

Kommunaler Richtplan

Planungsbericht

Genehmigung

14. Januar 2025



Impressum

Herausgeber

Stadtrat von Zug

Bearbeitung

Baudepartement Stadt Zug
Abteilung Städtebau und Planung
Stadthaus, Gubelstrasse 22
Postfach, 6301 Zug
T 058 728 96 30
baudepartement@stadtzug.ch

Projektleitung

Harald Klein (bis 30.04.2024)
Andreas Keiser

Projektteam

Daniel Bader
Silas Trachsel
Gabriela Barman-Krämer
María Luisa Ibáñez
Claudius Berchtold
Katja Lehmann
Walter Fassbind
Jascha Hager
Stefan Juch

GIS

Livio Stump
Isabella Weibel
Jana Bracher (Geozug Ingenieure AG)
Fabian Rohrbach (Geozug Ingenieure AG)

Externe Projektbegleitung

Christina Spoerry (Spoerry Consulting)

Unterstützung Öffentlichkeitsarbeit

Ramón Casutt (Konova AG)
Roman Dellsperger (moderat GmbH)
Werner Schächli (Creafactory AG)

Titelbild

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH

Inhaltsverzeichnis

1	Revision der Richtplanung	4
1.1	Anlass	4
1.2	Allgemeines zum kommunalen Richtplan	4
1.3	Ausgangslage	5
1.4	Revisionsablauf	5
2	Rahmenbedingungen	6
2.1	Nationale Rahmenbedingungen	6
2.2	Kantonale Rahmenbedingungen	14
2.3	Kommunale Rahmenbedingungen	14
3	Richtplaninhalt	17
3.1	Aufbau und Struktur	17
3.2	Periodische Aktualisierung	18
3.3	Erweiterter Themenkreis	18
3.4	Übersicht Revisionsinhalte (bisher / neu)	18
3.5	Grenzüberschreitende Abstimmung	21
4	Erläuterungen zu den Festlegungen	22
4.1	L: Landschaft und Vernetzung	22
4.2	S: Siedlung	27
4.3	M: Verkehrsnetze und Strassenraum	30
4.4	E: Versorgung und Entsorgung	35
5	Verfahren	36
5.1	Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung	37
6	Begriffe	42

Beilagenberichte:

Beilage 1: Bild der Stadtlandschaft

Beilage 2: Räumliche Gesamtstrategie 2040

Beilage 3: Beilagenbericht «Vorgaben kantonaler Richtplan»

Beilage 4: Schlussbericht «ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020»

Beilage 5: Bedarfsnachweis, Bauzonen des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen

Beilage 6: Bedarfsanalyse, Sportanlagen und Bewegungsräume der Stadt Zug

Beilage 7: Vorprüfungsbericht vom 28. Februar 2024

Beilage 8: Mitwirkungsbericht vom 14. Januar 2025

1 Revision der Richtplanung

1.1 Anlass

Die gültige Ortsplanung (Richt- und Nutzungsplanung) der Stadt Zug stammt aus dem Jahr 2010. In der Zwischenzeit sind neue gesetzliche Grundlagen in Kraft getreten sowie für die Stadt Zug relevante Planungsinstrumente überarbeitet worden. Aus übergeordneter Sicht sind dies insbesondere das revidierte Raumplanungsgesetz des Bundes, das neue Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug und der überarbeitete kantonale Richtplan. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und des vorgegebenen Zeitrasters für die Überprüfung der Ortsplanung (rund alle 15 Jahre) wird die kommunale Richt- und Nutzungsplanung einer Gesamtrevision unterzogen. Als erster Schritt wird der kommunale Richtplan revidiert.

1.2 Allgemeines zum kommunalen Richtplan

Im Kanton Zug ist es den Gemeinden freigestellt, einen eigenen Richtplan zu erlassen. Diesbezüglich gibt es auch keine verbindlichen Vorgaben zum Inhalt oder wie der kommunale Richtplan strukturiert sein muss. Der Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument, welches sowohl mit dem Kanton wie auch den Nachbargemeinden abzustimmen ist. Ein kommunaler Richtplan bildet die Grundlage für nachgelagerte Planungen wie Raumsicherungen, Strassenbauprojekte oder (Sonder-) Nutzungspläne. Er wird vom Stadtrat beschlossen und anschliessend dem Kanton zur Genehmigung vorgelegt. Damit wird die Koordination der kommunalen mit den kantonalen Planungsvorhaben sichergestellt. Nach der kantonalen Genehmigung sind die Festlegungen und Massnahmen für die Verwaltung und den Stadtrat verbindliche Richtschnur für die Umsetzung. Diese sollen bei ihren Entscheidungen darauf achten und die ihnen zur Verfügung stehenden Mittel so einsetzen, dass die übergeordneten Entwicklungsziele erreicht werden.

Die nachfolgende Übersicht zeigt die Planungsinstrumente und ihre Verbindlichkeit. Die formellen Planungsinstrumente unterscheiden sich von den informellen insbesondere dadurch, dass sie durch die entsprechende Gesetzgebung vorgeschrieben und/oder das Verfahren abschliessend festgelegt ist. Das heisst, der Richtplan formuliert die für die zuständigen Behörden verbindlichen Inhalte.

		übergeordnet	kommunal	gebietspezifisch
informell	handlungsanweisend	Strategien Leitbilder Konzepte	Strategien Leitbilder Konzepte Richtlinien	Testplanung Masterplan Handbuch
formell	behördenverbindlich	Sachpläne und Konzepte des Bundes Kantonaler Richtplan	Kommunaler Richtplan	Quartiergestaltungsplan
	eigentümergebunden		Zonenplan Bauordnung Verordnungen Reglemente	Bebauungsplan Baulinien

1.3 Ausgangslage

Der Richtplan dient dem Stadtrat als strategisches Führungsinstrument und stellt für die Verwaltung das relevante Arbeitsinstrument für alle raumrelevanten Tätigkeiten und Aufgaben dar. Er bindet die Essenz der diversen sektoralen Konzepte und Strategien bezüglich ihrer raumrelevanten Auswirkungen in einer Gesamtsicht zusammen. Aufgrund der steigenden Komplexität der raumrelevanten Fragestellungen sowie der zunehmenden Abhängigkeiten und Verflechtungen erhält der Richtplan in Zukunft eine grössere Bedeutung und bleibt damit ein unverzichtbares Instrument der Querschnittsplanung, der Koordination und der Interessenabwägung. Die räumliche Koordination ist sowohl stadintern vorzunehmen wie auch mit den umliegenden Gemeinden und dem Kanton.

Der revidierte Richtplan umfasst wie bisher die Themenbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr (Mobilität) und schliesst neu die für die räumliche Abstimmung wichtigsten weiteren Bereiche wie Klima, Energie, Ökologie, Versorgung und Entsorgung mit ein. Damit sind eine ganzheitliche Betrachtungsweise und themenübergreifende Koordination aller raumrelevanten Themen sichergestellt.

1.4 Revisionsablauf

1.4.1 Vorgehen

Nach dem breiten Einbezug der Bevölkerung im Rahmen von drei öffentlichen Mitwirkungen zwischen 2020 und 2022 zur räumlichen Gesamtstrategie 2040, wurde der Entwurf des kommunalen Richtplans der Bevölkerung im Herbst 2023 während 60 Tagen im Rahmen einer öffentlichen Auflage zur Mitwirkung unterbreitet. Parallel dazu wurde die kantonale Vorprüfung durchgeführt. Anschliessend erfolgten die finale Überarbeitung und Festsetzung. Im Unterschied zu den Nutzungsplänen wird der kommunale Richtplan durch den Stadtrat beschlossen. Gegen den Beschluss kann nicht rekuriert werden, er bedarf aber der kantonalen Genehmigung. Mit der Genehmigung tritt der Richtplan behördenverbindlich in Kraft. Das Verfahren entspricht den kantonalen Vorgaben gemäss § 37 Planungs- und Baugesetz.

1.4.2 Formelle Aufhebung und Neufestsetzung

Der «Richtplan 2010», bestehend aus *Richtplantext (Handlungsanweisungen)* und den drei Teilplänen *ÖV-Langsamverkehr*, *Motorisierter Individualverkehr* sowie *Siedlung und Landschaft*, wurde im Rahmen der letzten Ortsplanungsrevision vor rund 15 Jahren erarbeitet. Seither wurde der «Richtplan 2010» mehrmals themenspezifisch teilrevidiert. Insgesamt sind die Inhalte heute aber teilweise überholt. Da der vorliegende Richtplan auf einer neuen räumlichen Gesamtstrategie aufbaut und mit zusätzlichen Themenfeldern ergänzt wurde, wird der bisherige «Richtplan 2010» inklusive der erfolgten Teilrevisionen formell aufgehoben und durch den vorliegenden neuen Richtplan ersetzt.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Nationale Rahmenbedingungen

Die eidgenössische Verordnung über die Raumplanung (RPV) verlangt von der Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, dass sie zuhanden der kantonalen Genehmigungsbehörde einen Bericht ausfertigt. Dies gilt sinngemäss auch für Richtpläne, zumal diese ebenfalls in hohem Masse raumrelevante Festlegungen treffen, auch wenn diese nur behördenverbindlich sind.

Sinngemäss zur Berichterstattung bei Nutzungsplänen (Art. 47 RPV) wird nachfolgend umschrieben, wie die Planungen die Ziele und Grundsätze der Raumplanung (Art. 1 und 3 RPG), die Anregungen aus der Bevölkerung (Art. 4 Abs. 2 RPG), die Sachpläne und Konzepte des Bundes (Art. 13 RPG) und der kantonale Richtplan (Art. 8 RPG) berücksichtigt werden.

2.1.1 Übereinstimmung mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung

Die Auswirkungen der kommunalen Richtplanung haben den Zielen und Planungsgrundsätzen gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, SR 700) zu entsprechen. Die Festlegungen und Massnahmen in der kommunalen Richtplanung entfalten eine behördenverbindliche Wirkung. Mit der Genehmigung der Richtplanung wird der Stadtrat angewiesen, die im Richtplan behandelten raumrelevanten Themenbereiche sowie die betreffenden Querschnittsthemen im Sinne der Richtplanfestlegungen anzugehen und umzusetzen.

Werden die richtungsweisenden Vorgaben umgesetzt, kann die übergeordnete Wirkung des kommunalen Richtplans wie folgt zusammengefasst werden:

- Nachhaltige und klimaangepasste Entwicklung
- Weiterentwicklung der dichten, kompakten Stadt sowie Stärkung städtebaulicher Qualitäten
- Aufwertung der Innenstadt
- Steigerung der Aufenthaltsqualität im Stadtzentrum
- Stärkung der einzelnen Quartiere in ihrer Vielfalt und sozialen Durchmischung
- Steigerung der Qualität bestehender Strukturen
- Schaffung direkter und attraktiver Fuss- und Velowege
- Förderung und Stärkung der flächeneffizienten Verkehrsmittel
- Ausbalancierte Aufteilung und ortsspezifische Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche
- Schutz, Aufwertung und Vernetzung der Landschaftsräume
- Stärkung und Erweiterung der Grün- und Freiräume
- Stärkung einer sicheren und CO₂-freien Energieversorgung
- Weiterentwicklung einer umweltgerechten und flächendeckenden Abfallentsorgung
- Sicherung des Raumbedarfs für öffentliche Bauten und Anlagen

Die zu erwartenden Auswirkungen stehen somit in Übereinstimmung mit den Zielen und Planungsgrundsätzen der übergeordneten Raumplanung.

2.1.2 Sachpläne und Konzepte des Bundes, Bundesinventare

Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können. Er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab. Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Zug bestehen nachfolgende eidgenössische Festlegungen.

Bundesinventare	Relevanz / Betroffenheit
Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)	Relevant für die kommunale Richtplanung. Es befinden sich inventarisierte Objekte im Stadtgebiet. Diese sind in der Richtplanung stufengerecht zu berücksichtigen.
Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS	Relevant für die kommunale Richtplanung. Es befinden sich zwei inventarisierte Ortsbilder im Stadtgebiet (5216 Zug, 5226 Schönfels/Felsenegg). Diese sind in der Richtplanung stufengerecht zu berücksichtigen.
Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)	Relevant für die kommunale Richtplanung. Ein Teil des Stadtgebiets liegt im Objekt Nr. 1309 Zugersee. Das BLN ist in der Richtplanung stufengerecht zu berücksichtigen.
Sachpläne	Relevanz / Betroffenheit
Fruchtfolgefächern FFF	Es sind Fruchtfolgefächern betroffen. Der Sachplan ist in der Richtplanung stufengerecht zu berücksichtigen.
Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene SIS	Relevant für die kommunale Richtplanung, verschiedene Massnahmen entlang der Bahnlinien. Diese sind in der Richtplanung stufengerecht zu berücksichtigen.
Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse SIN	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt SIF	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt SIL	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Militär SPM	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Übertragungsleitungen SÜL	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Geologische Tiefenlager SGT	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Asyl SPA	Keine Massnahmen im Stadtgebiet. Somit nicht relevant.
Konzepte	Relevanz / Betroffenheit
Nationales Sportanlagenkonzept (NASAK)	Im Stadtgebiet sind keine nationalen Sportanlagen vorhanden oder geplant. Somit nicht relevant.
Konzept Windenergie	Der Zugerberg ist gemäss Konzept Windenergie ein Gebiet mit hohem Windpotenzial. Die Bezeichnung von geeigneten Gebieten für die Windenergienutzung mit der damit verbundenen stufengerechten Interessenabwägung liegt in der Kompetenz des Kantons. Keine direkte Anwendbarkeit durch die Stadt.
Konzept für den Gütertransport auf der Schiene	Der Bahnhof Zug ist als Annahmehnhof mit Freiverlad festgelegt. Für die kommunale Richtplanung jedoch nicht relevant.
Landschaftskonzept Schweiz LKS	Das Landschaftskonzept ist stufengerecht zu berücksichtigen.

Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS)

In der Stadt Zug ist die Strecke Zug 10, Zug – Arth (Artherstrasse) im Inventar der historischen Verkehrswege (IVS) aufgeführt.



Abbildung 1 Auszug Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS)

Der neue kommunale Richtplan bezeichnet keine Massnahmen im Bereich der oben genannten Festlegungen entlang der Artherstrasse.

Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Überlieferte Ortsbilder sind ein Stück "gebauter Geschichte" und besitzen einen hohen Wiedererkennungswert. Das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) dient dazu, die Entwicklung eines Ortes zu verstehen und seine Identität zu wahren. Das Inventar umfasst alle schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (Gebiete und Baugruppen, Einzelelemente und/oder Umgebungszonen) nach unterschiedlichen Erhaltungszielen. Mit dem Start der Inventarisierung durch das zuständige Bundesamt für Kultur (BAK) wurde im Jahr 1973 gestartet; in Etappen wurden 6000 Ortsbilder untersucht. Überprüft wurden alle Dauersiedlungen, die auf der ersten Ausgabe der Siegfriedkarte mindestens zehn Hauptbauten enthalten und auf der Landeskarte mit Ortsbezeichnung versehen sind. Die beiden Stadtzuger Ortsbilder «Zug» und «Ehem. Hotelanlagen Schönfels/Felsenegg» wurden im Jahr 2000 in das ISOS aufgenommen.

Das ISOS dient in erster Linie als Entscheidungsgrundlage für den Bund bei der Erfüllung von Bundesaufgaben. Bei Bundesaufgaben entfaltet das ISOS gestützt auf Art. 6 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) eine unmittelbare Wirkung. Durch diverse Bundesgerichtsentscheide (insb. BGE Rütli 2009) hat das ISOS als Bundesinventar für Kantone und Gemeinden jedoch an Bedeutung gewonnen.

In mehreren Entscheiden wurde festgehalten, dass die Bundesinventare in der Richt- und Nutzungsplanung- und damit auch das ISOS – als besondere Form von Konzepten und Sachplänen des Bundes zu berücksichtigen sind. Dabei kann nur bei überwiegenden öffentlichen und privaten Interessen von den Zielen des ISOS abgewichen werden. Das heisst, dass in diesen Fällen im Rahmen der Richt- und Nutzungsplanung eine Interessenabwägung zwischen dem ISOS und anderen öffentlichen und privaten Interessen vorzunehmen ist. Der kantonale Richtplan befasst sich ebenfalls mit dem ISOS. Die Gemeinden und der Kanton haben gemäss Kapitel S 7.2.3 das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) als Planungshilfe beizuziehen.

Das ISOS-Inventar der Stadt Zug umfasst Erhaltungsziele für weite Teile des Stadtgebietes. Seit der Inventarisierung im Jahr 2000 hat sich das Stadtbild jedoch vielerorts verändert, zum Teil sind die schützenswerten Elemente nicht mehr vorhanden. Im Rahmen einer schweizweiten Revision überprüft das BAK in den nächsten Jahren das ISOS. Mit einer Revision des Inventars der Stadt Zug ist innerhalb der nächsten 10 Jahre jedoch nicht zu rechnen.

Die Entwicklung des Stadtbildes steht im Spannungsfeld zwischen der geforderten inneren Verdichtung (RPG) und dem Erhalt der ortsbaulichen Identität. Die Erhaltungsziele des ISOS können im Widerspruch mit den Zielen einer baulichen Innenverdichtung gemäss RPG Revision 2013 stehen. So befindet sich ein grosser Bereich nördlich des Bahnhofs Zug bzw. entlang der Gleise, der Baarerstrasse und der Industriestrasse in einem Verdichtungsgebiet gemäss kantonalem Richtplan (Kap. S 5.2.3) und / oder in einer Hochhauszone gemäss Reglement über die Planung und Erstellung von Hochhäusern der Stadt Zug (SR 7.1-1.4). Gleichzeitig liegen diese Gebiete im Perimeter des ISOS. Aufgrund der zeitlichen Differenz zwischen der Ortsplanungsrevision und der erst langfristig geplanten Revision des ISOS Zug hat die Stadt Zug – in Absprache mit dem BAK – die Überprüfung der ISOS-Gebiete und die erforderliche Interessenabwägung mit den Zielen der Innenentwicklung selbst vorgenommen. Die Umsetzung erfolgt in Form von geeigneten nutzungsplanerischen Instrumenten. Das erarbeitete Grundlegendokument «ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020» schafft nun eine robuste Rechts- bzw. Planungssicherheit. Dies ist nicht nur im Interesse der Stadt Zug, sondern ebenso der Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, der Bevölkerung, der Verbände und Vereine.

Im Rahmen des Projekts zur Erarbeitung der Grundlage «ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020» wurde in Kooperation mit der Fachhochschule Graubünden eine Methodik entwickelt mit dem Ziel, allfällige Abweichungen von den Zielen des Ortsbildschutzes nachvollziehbar zu begründen. Das zweistufige methodische Vorgehen wurde mit dem BAK abgestimmt. Beratend eingebunden war die kantonale Denkmalpflege (Ortsbildschutz, Denkmalwert). In der ersten Stufe wurde eine systematische Betrachtung aller im Jahr 2000 erfassten 133 Ortsbilder (diese sind aufgeteilt in Gebiete, Baugruppen, Einzelobjekte, Umgebungszonen und Umgebungsrichtungen) vorgenommen. Unter Betrachtung der vorhandenen Schutzbestimmungen (Ortsbildschutzzonen, Denkmäler, das ISOS berücksichtigende Bebauungspläne) stellte sich heraus, dass bei 87 Ortsbildern der Schutz ausreichend ist, jedoch bei 40 Ortsbildern ein vertiefter Untersuchungsbedarf besteht.

In der zweiten Stufe wurden diese vertieft betrachtet (siehe Anhang zum Schlussbericht), in folgenden vier Untersuchungsschritten:

1. Ist-Analyse des Ortsbildes
2. Ist-Analyse der Rahmenbedingungen 2020
3. Ortsbauliche Abwägung
4. Ortsbauliche Entwicklungsziele

Von den insgesamt 127 noch vorhandenen ISOS-Ortsbildern in der Stadt Zug (6 sind nicht mehr vorhanden) wurden 109 bestätigt, während bei 18 Ortsbildern (2 davon teilweise) das Interesse der Innenentwicklung zugunsten einer baulichen Verdichtung höher gewichtet wurde.

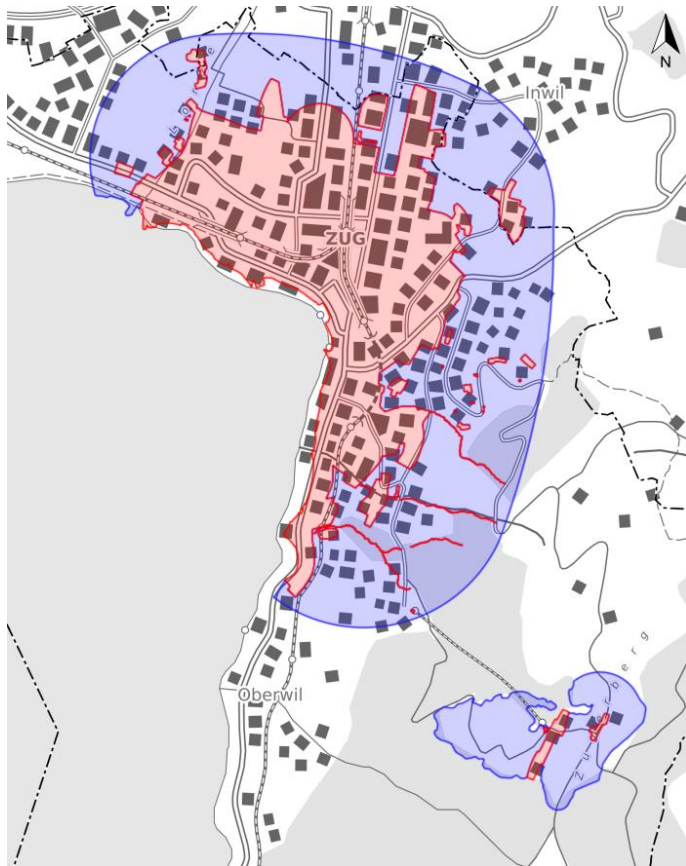


Abbildung 2 Auszug Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

Das ISOS bzw. die durch die Stadt Zug vorgenommene Überprüfung und Interessenabwägung wurde bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der neue kommunale Richtplan umfasst insbesondere in der Festlegung «Quartierspezifische und nachhaltige Siedlungsentwicklung» Handlungsanweisungen und Massnahmen zur quartierspezifischen und nachhaltigen Siedlungsentwicklung, welche in Abstimmung auf die überprüften und mit weiteren Interessen abgewogenen Erhaltungsziele des ISOS ausgestaltet wurden.

Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) bezeichnet die wertvollsten Landschaften der Schweiz. Es ist ein Instrument, um das «heimatliche Landschafts- und Ortsbild, die geschichtlichen Stätten sowie die Natur- und Kulturdenkmäler des Landes zu schonen, zu schützen sowie ihre Erhaltung und Pflege zu fördern», wie es im Zweckartikel des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG Art. 1 Bst. a) heisst. Bund und Kantone sind gesetzlich verpflichtet, dafür zu sorgen, den natur- und kulturlandschaftlichen Charakter dieser Gebiete und ihre prägenden Elemente ungeschmälert zu erhalten.

Für die Stadt Zug ist das BLN-Objekt 1309 Zugersee zu berücksichtigen:

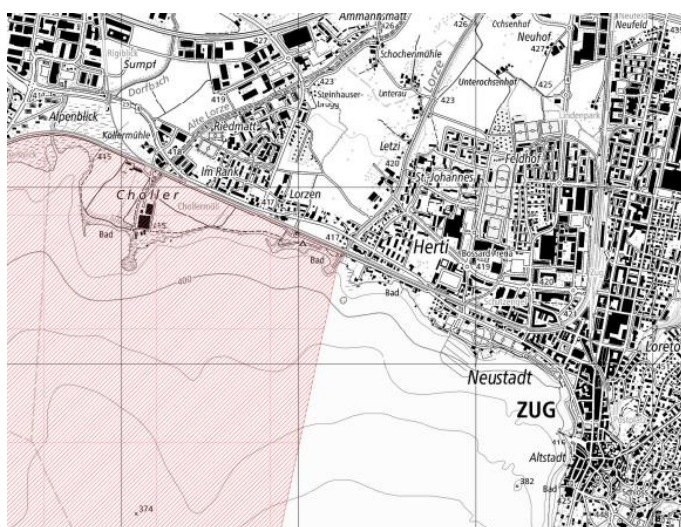


Abbildung 3 Auszug Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Das BLN wurde bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der neue kommunale Richtplan umfasst insbesondere in Kapitel «Landschaft und Vernetzung» Festlegungen und Massnahmen zur Stärkung der charakteristischen Landschaftsräume. Es werden im kommunalen Richtplan keine Massnahmen festgesetzt, welche das BLN-Gebiet betreffen.

Sachplan Fruchtfolgeflächen (FFF)

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind die wertvollsten Landwirtschaftsflächen der Schweiz. Mit dem Sachplan FFF werden die besten Ackerflächen geschützt. Am 8. Mai 2020 hat der Bundesrat den überarbeiteten Sachplan FFF gutgeheissen. Im Kanton Zug sind die Fruchtfolgeflächen auf www.zugmap.ch bezeichnet.



Abbildung 4 Auszug Fruchtfolgeflächen gemäss www.zugmap.ch

Im Rahmen der Nutzungsplanung werden geeignete Regelungen zum Schutz der Fruchtfolgeflächen getroffen.

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Für die Stadt Zug sind folgende Einträge des Sachplans SIS relevant:

- Korridor für mögliche Weiterführung Littl – Arth-Goldau Variante Ost (Tunnel)
- Ausbau Baar – Zug
- Ausbau Zug – Kollermühle



Abbildung 5 Auszug Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

Der neue kommunale Richtplan bezeichnet Massnahmen im Bereich der oben genannten Festlegungen entlang der Bahnlinie Baar – Zug – Kollermühle. Die Umsetzung von kommunalen Projekten in diesem Bereich soll dabei in Abstimmung und unter Berücksichtigung der übergeordneten Interessen erfolgen. Der Richtplan gewährleistet die diesbezügliche räumliche Koordination.

2.2 Kantonale Rahmenbedingungen

2.2.1 Inhalt kantonaler Richtplan

Die Rahmenbedingungen für die Ortsplanung werden durch den kantonalen Richtplan festgelegt. Im revidierten kantonalen Richtplan sind für die Stadt Zug die nachstehenden wichtigen Inhalte festgehalten, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu berücksichtigen sind. Der Beilagenbericht «Vorgaben kantonaler Richtplan» gibt im Detail Auskunft darüber, wie die behördenverbindlichen Vorgaben des kantonalen Richtplans in der Revision berücksichtigt wurden.

