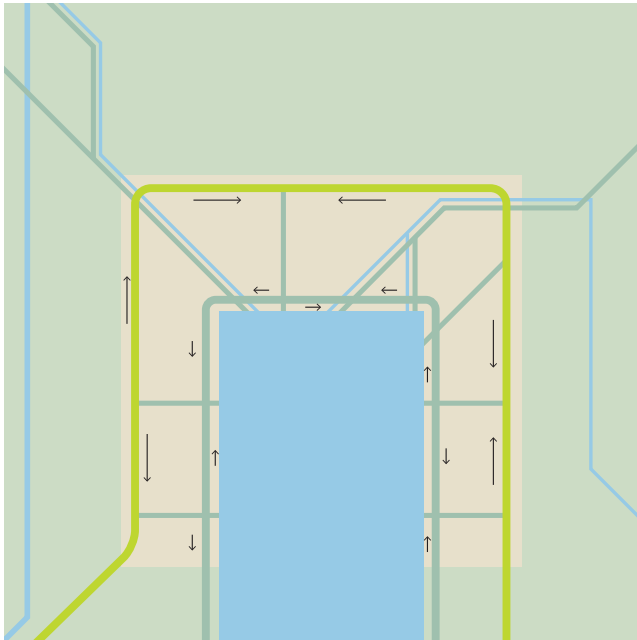
Verein Metropolitanraum Zürich (Hg.), Metropolitanraum Zürich als Parklandschaft. Siedlungsnahes Freiraumnetz, Zürich 2014 (u.a. mit dem Modellraum Erholungslandschaft «Zuger Krebs»)

Agglo St.Gallen Bodensee (Hg.), Landschaft für eine Stunde. Aufwertung und Gestaltung von Übergangsräumen von Siedlung zu offener Landschaft, St.Gallen, 2016



Leitidee 4

Attraktives und differenziertes Netz der sanften Mobilität



Die regionale Erschließung für Fuß- und Veloverkehr sowie fahrzeugähnliche Geräte erfolgt über zwei leistungsfähige Hauptachsen, welche eine Trennung von (langsamem) Freizeitverkehr und (schnellem) Pendelverkehr ermöglichen.

Begriffserklärung

Die sanfte Mobilität umfasst den Fußverkehr, den konventionell und/oder elektrisch angetriebenen Veloverkehr sowie die sogenannten (elektrisch betriebenen) fahrzeugähnlichen Geräte («FäG» und «eFäG») wie Trottinett, E-Solowheel, E-Trottinett und E-Stehroller. Gleichzeitig ist die sanfte Mobilität auch als platzsparende Mobilität zu verstehen.

Ausgangslage und Problemstellung

Das Gebiet der Stadtlandschaft ist topografisch gut geeignet für die Fortbewegung mit eigener Muskelkraft. Die landschaftliche Attraktivität ist für die sanfte Mobilität ebenfalls von Bedeutung. Diese Faktoren unterstreichen das Potential, welches in einer weiteren Stärkung der sanften Mobilität liegt. Durch das anhaltende Wachstum von Wohnraum und Arbeitsplätzen wird das Strassennetz künftig noch stärker ausgelastet. Dies erfordert eine zeitnahe Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und damit eine Veränderung des Modalsplits zugunsten der sanften Mobilität resp. platzsparender Fortbewegungsmittel. Durch zunehmende Geschwindigkeitsunterschiede innerhalb der sanften Mobilität nehmen auf dem bestehenden Netz die Konflikte zu.

Ziele

Das regionale Netz der sanften Mobilität weist zwei leistungsfähige Hauptachsen auf: Eine für den (langsamen) Freizeitverkehr entlang des Sees mit der Anbindung von Nächsterholungsraum und Gewässerlandschaft. Eine zweite Hauptachse liegt im Hinterland, die primär dem geschwindigkeitsorientierten Pendlerverkehr dient und die Zentrums-, Arbeits- sowie Verdichtungsgebiete erschliesst. Die Hauptachsen sind engmaschig untereinander und mit den Wohn-, Arbeits- und Nächsterholungsgebieten vernetzt.

Handlungsanweisungen

überkommunal:

- Koordinierte Stellungnahme zur Velonetzplanung des ARV.
- Planung einer geschwindigkeitsorientierten Hauptachse im Hinterland angehen (inkl. Festlegung der geeigneten Lage).
- Anschlüsse für ein zusammenhängendes Velo- und Fusswegnetz an den Gemeindegrenzen koordinieren.

