

Kommunaler Richtplan

Planungsbericht

Stand Vorprüfung / öffentliche Auflage

19. September 2023



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@stadzug.ch

Projektleitung

Daniel Bader (bis 30.06.2023)
Silas Trachsel
Harald Klein

Projektteam

Gabriela Barman-Krämer
Claudius Berchtold
Walter Fassbind
Jascha Hager
Stefan Juch
Andreas Keiser
Katja Lehmann

GIS

Livio Stump
Isabella Vögtli
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 Ortsplanung	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	18
3.1	Periodische Aktualisierung	18
3.2	Neue Richtplanstruktur	18
3.3	Übersicht Revisionsinhalte (bisher / neu)	18
4	Erläuterungen zu den Festlegungen	21
4.1	A: Landschaft und Vernetzung	21
4.2	B: Siedlung und Energie	24
4.3	C: Verkehrsnetze und Strassenraum	28
5	Begriffe	32

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

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 nun 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 behördenverbindlich. Er bildet die Grundlage für nachgelagerte Planungen wie Raumsicherungen, Strassenbauprojekte oder (Sonder-) Nutzungspläne. Mit der Genehmigung anerkennt der Kanton die kommunalen Festlegungen und Massnahmen auch in Bezug auf eigene Planungsvorhaben. Nach der kantonalen Genehmigung sind die Festlegungen und Massnahmen für die Verwaltung und den Stadtrat verbindliche Richtschnur für die Umsetzung. Die Ziele und Massnahmen sind als Auftrag an die Behörden zu verstehen. 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 kantonalen und kommunalen Behörden verbindlichen Inhalte.

		übergeordnet	kommunal	lokal
informell	handlungsanweisend	Strategien Leitbilder Konzepte	Strategien Leitbilder Konzepte Richtlinien	Testplanung Masterplan Handbuch
formell	behördenverbindlich	Sachpläne und Konzepte des Bundes Kantonaler Richtplan	Kommunaler Richtplan	Quartiergestaltungs- plan
	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.

Der Richtplan hilft mit, die Prioritäten der Stadtentwicklung richtig zu setzen. Er steht dabei in einem engen inhaltlichen und zeitlichen Zusammenhang mit den im Vorfeld erarbeiteten raumrelevanten Strategien und den nachgelagerten Umsetzungskonzepten, Massnahmen sowie der Nutzungsplanung.

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

1.4 Revisionsablauf

1.4.1 Vorgehen

Neben dem breiten Einbezug der Bevölkerung im Rahmen von drei öffentlichen Mitwirkungen zwischen 2020 und 2022 zur räumlichen Gesamtstrategie wird der vorliegende Richtplanentwurf der Bevölkerung im Herbst 2023 während 60 Tagen im Rahmen einer öffentlichen Auflage zur Mitwirkung unterbreitet. Parallel dazu wird die kantonale Vorprüfung durchgeführt. Anschliessend erfolgen die finale Überarbeitung und Festsetzung. Im Unterschied zu den Nutzungsplänen wird der kommunale Richtplanung durch den Stadtrat beschlossen. Der Beschluss ist nicht rekurabel, 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

- Landschaft und Vernetzung
- Siedlung und Energie
- Verkehrsnetze und Strassenraum

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
- Verkehrsarmes Zentrum dank Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs in die Umfahrung Zug
- 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
Fruchtfolgefleichen FFF	Es sind Fruchtfolgefleichen 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 und weist keine relevanten Bundesinteressen auf. Die Bezeichnung von geeigneten Gebieten für die Windenergienutzung mit der damit verbundenen stufengerechten Interessenabwägung

	liegt in der Kompetenz des Kantons. Keine direkte Anwendbarkeit durch Stadt, daher nicht relevant für die kommunale Richtplanung.
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 Massnahmen im Bereich der oben genannten Festlegungen entlang der Artherstrasse. Die Umsetzung von kommunalen Projekten im Bereich dieser Festlegungen sollen dabei in Abstimmung und unter Berücksichtigung der übergeordneten Interessen erfolgen. Der Richtplan gewährleistet die diesbezügliche räumliche Koordination.

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 Grundlagendokument «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 Bundesamt für Kultur 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.