2.2.2 Umfahrung Zug

Aufgrund der Ablehnung der Umfahrung Zug in der kantonalen Volksabstimmung vom 3. März 2024 wurden in Absprache mit dem Kanton alle Texte und Karteneinträge (auch übergeordnete) zur Umfahrung Zug im kommunalen Richtplan weggelassen, auch wenn diese zum Zeitpunkt der Einreichung zur Genehmigung noch Teil des Kantonalen Richtplans sind. Weitere übergeordnete Inhalte wie die Verlängerung der General-Guisan-Strasse bzw. der Nordstrasse (Autobahn-Halbanschluss Steinhau- sen Süd) werden im kommunalen Richtplan als Informationsinhalt dargestellt.

2.3 Kommunale Rahmenbedingungen

2.3.1 Entwicklungsstrategie «Zug bleibt Zug»

Der Stadtrat hat im Jahr 2021 die Entwicklungsstrategie «Zug bleibt Zug» mit Zielsetzungen zur innovativen Wirtschaft, grünen Stadt, starken Gemeinschaft und gesunden Finanzen verabschiedet. Sie bezieht sich dabei auf die Agenda 2030, welche im Jahr 2015 von den Vereinten Nationen beschlossen wurde. Die 17 Ziele der Agenda bilden die Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung. Diese Ausrichtung floss in die räumliche Gesamtstrategie Zug 2040 und den vorliegenden Richtplan ein.

2.3.2 Bild der Stadtlandschaft

Die Gemeinden in der sogenannten Stadtlandschaft, zu welcher auch die Stadt Zug gehört, haben gemäss kantonalem Richtplan (Kap. G 9.2) ein gemeinsames Bild für die ganze Stadtlandschaft zu entwickeln. Dieses soll neben städtebaulichen Fragen auch die Themen Freiraumplanung und Erholung behandeln.

Die betroffenen Gemeinden haben das Bild der Stadtlandschaft in den Jahren 2020 / 2021 unter Einbezug des kantonalen Amtes für Raum und Verkehr gemeinsam erarbeitet. Folgende Leitideen wurden definiert:

1. Ein Miteinander von Zentralitäten mit individuellem Profil
2. Vielfältige und für alle zugängliche Gewässerlandschaft
3. Starker und optimal erschlossener Nächsterholungsraum
4. Attraktives und differenziertes Netz der sanften Mobilität
5. Ein neues Netz des öffentlichen Verkehrs
6. Sich ergänzende Arbeitsplatzgebiete als regionale Stärke
7. Gemeinsame Planungskultur für eine zukunftsgerichtete Entwicklung

Die Leitideen des Bildes der Stadtlandschaft wurden in der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt; der kommunale Richtplan ist kompatibel mit dem Bild der Stadtlandschaft.

Die Stadtlandschaft tauscht sich regelmässig zu grenzüberschreitenden Themen aus und koordiniert diese.

2.3.3 Räumliche Gesamtstrategie 2040

Als Grundlage für die Ortsplanungsrevision hat die Stadt Zug unter Mitwirkung der Bevölkerung die «Räumliche Gesamtstrategie Zug 2040» erarbeitet. Die räumliche Gesamtstrategie, welche im April 2022 vom Stadtrat verabschiedet wurde, befasst sich mit den Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität. Sie zeigt die wichtigsten räumlichen Themenfelder auf, welche es in den kommenden 15 bis 20 Jahren zur Erreichung einer qualitativvollen Entwicklung zu berücksichtigen gilt. Die räumliche Gesamtstrategie wurde mit weiteren wichtigen Bereichen wie Energie, Klima oder Ökologie abgestimmt und bildet die strategische Basis für den neuen kommunalen Richtplan. Die in der Strategie festgelegten strategischen Leitsätze wurden in den Richtplan übernommen.

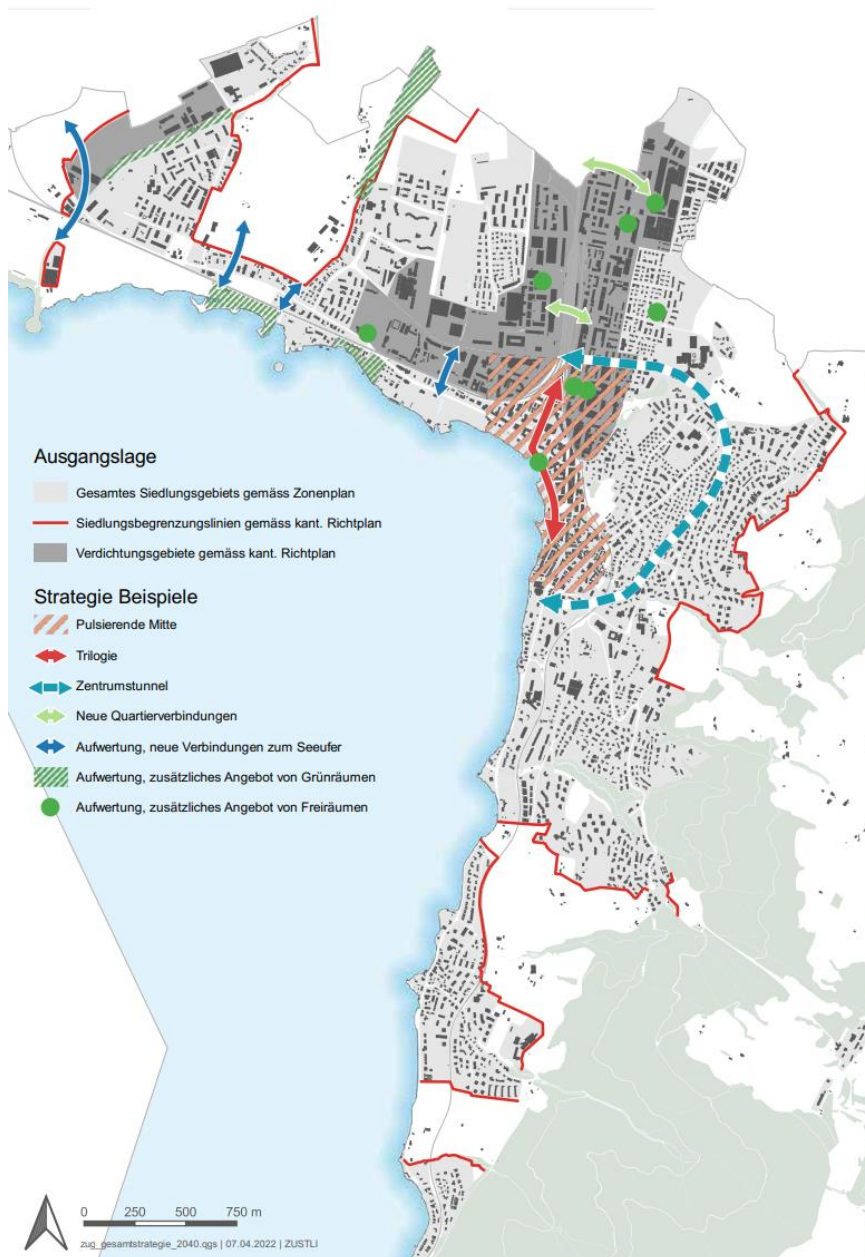


Abbildung 6 Übersichtsplan Räumliche Gesamtstrategie 2040

2.3.4 Weitere Strategien und Konzepte

Neben der räumlichen Gesamtstrategie sind in den letzten Jahren weitere neue und richtungsweisende Strategien und Konzepte erarbeitet und beschlossen worden. Diese Strategien und Konzepte sind die Vorgaben des Stadtrates für die nachstehenden Planungen und Prozesse. Sie zeigen die Stossrichtung der künftigen Stadtentwicklung auf. Es sind informelle Planungsinstrumente, welche in unterschiedlichen, teilweise stadtinternen Prozessen erarbeitet worden sind. Mit der vorliegenden Revision des kommunalen Richtplans sollen die raumrelevanten Kernaussagen aus den Strategien und Konzepten in den Richtplan aufgenommen werden. Neben den in diesem Kapitel bereits erwähnten Unterlagen sind insbesondere nachfolgend aufgelistete Grundlagen ebenfalls in die Richtplanrevision eingeflossen:

- Hochhausreglement (2018)
- Stadtraumkonzept Zug 2050 (2019)
- Analyse der klimaökologischen Funktionen und Prozesse für das Gebiet der Stadt Zug (Klimaanalyse) (2020)
- Entwicklungsstrategie Stadt Zug (2021)
- Freiraumkonzept Stadt Zug (2012, Überarbeitung 2021)
- Konzept Mobilität und Freiraum (2022)
- Handbuch Strassen und Plätze (2022)
- Gestaltungshandbücher (z.B. Gartenstadt, Oberwil)
- Energie- und Klimastrategie 2050 (2022)
- Schlussbericht Untersuchung ISOS-Ortsbilder (2000-2020 und 2023)
- Bedarfsnachweis Bauzonen des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (2023)
- Bedarfsanalyse Sportanlagen und Bewegungsräume der Stadt Zug (2023)

2.3.5 Einbettung des kommunalen Richtplans in die städtischen Planungsinstrumente

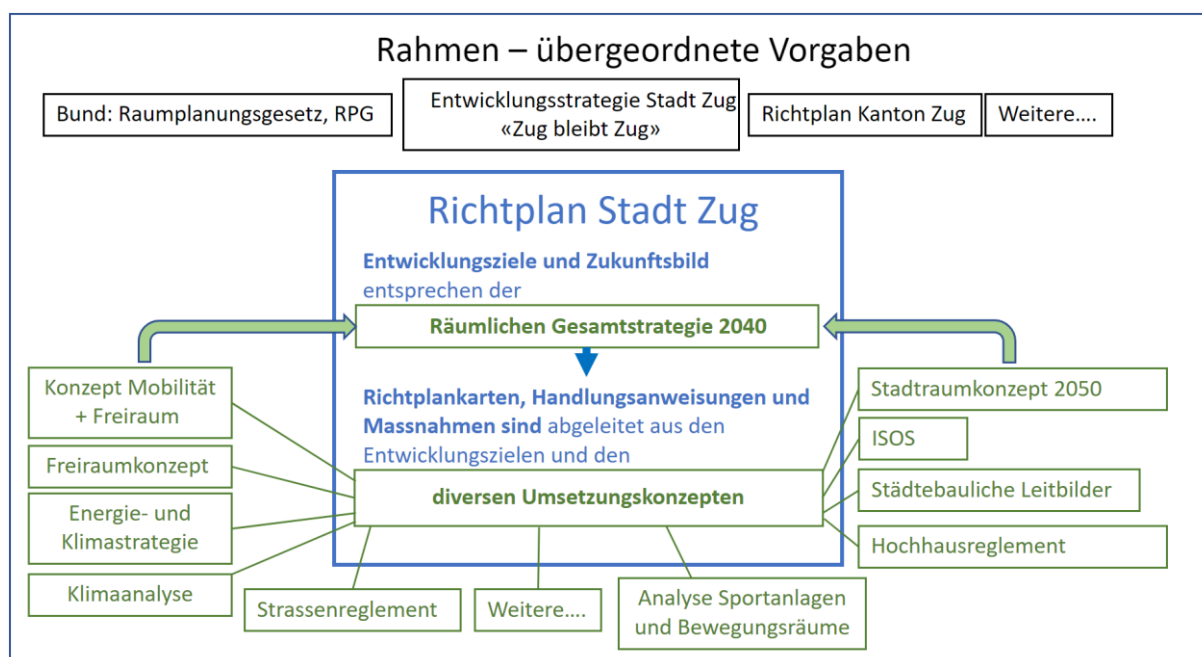


Abbildung 7 Einbettung des kommunalen Richtplans in die städtischen Planungsinstrumente

3 Richtplaninhalt

3.1 Aufbau und Struktur

Die strategischen Leitsätze basieren auf der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 und bilden den Rahmen für die räumliche Entwicklung. Diese Inhalte werden in den Handlungsanweisungen konkretisiert und wo notwendig in Massnahmen übersetzt. Der Richtplan gliedert sich in vier Oberthemen mit verschiedenen Unterthemen. Zu jedem Unterthema werden eine Handlungsanweisung sowie Massnahmen festgesetzt, welche in einer Themenkarte dargestellt werden. In den Themenkarten wird dabei zwischen der «Ausgangslage» und der «Massnahme» unterschieden.

Die Massnahmen werden unterteilt in allgemeine Massnahmen, welche für das gesamte Stadtgebiet gelten und in Massnahmen, welche verortet werden können. Der Richtplan gliedert sich wie folgt:

L Landschaft und Vernetzung

- Frei- und Grünräume
- Ökologische Aufwertung
- Landschaftsräume
- Klimaanpassung
- Aussichtslagen

S Siedlung

- Siedlungsentwicklung
- Kaltluftzufuhr
- Öffentliche Bauten und Anlagen

M Verkehrsnetze und Strassenraum

- Kommunale Strassen
- Verkehrslenkung und -bewirtschaftung
- Veloverkehr
- Öffentlicher Verkehr und Carverkehr
- Fussverkehr

E Versorgung und Entsorgung

- Energieversorgung
- Nachhaltige Abfallentsorgung und Wertstoffe

Strategische Leitsätze (informativ)



Handlungsanweisungen und Themenkarten

L: Landschaft und Vernetzung

Handlungsanweisung
Massnahmenliste (Allgemeine und verortete)
Themenkarten (Ausgangslage und Massnahmen)

S: Siedlung

Handlungsanweisung
Massnahmenliste (Allgemeine und verortete)
Themenkarten (Ausgangslage und Massnahmen)

M: Verkehrsnetze und Strassenraum

Handlungsanweisung
Massnahmenliste (Allgemeine und verortete)
Themenkarten (Ausgangslage und Massnahmen)

E: Versorgung und Entsorgung

Handlungsanweisung
Massnahmenliste (Allgemeine und verortete)
Themenkarten (Ausgangslage und Massnahmen)

Massnahmenkarte



Abbildung 8 Aufbau kommunaler Richtplan

3.2 Periodische Aktualisierung

Die strategischen Leitsätze wie auch die Handlungsanweisungen sind grundsätzlich auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgerichtet und sollen nur bei massgeblichen Veränderungen der Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Massnahmen sind hingegen eine planerische Momentaufnahme und werden künftig alle zwei Jahre überprüft und nach Bedarf angepasst bzw. teilrevidiert werden. Eine Massnahme kann angepasst, neu aufgenommen oder entfernt werden, z.B. weil sie inzwischen umgesetzt worden ist. Auch der Koordinationsstand (Vororientierung / Zwischenergebnis / Festsetzung) der Massnahmen kann periodisch aktualisiert werden. Damit behält der Richtplan als strategisches Führungsinstrument des Stadtrats für Priorisierungs- und Koordinationsentscheide die notwendige Aktualität. Der Koordinationsstand der aufgelisteten Massnahmen selbst kann wiederum dem Stadtrat der Priorisierung hinsichtlich der Umsetzung dienen.