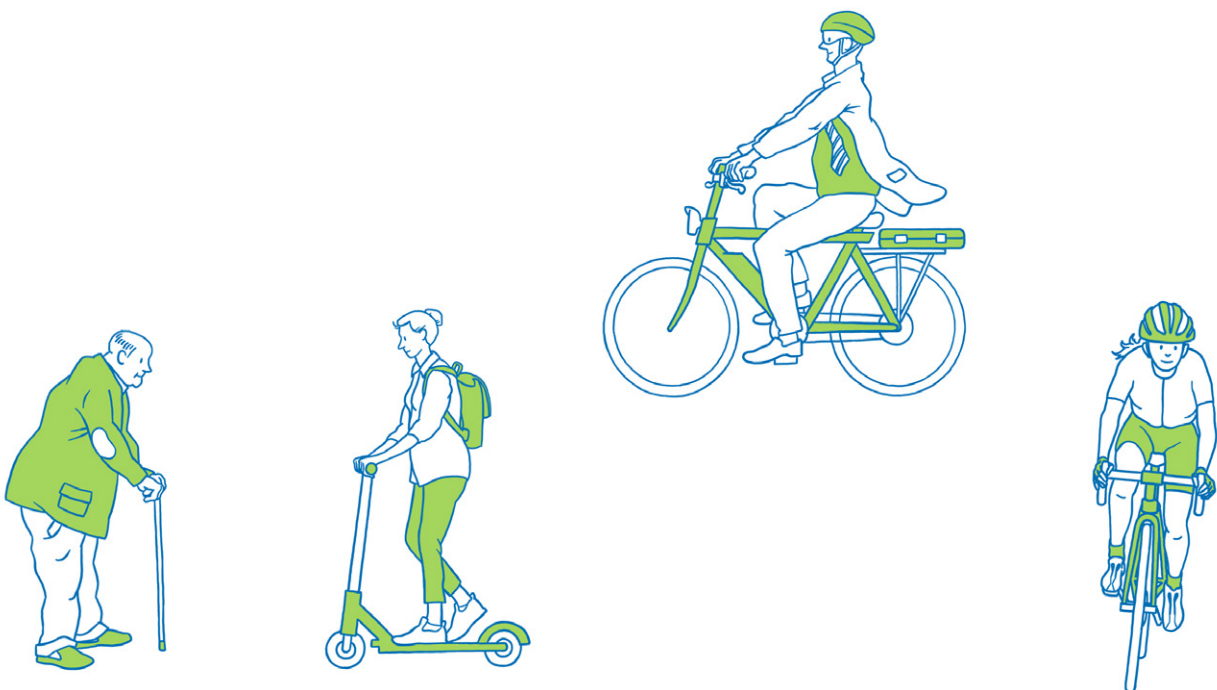
kommunal:

- Durchlässige Siedlungen planen und Netzlücken für Velo- und Fussverkehr schliessen, dabei Konflikte zwischen Fuss-, Velo und FäG-Verkehr minimieren.
- Konsequente Gestaltung der Strassenräume für eine sichere und attraktive Fortbewegung zu Fuss und mit dem Velo (Trottoirs, Querungen, Radstreifen, Knotenlösungen).
- Genügend attraktive Veloabstellanlagen erstellen und unterhalten, insbesondere an wichtigen Zielorten. Abstellanlagen auch bei privaten Vorhaben einfordern.
- Sichere und direkte Anbindung der beiden Hauptachsen an die Gewässerlandschaft sowie den Nächsterholungsraum resp. an die Zentrums-, Arbeits-, sowie Verdichtungsgebiete erstellen.