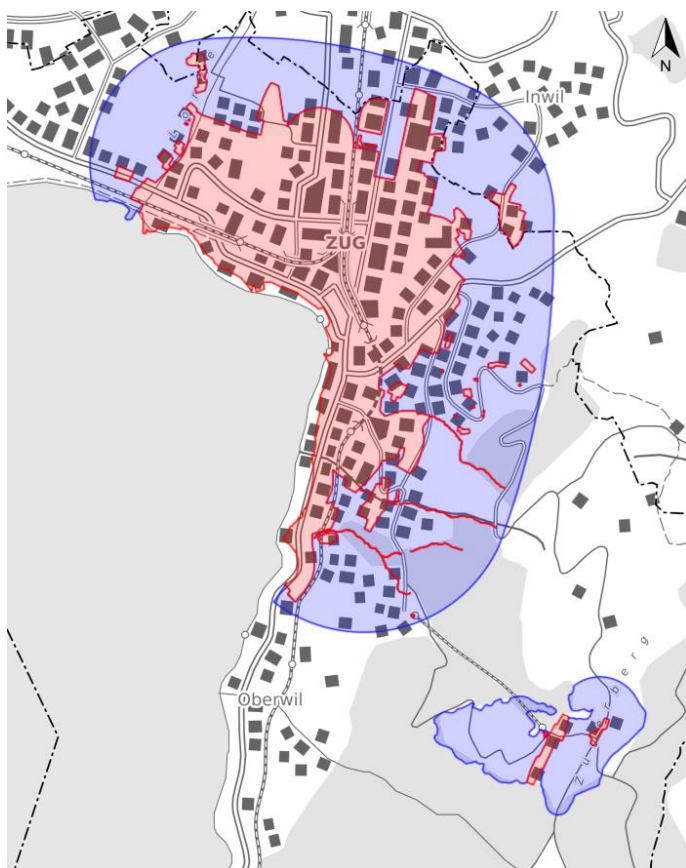


Abbildung 2: Auszug Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS)

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 B1 «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:

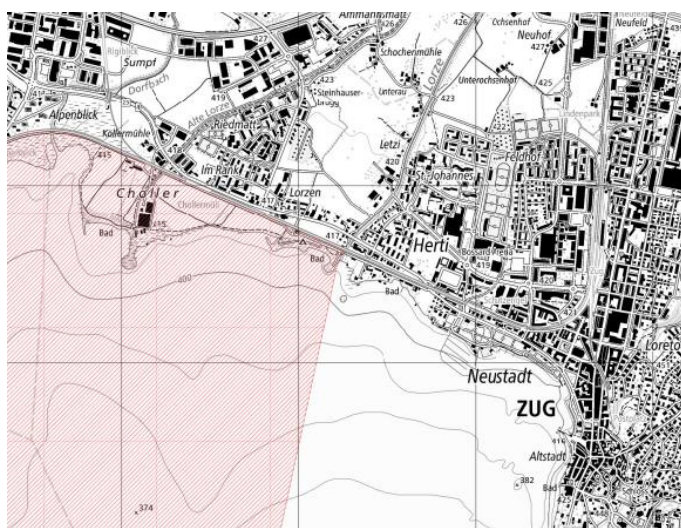


Abbildung 3: Auszug Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)

Das BLN wurde bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der neue kommunale Richtplan umfasst insbesondere in Kapitel A «Landschaft und Vernetzung» Festlegungen und Massnahmen zur Stärkung der charakteristischen Landschaftsräume, welche in Abstimmung auf die im BLN formulierten Erhaltungsziele ausgestaltet und abgestimmt wurden.

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

Die Fruchtfolgeflächen wurden bei der kommunalen Richtplanung stufengerecht berücksichtigt. Der neue kommunale Richtplan bezeichnet Massnahmen im Bereich von FFF; es sind entsprechende Ausgleichs- und Kompensationsmassnahmen zu prüfen, sofern die Fruchtfolgeflächen beeinträchtigt werden.

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS)

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

- Korridor für mögliche Weiterführung Littli – 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 Kantonaler Beschluss zur Umfahrung Zug

Am 29. August 2023 hat der Kantonsrat des Kantons Zug die Änderungen des kantonalen Richtplans beschlossen und das Generelle Projekt «Umfahrung Zug» genehmigt. Mit der vorliegenden kommunalen Richtplanrevision wird der Zeitraum für die kommenden 15 Jahre bis 20 Jahre abgedeckt., darin ist auch die Inbetriebnahme der Umfahrung enthalten. Der Richtplan der Stadt Zug zeigt auf, das mit der Umfahrung Zug ein verkehrsaarmes, attraktives und lebenswertes Stadtzentrum umgesetzt werden kann. Es ist ersichtlich, dass die Aufwertung des Zentrums in den kommenden Jahren in mehreren Schritten erfolgen kann und mit der Umfahrung ihren Abschluss findet.

Gemeinsam mit dem Kanton Zug wurden verschiedene Linienführungen der Umfahrung Zug geprüft. Es wurde eine Variante ausgewählt, welche mit den Zielen der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 korrespondiert und die Ausbildung eines verkehrsentlasteten Zentrums zwischen der Gubelstrasse und dem Casino unterstützt. Die Tunnelportale liegen am Rande des Zentrums und berücksichtigen damit die Wunschlinien des Binnen- wie des Ziel- und Quellverkehrs. Der Kantonsrat ist mit der Festsetzung der Linienführung im kantonalen Richtplan dem Anliegen der Stadt Zug gefolgt. Die Linienführungen, wie sie im kommunalen und kantonalen Richtplan abgebildet sind, sind deckungsgleich.

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.

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 ist die strategische Basis für den neuen kommunalen Richtplan. Die in der Strategie festgelegten strategischen Leitsätze wurden in den Richtplan übernommen.