Die Festlegungen und Massnahmen sind mit Rücksicht auf die finanzpolitischen Möglichkeiten und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend umzusetzen. Die Änderungen von Festlegungen und Massnahmen benötigen einen Beschluss des Stadtrats und eine Genehmigung durch die Baudirektion.

Es werden drei Koordinationsstände unterschieden: Vororientierung (V), Zwischenergebnis (Z) und Festsetzung (F). Alle allgemeinen Massnahmen, wie zum Beispiel die Erarbeitung eines Masterplans Sportanlagen, werden mit dem Koordinationsstand Z versehen. Aufgrund der thematischen Gliederung der Massnahmen sind die Zuständigkeiten innerhalb der Verwaltung geregelt. Bei Massnahmen mit einem Zwischenergebnis wird in der Regel in der Umsetzungsplanung (d.h. in dem Richtplan nachgelagerten Konzepten, Masterplänen, etc.) festgehalten, was von wem bis wann erledigt wird, damit diese in Zukunft festgesetzt werden können.

3.3 Erweiterter Themenkreis

Die Ausrichtung des Richtplans liegt in einer gesamtheitlichen Betrachtung aller für die Stadt Zug wichtigen raumrelevanten Themenfelder. Dies bedeutet, dass neben den klassischen Richtplanthemen Verkehr, Siedlung und Landschaft weitere Bereiche wie Energie, Klima und Ökologie einbezogen werden.

Der neue kommunale Richtplan umfasst folgende Themen:

- L Landschaft und Vernetzung
- S Siedlung
- M Verkehrsnetze und Strassenraum
- E Versorgung und Entsorgung

3.4 Übersicht Revisionsinhalte (bisher / neu)

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Themen, wie sie im bisherigen und im revidierten Richtplan behandelt werden. Es ist eine allgemeine Übersicht zu den Themen und bezieht sich nicht auf einzelne Inhalte oder spezifische Karteneinträge. In der Spalte des revidierten Richtplans entsprechen die unterstrichenen Begriffe den Kartenlegenden und Buchstabe/Zahl (z.B. S1) den zugehörigen Handlungsanweisungen.

Thema	Kommunaler Richtplan 2010	Revidierter Richtplan
Verkehr - MIV	Festlegung Sammel- und Erschliessungsstrassen (Karte); Umklassierung der Strassenfunktion bei Eröffnung neuer übergeordneten Strassen (V1); Anschlusspunkte neue Erschliessungen (V2); Umbau Knoten (V3); Strassenunterbrechung für motorisierten Individualverkehr (Aufhebung Verbindung / Anschluss) (V5); Erschliessung Zugerberg (V18)	M1: Kommunale Strassen flächenschonend dimensionieren, effizient betreiben und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten. Allfällige Neu- und Ausbauten minimieren und klimaschonend gestalten. M1.1: Stadt setzt sich für eine Abklassierung und Umgestaltung der Achse Alpenstrasse-Vorstadt ein (<u>Trilogie Bahnhof-Seeufer-Altstadt</u>). M1.4: Groberschliessung sicherstellen (Festlegung <u>Sammel- sowie Haupteerschliessungsstrassen</u>)
Verkehr – Strassenraumgestaltung	Festlegungen zu Strassenraumgestaltung: Siedlungsorientiert Gestaltung von entlasteten städtischen Verkehrsachsen (V0); Tor / Strassenraumgestaltung (V6); Verkehrsberuhigte siedlungsorientierte Strassenabschnitte (V8)	M1.1 Das kommunale Strassennetz wird [...] nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet und die Strassenräume [...] als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr organisiert.
Verkehr - Geschwindigkeitsregime	Festlegungen Niedriggeschwindigkeitsregime (V7): Begegnungszone Stadtzentrum Quartier- und Erschliessungsstrassen in Wohnquartieren, Situativ auf übergeordneten, siedlungsorientierten Strassen	M1.2: Das Verkehrstempo auf dem kommunalen Strassennetz wird der ortsspezifischen Umgebung angepasst [...]
Verkehr – Verkehrslenkung und -bewirtschaftung	Verkehrslenkung: Verkehrsdosierungssystem, Pfortneranlage (V4)	M2: Der quartierfremde Durchgangsverkehr wird konsequent auf das übergeordnete Strassennetz geleitet. Die Haupteerschliessungsachsen werden [...] effizient betrieben. Es wird ein Parkleitsystem zur Reduktion des Suchverkehrs betrieben.
Verkehr - Rahmenbedingungen	Autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten (V9)	M2: Mobilitätsmanagement und Einsatz neuer Technologien
Verkehr - Fussverkehr	Verbesserung Querung für Fussgänger (V10); Kommunale Fussgängerverbindung / Spazierweg (ausserhalb Siedlungsgebiet) (V15)	M5: Sicher und angenehm zu Fuss unterwegs: grundsätzlich getrennte Führung; attraktive Gestaltung; sichere Schulwege; feinmaschige Vernetzung; Festlegung des <u>Basisnetzes Fussverkehr</u>
Verkehr - Veloverkehr	Verbesserung Querung für Radfahrer (V10); Kommunale Radstrecken (V14); Veloabstellanlagen / Bike and Ride (V16)	M3: Sicheres und komfortables Velofahren in der Stadt: hohe Sicherheitsanforderungen; komfortables Fahren; flächig; Festlegung der <u>kommunalen Velorouten</u> und der <u>«Bike to School»-Routen</u> sowie von <u>Veloabstellanlagen</u>
Verkehr - öV	Generelle Handlungsanweisung ohne Karteneintrag (V0); Bushaltestellen (V12); ÖV-Erschliessung prüfen (V13); Industriegeleise (Karte) Standseilbahn (Karte)	M4: Zuverlässiger Öffentlicher Verkehr Liniennetz soll optimiert und auf Stadtentwicklung abgestimmt werden; Haltestellen sind hindernisfrei und gut erreichbar; Der Bahnhof Zug wird zu einer multimodalen Drehscheibe weiterentwickelt.
Carverkehr	Nicht enthalten	M4: Carverkehr lenken und das Halten und Parkieren regeln. Festlegung <u>Car Halte- und Abstellplätze</u>
Verkehr – Parkierung	Parkierungsanlage / Park and Ride (V11)	M1.3: Öffentliche Parkierung vornehmlich in Parkhäusern und unterirdischen Parkierungsanlagen; Flächen für den Güterumschlag und wo zweckmässig für Kurzzeitparkplätze vorsehen, v.a. in der Altstadt/Neustadt M2: Strassenparkplätze in den Wohnquartieren werden [...] mit einer Anwohnerbevorzugung bewirtschaftet.

Thema	Kommunaler Richtplan 2010	Revidierter Richtplan
Verkehr - Schlittelweg	Schlittelweg/-hang (V17)	M5: <u>Schlittelweg</u> am Zugerberg erhalten und sicher betreiben
Siedlung	Siedlungsgebiet (S1); Siedlungserweiterungen (Vorranggebiete) (S2); Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen (S3);	S1 Quartierspezifische und nachhaltige Siedlungsentwicklung: S1.1: <u>Altstadt/Neustadt</u> mit hoher Aufenthaltsqualität, <u>Trilogie</u> stärken S1.2: <u>Transformationsgebiete</u> : Innenentwicklung mit Stadtzuger Identität S1.3: <u>Stabile Gebiete am Hang / Stabile Gebiete in der Ebene</u> erhalten und sorgfältig weiterentwickeln S1.4: <u>Strukturerhalt</u> : Städtebaulich bedeutende Strukturen erhalten S1.5: Preisgünstiger Wohnungsbau fördern (<u>Areale mit preisgünstigem Wohnen</u>)
Landschaft / Grün- und Freiräume	Übriges Gebiet mit speziellen Vorschriften (L1); Landwirtschaftsgebiet / Landschaftsschutzgebiet (L2) Gebiet des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (L3)	L1: Vielfältige Frei- und Grünräume; L3: Charakteristische Landschaftsräume qualitativ stärken; Festlegung <u>Frei- und Grünräume, Landschaftsräume</u> und <u>kommunale Naturschutzgebiete</u>
Ökologische Aufwertung	Bei Umzonierung mit Raumfreihaltung eine ökologische Aufwertung ermöglichen (L3)	L2: Ökologische Aufwertung umfassend verankert; Festlegung <u>Ökologische Vernetzungsachsen</u> sowie <u>Baumreihen, Allen</u>
Aussichtslagen	Nicht enthalten	L5: Aussichtslagen erhalten; Festlegung <u>öffentliche Aussichtspunkte</u>
Versorgung und Entsorgung	Oekihof (E1)	E2: Nachhaltige Abfallentsorgung und Wertstoffe; Festlegung <u>Recyclingcenter Oekihof</u> und <u>Quartiersammelstellen</u>
Öffentliche Bauten und Anlagen	Nicht enthalten (ausser Oekihof, siehe Versorgung und Entsorgung)	S3: Öffentliche Bauten und Anlagen: Raumbedarf sichern und Vorbildrolle übernehmen; Festlegung <u>Schulen, Sport- und Freizeitanlagen</u> sowie <u>weitere Bauten und Anlagen</u>
Energie	Nicht enthalten	Festlegung <u>Prioritätsgebiete</u> und <u>Prüfgebiete</u> , differenziert nach Energiequelle / Netzart E1: Klimaneutrale Energieversorgung; <u>Prioritätsgebiete für Fernwärmenetze</u> ; <u>Prioritätsgebiete für See- und Grundwassernutzung</u> ; <u>Prioritätsgebiete für Erdwärmennutzung</u> ; <u>Prüfgebiete Windkraftanlagen</u>
Klima	Nicht enthalten	L5: Klimaanpassung nach Belastung differenzieren; S2: Kaltluftzufuhr in die Quartiere erhalten; Festlegung <u>Kaltluftkorridore</u> und <u>Kontaktsaum der Hangabwinde</u>

3.5 Grenzüberschreitende Abstimmung

In verschiedenen Bereichen wurden die Inhalte grenzüberschreitend mit den umliegenden Gemeinden abgestimmt oder Massnahmen definiert, welche eine Abstimmung mit diesen sicherstellt. Dies betrifft insbesondere:

- ÖBA:
Abstimmung betreffend Schulanlage «Lüssi» und Sportanlagen «Herti Nord»;

- Verkehr:
 - o Massnahme «Regionales Verkehrsmanagementkonzept» erfolgt mit den umliegenden Gemeinden und unter Federführung des Kantons.
 - o «Kommunales Velonetz» mit der Gemeinde Baar abgestimmt.
 - o BGK Baarerstrasse: Umgestaltung Strassenraum Gubelstrasse-Stadtgrenze (M1.4.07)

4 Erläuterungen zu den Festlegungen

4.1 L: Landschaft und Vernetzung

L1: Frei- und Grünräume

Grundlagen:

- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Klimaanalyse Stadt Zug

Erläuterungen:

Eine ausreichende Versorgung mit qualitativ hochwertigen Freiräumen ist für die Naherholung und den sozialen Austausch der Bevölkerung und der Beschäftigten sehr wichtig. Auch stellen sie Trittsteine für Fauna und Flora dar und sind darum wichtig für die Biodiversität. Daneben haben Freiräume dank ihrer kühlenden Wirkung eine wichtige Funktion für ein angenehmes Stadtklima. Die räumliche Gesamtstrategie 2040 hält deshalb fest, dass die Stadt Zug ihre Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig stärkt. Das Konzept Mobilität und Freiraum sieht ebenfalls eine Aufwertung der bestehenden Frei- und Grünräume sowie eine Ergänzung mit zusätzlichen Flächen vor. Mit der allgemeinen Massnahme «Umsetzungsplanung Frei- und Grünräume» soll basierend auf diesem Konzept die künftige Freiraumversorgung langfristig erhalten und verbessert werden. Der Fokus liegt dabei auf den Transformationsgebieten.

Im Richtplan werden die bestehenden, die aufzuwertenden und die neu zu erstellenden öffentlichen Frei- und Grünräume festgelegt. Insbesondere in den Transformationsgebieten soll so ein neues Angebot geschaffen oder bestehende Frei- und Grünräume aufgewertet werden. Ein weiterer Fokus liegt auf den Grünräumen entlang des Seeufers, für welche nicht zuletzt vielfältige Nutzeransprüche vorhanden sind. Zudem sind neue Grünräume von stadtweiter Bedeutung geplant (z.B. L1.14 die Renaturierung der Neuen Lorze oder L1.15 Lorzenpark bei der Alten Lorze).