Literatur / Arbeitshilfen

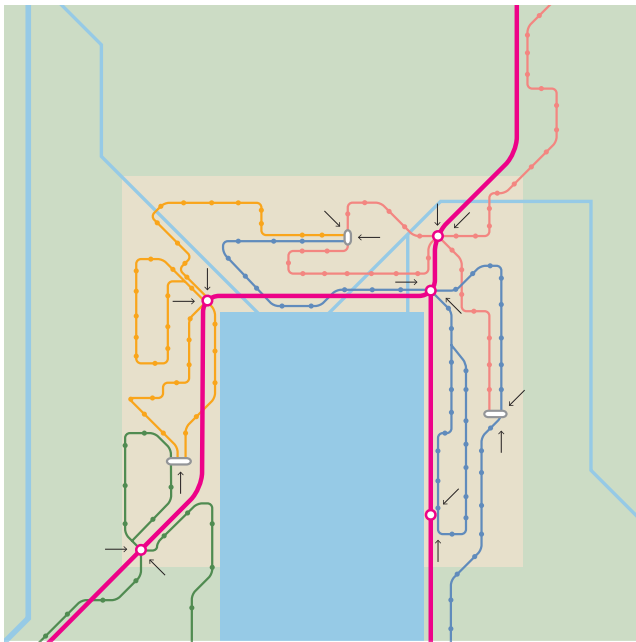
Bundesamt für Strassen ASTRA (Hg.), Potenzialanalyse Velobahnen BL und ZG. Schlussbericht, Bern/Ittigen 2020

Bundesamt für Strassen ASTRA (Hg.), Neue Fortbewegungsmittel im Langsamverkehr: Potenziale, Sicherheit und rechtliche Aspekte. Schlussbericht, Bern/Ittigen April 2019



Leitidee 5

Ein neues Netz des öffentlichen Verkehrs



Der Ausbauschritt 2035 ermöglicht die Entwicklung eines auf mehrere Mobilitätshubs ausgerichtete Netz des öffentlichen Verkehrs. Die Hubs dienen als Umsteigeplattformen und integrieren ÖV-ähnliche Angebote. Die polyzentrale Stadtlandschaft ist mit einer engen Taktichte dicht vernetzt.

Begriffserklärung

Der öffentliche Verkehr (ÖV) umfasst den kollektiven, öffentlich zugänglichen Transport von Personen auf kommerzieller Basis auf einer definierten Strecke mit definierten Zeiten (Bahn, Bus, Schiff, Seilbahn). Die Forschung geht davon aus, dass sich in Zukunft auch ÖV-ähnliche Angebote wie bspw. ÖV on demand/auf Nachfrage etablieren werden. Solche Angebote sind typischerweise gegenüber dem klassischen ÖV räumlich und zeitlich flexibilisiert.

Ausgangslage und Problemstellung

Mit dem Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035) der SBB (u.a. Bau Zimmerbergtunnel) wird überregional eine neue Erschliessungsgüte beim schienengebundenen öffentlichen Verkehr erreicht. Insbesondere die Bahnhöfe von Baar, Zug, Cham und Rotkreuz werden deutlich besser erschlossen (bessere überregionale Anbindung, kürzere Taktfolgen). Gleichzeitig hat die Belastung der Stadt Zug als Hauptknoten im regionalen Busnetz ein problematisches Mass angenommen. Der Ausbauschritt 2035 bietet die Chance, das regionale Busnetz vielfältiger auszurichten um damit die ÖV-Knoten Baar, Cham und Rotkreuz weiter zu stärken sowie gleichzeitig die Stadt Zug zu entlasten. Ergänzend zu dieser Ausgangslage stellt sich die Herausforderung, dass sich die Anbieter und Angebotsformen im Bereich der (kollektiven) Mobilität durch neue Technologien weiter ausdifferenzieren werden.

Ziele

Für den Perimeter der Stadtlandschaft existiert ein Zukunftsbild betreffend Netz und Angebot des öffentlichen Verkehrs zum Zeitpunkt 2035. Dieses richtet sich nach dem STEP AS 2035 der SBB. Das Busangebot wird der polyzentralen Stadtregion strukturell gerecht und entspricht einem urbanen Verständnis von Mobilität, d.h. das Angebot erreicht eine Taktichte, welche sich nicht mehr in erster Linie nach dem Takt der überregionalen Anbindung richten muss. Neue ÖV-ähnliche Angebote sind integriert, was die Planung multimodaler Mobilitätshubs bedingt. Die Hubs erleichtern auch den ZupendlerInnen von weniger gut erschlossenen Regionen das Umsteigen auf den ÖV.