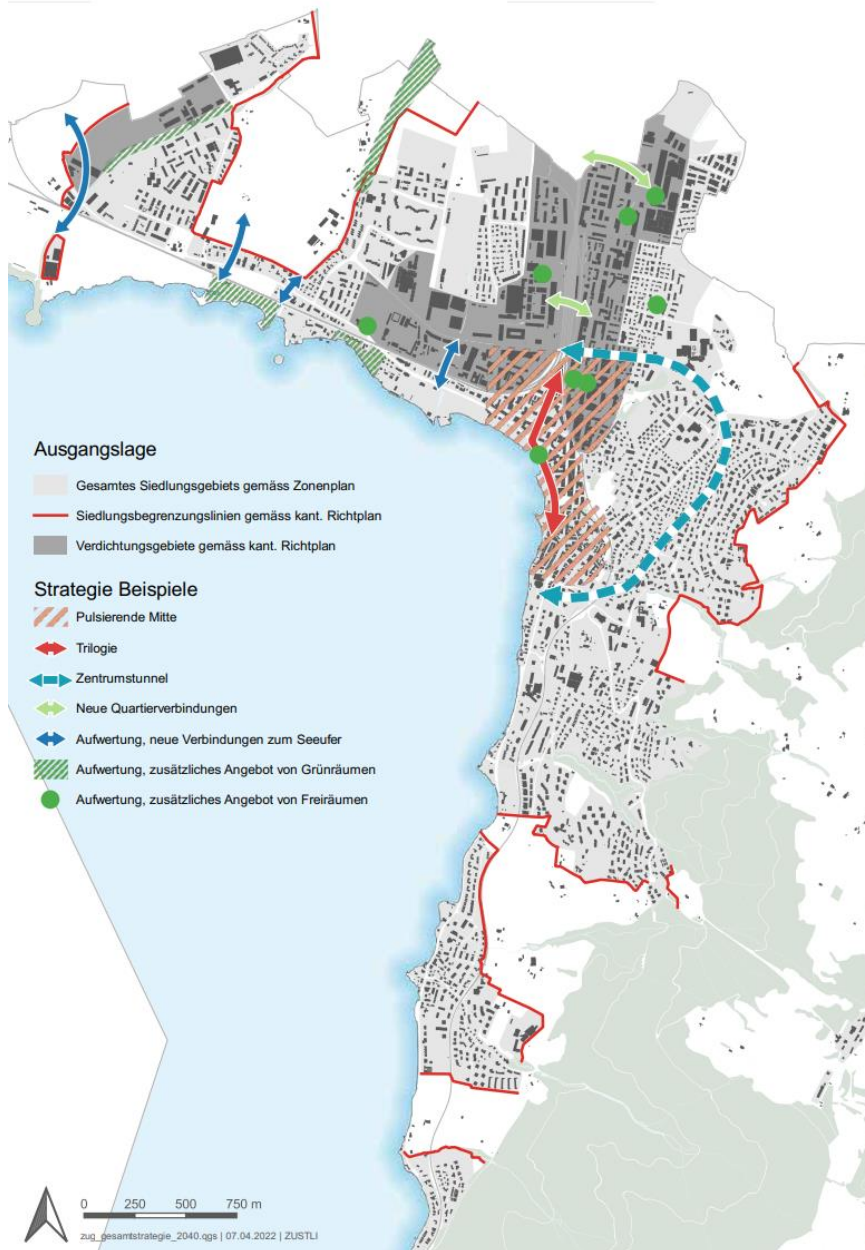


Abbildung 6: Übersichtsplan Räumliche Gesamtstrategie 2040

2.3.4 Weitere Strategien und Konzepte

Neben der räumlichen Gesamtstrategie sind in den letzten Jahren weitere neue und richtungweisende 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 oben erwähnten Unterlagen sind insbesondere nachfolgend aufgelistete Grundlagen in die Richtplanrevision eingeflossen:

- Hochhausreglement (Stadtrat 2018)
- Stadtraumkonzept Zug 2050 (Stadtrat 2019)