L2: Ökologische Aufwertung

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum

Erläuterungen:

Die Schweiz beherbergt eine grosse biologische Vielfalt. Jedoch hat diese im vergangenen Jahrhundert deutlich abgenommen. Die Hälfte der Lebensräume und ein Drittel der Arten sind bedroht. Zum Erhalt und Verbesserung der Biodiversität sind einerseits genügend viele und genügend vielfältige Lebensräume notwendig, andererseits müssen die Lebensräume gut miteinander vernetzt werden. Dies betrifft auch den Kanton und die Stadt Zug. Der kommunale Richtplan sieht deshalb einerseits den Erhalt und Ausbau vielfältiger Lebensräume vor, andererseits sollen die Lebensräume besser vernetzt werden. Dabei werden die Festlegungen des kantonalen Richtplans berücksichtigt (u.a. Kap. L 6.1 Wildtierkorridor Eielen Ostufer Zugersee / L 8.1 Fliessgewässer, insbesondere L 8.1.3 Arbach, neuer Lorzenlauf, Alte Lorze / L 8.3 Seen, insbesondere L 8.3.4 Lorzen, Seeufer Oeschwiese, Ostufer, Ufer bei Insel Eielen).

Ökologische Vernetzungsachsen

Im Richtplan werden ökologische Vernetzungsachsen festgelegt. Diese umfassen die offenen Fliessgewässer, die naturnahen Seeuferbereiche, bestehende und ehemalige Bahnlinien sowie Hecken. Sie dienen bereits heute – je nach Ausprägung – unterschiedlichen Arten für Aufenthalt (Trittsteine) und Fortbewegung von Fauna und Flora.

Teilweise müssen jedoch noch Lücken geschlossen werden oder der ökologische Wert ist zu verbessern. Zudem soll teilweise die Zugänglichkeit verbessert werden (z.B. zur Alten und Neuen Lorze).

Baumreihen, Alleen

Ebenfalls werden die Baumreihen und -alleen im Richtplan festgelegt. Auch diese erfüllen eine Vernetzungsfunktion und dienen gleichzeitig einer besseren Aufenthaltsqualität und einem angenehmeren Stadtklima. Der neue kommunale Richtplan setzt einen Massnahmenplan zur Erhöhung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung als Zwischenergebnis fest.

L3: Landschaftsräume

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Stadtraumkonzept 2050
- Zonenplan: Naturschutzzonen

Erläuterungen:

Das Siedlungsgebiet der Stadt Zug ist umgeben von strukturgebenden, identitätsstiftenden Landschaftsräumen wie der Zugerberg, der Zugersee oder die Lorzenebene. Diese haben wichtige naturräumliche Funktionen und dienen der Bevölkerung als naturnahe Erholungsräume. Sie sind zu erhalten und konsequent und nachhaltig weiterzuentwickeln.

Die Landschaftsräume umfassen das gesamte Stadtgebiet Zugs ausserhalb des Siedlungsgebiets. Die Stärkung der landschaftlichen Charakteristik, der Naherholungs- und der ökologischen Funktion der Landschaftsräume hat in Übereinstimmung mit den übergeordneten Vorgaben zu erfolgen (insb. kantonaler Richtplan, siehe Kap. L 1, L 4, L 5, L 7, L 8, L 11). In der Themenkarte werden die kantonalen Festlegungen «Kommunales Naherholungsgebiet» und «Landschaftsschongebiet» berücksichtigt und die kommunalen Naturschutzzonen eingetragen. Diese sind vollumfänglich zu erhalten, wo sinnvoll zu ergänzen sowie eine extensive Pflege zu sichern. Das als allgemeine Massnahme im vorliegenden kommunalen Richtplan enthaltene Landschaftsentwicklungskonzept (L3.a) dient der Umsetzung des kantonalen Auftrags und definiert den kommunalen Schutz sowie den Umgang damit.

L4: Klimaanpassung

Grundlagen:

- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Klimaanalyse Stadt Zug

Erläuterungen:

Die Schweizer Mitteltemperatur hat seit 1864 um rund 2°C zugenommen. Dies ist deutlich mehr als die mittlere globale Temperatur, was an der zentralen kontinentalen Lage der Schweiz liegt. Die Klimaszenarien CH2018 weisen für die Schweiz bis 2100 eine mittlere weitere Zunahme um +4°C aus, was jedoch mit konsequentem Klimaschutz auf +0.5°C begrenzt werden kann. Die Klimaerwärmung betrifft nicht alle Teile der Schweiz gleich. In den Siedlungsräumen sind die Auswirkungen stark zu spüren. Diese werden beispielsweise aufgrund der physikalischen Oberflächeneigenschaften (z.B. viele Beton-/Asphaltflächen), weniger Begrünung (Verdunstungskälte) und weniger Luftaustausch (aufgrund Gebäudestellung) deutlich mehr Hitzetage und Tropennächte als heute aufweisen.

Im Zeitraum 2018 bis 2020 wurde deshalb für das Stadtgebiet eine Analyse der klimaökologischen Funktionen (kurz Klimaanalyse) durchgeführt. Diese zeigt, dass die Temperaturabweichung am Mittag gegenüber den Freiflächen stellenweise +16°C (Physiologisch Äquivalente Temperatur PET) betragen kann; in der Nacht beträgt die Abweichung zu Freiflächen bis +5°C. Dies hat negative Folgen für Mensch, Fauna und Flora. Für die Menschen hat die Hitzebelastung mehr Stress, Gesundheitsprobleme und Leistungseinschränkungen zur Folge. Zudem wird die Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen reduziert.

Das Stadtgebiet ist gemäss Klimaanalyse nicht gleichmässig von der Hitzebelastung betroffen. Am Tag zeigen sich die extremen Wärmebelastungen praktisch im ganzen Siedlungsgebiet. In der Nacht beschränkt sich die mässig bis hohe thermische Belastung auf die dicht überbauten Gebiete im Bereich Altstadt / Neustadt / Baarerstrasse sowie im Bereich Choller / äussere Lorzenallmend. Damit diese negativen Auswirkungen abgemindert werden können, wurden im Bericht zur Klimaanalyse 19 klimaökologisch wirksame Einzelmassnahmen in den Bereichen «thermisches Wohlbefinden im Aussenraum», «Verbesserung der Durchlüftung» sowie «Reduktion der Wärmebelastung im Innenraum» vorgeschlagen.

Der kommunale Richtplan setzt den Massnahmenkatalog stufengerecht um. Die zentrale allgemeine Massnahme definiert eine Klimaanpassungsstrategie. In der Festlegung werden dabei insbesondere Massnahmen aus dem Themenbereich «thermisches Wohlbefinden im Aussenraum» gesichert, wobei der blau-grünen Infrastruktur (Wasser, Grünräume und -elemente) eine hohe Bedeutung zukommt. Die Massnahmen sind grundsätzlich im ganzen Siedlungsgebiet anzuwenden; eine besondere Priorität soll jedoch auf den Bereichen liegen, die auch in der Nacht einer starken Hitzebelastung ausgesetzt sind. Diese sogenannten Prioritätsgebiete werden im Richtplan abgebildet.

Die Klimaanpassungsmassnahmen müssen den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. So sind in der Altstadt bei der Umsetzung von Klimaanpassungsmassnahmen die Rahmenbedingungen der historischen Bebauung und des Stadtbilds zu berücksichtigen.

Weitere Elemente des Massnahmenkatalogs werden in der Festlegung zur Kaltluftzufuhr (S2) gesichert.

L5: Aussichtslagen erhalten

Grundlagen:

- Bauordnung der Stadt Zug

Erläuterungen:

Die gültige Bauordnung vom 07.04.2009 der Stadt Zug bezeichnet im Anhang 2 Aussichtslagen und -punkte. Ein Teil der Aussichtslagen ist durch Standort, Azimut und Vertikalwinkel definiert. Diese bedeutenden Aussichtslagen werden deshalb auch im kommunalen Richtplan gesichert.

4.2 S: Siedlung

S1: Siedlungsentwicklung

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Stadtraumkonzept 2050
- Handbuch Baukultur in den Quartieren
- Bericht ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020

Erläuterungen:

Allgemeine Zielsetzung

Die Schweizer Bevölkerung hat sich im März 2013 für die Revision des Raumplanungsgesetzes RPG ausgesprochen und so ein klares Bekenntnis für die Siedlungsentwicklung nach innen abgegeben. Auch der Kanton Zug (siehe z.B. Kantonaler Richtplan G5) und die Stadt (Räumliche Gesamtstrategie 2040, Kapitel 1) unterstützen dieses Ziel. Die Siedlungsentwicklung nach innen wird nun ebenfalls im Richtplan gesichert.

Quartierweise Betrachtung

Zug ist eine Stadt der Quartiere. Die Festlegung S1 wurde deshalb in vier Sub-Festlegungen unterteilt. Ähnlich strukturierte Quartiere bzw. Gebiete wurden dabei zu einer Festlegung zusammengefasst. Neben der Altstadt / Neustadt wurden die sogenannten Transformationsgebiete und die stabilen Gebiete definiert. Gemeinsam bilden sie das gesamte Siedlungsgebiet Zugs.

S1.1 Altstadt / Neustadt

Das Gebiet umfasst die historische Altstadt und das Neustadtquartier. Das Gebiet umfasst somit Quartiere aus verschiedenen Zeitepochen und unterschiedlichem Erhaltungswert. Die ortsbaulichen Strukturen sollen erhalten und das Ortsbild aufgewertet werden. Der öffentliche Raum soll durch eine attraktive und lebenswerte Strassenraumgestaltung, insbesondere die Trilogie Bahnhof-Seeufer-Altstadt aufgewertet werden.

S1.2 Transformationsgebiete

Die Transformationsgebiete stellen diejenigen Gebiete in der Stadt Zug dar, welche aufgrund ihres hohen baulichen Verdichtungspotenzials und der zentralen Lage das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum primär aufnehmen. Die Abgrenzung entspricht dabei grundsätzlich den Verdichtungsgebieten I und II des kantonalen Richtplans (Festlegung S5.2.3). Folgende Abweichungen bestehen:

- Haldenstrasse: Aufgrund der Interessensabwägung mit dem Ortsbildschutz (ISOS) nicht für Verdichtung / Transformation geeignet (siehe Bericht ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020)
- Göbli: Aufgrund vorgesehener Verdichtung der öffentlichen Bauten und Anlagen (Ökihof, Werkhof etc.) in das Transformationsgebiet aufgenommen
- Eisstadion / Stierenmarkt: Keine Verdichtung / Transformation vorgesehen
- Steihuserbrugg (Firma Bossard): Weiterentwicklung des einheimischen Gewerbes durch Verdichtung des Industriegebiets ermöglichen

S1.3 Stabile Gebiete

Die stabilen Gebiete umfassen diejenigen Gebiete, welche keine starken Veränderungen erfahren sollen. Die stadträumliche Identität dieser Quartiere soll erhalten und mit sorgfältig eingepassten Neubauten gestärkt werden. Die stabilen Gebiete werden aufgeteilt in die Gebiete am Hang (Oberwil, Gimmenen, St. Michael, Rosenberg, Loreto) und die Gebiete in der Ebene (Guthirt, Herti, Lorzen). Die Differenzierung erfolgt analog derjenigen im Stadtraumkonzept 2050 und fusst auf den strukturellen Unterschieden der Ebene- und Hangquartiere.

S1.4 Strukturerhalt

Die Gebiete mit Strukturerhalt stellen die stufengerechte Umsetzung der Interessensabwägung zum ISOS dar. Sie enthalten Baugruppen und Gebiete mit ihren Freiräumen, für welche das Interesse des Strukturerhalts gegenüber der Innenentwicklung überwiegt. Ortsbilder, für welche das Interesse der Innenentwicklung überwiegt, wurden in erster Linie dem Transformationsgebiet zugeordnet. Die Handlungsanweisung würdigt diese stadträumlich, baugeschichtlich oder landschaftsarchitektonisch wertvollen Strukturen und städtebauhistorisch bedeutenden Ensembles als kulturell bedeutend und identitätsstiftend. Mit der Festlegung des Strukturerhalts sind im Rahmen der Nutzungsplanung (Zonenplan und Bauordnung) Instrumente zu schaffen, um die prägende bauliche und aussenräumliche Struktur zu erhalten, respektive sinngemäss und behutsam anzupassen, zu erneuern oder weiterzuentwickeln. Dies bietet nicht zuletzt auch die Möglichkeit, vorhandene städtebauliche und architektonische Defizite zu mildern.

S1.5 Preisgünstiger Wohnungsbau

Mit dieser Handlungsanweisung wird im Richtplan das Ziel verankert, preisgünstigen Wohnungsbau zu fördern. Inhaltlich entspricht die Handlungsanweisung den Zielen der am 18. Juni 2023 vom Stimmvolk angenommenen Initiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand». Im Rahmen der vorgesehenen Wohnraumstrategie (S1.b) soll eine Strategie zur Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus erarbeitet werden. Ebenfalls werden im Rahmen der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung entsprechende Massnahmen vorgesehen. Der Richtplan bezeichnet die städtischen Areale, auf denen preisgünstiges Wohnen umgesetzt werden soll.

S2: Kaltluftzufuhr

Grundlagen:

- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Klimaanalyse Stadt Zug

Erläuterungen:

Ergänzend zu den Festlegungen im Kapitel Klimaanpassung (L4) werden in der Festlegung S2 Massnahmen aus dem Themenbereich «Verbesserung der Durchlüftung» des Massnahmenkatalogs des Berichts der Klimaanalyse gesichert. Die durch Tal- und Hangabwinde entstehende kühlende Wirkung soll erhalten werden. Die im Richtplan dargestellten Festlegungen entsprechen dabei:

- Kaltluftkorridor: entspricht den sekundären Leitbahnen der Talabwinde sowie den Sonderleitbahnen Hangabwind der Planhinweiskarte Nacht.
- Kontaktsaum Hangabwind: entspricht den Kontaktsäumen des Hangabwinds der Planhinweiskarte Nacht.

S3: Öffentliche Bauten und Anlagen

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Bericht Bedarfsnachweis Bauzonen OeIB
- Bedarfsanalyse Sportanlagen und Bewegungsräume der Stadt Zug
- Schulraumplanung (inkl. jährlich nachgeführter Schulraumprognose)
- Liegenschaftsliste Stadt Zug
- Zonenplan

Erläuterungen:

Die Stadt Zug setzt sich zum Ziel, ein bedürfnisgerechtes Angebot an öffentlichen Bauten und Anlagen bereitzustellen. Dazu gehören neben Schulen, Sport- und Freizeitanlagen (Fussballplätze, öffentliche Seebäder etc.) auch weitere öffentliche Bauten wie Alters- und Pflegeheime, Gebäude der öffentlichen Verwaltung, kulturelle Einrichtungen oder auch Feuerwehrdepots. Die steigenden Bevölkerungszahlen steigern auch die Nachfrage nach öffentlichen Bauten und Anlagen. Mit den oben aufgeführten Grundlagen wird der künftige Bedarf an öffentlichen Bauten und Anlagen für das Jahr 2040 aufgezeigt. Daraus wird das bereits heute vorhandene und künftig auftretende Defizit ausgewiesen. Aufgrund dieser Erkenntnisse werden Flächen definiert, welche zusätzlichen Raum für öffentliche Bauten und Anlagen bieten. Besonders für die flächenintensiven Nutzungen wie Rasensportfelder oder Tennisplätze ist es essenziell, die entsprechenden Flächen zu sichern. Weiter gilt es, den Bestand effizient zu nutzen und gegebenenfalls zu erweitern.

Beim Bau und Betrieb von neuen öffentlichen Bauten und Anlagen nimmt die Stadt Zug eine Vorbildhaltung ein. Konkret bedeutet dies, dass Zug in den Bereichen Energie, Mobilität, Klimaschutz, Ökologie und städtebaulich-architektonischer Qualität nicht nur das gesetzlich vorgeschriebene Minimum umsetzt, sondern – wo möglich – die Vorgaben übertrifft und innovative Lösungen anstrebt.

4.3 M: Verkehrsnetze und Strassenraum

M1: Kommunale Strassen

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kommunalen Richtplan 2010
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum

Erläuterungen:

Allgemeine Zielsetzung

Gemäss Kapitel M2 des kantonalen Richtplans haben Kanton und Gemeinden die (Verkehrs-) Infrastrukturen effizient und situationsgerecht zu nutzen und die Flächen möglichst den flächeneffizienten Mobilitätsformen zuzuweisen. Die Stadt Zug unterstützt dieses Ziel und hat sich im Rahmen der räumlichen Gesamtstrategie 2040 und des Konzeptes Mobilität und Freiraum ebenfalls einer flächeneffizienten Mobilität verschrieben. Flächeneffiziente Verkehrsmittel wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der ÖV sollen gefördert und das Mobilitätsnetz nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet werden.

Koordination mit den Kantonsstrassen

Der Motorfahrzeugverkehr, welcher nicht der Erschliessung dient, soll primär auf die Kantonsstrassen gelenkt werden. Massnahmen und Konzepte, die eine Auswirkung auf die Kapazität der Kantonsstrassen haben, werden mit dem Kanton abgesprochen. Bei der Erschliessung an einer Kantonsstrasse ist eine rückwärtige Erschliessung immer zu prüfen.

Strassenraumgestaltung

Das kommunale Strassennetz wird über das gesamte Stadtgebiet nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet und die Strassenräume werden als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr organisiert. Mischverkehr beinhaltet gegebenenfalls auch Trottoirs, Radstreifen, Fussgängerquerungen oder Kernfahrbahnen.

Unter der Federführung des Kantons soll eine Zentrumsplanung für die betriebliche und räumliche Umgestaltung des Zentrumsbereichs und zur Neuorganisation der Parkierung inkl. Postplatz durchgeführt werden (Massnahme Zentrumsplanung). Ein spezieller Fokus in der Strassenraumgestaltung liegt zudem auf der Achse Alpenstrasse-Vorstadt (Massnahme Trilogie Bahnhof-Seeufer-Altstadt).

Verkehrstempo

Um die Sicherheit zu erhöhen, den Lärm zu reduzieren und den Verkehrsfluss zu verstetigen, soll das Verkehrstempo der ortsspezifischen Umgebung angepasst werden. Konkret soll gemäss der räumlichen Gesamtstrategie 2040 das Verkehrstempo in den Quartieren und im Zentrum punktuell gesenkt werden.

Öffentliche Parkierung

Die öffentliche Parkierung soll gemäss der räumlichen Gesamtstrategie 2040 primär unterirdisch oder in Parkhäusern angeboten werden. Entsprechend sollen die Flächen von oberirdischen Parkfeldern für andere Nutzungen freigespielt und als Ersatz konzentrierte Parkierungsanlagen erstellt werden. Im Zentrum sollen für Güterumschlag und Kurzzeitparkierung (wo zweckmässig) jedoch weiterhin genügend oberirdische Parkierungsmöglichkeiten angeboten werden.

Groberschliessung

Mit der Revision des kommunalen Richtplans soll auch das Reglement über Strassen und Wege (Strassenreglement) angepasst werden. Das bisher im Anhang 1 des Reglements aufgeführte Verzeichnis der öffentlichen Strassen soll neu in den Richtplan überführt werden. Dabei sollen nur noch die der Groberschliessung dienenden Strassen im Richtplan festgelegt werden. Darunter fallen die Sammel- und die Haupterschliessungsstrassen.

Die nicht im Richtplan dargestellten Strassen gelten als Feinerschliessung und unterliegen so auch einer anderen Beitragspflicht (Groberschliessung: Anteil Grundeigentümer 30%; Feinerschliessung: Anteil Grundeigentümer 70%).

Als Gemeindestrassen gemäss dem Strassenreglement gelten alle im Richtplan festgelegten Strassen und Wege (Groberschliessung, Velowege, Fusswege) sowie alle im Eigentum der Stadt Zug stehenden Strassen und Wege der Feinerschliessung. Der Ausbaustandard der jeweiligen Strasse richtet sich gemäss dem begleitenden Handbuch «Strassen und Plätze» der Stadt Zug.

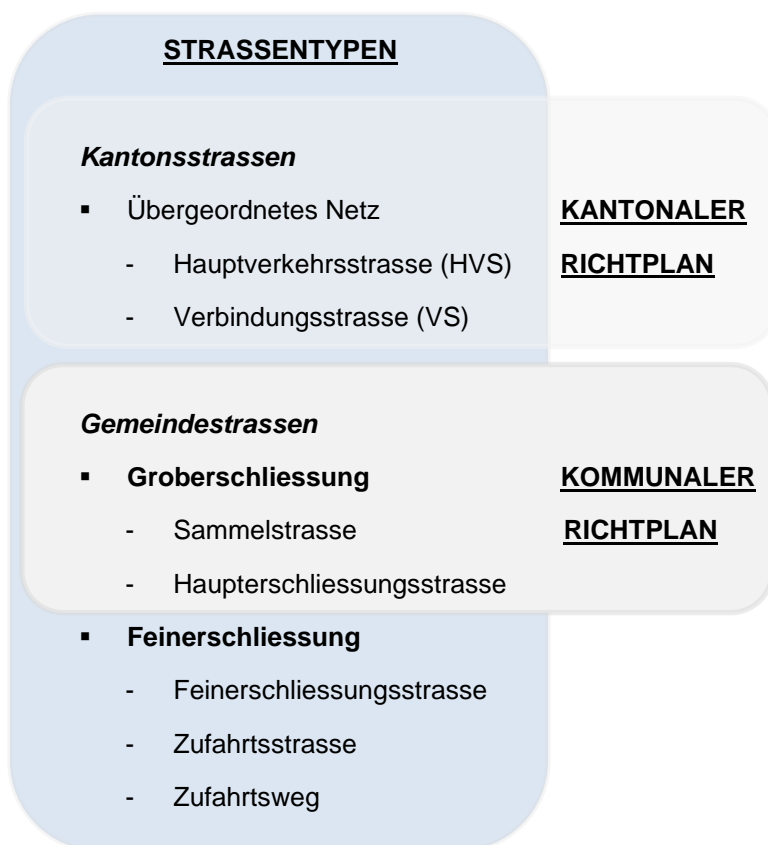


Abbildung 9 Übersicht zu im kommunalen Richtplan berücksichtigter Strassentypen

M2: Verkehrslenkung und -bewirtschaftung

Grundlagen:

- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum

Erläuterungen:

Mit betrieblichen und lenkenden Massnahmen kann das Verkehrsaufkommen ohne starke Einschränkungen reduziert und so die bestehende Infrastruktur effizienter genutzt werden. Im kommunalen Richtplan werden deshalb verschiedene Handlungsanweisungen für eine effizientere Nutzung der Infrastruktur festgelegt. Es werden keine Karteneinträge vorgenommen, da die Handlungsanweisungen das gesamte Stadtgebiet betreffen.

M3: Veloverkehr

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kommunaler Richtplan 2010
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Masterplan «Bike to school»
- Veloabstellungskonzept Bahnhof Zug

Erläuterungen:

Der Anteil des Veloverkehrs am Modal Split entspricht heute dem nationalen Durchschnitt. Unter Berücksichtigung der Kompaktheit der Stadt, der kurzen Distanz zu den Nachbargemeinden und der grösstenteils günstigen Topografie ist der Anteil aber als zu gering einzustufen. Dies ist unter anderem auf die heute noch bestehenden, punktuellen Netzlücken und Defizite in Sicherheit und Komfort zurückzuführen. Sowohl der kantonale Richtplan (Kap. M 4.1) als auch die räumliche Gesamtstrategie 2040 sehen deshalb die Sicherstellung einer durchgehenden und bedarfsgerechten Veloverkehrsinfrastruktur vor. Diese Grundsätze werden nun auch im kommunalen Richtplan integriert.

Grundsätzlich sind auf dem gesamten kommunalen Strassennetz gute Voraussetzungen für ein komfortables Velofahren zu schaffen. Auf den verorteten kommunalen Velorouten sind jedoch zusätzlich besonders hohe Sicherheitsanforderungen (Komfortrouten) einzuhalten. Das festgelegte Netz stellt eine Ergänzung zum kantonalen Velonetz dar und wurde auf Basis des Velonetzes des kommunalen Richtplans 2010 erarbeitet. Ziel war die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit der Zentren, wobei die MIV-Hauptachsen soweit möglich gemieden wurden.

Mit den ebenfalls verorteten «Bike to school»-Routen werden die Routen des unter Einbezug der kantonalen Baudirektion erarbeiteten Masterplans «Bike to school» verbindlich festgesetzt. Die «Bike to school»-Routen verbinden die Quartiere mit den wichtigsten dezentralen Schulhäusern. Sämtliche festgelegten Routen sind auch Teil des kantonalen oder kommunalen Velonetzes.

Zur Veloinfrastruktur gehören auch die Veloabstellanlagen. Im kommunalen Richtplan wird deshalb die Schaffung von ausreichend Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum gesichert. Besonders relevant sind die Abstellanlagen an den Bahnhaltstellen. Diese werden in den Karten bezeichnet. Zur Qualität der Veloabstellanlagen im Allgemeinen wird in den Handlungsanweisungen keine Aussage gemacht (z.B. betreffend Überdachung), da dies situativ beurteilt werden muss.

M4: Öffentlicher Verkehr und Carverkehr

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum

Erläuterungen:

Öffentlicher Verkehr

Für die Sicherstellung eines zuverlässigen öffentlichen Verkehrs sind grundsätzlich der Kanton bzw. der Bund verantwortlich, gemeinsam mit den Betreibern des ÖV (in Zug insb. SBB und ZVB). Die Möglichkeiten der Stadt für eine Optimierung des ÖV sind deshalb beschränkt. Einflussmöglichkeiten bestehen bei der Ausgestaltung der Haltestellen (hindernisfreie Gestaltung und multimodale Einbindung). Entsprechend legt der kommunale Richtplan den Fokus neben der Optimierung des Feinverteilers in Zusammenarbeit mit Kanton und ZVB auf die optimale Gestaltung der Haltestellen.

Ein besonderer Fokus wird auf den Bahnhof Zug gelegt, der im Zusammenhang mit dem Ausbaus schritt 2035 eine noch grössere Bedeutung als heute erhält (Zimmerberg-Basistunnel, Neu-/Ausbau Gleise 1 und 8, Spurausbauten). Der Bahnhof soll zu einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe werden. Dafür sind neben den bahnseitigen Projekten vor allem Ausbauten im Bahnhofsumfeld notwendig (Bus, Velo, Sharing-Angebote, Taxi, Fusswege, Personenunterführungen). Das Park+Ride-Angebot soll rückgebaut und dafür genügend Raum für Begegnung und Umsteigen geschaffen werden.

Carverkehr

Reise- und Fernbusse haben heute die Möglichkeit, an der Artherstrasse und auf dem Areal der kaufmännischen Berufsschule zu halten und zu parkieren. Zusätzlich besteht an der Rigistrasse eine beschränkte Möglichkeit, Passagiere ein- und aussteigen zu lassen. Diese Stellplätze werden im Richtplan gesichert. Die Standorte Artherstrasse und Berufsschule sollen jedoch mittel- bis langfristig verlegt werden. Die dafür notwendigen neuen möglichen Standorte sind im Rahmen eines zu erarbeitenden Carkonzepts zu ermitteln.

M5: Fussverkehr

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kommunaler Richtplan 2010
- Räumliche Gesamtstrategie 2040
- Konzept Mobilität und Freiraum
- Klimaanalyse Stadt Zug

Erläuterungen:

Gemäss kantonalem Richtplan (Kap. G 9.2, M 4.1), der räumlichen Gesamtstrategie 2040 und dem Konzept Mobilität und Freiraum ist der Fussverkehr zu stärken. Dafür ist es zentral, dass die Fusswege attraktiv und sicher gestaltet werden. Die Stadt Zug hat bereits ein dichtes Netz an Fusswegen; jedoch bestehen vielerorts Problemstellen für den Fussverkehr, z. B. durch fehlende Verbindungen, Querungsstellen oder zu geringe Aufenthaltsqualität. Mit der durch die Klimaveränderung einhergehenden steigenden Anzahl Hitzetagen ist es zudem zentral, dass es auf den Fusswegen nicht zu heiss wird. Deshalb sollen sie nach Möglichkeit der Hitzeentlastung dienen (Begrünung, Entsiegelung). Die Handlungsanweisungen zur Festlegung M5 stellen die Förderung des Fussverkehrs sicher. Ein besonderer Fokus liegt auf der Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit im Fusswegnetz, insbesondere auf den wichtigen Schulwegachsen.

Das im Richtplan abgebildete Basisnetz Fussverkehr bildet nur die wichtigsten Fusswege ab. Grundlage für die Festlegung des Basisnetzes sind der bisherige kommunale Richtplan sowie konsolidierte, aktuelle Grundlagen. Das Basisnetz bildet eine minimale zur Verfügung zu stellende Maschenweite ab und verbindet die wichtigsten Ziele des Fussverkehrs wie Schulen, öffentliche Bauten und Anlagen, Grün- und Freiräume, den Detailhandel oder ÖV-Haltestellen miteinander.

Ausserhalb der Bauzonen ist eine Doppelnutzung der Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr anzustreben, um Platz zu sparen (Konzentrationsprinzip). Bei der Bereinigung der Fuss- und Velonetze ausserhalb der Bauzonen wurde dieser Grundsatz wo möglich berücksichtigt.

Ebenfalls wird in der Festlegung M5 der Schlittelweg am Zugerberg abgebildet. Dieser wurde aus dem bestehenden kommunalen Richtplan übernommen.

4.4 E: Versorgung und Entsorgung

E1: Energieversorgung

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Energie- und Klimastrategie 2050
- Konzessionsperimeter und Einzugsgebiete Fernwärmenetze Altstadt, Circulago, Ennetsee
- Hinweiskarte thermische Grundwassernutzung
- Erdwärmekarte
- Potenzialstudie Windenergie

Erläuterungen:

Die Stadt Zug bekennt sich mit der Energie- und Klimastrategie zu einer fortschrittlichen Energie- und Klimapolitik. Ziel ist es, bis in das Jahr 2050 klimaneutral zu werden und den Energieverbrauch auf 2000 Watt pro Person zu senken sowie durch eine Stärkung einheimischer Energieträger die Reduktion der Abhängigkeit vom Ausland zu reduzieren. Dafür sind neben energieschonenden und effizienzsteigernden Massnahmen der Ersatz fossiler Energieträger durch einheimische, erneuerbare Energieträger notwendig.

Der kommunale Richtplan legt einen speziellen Fokus auf die Förderung einer klimaneutralen Wärmeversorgung. Ziel ist eine flächendeckende Versorgung mit einheimischen Energieträgern wie zum Beispiel Holz, Sonne, See- und Grundwasser, Abwärme und Windenergie. Die Nutzung der jeweils lokal verfügbaren Wärmepotenziale soll dabei unterstützt werden. Dafür wird im Richtplan das Siedlungsgebiet in Prioritätsgebiete eingeteilt und der jeweils prioritär zu unterstützende Energieträger definiert. Die Festlegung der Prioritätsgebiete wurde dabei anhand der lokal vorhandenen erneuerbaren Energieträger vorgenommen: In den Bereichen, in welchen See- und/oder Grundwasser zur Wärmeversorgung genutzt werden kann, wurde das Prioritätsgebiet See-/Grundwassernutzung ausgeschieden, in denjenigen, in denen Erdwärmepotenziale bestehen, das Prioritätsgebiet Erdwärmernutzung. Im gesamten restlichen Siedlungsgebiet wurde das Prioritätsgebiet Fernwärme festgelegt. Das Netz der Gasversorgung soll hingegen nicht mehr ausgebaut und stattdessen ein Ersatz für das fossile Erdgas angestrebt werden.

Im Bereich der Stromversorgung soll einerseits das vorhandene Potenzial zur lokalen Solarstromproduktion bestmöglich genutzt werden. In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass Photovoltaikanlagen auf dem Dach nicht im Konflikt zur Dachbegrünung stehen, da diese gut kombinierbar sind. Andererseits soll auch die Bereitstellung von lokalem Windstrom geprüft werden. Eine im Jahr 2022 durch die Stadt in Auftrag gegebene Potenzialstudie ergab, dass sich der Zugerberg (Gebiet Mittelmatt) für bis zu drei Windkraftanlagen eignet. Die Stadt Zug will in Folge geeignete Standorte für Windkraftanlagen im Rahmen des Masterplans Windkraftanlagen prüfen. Die städtischen Ziele zur Windkraft sind kongruent mit denjenigen des kantonalen Richtplans (insbesondere E15.1, E15.7, E15.8).

E2: Nachhaltige Abfallentsorgung und Wertstoffe

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Reglement über die Abfallbewirtschaftung des Zweckverbands der Zuger Einwohnergemeinden für die Bewirtschaftung von Abfällen (Zeba)

Erläuterungen:

Die Stadt Zug verfolgt – in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen und Vorgaben des Kantons und des Verbands Zeba – das Ziel einer umweltschonenden und verursacherorientierten Abfallentsorgung. Möglichst viele Siedlungsabfälle sollen separat gesammelt werden, damit diese wieder dem Stoffkreislauf zurückgeführt werden können. Dafür betreibt die Stadt Zug den Ökihof, das Ökimobil und die Quartiersammelstellen. In Zusammenarbeit mit den Grossverteilern setzt sich die Stadt Zug dafür ein, dass an Einkaufsorten zusätzliche Sammelstellen angeboten werden. Im Richtplan werden die Standorte des Ökihofs und der Quartiersammelstellen gesichert. Für den Haus- und Gewerbebereich werden gemäss der Strategie des Zeba bis 2030 möglichst flächendeckend Unterflurcontainer eingesetzt.

5 Verfahren

Das Verfahren des kommunalen Richtplans erfolgt nach § 37 PBG. Nachstehend werden die einzelnen Verfahrensschritte beschrieben. Der Stadtrat hat den Richtplan an diversen Sitzungen behandelt:

Datum	Geschäft	Beschlusnummer
27.10.2022	Aussprache: Revision kommunaler Richtplan 1. Lesung	550.22
07.07.2023	Aussprache: Revision kommunaler Richtplan 2. Lesung	408.23
19.09.2023	Beschluss: Einleitung kantonale Vorprüfung und öffentlichen Auflage	520.23
22.02.2024	Aussprache: Übersicht Ergebnisse öffentliche Auflage und Auswirkung auf die Nutzungsplanung	85.24
02.04.2024	Aussprache: Ergebnisse kantonale Vorprüfung und weiteres Vorgehen Umfahrung Zug	168.24
24.10.2024	Aussprache Überarbeiteter Richtplan aufgrund der kantonalen Vorprüfung und der öffentlichen Auflage	506.24
10.12.2024	Revision kommunaler Richtplan, Festsetzung 1. Lesung	589.24
14.01.2025	Beschluss: Festsetzung	25.25

Die kantonale Vorprüfung und die Mitwirkung der Bevölkerung erfolgten zeitgleich.

5.1 Vorprüfung durch das Amt für Raumplanung

Die kantonale Baudirektion hat mit Schreiben vom 28. Februar 2024 zum kommunalen Richtplan Stellung genommen. Die Vorprüfung enthält neben verschiedenen Hinweisen und Empfehlungen einige Vorbehalte.

Der Vorprüfungsbericht der Baudirektion enthält 37 Vorbehalte (in der Folge kursiv dargestellt). Sofern die Vorbehalte erfüllt werden (siehe Umgang mit dem Vorbehalt nachfolgend →), kann eine Genehmigung des kommunalen Richtplans ohne Auflage und Änderungen in Aussicht gestellt werden.

Grenzüberschreitende Abstimmung der Planungen

1. *Der Planungsbericht muss zur grenzüberschreitenden Abstimmung der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans Auskunft geben.*

→ Zum Thema Verkehr wurde zusätzlich die allgemeine Massnahme M2.a «Regionales Verkehrsmanagementkonzept» aufgenommen. Das Velonetz wurde mit den Nachbargemeinden abgestimmt. Weiter wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Stadtlandschaft der fachliche Austausch zu grenzüberschreitenden Planungen stattfindet.

Grundsätzliches

2. *Der kommunale Richtplan ist zu vereinfachen und zu präzisieren. Der Genehmigungsinhalt und der Koordinationsstand muss klar ersichtlich sein (Zielkarten, allgemeine und verortete Massnahmen).*

→ Die Handlungsanweisungen wurden gekürzt / präzisiert und beispielhafte Aufzählungen gestrichen. Neu gibt es eine Massnahmenkarte über das gesamte Stadtgebiet, welche sämtliche Massnahmen L, S, M und E umfasst. Weiter werden die Inhalte (Ausgangslage und Massnahmen) in den Themenkarten über das gesamte Stadtgebiet dargestellt. So konnte die Anzahl der Massnahmen ebenfalls reduziert werden. Auf die quartierweise Darstellung wurde aufgrund der kantonalen Rückmeldung verzichtet. Sämtliche allgemeine Massnahmen haben neu den Koordinationsstand «Z».

Die Begrifflichkeit Zentrum und Stadtzentrum wurde bereinigt.

3. *Die Massnahmen, die eigentlichen Richtplaninhalte, sind über das ganze Gemeindegebiet in einem Plan darzustellen und genehmigen zu lassen.*

→ Neu zeigt die Massnahmenkarte sämtliche Massnahmen auf dem Gemeindegebiet.

4. *Alle verbindlichen Planungsinstrumente (Richtplan und -text) sind mit einem Plankopf zu ergänzen, auf dem die Beschlüsse, die öffentlichen Auflagen und die kantonale Vorprüfung und Genehmigung ersichtlich sind.*

→ In Absprache mit dem ARV wurde der «Plankopf» im Richtplantext auf Seite 2 ergänzt. Der Plankopf wird auf der Massnahmenkarte ebenfalls ergänzt.

5. *Die kantonalen Informationsinhalte im kommunalen Richtplan müssen mit dem kantonalen Richtplan übereinstimmen.*

→ Die kantonalen Informationsinhalte wurden, wo immer möglich, gleich dargestellt. In der Themenkarte L2 «Ökologische Aufwertung» könnte dies zu Unklarheiten führen. Entsprechend wurde in dieser Themenkarte darauf verzichtet. Die Bezeichnungen der Legendeneinträge wurden angepasst und sind identisch mit dem kantonalen Richtplan.

6. *Die Lage der Bushaltestellen entlang der Kantonsstrassen sind mit dem Kanton abzusprechen.*

→ Die Bushaltestellen werden neu als «übriger Informationsinhalt» dargestellt und sind nicht Genehmigungsinhalt. Es wird darauf hingewiesen, dass mit der Entwicklung der äusseren Lorzenallmend eine Buslinie auf der Chamerstrasse geplant ist, welche bei der Chollermüli hält.

Strategische Leitsätze

7. *Die strategischen Leitsätze sind bezüglich der Umfahrung Zug zu überprüfen.*

→ Aufgrund der Ablehnung der Umfahrung ist keine Anpassung erforderlich. Weiter wird darauf hingewiesen, dass die strategischen Leitsätze neu nur noch Informationsinhalt sind.

A: Landschaft und Vernetzung

Fussverkehr (Handlungsanweisung A1 → neu M5)

8. *Die Handlungsanweisung A1 ist dahingehend zu präzisieren, dass eine Doppelnutzung Fuss-/Veloverkehr insbesondere ausserhalb der Bauzonen anzustreben ist.*

→ In der Handlungsanweisung M5 (vorher A1) wird nicht explizit erwähnt, dass eine Doppelnutzung anzustreben ist. Dies ist im kommunalen Richtplan nicht stufengerecht. Bei der Bereinigung der Fuss- und Velonetze wurde dieser Vorbehalt jedoch wo immer möglich berücksichtigt. Im Planungsbericht wurde dies ebenfalls ergänzt.

9. *Das Basisnetz Fussverkehr hat sich ausserhalb der Bauzonen auf das bestehende Wegnetz zu konzentrieren. Abweichungen sind zu begründen.*

→ Die Koordinationsstände V und Z werden in den Netzplänen schematisch dargestellt. Grundsätzlich werden die Fusswege auf den bestehenden Wegen geführt. Die Massnahme im Bereich der äusseren Lorzenallmend ist Teil der Gebietsentwicklung.

10. *Der Panoramaweg ist in den Massnahmen als Zwischenergebnis aufzuführen und entsprechend auszuformulieren.*

→ Die Massnahme Panoramaweg hat neu den Koordinationsstand «Zwischenergebnis». Entsprechend wird die Massnahme auch schematischer dargestellt.

11. *Die neu geplante Fussverbindung A1.17 ist nicht genehmigungsfähig und zu entfernen.*

→ Die Massnahme A1.17 wurde gestrichen

Vielfältige Frei- und Grünräume (Handlungsanweisung A2 → neu L1)

12. *Das im Richtplan A als «Grün- und Freiraum» bezeichnete Gebiet östlich der Sagistrasse im «Choller» ist zu streichen, da es sich um ein kantonales Naturschutzgebiet handelt.*

→ Die Massnahme A2.38 «Seeufer Chollermüli» wurde gestrichen.

Ökologische Aufwertung (Handlungsanweisungen A3 → neu L2)

13. *Im kommunalen Richtplan ist der gesamte ehemalige Bahndamm «Schleifi» als ökologische Vernetzungsachse aufzuführen.*

→ Der gesamte Bahndamm ist in der Themenkarte L2 «Ökologische Aufwertung» aufgeführt.

14. *Auf die Festlegung von Baumreihen entlang der Artherstrasse im kommunalen Richtplan ist aufgrund des IVS zu verzichten.*

→ Die Massnahme A3.59 wurde ersatzlos gestrichen.

B: Siedlung und Energie

15. *Die Raumfreihaltung für die Erdverlegung der Hochspannungsleitung ist im kommunalen Richtplan aufzunehmen.*

→ In Absprache mit dem ARV wird der kantonale Richtplaninhalt «Raumfreihaltung Erdverlegung Hochspannungsleitung» im kommunalen Richtplan in der Themenkarte E1 «Energieversorgung» als Informationsinhalt dargestellt.

16. *Die Quartiere sind zu verorten und die Begriffe aus den Legenden-Einträgen sind durchgehend zu markieren. Alternativ ist auf eine Markierung vollständig zu verzichten.*

→ Die Massnahmen wurde gestrichen und sind neu in den übergeordneten Handlungsanweisung geregelt.

17. *Das Prüfgebiet Windkraftanlage wird vom Kanton nicht genehmigt.*

→ In Absprache mit dem ARV wird die Massnahme zu Gunsten einer allgemeinen Massnahme «E1 b «Masterplan Windkraftanlagen» (ohne räumliche Verortung) gestrichen.

C: Verkehrsnetze und Strassenraum

Veloverbindungen

18. *Die kantonalen Velostrecken sind farblich entsprechend zu kennzeichnen. Basis für das kantonale Velowegnetz bildet der aktuell gültige kantonale Richtplan.*

→ Das kantonale Radstreckennetz wurde entsprechend angepasst, sodass es dem kantonalen Richtplan entspricht.

19. *Die Veloverbindung entlang des «Schleifedamm Ost» ist im kommunalen Richtplan festzusetzen.*

→ Die Massnahme wurde im kommunalen Richtplan ergänzt.

Kantonsstrasse

20. *Die Darstellung der Kantonsstrasse ist entsprechend anzupassen und mit dem Resultat der Abstimmung vom 3. März 2024 abzugleichen.*

→ In Absprache mit dem ARV wird das Kantonsstrassennetz ohne die Umfahrung abgebildet. So kann das Ergebnis der Volksabstimmung abgebildet werden, auch wenn die Umfahrung zum aktuellen Zeitpunkt noch Teil des kantonalen Richtplans ist.

21. *Massnahmen an der Kantonsstrasse sind mit dem Kanton abzusprechen.*

→ Die Massnahme C1.1.02 «Aufwertung Zentrumsbereich» wurde gestrichen. Die allgemeine Massnahme M1.a «Zentrumsplanung» wurde mit der Formulierung «Erarbeitung einer Zentrumsplanung **unter der Leitung des Kantons...**» angepasst.

22. *Die Festlegung ist nicht genehmigungsfähig. Die Stadt Zug kann sich für Massnahmen an der Kantonsstrasse beim Kanton einsetzen. Die Umsetzung kann jedoch nicht festgelegt werden.*

→ Die Handlungsanweisungen für das Zentrum (Aufwertung / Niedriggeschwindigkeit) wurden gestrichen.

23. *Die Knotenpunkte Chamer-/Chollerstrasse, Steinhauser-/Chollerstrasse, Arther-/Tellenmattstrasse und Feld-/Nordstrasse sind eindeutig als Kantonsstrasse darzustellen.*

→ Der graphische Fehler wurde korrigiert, sodass die Knoten eindeutig als Kantonsstrassen zu erkennen sind.

24. *Massnahmen und Konzepte, die eine Auswirkung auf die Kapazität der Kantonsstrasse haben, sind mit dem Kanton abzusprechen. Eine rückwärtige Erschliessung ist immer zu prüfen.*

→ Die Massnahmen M1.a «Zentrumsplanung» und M1.b «Erschliessung an Kantonsstrassen» wurden so ergänzt, dass der Kanton in der Zentrumsplanung im Lead ist bzw. die Überprüfung in Absprache mit dem Kanton stattfindet.

Bahnverkehr

25. *Die Entwicklung des Bahnverkehrs insbesondere beim Bahnhof Zug ist im kommunalen Richtplan aufzunehmen.*

→ Die Massnahme M4.01 «Bahnhof Zug» wurde im kommunalen Richtplan als verortete Massnahme ergänzt.

26. *Für die Personenunterführung Glashof ist ein Konzept zwischen der Stadt Zug, der SBB und dem Kanton zu erarbeiten, was als Massnahme aufzunehmen ist.*

→ In der Massnahme M4.01 wird die Personenunterführung Glashof neu explizit erwähnt.

Allgemeine Massnahmen

27. *Sind kantonale Interessen tangiert, muss sichergestellt sein, dass der Kanton bei der Erarbeitung von Konzepten, Massnahmenplänen, Strategien etc. einbezogen wird.*

→ Der Vorbehalt wird zur Kenntnis genommen.

28. *Die Entwicklung des Bahnhofs Zug ist räumlich zu verorten und im kommunalen Richtplan auszuweisen. Der Einbezug der ZVB muss sichergestellt sein.*

→ Die Massnahme M4.01 «Bahnhof Zug» wurde im kommunalen Richtplan als verortete Massnahme ergänzt. Weiter wird neu die ZVB ebenfalls im Massnahmentext erwähnt.

29. *Die drei Standorte für die Car Halte- und Abstellplätze sind zu entfernen. Allenfalls sind die heute bestehenden Standorte als Ausgangslage aufzuführen.*

→ Die bestehenden Car Halte- und Abstellplätze sind bereits heute nur als Ausgangslage im kommunalen Richtplan aufgeführt. Sie werden mit den neuen Abstellplätzen ersetzt, sobald diese ermittelt wurden. Mit der neuen Struktur und den Themenkarten ist dies besser verständlich. Der Vorbehalt ist entsprechend hinfällig.

Massnahmen inkl. Massnahmenkarten

30. *Die Massnahmen sind entsprechend zu überarbeiten. Der Beschlussinhalt muss eindeutig sein.*

Bei den Zwischenergebnissen ist festzuhalten, was von wem bis wann erledigt wird, damit diese in Zukunft festgesetzt werden können.

→ Im Rahmen der Überarbeitung wurde die Anzahl Massnahmen deutlich reduziert, sodass die Zuständigkeiten aufgrund der Thematik innerhalb der Verwaltung klar sind. Dies wird im Planungsbericht entsprechend beschrieben.

31. *Bei Massnahme A2.38 «Seeufer Chollermüli, Aufwertung zugunsten höherer Biodiversität» ist das Naturschutzgebiet «Choller» auszunehmen.*

→ Die Massnahme A2.38 «Seeufer Chollermüli» wurde vollständig gestrichen (siehe dazu auch Vorbehalt Nr. 12).

32. *Die Massnahme A3.59 «Baumreihe pflanzen / vervollständigen, ökologisches Vernetzungspotenzial nutzen» ist zu streichen.*

→ Die Massnahme A3.59 wurde ersatzlos gestrichen (siehe dazu auch Vorbehalt Nr.14).

33. Die Massnahmen A4.01 «Lorzenebene» und A4.02 «Zugerberg» sind in der vorliegenden Form nicht genehmigungsfähig.

→ Die Massnahmen A4.01 und A4.02 wurden gestrichen.

34. Vorbehalt: Die erwähnten Massnahmen sind festzusetzen.

Erläuterung: Im Gebiet «Lorzen» fehlen verschiedene Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm. Im kommunalen Richtplan A1 und C1 fehlen die «Neuanordnung Rad- und Fussweg Alte Lorze» sowie die «Neuanordnung Rad- und Fussweg Brügglü und Verlagerung der Parkierung Brügglü». Weiter wird der Seeuferweg zwischen Hafen und Strandbad gemäss Agglomerationsprogramm Zug (M25.01-9) nicht aufgeführt.

→ Der Seeuferweg zwischen Hafen und Strandbad sowie die Massnahmen im Gebiet Lorzen wurden im kommunalen Richtplan ergänzt. Da die Verlagerung der Parkierung Brügglü bereits umgesetzt ist, wird keine Massnahme ergänzt.

35. Bei der Massnahme A1.08 «Basisnetz Fussverkehr An der Aa» ist der Koordinationsstand von Z auf F anzupassen.

→ Der Koordinationsstand wurde entsprechend angepasst.

36. Vorbehalt: Sollte am Zwischenergebnis festgehalten werden, so ist dies im Plan auszuweisen.

Erläuterung: Das Basisnetz Fussverkehr «Lüssli Göbli» (A1.12; Zwischenergebnis) ist in der Massnahmenkarte nicht dargestellt. Es ist somit nicht ersichtlich, welche Fusswegverbindung damit gemeint ist.

→ Die Massnahme A.12 wurde gestrichen.

37. Die Buswendeschlaufe «Gimenen» ist festzusetzen.

→ Die Buswendeschlaufe Gimenen ist in der Massnahme M1.4.11 bereits enthalten.

6 Begriffe

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht und Einordnung der häufig verwendeten Begriffe.

Im Richtplan verwendeter Begriff, gemäss räumlicher Gesamtstrategie Zug 2040	Begriff mit ähnlicher Bedeutung	Erläuterungen
Trilogie		Bahnhof – Seeufer (Vorstadt) – Altstadt
Strassenraum		Raum von Fassade zu Fassade, inkl. Fahrbahn, Trottoir und Vorzonen der angrenzenden Liegenschaften.
Quartierverbindung		Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, welche die Quartiere, das Zentrum sowie Naherholungsräume miteinander vernetzen.
Koexistenz im Verkehr		Ansatz, der davon ausgeht, dass sich die verschiedenen Verkehrsarten wie Auto-, Velo- und Fussverkehr in verträglichem Miteinander die Verkehrsflächen teilen. Die Stadt Zug verfolgt den Ansatz von Koexistenz der fahrenden Verkehrsmittel auf der Strasse, der Fussverkehr wird getrennt geführt.
Mischverkehr		Das Strassennetz wird nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet und die Strassenräume werden als multifunktionale Mobilitätsräume organisiert. Gegebenenfalls umfassen diese auch Trottoir, Radstreifen, Fussgängerquerungen oder Kernfahrbahnen.
Flächeneffiziente Mobilität	Platzsparende Mobilität	Verkehrsmittel, die wenig Fläche für den Transport von Personen und Gütern benötigen. Besonders effizient ist der Fussverkehr sowie Massentransportmittel wie der Bahn- und Busverkehr.

Im Richtplan verwendeter Begriff, gemäss räumlicher Gesamtstrategie Zug 2040	Begriff mit ähnlicher Bedeutung	Erläuterungen
Multifunktionale Verkehrsräume		Räume mit Verkehr, die für alle Personen, unabhängig ob sie zu Fuss, mit dem Velo oder Auto unterwegs sind, angenehm sind und sich für Aufenthalt und Begegnung eignen.
Frei- und Grünräume		Öffentlich zugängliche Aufenthalts- und Begegnungs-Räume im Siedlungsgebiet, z.B. Plätze, Parkanlagen, Seeuferanlage, Strandbad, Sportplätze
Landschaftsraum	Natur- und Landschaftsraum	Umfasst Landwirtschaftsflächen, Wald und naturbelassene Räume, ausserhalb des Siedlungsgebiets
Verdichtung	Siedlungsentwicklung nach Innen	Erhöhung der Ausnützung im Siedlungsgebiet, zum Beispiel durch höhere Ausnutzungsziffern, höhere Gebäudehöhen, u. ä. unter Berücksichtigung von ausreichenden Freiräumen und Aufenthaltsqualität.
Agenda 2030		Von den Vereinten Nationen im Jahr 2015 beschlossen, bilden die 17 Ziele der Agenda die Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung. Es ist ein Meilenstein in der nachhaltigen Entwicklung.
ISOS Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung		Die Stadt Zug ist aufgeführt im «Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung» (ISOS). Das ISOS ist ein Ortsbild- und kein Einzelbau-Inventar. Ortsbilder werden nach dem Verhältnis der Bauten untereinander sowie der Qualität der Räume zwischen den Häusern, inkl. Freiräume, beurteilt.