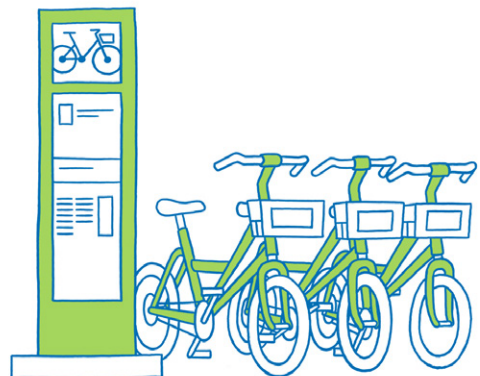
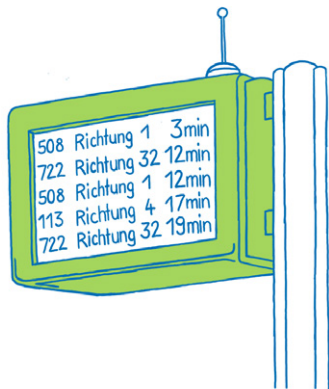
Handlungsanweisungen

überkommunal:

- Zusammen mit dem Kanton und dem ZVB ein Zukunftsbild ÖV 2035 erarbeiten (lassen).
- Gemeinsame Standortkonzeption für multimodale Mobilitätshubs resp. Umsteigeplattformen vornehmen (insbesondere an zukünftigen ÖV-Knoten Baar, Cham und Rotkreuz).

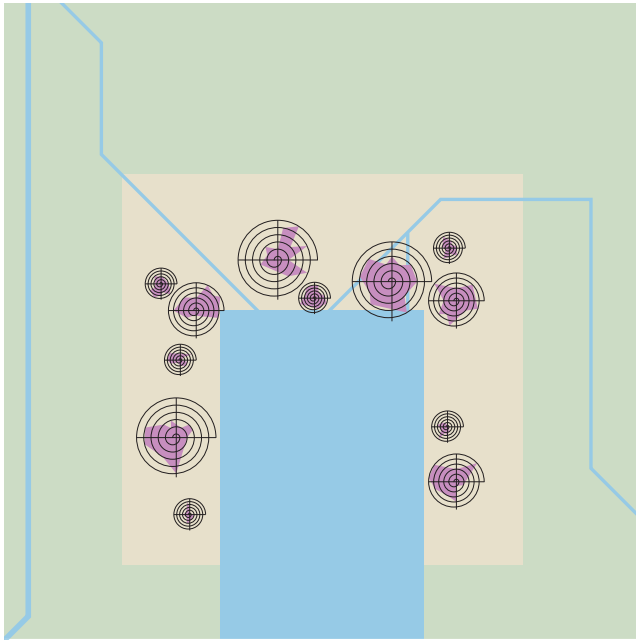
kommunal:

- Flächen für Mobilitätshubs resp. Umsteigeplattformen sichern, im Gegenzug bei anderen Bahnhöfen die Parkierung einschränken.
- Infrastruktur an Haltestellen multimodal ausstatten (z.B. gedeckte Veloabstellplätze an Bushaltestellen, Ladestationen für E-Mobilität, Integration von Standplätzen für (elektrische) fahrzeugähnliche Geräte («FäG» und «eFäG») wie Trottinett, E-Solowheel, E-Trottinett und E-Stehroller).



Leitidee 6

Sich ergänzende Arbeitsplatzgebiete als regionale Stärke



Die Arbeitsplatzgebiete innerhalb der Stadtlandschaft ergänzen sich durch individuelle Profile und schaffen so eine umfassende und differenzierte Arbeitsplatzstruktur.

Begriffserklärung

Unter Arbeitsplatzgebieten werden die kommunalen Arbeitszonen sowie die im Richtplan des Kantons Zug bezeichneten «Vorranggebiete für Arbeitsnutzung» verstanden. Gemäss Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug sind Arbeitszonen für Gewerbe, Dienstleistungen und Industrie bestimmt.

Ausgangslage und Problemstellung

Im Kanton Zug sind aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen grundsätzlich hohe Bodenpreise zu vermerken. Dies führt auch in den Arbeitsgebieten zu einem Verdrängungseffekt von flächenintensiven und/oder wertschöpfungsschwachen Gewerbenutzungen. Gebiete, in denen auch solche Betriebe langfristig einen Standort erhalten können, sind in der Stadtlandschaft politisch und fachlich ebenso erwünscht wie hochwertige Büro- und Forschungsbetriebe. Eine solche Differenzierung der Nutzung kennt der kantonale Richtplan nicht, obwohl die unterschiedlichen Standortqualitäten der Arbeitsgebiete (Erschliessungsgüte, Sensibilität des Umfeldes, Aufenthaltsqualität, Einbindung in restliche Siedlungsstruktur etc.) zu einer Differenzierung führen könnten.