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

2.3.5 Einbettung des kommunalen Richtplans in die städtischen Planungsinstrumente

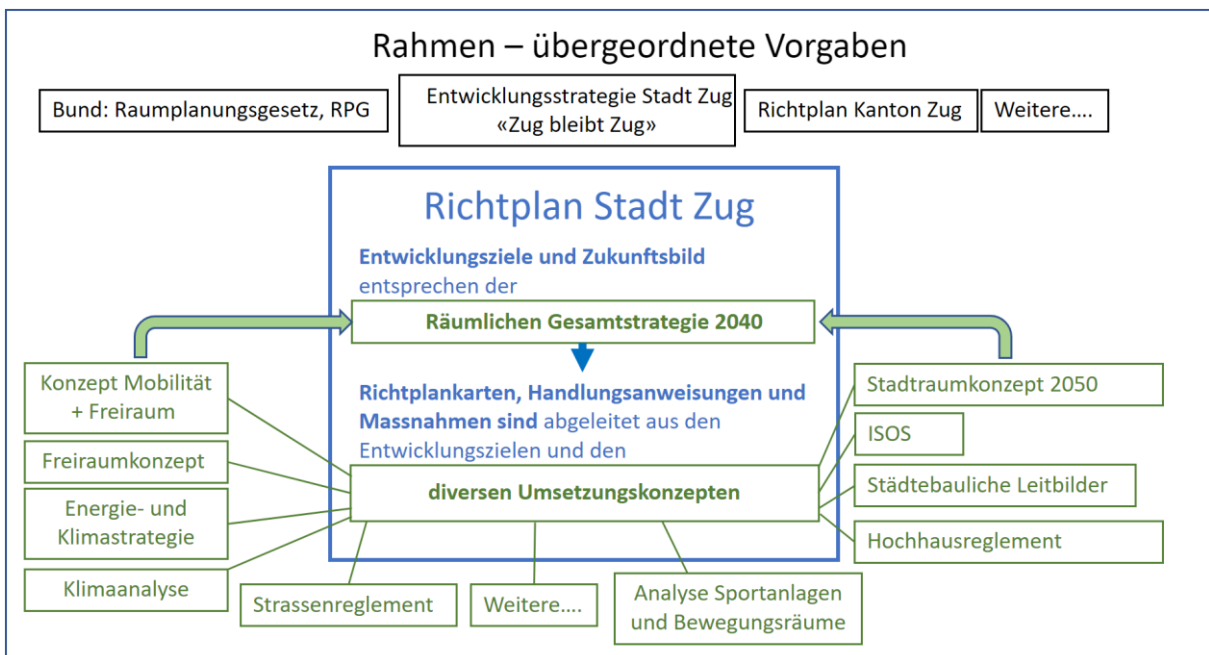


Abbildung 7: Einbettung des kommunalen Richtplans in die städtischen Planungsinstrumente

3 Richtplaninhalt

3.1 Periodische Aktualisierung

Der Richtplan soll künftig periodisch aktualisiert bzw. teilrevidiert werden. Die übergeordneten strategischen Festlegungen (Strategischen Leitsätze, Handlungsanweisungen und Zielkarten) sind grundsätzlich auf einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren ausgerichtet und sollen nur bei massgeblichen Veränderungen der Rahmenbedingungen angepasst werden. Die Massnahmenkarten und Massnahmen sind hingegen eine planerische Momentaufnahme und werden künftig alle zwei Jahre überprüft und nach Bedarf angepasst. 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.

Mit den periodischen Teilrevisionen behält der Richtplan als strategisches Führungsinstrument des Stadtrats für Priorisierungs- und Koordinationsentscheide die notwendige Aktualität. Der Koordinationsstand der aufgelisteten Massnahmen kann 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.

3.2 Neue Richtplanstruktur

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 oder Ökologie neu oder verstärkt einbezogen werden.

Der neue kommunale Richtplan ist wie folgt strukturiert:

Kapitel 1: Strategische Leitsätze

Kapitel 2: Handlungsanweisungen und Zielkarten

2.1 A: Landschaft und Vernetzung

2.2 B: Siedlung und Energie

2.3 C: Verkehrsnetze und Strassenraum

Kapitel 3: Massnahmen

3.1 Allgemeine Massnahmen

3.2 Verortete Massnahmen und Massnahmenkarten

3.3 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 Legenden in den Zielkarten und die Buchstaben/Zahlen (z.B. C1) 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)	Festlegung <u>Sammel- sowie Haupterschliessungsstrassen</u> (Zielkarte C); C1: Kommunale Strassen flächenschonend dimensionieren, effizient betreiben und mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten. Allfällige Neu- und Ausbauten minimieren und klimaschonend gestalten. C1.1: <u>Aufwertung Zentrumsbereich</u> : starke flankierende Massnahmen nach geplanter Realisierung Umfahrung Zug; Stadt setzt sich bereits vorgängig zur Umfahrung für eine Abklassierung und Umgestaltung der Achse Alpenstrasse-Vorstadt ein (<u>Trilogie</u> Bahnhof-Seeufer-Altstadt) C1.4: Groberschliessung sicherstellen;
Verkehr – Strassenraumgestaltung;	Festlegungen zu Strassenraumgestaltung: Siedlungsorientiert Gestaltung von entlasteten städtischen Verkehrsachsen (V0); Tor / Strassenraumgestaltung (V6); Verkehrsberuhigte siedlungsorientierte Strassenabschnitte (V8)	<u>Festlegung Aufwertung Zentrumsbereich und Trilogie</u> Bahnhof-Seeufer-Altstadt (Zielkarte C) C1: Kommunale Strassen u.a. mit hoher Aufenthaltsqualität gestalten B1.1: Stadtzentrum mit hoher Aufenthaltsqualität: Der öffentliche Raum wird durch eine attraktive und lebenswerte Strassenraumgestaltung, insbesondere Trilogie Bahnhof-Seeufer-Altstadt aufgewertet. Durch die geplante Realisierung der Umfahrung Zug freierwerdende Fläche sind für eine Verbesserung und Bereicherung der Aufenthalts- und Lebensqualität zu nutzen.
Verkehr - Geschwindigkeitsregime	Festlegungen Niedriggeschwindigkeitsregime (V7): Begegnungszone Stadtzentrum Quartier- und Erschliessungsstrassen in Wohnquartieren, Situativ auf übergeordneten, siedlungsorientierten Strassen	C1.2: Angepasstes Verkehrstempo für mehr Sicherheit Das Verkehrstempo auf dem kommunalen Strassenetz wird der ortsspezifischen Umgebung angepasst. Im Zentrum werden mit der Inbetriebnahme der Umfahrung Zug Niedriggeschwindigkeitsregimes und / oder Fahrverbote umgesetzt.
Verkehr – Verkehrslenkung und -bewirtschaftung	Verkehrslenkung: Verkehrsdosierungssystem, Pfortneranlage (V4)	C2: Verkehrslenkung und -bewirtschaftung zum Schutz der Wohnquartiere: Der quartierfremde Durchgangsverkehr wird konsequent auf dem übergeordneten Strassennetz abgewickelt. Das Parkleitsystem hilft, Fahrten zur Suche nach Parkplätzen zu reduzieren. Strassenparkplätze werden bewirtschaftet
Verkehr - Rahmenbedingungen	Autofreies bzw. autoarmes Wohnen und Arbeiten (V9)	C2: Mobilitätsmanagement und Einsatz neuer Technologien
Verkehr - Fussverkehr	Verbesserung Querung für Fussgänger (V10); Kommunale Fussgängerverbindung / Spazierweg (ausserhalb Siedlungsgebiet) (V15)	Festlegung des <u>Basisnetzes Fussverkehr</u> (Zielkarte A); A1: Sicher und angenehm zu Fuss unterwegs: grundsätzlich getrennte Führung; attraktive Gestaltung; sichere Schulwege; feinmaschige Vernetzung
Verkehr - Veloverkehr	Verbesserung Querung für Radfahrer (V10); Kommunale Radstrecken (V14); Veloabstellanlagen / Bike and Ride (V16)	Festlegung der <u>kommunalen Velorouten</u> und der <u>«Bike to School»-Routen</u> (Zielkarte C) C3: Sicheres und komfortables Velofahren in der Stadt: hohe Sicherheitsanforderungen; komfortables Fahren; flächig; <u>Veloabstellanlagen</u>
Verkehr - öV	Generelle Handlungsanweisung ohne Karteneintrag (V0); Bushaltestellen (V12); ÖV-Erschliessung prüfen (V13); Industriegeleise (Karte) Standseilbahn (Karte)	C4: 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.

Thema	Kommunaler Richtplan 2010	Revidierter Richtplan
Carverkehr	Nicht enthalten	Festlegung <u>Car Halte- und Abstellplätze</u> (Zielkarte C) C4: Carverkehr lenken und das Halten und Parkieren regeln.
Verkehr – Parkierung	Parkierungsanlage / Park and Ride (V11)	C1.3: Flächen im Strassenraum vielfältig nutzen C2: Strassenparkplätze in den Wohnquartieren bewirtschaften
Verkehr - Schlittelweg	Schlittelweg/-hang (V17)	Festlegung <u>Schlittelweg</u> (Zielkarte A) A1: Schlittelweg am Zugerberg erhalten und sicher betreiben
Siedlung	Siedlungsgebiet (S1); Siedlungserweiterungen (Vorranggebiete) (S2); Gebiete mit erhöhten gestalterischen Anforderungen (S3);	Festlegung der Siedlungsgebiete, differenziert nach Entwicklungszielen (Zielkarte B) B1: Quartierspezifische und nachhaltige Siedlungsentwicklung: B1.1: <u>Stadtzentrum</u> mit hoher Aufenthaltsqualität B1.2: <u>Transformationsgebiete</u> : Innenentwicklung mit Stadtzuger Identität B1.3: <u>Stabile Gebiete am Hang / Stabile Gebiete in der Ebene</u> erhalten und sorgfältig weiterentwickeln B1.4: <u>Strukturerhalt</u> : Städtebaulich bedeutende Strukturen erhalten B1.5: Preisgünstiger Wohnungsbau fördern
Landschaft / Grün- und Freiräume	Übriges Gebiet mit speziellen Vorschriften (L1); Landwirtschaftsgebiet / Landschaftsschutzgebiet (L2) Gebiet des öffentlichen Interesses für Erholung und Freihaltung (L3)	Festlegung <u>Frei- und Grünräume</u> und <u>Landschaftsräume</u> (Zielkarte A) A2: Vielfältige Frei- und Grünräume; A4: Charakteristische Landschaftsräume stärken;
Ökologische Aufwertung	Bei Umzonierung mit Raumfreihaltung eine ökologische Aufwertung ermöglichen (L3)	Festlegung <u>Ökologische Vernetzungsachsen</u> sowie <u>Baumreihen, Allen</u> (Zielkarte A) A3: Ökologische Aufwertung umfassend verankert
Aussichtslagen	Nicht enthalten	Festlegung <u>öffentliche Aussichtspunkte</u> A6: Aussichtslagen erhalten
Ver- und Entsorgung	Oekihof (E1)	Festlegung <u>Recyclingcenter Oekihof</u> und <u>Quartiersammelstellen</u> (Zielkarte B) B5: Nachhaltige Abfallentsorgung
Öffentliche Bauten und Anlagen	Nicht enthalten (ausser Oekihof, siehe Ver- und Entsorgung)	Festlegung <u>Schulen, Sport- und Freizeitanlagen</u> und <u>weitere Bauten und Anlagen</u> (Zielkarte B) B3: Öffentliche Bauten und Anlagen: Raumbedarf sichern und Vorbildrolle übernehmen;
Energie	Nicht enthalten	Festlegung <u>Prioritätsgebiete</u> und <u>Prüfgebiete</u> , differenziert nach Energiequelle / Netzart (Zielkarte B) B4: 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	Festlegung <u>Kaltluftkorridore</u> und <u>Kontaktsaum der Hangabwinde</u> (Zielkarte B) A5: Klimaanpassung nach Belastung differenzieren; B2: Kaltluftzufuhr in die Quartiere erhalten;

4 Erläuterungen zu den Festlegungen

4.1 A: Landschaft und Vernetzung

A1: Sicher und angenehm zu Fuss unterwegs

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kommunalen 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 A1 stellen die Förderung des Fussverkehrs sicher. Ein besonderer Fokus liegt auf der Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit im Fusswegnetz, insbesondere auf den wichtigen Schulwegachsen.