Der raumplanerische Ansatz zur Trennung von Funktionen («reine» Arbeitsgebiete, «reine» Wohngebiete) führt zu längeren Wegen, wodurch die Verkehrsinfrastruktur sehr stark beansprucht wird. Der Ansatz einer «Stadt der kurzen Wege» könnte durch eine vermehrte Mischung der Nutzungen gestärkt werden.

Ziele

Die Vorranggebiete für Arbeitsnutzung sind in ihrer Dimension und Lage überprüft und die Gebiete weisen in Abhängigkeit zu ihren Standortqualitäten unterschiedliche Profile auf. Die Profile ergänzen sich, geeignete Standorte für Forschung und Entwicklung, Dienstleistung, wertschöpfungsschwaches Gewerbe, produzierendes und/oder flächenintensives Gewerbe inkl. Industrie, aber evtl. auch

Standorte für Mischgebiete (Wohnen/Arbeiten/Freizeit) sind ausgewiesen. Die Stadtlandschaft verfügt damit über eine umfassende und differenzierte Arbeitsplatzstruktur und positioniert sich deshalb vorteilhaft auf einem heterogenen Arbeitsmarkt.

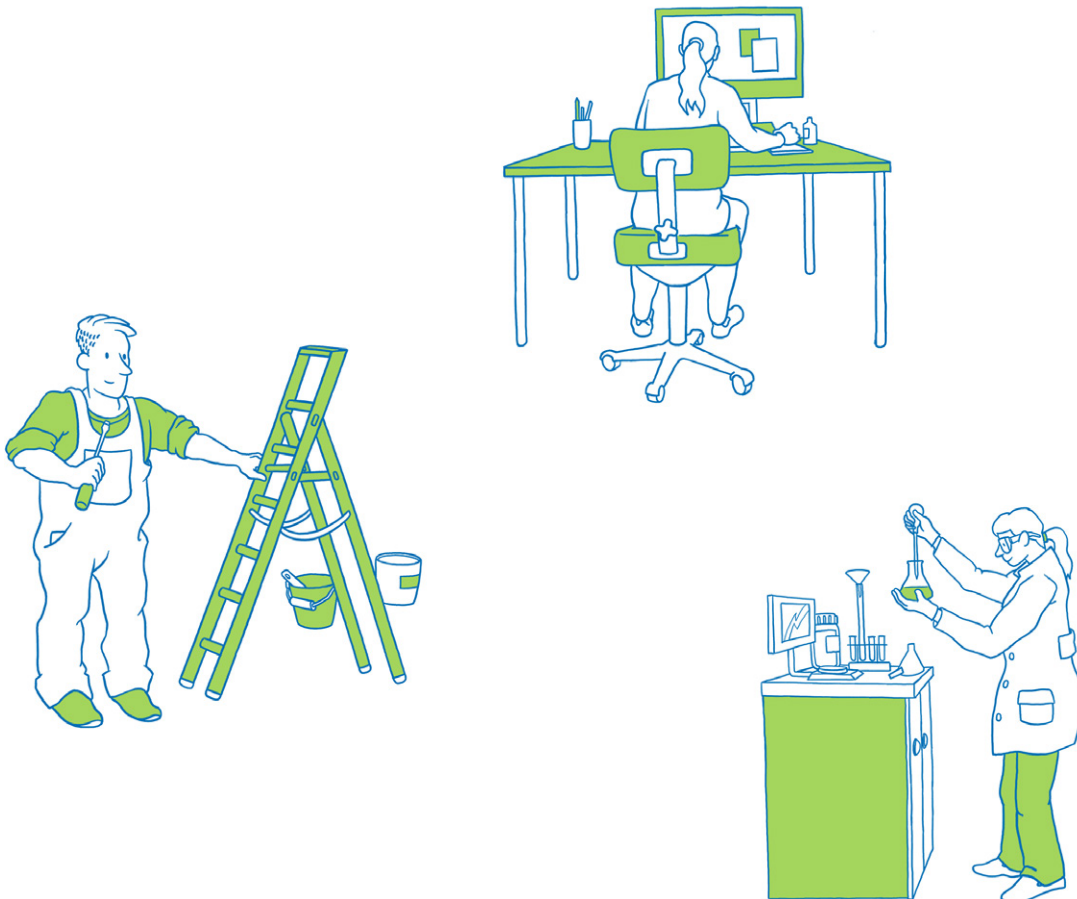
Handlungsanweisungen

Überkommunal:

- Zu Händen des Amtes für Raum und Verkehr den Antrag zur Überprüfung und funktionalen Differenzierung der Vorranggebiete für Arbeitsnutzung (kantonaler Richtplan) einreichen.
- Gemeinsame Haltung zu Stärken und Schwächen aller Arbeitsplatzgebiete formulieren sowie eine Strategie zum Erhalt von flächenintensivem, wertschöpfungsarmen Gewerbe erarbeiten. Basierend darauf ist ein abgestimmtes Nutzungskonzept für die Arbeitsgebiete zu entwickeln.

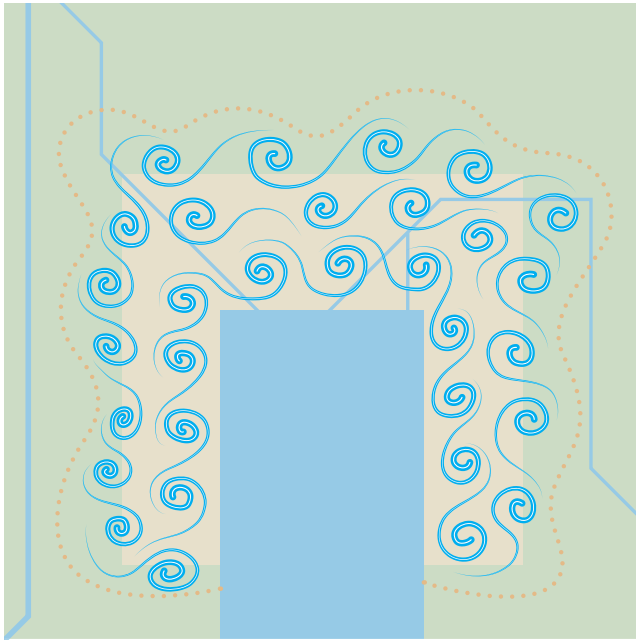
Kommunal:

- Stärken und Schwächen der eigenen Arbeitsplatzgebiete definieren.
- Abgestimmt auf das überkommunale Nutzungskonzept Massnahmen zur lokalen Umsetzung erarbeiten (z.B. raumplanerische Massnahmen, finanzielle Anreizsysteme, etc.).



Leitidee 7

Gemeinsame Planungskultur für eine zukunftsgerichtete Entwicklung



Die Gemeinden profitieren durch einen regelmässigen Austausch voneinander und koordinieren ihre räumlichen Planungen innerhalb des übergreifenden, funktionalen Raums der Stadtlandschaft. Es entsteht eine gemeinsame „Strömung“.

Begriffserklärung

Die Planungskultur beinhaltet grundsätzliche Wertehaltungen, insbesondere betreffend qualitativen Aspekten. Kennzeichen einer Planungskultur ist die Art und Weise, wie die jeweiligen Akteure ihre Rollen und Aufgaben verstehen, wie sie Probleme wahrnehmen, damit umgehen und dabei bestimmte Regeln, Verfahren und Instrumente anwenden.

Ausgangslage und Problemstellung

Die Stadtlandschaft ist ein funktionaler Raum, im Alltag der Bewohnenden und Beschäftigten sowie für die Immobilienentwicklung sind Gemeindengrenzen zweitrangig. Unterschiedliche Standards in der Planung stossen innerhalb eines funktionalen Raums häufig auf Unverständnis. Gleichzeitig existieren bei den verschiedenen Gemeinden ähnliche Fragestellungen und Herausforderungen. Trotzdem ist eine Kultur des gegenseitigen Austauschs zwischen den Verwaltungen aber auch zwischen den politischen Vorständen nur punktuell etabliert.