Das in den Richtplankarten (Ziel- und Massnahmenkarten) abgebildete Basisnetz Fussverkehr bildet nur die wichtigsten Fusswege ab. Grundlage für die Festlegung des Basisnetzes ist 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.

Ebenfalls wird in der Festlegung A1 der Schlittelweg am Zugerberg abgebildet. Dieser wurde aus dem bestehenden kommunalen Richtplan übernommen.

A2: Vielfältige 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. Gemäss der räumlichen Gesamtstrategie 2040 möchte die Stadt Zug deshalb ihre Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig stärken. Das Konzept Mobilität und Freiraum sieht ebenfalls eine Aufwertung der bestehenden Frei- und Grünräume sowie eine Ergänzung mit zusätzlichen Flächen vor.

In den Richtplankarten werden die bestehenden, aufzuwertenden und zu neu erstellenden öffentlichen Frei- und Grünräume festgelegt. Insbesondere in den Transformationsgebieten soll so ein neues Angebot geschaffen oder bestehende Frei- und Grünräume aufgewertet werden. Zudem sind neue Grünräume von stadtweiter Bedeutung geplant (z.B. Lorzepark bei der Alten Lorze oder die Renaturierung der Neuen Lorze).

A3: 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 (siehe auch Festlegungen A2 und A4), andererseits sollen die Lebensräume besser vernetzt werden (Festlegung A3). 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 Öschwiese, Ostufer, Ufer bei Insel Eiola). Die kantonalen Festlegungen werden in den Richtplankarten unter den kantonalen ökologischen Vernetzungskorridoren zusammengefasst.

In den Richtplankarten werden ökologische Vernetzungskorridore 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. zu Alte und Neue Lorze).

Ebenfalls werden die Baumreihen und -alleen in den Richtplankarten festgelegt. Auch diese erfüllen eine Vernetzungsfunktion und dienen gleichzeitig einer besseren Aufenthaltsqualität und einem angenehmeren Stadtklima.

A4: Charakteristische Landschaftsräume stärken

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 den Zugerberg, den 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 werden in den Richtplankarten verortet. Sie 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).

Ebenfalls Teil der Festlegung A4 sind die kommunalen Naturschutzgebiete. Diese werden im Zonenplan räumlich bestimmt und werden deshalb in den Richtplankarten nicht verortet. Im kommunalen Richtplan wird jedoch der Grundsatz des vollumfänglichen Erhalts der Naturschutzgebiete, deren Ergänzung (wo sinnvoll) und die Stärkung einer extensiven Pflege festgelegt.

A5: Klimaanpassung nach Belastung differenzierenGrundlagen:

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

Erläuterungen (siehe auch B2):

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 im gleichen Masse. Vor allem in den Siedlungsräumen sind die Auswirkungen überdurchschnittlich 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 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 Stadtzentrum / Baarerstrasse sowie im Bereich Choller / äussere Lorzenallmend.

Damit diese negativen Auswirkungen abgemindert werden können, werden 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. In der Festlegung A5 werden dabei insbesondere Massnahmen aus dem Themenbereich «thermisches Wohlbefinden im Aussenraum» gesichert. 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 wurden in den Richtplankarten abgebildet.

Weitere Elemente des Massnahmenkatalogs werden in der Festlegung B2 gesichert.

A6: Aussichtslagen erhalten

Grundlagen:

- Bauordnung der Stadt Zug

Erläuterungen:

Die gültige Bauordnung vom 7.4.2009 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 B: Siedlung und Energie

B1: Quartierspezifische und nachhaltige 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 B1 wurde deshalb in vier Sub-Festlegungen B1.1 bis B1.5 unterteilt. Ähnlich strukturierte Quartiere bzw. Gebiete wurden dabei zu einer Festlegung zusammengefasst. Neben dem Stadtzentrum wurden die sogenannten Transformationsgebiete und die stabilen Gebiete definiert. Gemeinsam bilden sie das gesamte Siedlungsgebiet Zugs.

B1.1 Stadtzentrum

Das Gebiet Stadtzentrum umfasst die historische Altstadt, das Neustadtquartier, sowie die südlich der Gubelstrasse gelegenen Teile der Nordstadt. Das Gebiet umfasst somit Quartiere aus verschiedenen Zeitepochen und unterschiedlichem Erhaltungswert. Die ortsbaulichen Strukturen des Stadtzentrums sollen erhalten und das Ortsbild aufgewertet werden.

Die geplante Umfahrung Zug bietet die Chance, das Zentrum deutlich vom Verkehr zu entlasten und die Strassenräume gestalterisch aufzuwerten. Die Lebensqualität wird erhöht, das Zentrum aufgewertet und belebt. Es entstehen neue Gestaltungsmöglichkeiten für das Gewerbe, die Geschäfte, die Gastrobetriebe, die Strassen und Plätze und deren Begrünung.

B1.2 Transformationsgebiete

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

- Die zentralen Bereiche südlich Gubelstrasse: werden dem Stadtzentrum zugerechnet statt dem Transformationsgebiet
- Haldenstrasse: Aufgrund der Interessensabwägung mit dem Ortsbildschutz (ISOS) nicht für Verdichtung / Transformation geeignet (siehe Bericht ISOS-Ortsbilder in der Stadt Zug 2000-2020)
- Feldpark: Aufgrund des jungen Baualters der Gebäude nicht für Verdichtung / Transformation geeignet
- Göbli: Aufgrund vorgesehener Verdichtung der öffentlichen Bauten und Anlagen in das Transformationsgebiet aufgenommen
- Eisstadion / Stierenmarkt: Keine Verdichtung / Transformation vorgesehen
- Steihuserbrugg (Firma Bossard): Weiterentwicklung des einheimischen Gewerbes durch Verdichtung des Industriegebiets ermöglichen

B1.3 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.

B1.4 Strukturerehalt

Die Gebiete mit Strukturerehalt stellen die stufengerechte Umsetzung der Interessensabwägung zum ISOS dar. Sie enthalten Baugruppen und Gebiete, für welche das Interesse des Strukturerehalts gegenüber der Innenentwicklung überwog. Ortsbilder, für welche das Interesse der Innenentwicklung überwog, wurden dem Transformationsgebiet oder den stabilen Gebieten zugeordnet. Die Handlungsanweisung würdigt die stadträumlich, baugeschichtlich oder landschaftsarchitektonisch wertvollen Strukturen und städtebauhistorisch bedeutenden Ensembles im Zentrumsgebiet sowie in den stabilen Gebieten als kulturell bedeutend und identitätsstiftend. Mit der Festlegung des Strukturerehalts verbunden ist der Auftrag, 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.

B1.5 Preisgünstiger Wohnungsbau

Mit der Handlungsanweisung wird im Richtplan das Ziel verankert, preisgünstigen Wohnungsbau zu fördern. Inhaltlich entspricht die Handlungsanweisungen den Zielen der am 18. Juni 2023 vom Stimmvolk angenommenen Initiative «2000 Wohnungen für den Zuger Mittelstand». Im Rahmen der vorgesehenen Wohnraumstrategie (B1.b) soll eine Strategie zur Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaus erarbeitet werden. Ebenfalls werden im Rahmen der Nutzungs- und Sondernutzungsplanung entsprechende Massnahmen vorgesehen.

B2: Kaltluftzufuhr in die Quartiere erhalten

Grundlagen:

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

Erläuterungen (siehe auch A5):

Ergänzend zu den Festlegungen im Kapitel A5 werden in der Festlegung B2 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 in den Richtplankarten 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

B3: Öffentliche Bauten und Anlagen: Raumbedarf sichern und Vorbildrolle übernehmen

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Bericht Bedarfsnachweis Bauzonen OelB
- 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 flächenintensive 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.

B4: Klimaneutrale 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. Die Nutzung der jeweils lokal verfügbaren Wärmepotenziale soll dabei unterstützt werden. Dafür wird in den Richtplankarten das gesamte 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 Erdwärmennutzung. 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. 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. Im Richtplan wird deshalb ein Prüfgebiet ausgeschieden, in welchem das Windkraftpotenzial weiter untersucht werden soll. Eine Ausscheidung von Kraftwerksstandorten für Windenergie bedingt eine Änderung des kantonalen Richtplans; entsprechend wäre bei positiver Prüfung eine Änderung des kantonalen Richtplans (Festlegung E15.4) anzustreben. Ansonsten decken sich die städtischen Ziele mit denjenigen des kantonalen Richtplans (insbesondere E15.1, E15.7, E15.8).

B5: Nachhaltige AbfallentsorgungGrundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Reglement über die Abfallbewirtschaftung des Verbands Zeba

Erläuterungen:

Die Stadt Zug verfolgt – in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen und Vorgaben des Kantons und des 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 den Richtplankarten 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.

4.3 C: Verkehrsnetze und Strassenraum

C1: Siedlungsorientierte kommunale Strassen

Grundlagen:

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

Erläuterungen:

Allgemeine Zielsetzung

Gemäss Kapitel M 2 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. Die Strassenräume sollen dabei zu siedlungsorientierten, multifunktionalen Mobilitätsräumen umgestaltet werden. Der Begriff «siedlungsorientiert» ist dabei dem in der Signalisationsverordnung des Bundes verwendete Begriff «nicht verkehrsorientiert» gleichzusetzen; kommunale Strassen (Sammel-/Haupterschliessungsstrassen als auch Erschliessungsstrassen und Zufahrtsstrassen) sollen somit nicht primär auf die Anforderungen des Motorfahrzeugverkehrs ausgerichtet werden, sondern auf die Anforderungen der angrenzenden Nutzungen und des Fuss- und Veloverkehrs. Der Motorfahrzeugverkehr soll primär über die Kantonsstrassen abgewickelt werden.

Strassenraumgestaltung im Zentrum

Das Stadtzentrum soll vom motorisierten Verkehr entlastet werden. Ein spezieller Fokus liegt auf der Achse Alpenstrasse-Vorstadt, die vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet und zu einem verkehrsarmen, repräsentativen Stadtraum umgestaltet werden soll (Massnahme C1.1.01 Trilogie Bahnhof-Seeufer-Altstadt). Der MIV soll über die Bahnhofstrasse geführt werden. Die Realisierung erfolgt unabhängig von der Umsetzung der Umfahrung Zug.