Ziele

Die Gemeinden der Stadtlandschaft wenden in der Regel einen einheitlichen Standard in planerischen Ermessensfragen an. Der fachliche und politische Austausch ist soweit institutionalisiert, dass regelmässige Treffen zum Austausch und zur Koordination statt finden. Eine bezeichnete, verwaltungsinterne Stelle plant und organisiert die Anlässe. Die erste Fassung des Bildes der Stadtlandschaft ist inhaltlich weiterentwickelt.

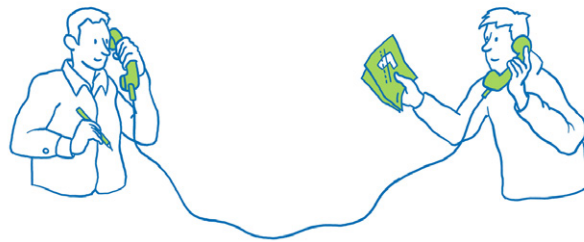
Handlungsanweisungen

Überkommunal:

- Projektorientierte Zusammenarbeit wird mit hoher Dringlichkeit vorangetrieben und für die einzelnen Projekte ist die passende Organisationsstruktur gewählt.
- Etablieren einer «Geschäftsstelle», welche periodisch stattfindende Zusammenkünfte aller Verwaltungsvertretungen organisiert. Ziele dieser Treffen sind: Initiierung konkreter Projekte, Weiterentwicklung der Leitideen, Diskussion von übergreifenden Problemstellungen innerhalb der Stadtlandschaft.
- Gemeinsame Qualitätsstandards festlegen und (politisch) verankern.

Kommunal:

- Politische Entscheidungsträger für überkommunale Themen sensibilisieren und den Mehrwert eines gemeinsamen Austauschs innerhalb der Stadtlandschaft aufzeigen.
- Inhaltlich-fachliche Abstimmung der kommunalen räumlichen Strategien und Konzepte mit den jeweiligen Nachbargemeinden.



Ausblick: Drei Planungsebenen und Gegenstromprinzip

Der rund einjährige Prozess mit drei Workshops und zwei schriftlichen internen Vernehmlassungsrunden hat gezeigt, dass mit überschaubarem Zusatzaufwand eine wertvolle übergemeindliche Zusammenarbeit etabliert werden kann. Die Gemeinden der Stadtlandschaft beschäftigen sich in vielen Bereichen mit denselben Herausforderungen. Diese hängen (un-) mittelbar mit den charakteristiken des urban geprägten, funktionalen Raumgefüges um die nördliche Hälfte des Zugersees zusammen. Der nun abgeschlossene Prozess wird von den involvierten Parteien als zielführend und gewinnbringend gewertet. Eine weiterhin gute und konstruktive Zusammenarbeit wird von allen Seiten gewünscht.

Den Vertretungen aus den involvierten Gemeinden ist es aber wichtig, dass auch bei einer verstärkten regionalen Zusammenarbeit formal keine vierte Planungsebene entsteht. Die regionale Ebene soll auch künftig dem informellen Austausch dienen, welcher idealerweise in gemeinsamen Projekten münden kann. Die Zusammenarbeit soll dabei in erster Linie projektorientiert sein, der organisatorisch-administrative Aufwand so gering wie möglich gehalten werden.

Die Auseinandersetzung mit der Stadtlandschaft und den anstehenden Herausforderungen sowie das Formulieren der sieben Leitideen haben unter anderem auch gezeigt, dass die Gemeindevertretungen gewisse Inhalte aus dem kantonalen Richtplan (Kantonsratsbeschlüsse bis: 29. Oktober 2020) anders auslegen würden oder diesen kritisch gegenüberstehen. Im Sinne des Gegenstromprinzips werden nachfolgend drei Themenfelder genannt, in denen die Gemeindevertretungen eine Reaktion des Kantons als übergeordnete Planungsinstanz wünschen.

Die im vorliegenden Dokument dargestellte «Stadtlandschaft» umfasst sowohl das Siedlungsgebiet wie auch die angrenzende Kultur- oder Naturlandschaft resp. die Gewässerufer. Die Teilkarte G9 (Räumliche Gliederung) im kantonalen Richtplan bezeichnet ausschliesslich Siedlungsgebiet als «Stadtlandschaft». Dieser Perimeter ist aus Sicht der Gemeindevertretungen zu eng gefasst, da gerade im Bereich Mobilität und Nächstherholung der Raum als Ganzes gedacht und beplant werden muss.



An drei moderierten Workshops wurden Schlüsselfragen diskutiert, gemeinsame Positionen bestimmt und diese in Notizen resp. visuellen Protokollen festgehalten.

Nach einer vertieften Diskussion zu Zweck und Zukunft der im Richtplan bezeichneten Arbeitsplatzgebiete kamen die Gemeindevertretungen zudem zum Schluss, dass der Richtplan eine zu starre und exklusive Definition dieser Arbeitsplatzgebiete formuliert. Ausdifferenzierte, verschiedene Profile, wie sie in der Leitidee 6 skizziert sind, könnten für die (sozial-)räumliche und wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region einen Mehrwert darstellen. Die eng gefasste Definition des Kantons hingegen beinhaltet die Gefahr, dass monotone Siedlungsteile entstehen, die abends und an Wochenende nicht belebt sind und der Idee einer «Stadt der kurzen Wege» entgegen stehen.

Die Mobilität wurde in den Workshops im Sinne des Richtplanauftrags (Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie Velo- und Fussverkehrs) integral diskutiert und zwei Leitideen (4/5) wurden dazu formuliert. Eine ausführliche und zielführende Diskussion zur Zukunft des motorisierten Individualverkehrs wurde im Rahmen des Prozesses nicht geführt – die Verwaltungsvertretungen waren sich einig, dass es dazu einen eigenen, fokussierten Prozess mit den entsprechend zuständigen Vertretungen aus Verwaltung und Politik bräuchte. Insbesondere auch da eine regionale Ebene im Kanton Zug formal nicht besteht resp. keine Beschlusskraft hat, müsste dieser Prozess durch den Kanton als zuständige Stelle initiiert werden.

Der Kanton wird gebeten, in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die obenstehend genannten Inhalte im kantonalen Richtplan anzupassen resp. einen gemeinsamen Planungsprozess zu starten.

Hinweise zu den Illustrationen der «Stadtlandschaft»

Sie wollen die Illustrationen der «Stadtlandschaft» verwenden? Herzlichen Dank helfen Sie mit, das «Bild der Stadtlandschaft» zu schärfen, zu verbreiten und somit die Identität zu stärken. Folgendes sollten Sie beachten:

Rechte – Ihre und meine

Sie haben die vollumfänglichen Nutzungsrechte der Illustrationen erhalten – zeitlich und räumlich unbegrenzt, jedoch nur für Verwendungen bezogen auf das Projekt «Bild der Stadtlandschaft». Die gelieferten Produkte dürfen nicht ohne Rücksprache mit dem Urheber geändert, für kommerzielle oder andere Zwecke verwendet werden. Falls Sie z. B. eine Illustration verwenden möchten für ein T-Shirt Motiv des Radrennfahrvereins, dürfen Sie das nur mit dem Einverständnis des Urhebers tun. Es gilt das Urheberrechtsgesetz. Der Urheber darf für eigene Werbezwecke die Illustrationen verwenden unter Nennung des Projekts und der Auftraggeberinnen.

Formate und Anwendungen

Die Illustrationen sind im Format 10 x 15 cm, 300dpi, RGB, in .tiff der Projektleitung geliefert worden. Für alle Anwendungen am Bildschirm (Web, PPT) verwenden Sie am besten ein JPG (auf Weiss) oder ein PNG (für farbige Hintergründe). Für alle Druckerzeugnisse brauchen Sie ein .tiff im CMYK-Format. Die Illustrationen dürfen für den Druck maximal 130% vergrössert werden, andernfalls stimmt die Qualität nicht mehr. Die Farben entsprechen dem Blau und dem Grün aus dem Corporate Design des Kantons Zug. Sprechen Sie mit Ihrem Drucker.

Kontakt Grafiker/Illustrator

Ihnen fehlen noch Illustrationen oder Sie brauchen Unterstützung bei drucktechnischen Fragen oder Sonderformaten? Sie möchten eine Illustration ganz gross zeigen oder drucken?

Melden Sie sich bei mir für ein unverbindliches Angebot – ich helfe Ihnen gerne!

Reto Trachsel
Affolternstrasse 191
8050 Zürich

078 641 94 33
trachsel.design@gmx.ch