Mit der Realisierung der Umfahrung Zug werden aber dank der damit einhergehenden deutlichen Verkehrsreduktion zusätzliche Potenziale freigespielt. Es sollen starke flankierende Massnahmen im Stadtzentrum, wie die Einführung von Niedriggeschwindigkeitsregimes oder Fahrverboten umgesetzt werden. Die dadurch freiwerdenden Verkehrsflächen können für eine verkehrliche Neuorganisation zugunsten des ÖV und des Fuss- und Veloverkehrs und für eine grossflächige Aufwertung des Zentrumsbereichs genutzt werden (Belebung Strassenräume, Verbesserung Rahmenbedingungen Retail und Gastro, Begrünung). Zur Vorbereitung soll als erster Schritt eine Zentrumsplanung für die betriebliche und räumliche Umgestaltung des Zentrumsbereichs und zur Neuorganisation der Parkierung inkl. Postplatz, durchgeführt werden (Massnahme C1.1a Zentrumsplanung).

Angepasstes 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 dem Zentrum punktuell gesenkt werden.

Festlegung Strassennetz Groberschliessung

Mit der Revision des kommunalen Richtplans soll auch das Reglement über Strassen und Wege (Strassenreglement) angepasst werden. Die 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 Sammelstrassen.

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.

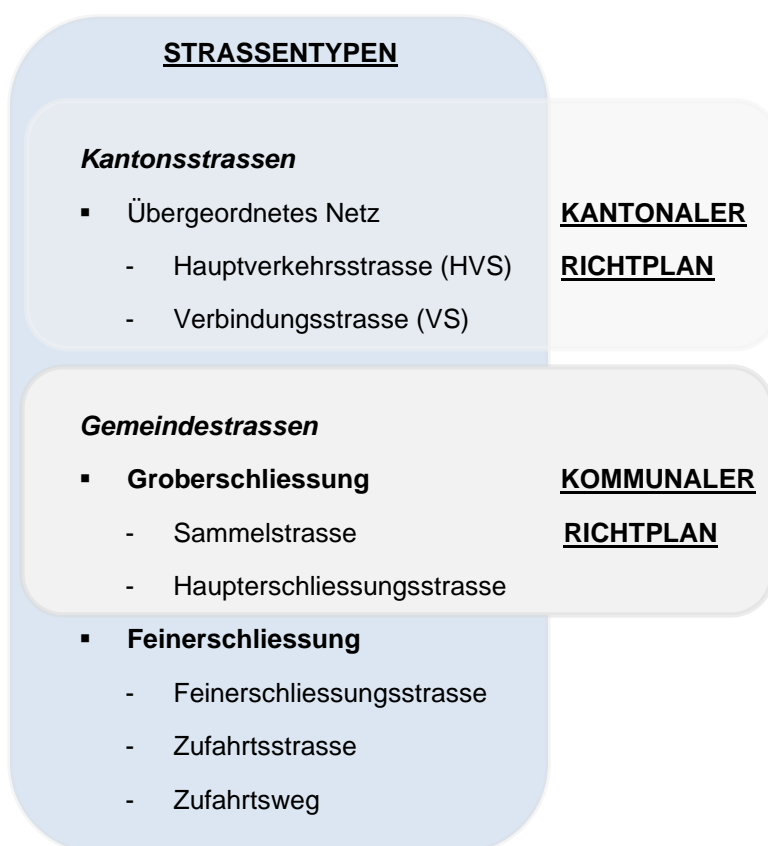


Abbildung 8: Übersicht zu im kommunalen Richtplan berücksichtigter Strassentypen

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 Parkieranlagen erstellt werden. Im Zentrum sollen für Güterumschlag und Kurzzeitparkierung (wo zweckmässig) jedoch weiterhin genügend oberirdische Parkiermöglichkeiten angeboten werden.

C2: Verkehrslenkung und -bewirtschaftung zum Schutz der Wohnquartiere

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. In den Richtplankarten werden keine Einträge vorgenommen, da die Handlungsanweisungen das gesamte Stadtgebiet betreffen.

C3: Sicheres und komfortables Velofahren in der Stadt

Grundlagen:

- Kantonaler Richtplan
- Kommunalen 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 Topographie 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 in den Richtplankarten 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 in den Richtplankarten 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 Richtplankarten verortet.

C4: Zuverlässiger 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 Ausbauschritt 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). 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 in den Richtplankarten 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 (Massnahme C4.b).

5 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
Zentrum	Stadtzentrum Pulsierende Mitte	Altstadt und Neustadt, von der Gubelstrasse bis zum Casino
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	Mischverkehr	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 (Mischverkehr), der Fussverkehr wird getrennt geführt.
Flächeneffiziente Mobilität	Platzsparende Mobilität	Gemeint sind Verkehrsmittel, die wenig Fläche für den Transport von Personen und Güter benötigen. Besonders effizient ist der Fussverkehr sowie Massentransportmittel wie der Bahn- und Busverkehr.
Langsamverkehr		Fuss- und Veloverkehr (ohne schnelle E-Bikes).
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	Teilkategorie davon sind Urbane Grünoasen	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 Ausnützungsziffern, höhere Gebäudehöhen, u. ä. unter Berücksichtigung von ausreichenden Freiräumen und Aufenthaltsqualität.
Agenda 2030	Meilensteine in der nachhaltigen Entwicklung	Von den Vereinten Nationen im Jahr 2015 beschlossen, bilden die 17 Ziele der Agenda die Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung.