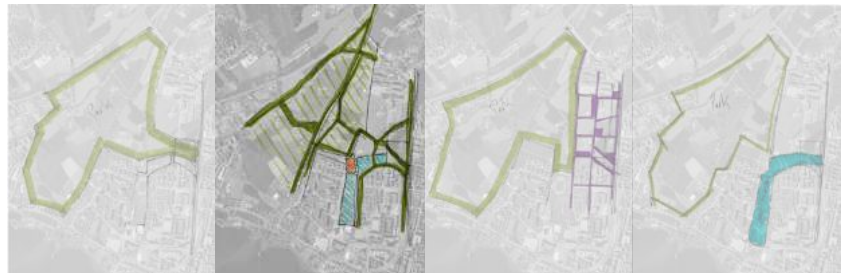


Städtebauliche Studie Unterfeld Süd

Synthesebericht

Lesarten



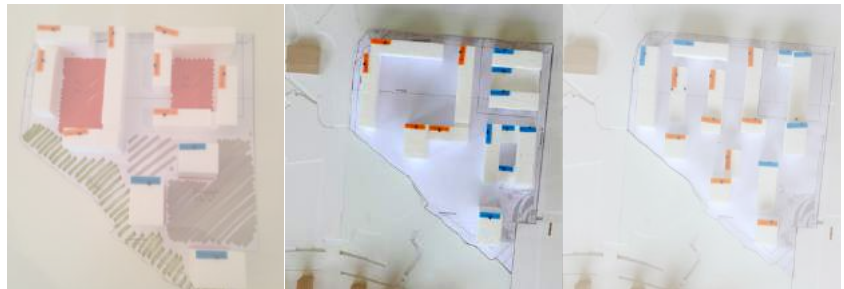
A-Lorzenpark

B-Verweben

C-Trennen

D-Sportband

Konzeptansätze



1 Bahnhofplatz

2-Quartierplatz

3-Platzabfolge

Konzeptvarianten



Akzentuierung Mittelachse

Akzentuierung Grünspur

Hof und Block

Auftraggeberin	Gemeinde Baar, Abteilung Planung / Bau, Siedlungs- und Verkehrsplanung
Mitglieder des Fachgremiums	Gemeinde Baar Paul Langenegger, Bauvorstand Urs Spillmann, Leiter Siedlungs- und Verkehrsplanung Dominic Nörr, Mitarbeiter Siedlungs- und Verkehrsplanung Stadt Zug André Wicki, Bauvorstand Harald Klein, Stadtplaner Kanton Zug René Hutter, Kantonsplaner Experten Peter Ess, Experte Städtebau Beat Jordi, Experte Städtebau Andreas Sonderegger, Experte Städtebau Grundeigentümer Fritz Huber, Teamleiter Implenia Schweiz AG Andreas Jäger, Projektleiter Implenia Schweiz AG Patrick Hämmerle, Vertreter der Pensionskasse ZKB Max Gisler, Vertreter der Erbgemeinschaft Stocker
Mitglieder des Reflexionsgremiums	Teilnehmer siehe Kapitel 2.1
Eingeladenes Team und Bearbeitung	Eckhaus AG / S2L GmbH Christian Blum / Jan Stadelmann
Moderation	moderat GmbH Roman Dellsperger
Prozessbegleitung	Suter • von Känel • Wild • AG Michael Camenzind, Projektleiter

Inhalt	1. Einleitung	4
	1.1 Abgelehnter Bebauungsplan Unterfeld	4
	1.2 Städtebauliche Studie als erster Schritt	4
	2. Verfahren	6
	2.1 Planungsprozess mit Werkstattcharakter	6
	2.2 Vier Workshops	8
	3. Hintergrundinformationen	9
	3.1 Wichtige Randbedingungen	9
	3.2 Planerische Ausgangsfragen	10
	3.3 Schlüsselfragen für die strukturierte Diskussion im Reflexionsgremium	11
	4. Herleitung der Konzeption	12
	4.1 Entwicklung einer gemeinsamen Sicht auf die Ausgangslage	12
	4.2 Analysen und räumliche Lesarten	14
	4.3 Auslegeordnung von Konzeptansätzen	16
4.4 Konzeptvarianten	19	
4.5 Seitenblicke auf das überarbeitete Projekt der HHF Architekten	22	
5. Synthese	23	
5.1 Syntheseplan	23	
5.2 Schlussfolgerungen für die weiteren Planungsschritte	24	
6. Dank und Ausblick	29	
7. Genehmigung	30	

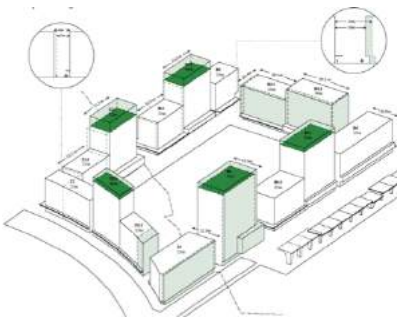
1. Einleitung

1.1 Abgelehnter Bebauungsplan Unterfeld

Patt-Situation

Im Frühjahr 2017 haben die Stadt Zug und die Gemeinde Baar nach einem mehrjährigen Planungsprozess über den Bebauungsplan Unterfeld abgestimmt. Trotz des grossen Engagements aller Projektbeteiligten konnte an den Urnenabstimmungen vom 12. Februar 2017 das erforderliche doppelte Ja nicht erreicht werden. Der Bebauungsplan wurde in Baar hauchdünn abgelehnt (49.6% Ja) und in Zug äusserst knapp angenommen (50.5% Ja).

Abgelehnter Bebauungsplan Unterfeld
HHF Architekten und TOPOTEK 1



Neustart

Weil dem Grossprojekt eine deutliche Zustimmung gefehlt hat, ist die Behördendelegation Unterfeld Baar/Zug zum Schluss gekommen, die Planung grundsätzlich neu zu starten.

Der Gemeinderat hat deshalb in Absprache mit der Stadt Zug ein kooperatives Planungsverfahren über das Teil-Areal auf dem Gemeindegebiet von Baar ausgelöst. In einem ersten Schritt wird eine städtebauliche Studie erarbeitet.

1.2 Städtebauliche Studie als erster Schritt

Hauptziel

Das Hauptziel der städtebaulichen Studie ist es, eine solide Grundstruktur für das Unterfeld zu definieren. Sie bildet die Basis für die planungsrechtliche Umsetzung. Aufgrund des abgelehnten Bebauungsplan ist innerhalb der gesetzlichen Frist von drei Jahren (§ 32 Abs. 4 PBG) eine Nachfolgeregelung nötig.

Fokus

Unter Einbezug des gesamten Stadtraums und der Nachbarquartiere ist der Fokus auf das Gemeindegebiet Unterfeld Baar und die Ebene der Nutzungsplanung zu richten. Dies bedeutet, dass die Erkenntnisse aus der städtebaulichen Studie baufeldbezogen im Zonenplan und in der Bauordnung in Baar verankert werden.

Fokusgebiet Unterfeld Baar (rechts)
(Flying Camera Baar)



Übersichtskarte Unterfeld (Quelle mop)



Vier Phasen

Die städtebauliche Studie bildet das konzeptionelle Fundament für das Gebiet Unterfeld Süd. Die Gesamtplanung gliedert sich in die vier Phasen A bis D.

Übersicht Gesamtprozess

Phase A: Städtebauliche Studie

Klärung der städtebaulichen und freiräumlichen Fragen.
Klärung der räumlichen Schnittstellen zwischen den Arealen Baar und Zug (Koordination).

Phase B: Quartiergestaltungsplan

Verankerung der städtebaulichen Grundsätze, Sicherstellung der Koordination zwischen den Arealen Baar und Zug in einem behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplan.

Phase C: Planungsrechtliche Umsetzung

Grundeigentümergebundene Verankerung der Ziele und baufeldbezogenen Grundmasse im Zonenplan und in der Bauordnung.
Raumsicherung in Baulinienplänen.

Phase D: Baufeldbezogene Detailplanung

Etappenweise, arealbezogene Detailplanung durch die Grundeigentümer.

2. Verfahren

2.1 Planungsprozess mit Werkstattcharakter

Planungsbeteiligte



Unter der Federführung der Gemeinde Baar wurde die städtebauliche Studie als partizipativer Planungsprozess mit Werkstattcharakter konzipiert, in den alle wichtigen Entscheidungsträger eingebunden wurden:

- Die Gemeinde Baar, vertreten durch die Abteilung Planung / Bau, hatte den Lead und war Auftraggeberin.
- Die Stadt Zug hat mitgewirkt und sich insbesondere mit der Frage der Schnittstellen für das Areal Unterfeld Schleife Zug auseinandergesetzt.
- Die Grundeigentümer haben an der Meinungsbildung teilgenommen und konnten sich aktiv einbringen.
- Das über eine Präqualifikation bestimmte Planerteam Eckhaus und S2L hat breite Analysen und Konzeptionen erarbeitet, dank denen stufengerecht neue Erkenntnisse gewonnen werden konnten, die nun zu einem tragfähigen städtebaulichen Konzept verdichtet werden können.
- Das Fachgremium hat die Planung umsichtig begleitet und die Konzeptvorschläge des Planungsteams differenziert beurteilt und Empfehlungen formuliert.
- Das breit zusammengesetzte Reflexionsgremium hat die Zwischenentscheide kritisch kommentiert und die Sicht auf "entzündete Stellen" in der Frage der Stadtentwicklung gelenkt.
- Die externe Moderation durch Roman Dellsperger, moderat GmbH, stellte sicher, dass die Diskussionen strukturiert und ergebnisorientiert geführt wurden.

Fachgremium



Im Fachgremium beteiligt waren:

Organisation	Funktion	Teilnehmer
Einwohnergemeinde Baar		
Einwohnergemeinde Baar	Bauvorstand	Paul Langenegger
Einwohnergemeinde Baar	Leiter Siedlungs- und Verkehrsplanung	Urs Spillmann
Einwohnergemeinde Baar	Mitarbeiter Siedlungs- und Verkehrsplanung	Dominic Nörr
Stadt Zug		
Stadt Zug	Bauvorstand Stadt Zug	André Wicki
Stadt Zug	Stadtplaner Zug	Harald Klein
Externe Fachpersonen		
	Experte Städtebau	Beat Jordi
	Experte Städtebau	Peter Ess
	Experte Städtebau	Andreas Sonderegger
Suter von Känel Wild AG	Externer Planer	Michael Camenzind
Moderat GmbH	Moderator	Roman Dellsperger
Kanton Zug	Kantonsplaner	René Hutter
Grundeigentümer Baar		
Implenia	Teamleiter	Fritz Huber
Implenia	Projektleiter	Andreas Jäger
Pensionskasse ZKB	Eigentümerversreter	Patrick Hämmerle
Erben Stocker	Eigentümerversreter	Max Gisler
Architektur Team Städtebau / Landschaft		
Eckhaus	Projektleiter	Christian Blum
S2L	Stv. Projektleiter	Jan Stadelmann

Reflexionsgremium



Den Planungsprozess kritisch reflektiert haben:

Organisation	Funktion	Teilnehmer
Baar		
Parteien		
FDP Baar	Präsident	Michael Arnold
CVP Baar	Präsidentin	Barbara Häseli
SVP Baar	Präsident	Oliver Wandfluh
SP Baar	Präsident	Zari Dzaferi
Alternativ die Grünen Baar	Präsidentin	Andreas Lustenberger
Grünliberale Baar	Präsident	Martin Zimmermann
Kommissionen		
Planungskommission	Mitglied	Mario Vonplon
Planungskommission	Mitglied	Roman Müller
Verkehrs- und Tiefbaukommission	Mitglied	Vital Hotz
Verkehrs- und Tiefbaukommission	Mitglied	Ivo Egger
Interessensvertreter		
Genossenschaft für Alterswvhg. Baar	Präsidentin	Uschy Staub
Abteilung Präsidiales/Kultur	Jugendbeauftragter Gde. Baar	Philipp Huber
Abteilung Präsidiales/Kultur	Kulturbeauftragte Gde. Baar	Claudia Emmenegger
Abteilung Soziales/Familie	Leiter Sozialdienst Gde. Baar	Hubert Schuler
Gewerbeverein	Präsident	Lukas Fritz
SBB AG	Netzentwicklung Region Mitte	Denise Egli
Pro Velo Zug / VCS	Vertreter	Ivo Egger
Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz	Geschäftsführer	Joe Luthiger
Pro Natura Zug	Präsident	André Guntern
Zuger Bauernverband	Präsident	Franz-Toni Imfeld
Genossenschaften preisg. Wohnung		
Wohnbaugenossenschaft Familie	Präsident	Martin Beck
Liberaler Baugenossenschaft Baar	Präsident	Guido Blaser
PRO-Komitee abgelehnter Bebauungsplan Unterfeld		
PRO-Komitee	Mitglied	Martin Zimmermann
Contra-Komitee abgelehnter Bebauungsplan Unterfeld		
Contra-Komitee	Mitglied	Ignaz Vosser
Anrainer		
Unterfeld Nord	Eigentümerversreter	Max Gisler
Zug		
Organisation	Funktion	Anschrift
Bau- und Planungskommission	Präsident	Urs Bertschi
Bauforum Zug	Präsident	Thomas Baggenstos
Bauforum Zug	Mitglied	Patrick Rössli
Korporation Zug	Präsident	Urban Keiser
Korporation Zug	Korporationsschreiber	Daniel Schwerzmann
Einwender Zug		
Eschenring	Anwohnerin	Marianne Stuck Schubiger
Eschenring	Anwohner	Josef Wolf

2.2 Vier Workshops

Vier Veranstaltungen

Es fanden vier Workshops mit dem Fachgremium statt. Direkt anschliessend an den ersten, dritten und vierten Workshop wurden die gewonnenen Erkenntnisse und Zwischenergebnisse im Reflexionsgremium diskutiert.

Dieses effiziente Vorgehen hat einen breiten Dialog ermöglicht.

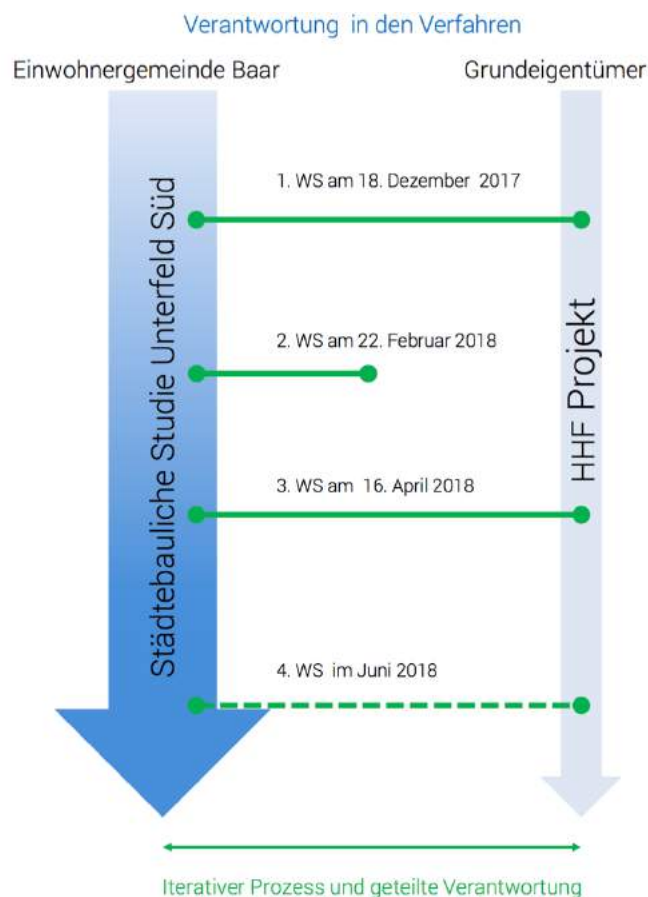
Seitenblicke auf das überarbeitete
Projekt HHF

Im Vorfeld der Planung haben die Grundeigentümer überlegt, ob der knapp gescheiterte Bebauungsplan neu lanciert werden kann. Sie haben dazu die HHF Architekten beauftragt, die Möglichkeiten zur Erhöhung der Akzeptanz auszuloten und das Projekt zu überarbeiten.

Auf Wunsch der Grundeigentümer wurde daher das überarbeitete Projekt der HHF Architekten den neuen städtebaulichen Überlegungen im Rahmen von gezielten Seitenblicken gegenübergestellt (Parallelprozess).

Iterativer Prozess

Im iterativen Planungsprozesses wurde das angepasste Projekt von HHF auf Wunsch der Grundeigentümer den neuen städtebaulichen Überlegungen gegenübergestellt.



3. Hintergrundinformationen

3.1 Wichtige Randbedingungen

Verdichtungsgebiet	Das Gebiet Unterfeld ist für eine bauliche Verdichtung geeignet (Verdichtungsgebiet 2 gemäss kantonalem Richtplan). Gestützt auf die städtebauliche Studie ist die ortsverträgliche Dichte festzulegen.
Verkehr	Die Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (S-Bahn, MIV, Velo) ist gegeben. Zu klären ist das System der Feinerschliessung sowie die Option einer Bus-Erschliessung. Bezüglich der Verkehrserzeugung ist festzuhalten, dass das Unterfeld nicht für die Kapazitätsengpässe auf der Nordstrasse in der Spitzenstunde verantwortlich gemacht werden kann. Es dürfen jedoch nicht mehr Parkplätze realisiert werden, als die heute rechtskräftige Ortsplanung für diesen Standort zulässt.
Hochhäuser	Der Leitplan Hochhausstandorte der Gemeinde Baar von 2003 ermöglicht im Bereich der Stadtbahnhaltestelle einen städtebaulichen Akzent zu setzen. Im Rahmen der Studie war zu prüfen, ob weitere Höhenakzente möglich respektive städtebaulich erwünscht sind.
Quartierfreiraum	Die rechtskräftige Bau- und Zonenordnung schreibt vor, dass ein öffentlich zugänglicher Quartierfreiraum mit einer Grösse von 2700m ² zu schaffen ist. Die Lage ist zu definieren.
Interessenlinie SBB	Die SBB beabsichtigt, ihre Infrastrukturanlagen auszubauen. Die dafür benötigte Fläche ist mit der sogenannten Interessenlinie SBB gesichert. Der kantonale Veloweg soll entlang dieser Interessenlinie geführt werden.
Schülervertrag	Aufgrund der Lage des Quartiers am Stadtrand von Zug werden alle künftigen Schüler aus dem Gebiet Unterfeld in Zug zur Schule gehen. Vertraglich geregelt ist die Übernahme von ca. 43 bis 51 Schülern, was auf einem Wohnflächenangebot von ca. 35'000 m ² basiert. Eine grössere Wohnfläche ist nur möglich, wenn der Vertrag angepasst wird oder altersgerechte Kleinwohnungen realisiert werden. Es ist von maximal 45'000 m ² Wohnfläche auszugehen.
Minimaler Gewerbeanteil	Das Unterfeld besitzt aufgrund der unmittelbaren Lage neben der Stadtbahnhaltestelle eine sehr hohe Erschliessungsgüte. Das Areal ist daher auch für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen sehr geeignet, weshalb ein Gewerbeanteil im Umfang des abgelehnten Bebauungsplans auszuweisen ist (ca. 35'000 m ²).

3.2 Planerische Ausgangsfragen

Plan Grundstruktur gemäss
Aufgabenstellung
(Baufelder Unterfeld Süd schematisch /
Baufelder Unterfeld Nord gemäss
Revisionsvorlage Zonenplan)



Klärung der Eckwerte als
Basis für die planungs-
rechtliche Verankerung

Als Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung gilt es in der städtebaulichen Studie die folgenden Eckwerte zu definieren:

- Städtebau
städtebauliche Disposition / Bebauungsstruktur / Grundhöhen und erwünschte Höhenakzente / städtebauliche Prinzipien längs der angedachten Nord-Süd-Verbindung (unter Beachtung Option Bus) / Reaktion auf die Nachbarschaft (insbes. Unterfeld Nord / Unterfeld Schleife Zug)
- Freiraum
freiräumliche Qualitäten (Lage Quartierfreiraum, Umgang mit Stampfibach, Platz bei der Stadtbahnhaltestelle)
- Nutzungsmass
baufeldbezogene Dichte
- Nutzungsverteilung
räumliche Verteilung des Gewerbe- und Wohnanteils / Lage von publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen
- Erschliessung
Erschliessung der Baufelder / Durchlässigkeit für Fussgänger und Veloverkehr / Quartierbus (langfristige Option)

3.3 Schlüsselfragen für die strukturierte Diskussion im Reflexionsgremium

5 zentrale Fragestellungen

Für den Bearbeitungsprozess wurden fünf Schlüsselfragen formuliert. Sie besitzen keine Gewichtung oder Hierarchie und waren die Richtschnur bei der Beurteilung der Konzeptionen im Reflexionsgremium.

*Zur städtebaulichen Dimensionierung
und Klärung der angezielten Identität*

- Was passt zu uns (nach Baar)? Was für ein Quartier stelle ich mir vor?

*Zu den befürchteten negativen
Konsequenzen von Wachstum*

- Bei gegebenem Wachstum: Was muss bei der Entwicklung im Unterfeld berücksichtigt werden?

*Einbindung in das Stadt- und
Landschaftsbild*

- Wie sieht eine gelungene Einbettung in das Stadt- und Landschaftsbild aus? Welche Qualitäten identifiziere ich vor Ort und im Umfeld?

*Art und Verteilung der Nutzungen und
damit angesprochene Zielgruppen*

- Wer soll/darf hier genau von was profitieren? Wer wohnt und arbeitet hier?

Verkehrskonzept und Mobilität

- Für welche Art der Mobilität soll primär geplant werden?

- Die Verkehrsentwicklung in den nächsten Jahren ist kaum abzusehen. Alle erahnen die kommenden Probleme aufgrund der zusätzlichen Nutzungen. Auf stark verkehrserzeugende Nutzungen sei daher zu verzichten. Allenfalls soll die Planung Personen ansprechen, die bereit sind ganz auf das Auto zu verzichten. Inwiefern die Studie auf diese Verkehrsfragen Antworten bieten kann, wurde bereits im ersten Workshop stark relativiert.

Ziele zweiter Workshop vom 22. Februar 2018

Der zweite Workshop stand im Zeichen von räumlichen Analysen und der Grundsatzfrage, wie das Unterfeld stadträumlich einzuordnen ist.

Erkenntnisse aus den Analysen

Wichtige Erkenntnisse sind:

- Der Stampfibach und die Bestockung sind Bestandteil eines Grabensystems, das sich durch den Lorzenraum zieht, historisch gewachsen ist und die Gemeindegrenze markiert.
- Der Verlauf dieses Grabensystems hebt sich von den orthogonalen Quartierstrukturen in der Nachbarschaft und der Hierarchie des Bahn- und Strassennetzes ab, das sich in Nord-Süd-Richtung aufspannt.
- Die Höhenakzente sind im Stadtkörper dispers verteilt, wobei planerisch eine Konzentration längs der Zugerstrasse und den Haltestellen der Stadtbahn gesucht werden.
- Da die Nutzungsschwerpunkte (Versorgung, Schulen etc.) im Süden liegen, die Kinder in Zug zur Schule gehen werden und das Gebiet Unterfeld Nord ein reines Arbeitsplatzgebiet ist, entsteht ein enger funktionaler Zusammenhang zwischen dem Unterfeld Baar und der Stadt Zug.

Vier „Lesarten“

Diskutiert wurden vier Varianten, wie das Unterfeld im räumlichen Kontext gelesen werden kann. Sie unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich der Funktion und Beziehung zum Lorzenraum.



Lesart A: Lorzenraum



Lesart B: Verweben



Lesart C: Trennen



Lesart D: Sportband

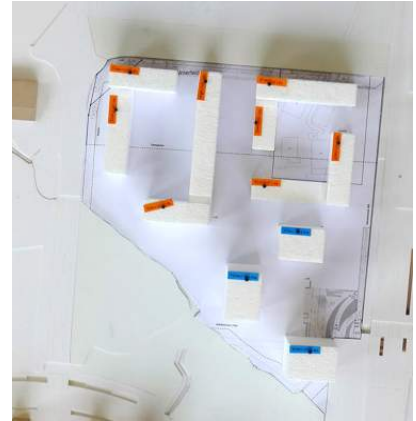
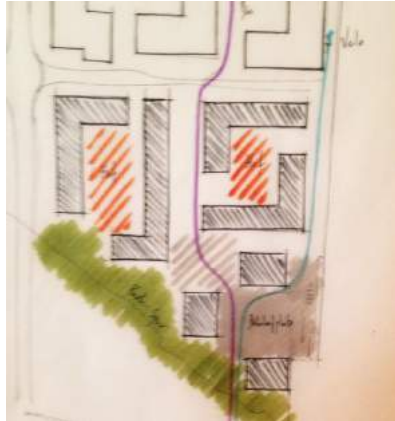
Zwischenentscheid

Die Workshopteilnehmer sprachen sich einstimmig dafür aus, das städtebauliche Konzept für das Unterfeld auf der Basis der Lesart B "Verweben" aufzubauen. Der Naturraum auf der Gemeindegrenze soll als tragendes Element in den Stadtraum integriert werden, womit ein starker Bezug zur Lorzenebene geschaffen werden kann. Dieser Konzeptansatz besitzt auch für das Areal der Korporation Zug das grösste Potenzial, eine eigenständige, überzeugende Lösung zu realisieren.

4.3 Auslegeordnung von Konzeptansätzen

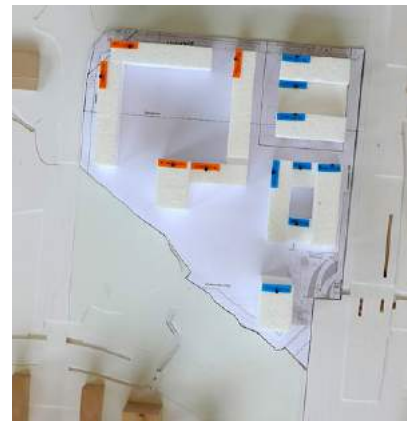
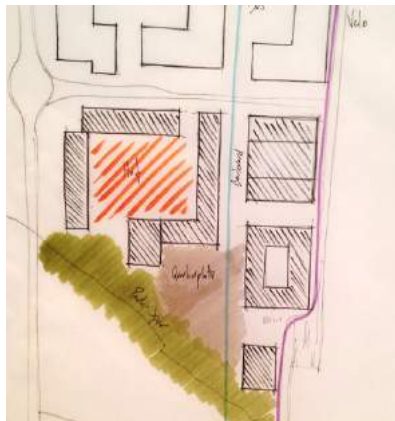
Ansatz 1: Bahnhofplatz

Das Gewerbe wird in drei Hochhäusern an einem grosszügigen Bahnhofplatz konzentriert, der zugleich Quartierfreiraum ist. Für die Wohnnutzung werden zwei Wohnhöfe gebildet.



Ansatz 2: Quartierplatz

Südlich der Haltestelle wird ein Höhenakzent gesetzt. Es entsteht ein grosszügiger Quartierplatz (**Quartierfreiraum**) mit Bezug zum Stampfbach und ein grosser Wohnhof. Die Bürobauten werden längs der Bahnlinie konzentriert.



Ansatz 3: Platzabfolge

Durch die versetzte Bebauung entstehen keine Achsen, sondern gleichwertige Räume (Platzabfolge). Das Wohnen wird in der Mitte konzentriert, das Gewerbe mehrheitlich längs der Emissionsquellen. Drei Kopfbauten (Dreiklang) bilden den Auftritt am Stampfbach.



Ziele dritter Workshop
Fachgremium vom
16. April 2018

Aufbauend auf der Lesart "Verweben" präsentierten Eckhaus/S2L drei Konzeptansätze mit jeweils einer Untervariante.

Das Fachgremium sprach sich klar dafür aus, den Konzeptansatz 2 "Quartierplatz" weiterzuentwickeln.

Beurteilung durch das
Fachgremium

Der Konzeptansatz 2 überzeugt durch seine klare Ordnung und Nutzungsverteilung, die gute Etappierbarkeit und besitzt aus folgenden Gründen das grösste Potenzial für die Vertiefung:

- die Nutzungsverteilung wirkt selbstverständlich und ist gut etappierbar;
- das Hochhaus südlich der Stadtbahnhaltestelle akzentuiert die ÖV-Haltestelle und schafft einen städtebaulichen Bezug zur Grünspur des Stampfbachs, die zur Lorzenebene führt und zum Verbindungskorridor Richtung Unterfeld Nord;
- das vielfältige Freiraumangebot kann entsprechend den unterschiedlichen Nutzergruppen im Quartier differenziert ausgestaltet werden (Stadtbahnhaltestellenplatz in angemessener Grösse / öffentlich zugänglicher Quartierfreiraum an der Schnittstelle zum Verbindungskorridor und Stampfbach / grosszügiger Hof für die Quartierbewohner);
- die gewerbliche Nutzung wird folgerichtig längs der Bahnlinie konzentriert;
- der Wohnhof an der Randzone mit Bezug zum Lorzenraum ist attraktiv;
- der Spielraum für eine eigenständige Überbauung auf dem Areal der Korporation ist gegeben.

Argumente gegen die Konzeptansätze
1 und 3

- Konzeptansatz 1 "Bahnhofplatz": Kritisch hinterfragt wurde ob ein Bahnhofplatz in dieser Grösse und Ausprägung mit drei Höhenakzenten der stadträumlichen Bedeutung der Haltestelle im Unterfeld entspricht.
- Konzeptansatz 3 "Platzabfolge": Die drei Höhenakzente längs der Grünspur sind stadträumlich spannend, bedingen jedoch, dass auf dem Areal der Korporation Zug auf diese Setzung reagiert wird (Abhängigkeit).

Diskussion im Reflexionsgremium



Ansatz "Bahnhofplatz"

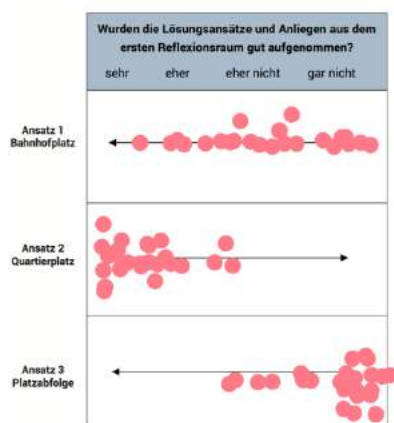


Ansatz "Quartierplatz"



Ansatz "Platzabfolge"

Résumé und Fazit



Der Konzeptansatz 2 "Quartierplatz" (Quartierfreiraum) wurde auch im Reflexionsgremium durch alle Gruppen bestätigt. Hervorgehoben wurden folgende Aspekte:

- Alle Konzeptansätze basieren auf kleineren Einheiten, was grundsätzlich begrüsst wird. Die Aufnahme der landschaftsräumlichen Elemente schafft eine hohe Akzeptanz.
- Der hohe Gewerbeanteil wird kritisch hinterfragt. Er sollte zu Gunsten von mehr Wohnraum reduziert werden.
- Kontrovers diskutiert wurde die Frage zur Lage und Anzahl der Hochhäuser. Die Fachpersonen in der Gruppe unterstützen die Lage des Hochhauses südlich der Stadtbahnhaltestelle, da es stadträumlich folgerichtig gesetzt ist. Die direkt betroffenen Nachbarn stehen dem Höhenakzent weiterhin kritisch gegenüber. Eine Situierung weiter nördlich hätte für sie geringere Auswirkungen. Im Vergleich zum Konzeptansatz 1 mit drei Hochhäusern beim Bahnhofplatz, welche aus nachbarschaftlicher Sicht abgelehnt werden, wird der Ansatz 2 mit einem Hochhaus besser bewertet;
- Der Verkehr soll möglichst direkt in Tiefgaragen gelenkt werden (Verkehr soll nicht in das Quartier geführt werden). Für die Veloachse soll ein breiterer Raum freigehalten werden. Für Fussgänger soll das Queren der Nordstrasse verbessert werden.
- Der Quartierplatz (Quartierfreiraum) soll eine öffentliche Ausstrahlung besitzen. Die Erdgeschossnutzungen sollen zur Belebung des Orts beitragen.



4.4 Konzeptvarianten

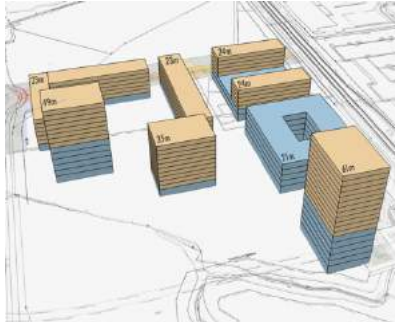
Variante A: Akzentuierung der Mittelachse

Drei Höhenakzente werden längs dem Nord-Süd-Boulevard (Mittelachse) angeordnet, was die stadträumliche Bedeutung dieses Raums unterstreicht.



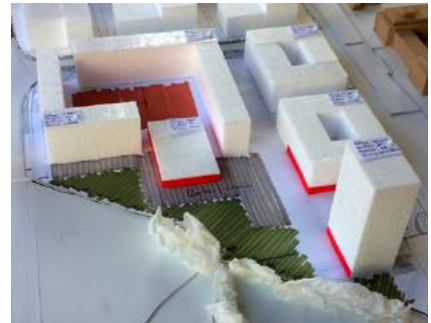
Variante B: Akzentuierung der Grünspur

Im Unterschied zur Variante A werden die Hochhäuser längs der Gemeindegrenze aufgereiht. Die Grünspur wird zur "Hochhausvorzone", was einen höheren Anteil an befestigten, platzartigen Flächen bedingt (Platz-Park-Spur).



Variante C: Hof und Block

In der Variante Hof und Block wird lediglich ein Höhenakzent südlich der Stadtbahnhaltestelle gesetzt, womit dieser Ankunftsort isoliert hervorgehoben wird. Der Hofbereich wird am südlichen Rand durch ein eingeschossiges Volumen räumlich aufgebrochen. Darin sind quartierbezogene Nutzungen mit einem öffentlichen Charakter denkbar.



Ziel des vierten und letzten Workshops vom 28. Mai 2018

Am vierten und letzten Workshop wurden aufbauend auf den zuvor gefällten Zwischenentscheiden (Lesart „Verweben“ > Konzeptansatz „Quartierplatz“) Konzeptvertiefungen diskutiert. Ziel war es, die Bestvariante zu bestimmen und daraus die städtebaulichen Grundsätze und Prinzipien abzuleiten, die im Sinne von Richtlinien als Basis für die weiteren Planungsschritte verankert und in den behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplan überführt werden.

Meinungsbildung im Fachgremium

Das Fachgremium sprach sich einstimmig für die Konzeptvariante A "Akzentuierung der Mittelachse" aus. Hervorgehoben wurden insbesondere folgende städtebaulichen Qualitäten:

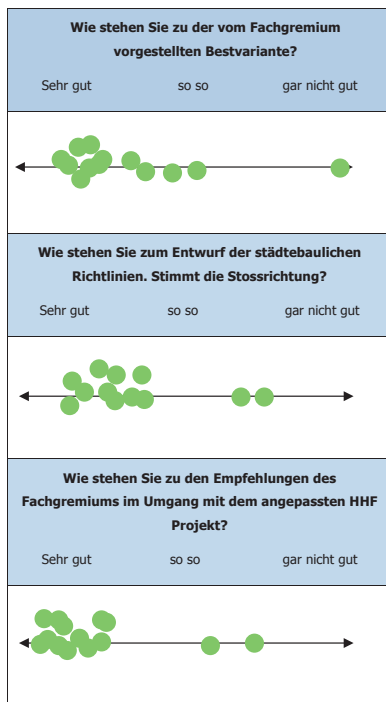
- Wichtiger Bestandteil ist die Grünspur auf der Gemeindegrenze, die bereits seit über 100 Jahren vorhanden ist, den Raum prägt und Ausgangspunkt für die räumliche Entwicklung ist.
- Die Nord-Süd-Verbindung mit unterschiedlichen Breiten besitzt ein hohes Potenzial für einen belebten, urbanen Raum.
- Die Höhenakzente werden folgerichtig auf diese Achse ausgerichtet, wobei das höchste Gebäude (rund 60 m) bei der Haltestelle Lindenpark den Auftakt und Ankunftsort im Unterfeld markiert. Diese Hochhäuser in unterschiedlichen Höhen erzeugen einen harmonischen "Dreiklang".
- Die Konzeption besitzt ein grosses Potenzial für vielfältig beispielbare Freiräume, die zueinander in Beziehung gesetzt werden sollen. Vom urbanen Stadtbahnhaltestellenplatz gelangt man zum öffentlich zugänglichen Quartierfreiraum, der wie ein Scharnier zur naturnahen Grünspur in Richtung Lorzenebene weiterführt aber auch zusammen mit den Erdgeschossnutzungen zur Belebung der Nord-Süd-Verbindung beiträgt.
- Die Hofbebauung am Rande des Lorzenraums umschliesst einen ruhigen Innenhof, der als attraktiver Begegnungsraum für die Bewohner in diesem Baufeld ausgestaltet werden kann.
- Die Variante schafft zudem eine gute Ausgangslage, damit auf dem Areal der Korporation Zug eine qualitätsvolle Überbauung entstehen kann, ohne dass grosse Abhängigkeiten mit der Baarseite entstehen.
- Dies ist zugleich der Hauptunterschied zum bisherigen gemeindeübergreifenden Projekt der HHF Architekten, welches einen neuen städtebaulichen Brennpunkt auf der Gemeindegrenze schaffen wollte, das Umfeld und die landschaftsräumlich gewachsenen Spuren im Unterfeld jedoch negiert hat.

Diskussion im Reflexionsgremium

Das Reflexionsgremium wurde am Abend über die im Fachgremium gewonnenen Erkenntnisse informiert. Ziel war es Meinungen wie auch Bedenken gegenüber der Bestvariante abzuholen.

Der Variantenentscheid des Fachgremiums wurde vom Reflexionsgremium bestätigt.

Résumé und Fazit



Dabei sind aus Sicht des Reflexionsgremiums bei der Weiterbearbeitung insbesondere die folgenden Aspekte zu beachten:

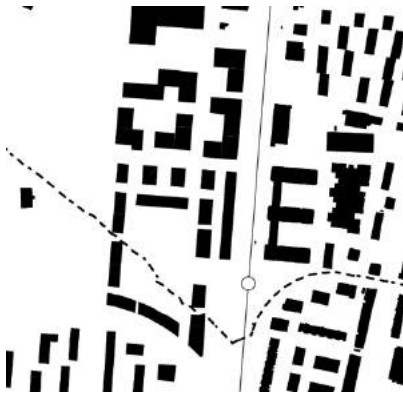
- Die Bebauung besitzt nicht nur ein "Innen sondern auch ein Aussen", was bei der Gestaltung der Fassaden (inkl. Dach) und Freiräume auf alle Seiten (auch längs der Bahnlinie) zu beachten ist.
- Das Freiraumkonzept besitzt ein hohes Potenzial, dass im Unterfeld ein einprägsames und lebendiges Quartier entstehen kann. Die Freiräume sind differenziert zu gestalten und sollen zueinander in Beziehung gesetzt werden. Dazu ist ein grundstücksübergreifendes Gesamtkonzept zu erarbeiten, das in Etappen umgesetzt werden kann.
- Die Verteilung bzw. Anordnung der Gewerbe- und Wohnflächen soll nochmals überprüft werden. Zur Vermeidung der Gefahr von leerstehenden Gewerberäumen sollen Mischformen zugelassen werden.
- Vermisst wurden Aussagen zur Belastung des Strassennetzes.

Fazit

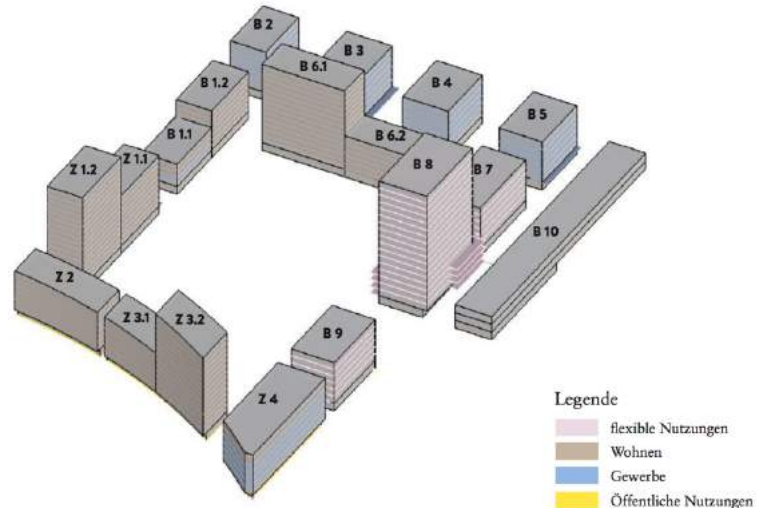
Die weiteren Planungsschritte können somit auf der Variante A "Akzentuierung der Mittelachse" aufbauen. Die für die Weiterbearbeitung zu beachtenden Aspekte, welche die beiden Gremien hervorgehoben haben, sind im Kapitel Synthese zusammengefasst.

4.5 Seitenblicke auf das überarbeitete Projekt der HHF Architekten

Im Auftrag der Grundeigentümer
überarbeitetes Projekt HHF Architekten



Seitenblick auf das
überarbeitete Projekt HHF



Im kooperativen Planungsprozess wurde jeweils in jeder Stufe kritisch geprüft, welche Ausgangslage auf dem Land der Korporation Zug entsteht.

Auf Wunsch der Grundeigentümer wurde auch das überarbeitete Projekt der HHF Architekten in den Planungsprozess einbezogen. Dieses sieht weiterhin die Schaffung einer städtebaulichen Grossform auf den beiden Arealen Unterfeld Schleife Zug und Unterfeld Süd Baar vor.

Im Vergleich zum Variantenspektrum von Eckhaus/S2L basiert das überarbeitete Projekt von HHF auf einer anderen Grundhaltung und Herangehensweise. Damit verbunden war die Schwierigkeit eines Vergleichs.

Empfehlung

Sowohl das Fachgremium als auch das Reflexionsgremium haben den Grundeigentümern empfohlen, die weiteren Planungsschritte auf der Basis der neu erarbeiteten Konzeption abzustellen. Der zentrale Freiraum im Projekt HHF hat zwar etwas Bestechendes, die Grossform mit den vier Höhenakzenten besitzt jedoch weiterhin eine städtebauliche Wucht, die sich von der Stadtstruktur im Umfeld absetzt. Insbesondere die in die Grossform integrierten Hochhäuser wirken stadtfremd. Die beiden Gremien werten den Stampfibach mit der Bestockung als wichtiges landschaftliches Element. Das Projekt der HHF Architekten setzt sich über diese landschaftsräumlichen Qualitäten und den städtebaulichen Kontext hinweg. Die Umsetzung des überarbeiteten Projekts wird weiterhin als komplex beurteilt, da die Abhängigkeiten nicht reduziert werden können. Ob die Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden kann, bleibt fraglich.

5. Synthese

5.1 Syntheseplan

Grundstruktur

Sowohl das Fachgremium als auch das Reflexionsgremium sprachen sich klar dafür aus, dass sich das Unterfeld Süd gemäss der nachfolgenden Grundstruktur entwickeln soll.



5.2 Schlussfolgerungen für die weiteren Planungsschritte

Die nachfolgenden Richtlinien sind die Basis der Weiterbearbeitung und Vertiefung im Quartiergestaltungsplan. Es ist darauf zu achten, dass nicht zu viel "reglementiert" wird und ein angemessener Spielraum für die weitere Planung offen bleibt.

Freiraumelemente

- zum Freiraumangebot
Die Elemente der netzartigen Freiraumabfolge mit breiten Angeboten für die unterschiedlichen Nutzergruppen sind als Basis für den Quartiergestaltungsplan als Gesamtkonzept zu vertiefen.
- zur Nord-Süd-Verbindung
Die Nord-Süd-Verbindung (Boulevard) soll als Rückgrat der Freiraumstruktur räumlich als differenzierter, adressbildender Freiraum ausgestaltet werden. Zusammen mit den drei Hochhausakzenten soll eine spannungsvolle Raumsequenz entstehen. Bahnseitig ist eine strassenbegleitende ruhige Bebauung mit einheitlichen Abständen und Gebäudefluchten anzustreben. Auf der Westseite sind Versätze der Gebäudefluchten denkbar oder sogar erwünscht. Die Mittelverbindung ist als boulevardartiger Stadtraum von Fassade zu Fassade nach gesamtheitlichen Gestaltungsgrundsätzen zu konzipieren.
- zur Grünspur entlang der Gemeindegrenze
Unabhängig davon, ob der Stampfibach auf Wunsch der Korporation Zug verlegt wird, ist entlang der Gemeindegrenze ein naturnah gestalteter und bestockter Grünraum zu erhalten, der sich mit der angrenzenden Bebauung verzahnt und einen optischen Bezug zur Lorzenebene und zum markanten Einzelbaum beim Unterwerk der WWZ schafft. Die Grünspur ist auf dem Gebiet Unterfeld Süd mindestens 10 m breit und weist einen öffentlichen Charakter auf (siehe auch Koordination mit Zug). Sie ist mit einem Fussweg zu ergänzen. Die Quermöglichkeiten der Nordstrasse für Fussgänger und Velofahrer sind vorzugsweise beim Kreisel zu verbessern. Eine freigeführte Fusswegverbindung von der Stadtbahnhaltestelle respektive vom Quartierfreiraum zur Unterführung bei der Schleife ist erwünscht. Sie soll im Bereich des heutigen Stampfibachs geführt werden.
- zur Lage des Quartierfreiraums
Der Quartierfreiraum ist als "Scharnier" zwischen dem Stadtbahnhaltestellenplatz und der Grünspur entlang der Gemeindegrenze weiterzuentwickeln und mit diesem Grünraum in Bezug zu setzen (verweben).

Bebauung

- zum Platz bei der Stadtbahnhaltestelle
Der Stadtbahnhaltestellenplatz ist als gut gestalteter Ankunftsort unter Beachtung der anspruchsvollen Randbedingungen im Zusammenhang mit dem langfristig geplanten Bahnausbau (Absenkung Unterführung / Verflechtung der Velowege Nord-Süd und West-Ost) über ein Konkurrenzverfahren zu vertiefen. Aufzuzeigen sind auch überzeugende Zwischenstände, da der Ausbau der Bahninfrastruktur in Etappen erfolgt. Mit den an den Platz angrenzenden Bauten ist auf diese variable Situation zu reagieren.
- zum Hofraum
Der Hofraum dient primär den Bewohnern (Wohnhof). An den gewerblich genutzten Randzonen ist situationsgerecht zu reagieren. Die Zonierung und Gestaltung dieses halb-öffentlichen Raums ist projektbezogen zu lösen.
- zur Struktur und Raumwirkung
Die Bebauung folgt einer orthogonalen Struktur und wirkt raumbildend.
- zu den Höhenakzenten
Die drei Höhenakzente längs der Nord-Süd-Verbindung unterstreichen die Bedeutung dieses Stadtraums. Fragen ergeben sich bezüglich der Positionierung des Hochhauses beim Hof und der Dimensionierung (Fussabdruck), was auch eine Folge der Nutzungsverteilung in diesen höheren Gebäuden ist. Die aufgezeigten Mantellinien wirken im Vergleich zu den Hochhäusern im Umfeld noch "roh". Die überzeugende Gestaltung ist in Konkurrenzverfahren aufzuzeigen (Fussabdruck / architektonischer Ausdruck / kubische Gliederung / Nutzweise / EG-Ausbildung). Der maximale Höhenakzent beim Bahnhof beträgt rund 60 m (städtebaulicher Auftakt). Die beiden anderen Akzente haben sich dieser Höhe unterzuordnen, wobei die Höhe in Richtung Norden zu reduzieren ist (Wegleitend sind folgende Höhen: 60 m / 50 m / 40 m).
- zur Hof-Figur
Die siebengeschossige Hofbebauung ist zusammen mit dem Höhenakzent als Gesamtfigur weiterzuentwickeln. Öffnungen im Bereich der Nordstrasse sind im Interesse des Lärmschutzes zu vermeiden. Erwünscht ist hingegen ein zweigeschossiger Zugang an der Ecke beim Kreisel.
- zur Erdgeschosshöhe
Entlang sämtlicher Strassen und öffentlichen Aussenräumen liegt die Oberkannte der angrenzenden Erdgeschosse in der Regel auf der Kote + 5m (bezogen auf das Strassenniveau). Dies ermöglicht die Ausbildung spezifischer Raumtypologien (Atelierwohnen mit Galeriegeschossen / überhöhte Eingangsbereiche / Gastronomiebetriebe etc.). Die Kote ist im Rahmen der Konzeptvertiefung zu verifizieren.

- Gesamthöhen / Erscheinung
Mit Ausnahme der Höhenakzente sind die Gesamthöhen der Bebauung im Gebiet Unterfeld Süd auf diejenigen im Gebiet Unterfeld Nord auszurichten (max. 23.5 m). Die Gebäude haben auf allen Seiten gut gestaltete Fassaden und allseitig gute Anbindungen an die Freiräume aufzuweisen.
- Nutzungsmaß
- zur baulichen Dichte
Die bauliche Dichte ergibt sich aufgrund der gewählten städtebaulichen Konzeption. Eine Ausnutzungsziffer von 2.0 bis 2.2 bildet die Richtschnur für die Verankerung in der Nutzungsplanung für das ganze Areal Unterfeld Süd. Das Nutzungsmaß wird im Quartiergestaltungsplan baufeldbezogen verifiziert und in Hinblick auf die Nutzungsplanungsrevision fixiert.
- Nutzung
- zur Nutzungsverteilung generell
Die im Konzept ausgewiesenen Nutzungsanteile bilden die Basis der weiteren Planung, wobei bei der räumlichen Verteilung des Wohn- respektive Gewerbeanteils ein angemessener Spielraum gilt (rund 35'000 m² Gewerbe / 45'000 m² Wohnen). Der Gewerbeanteil wird vorzugsweise in der Raumschicht längs der Bahn angeordnet und im Bereich der Stadtbahnhaltestelle konzentriert. Zu prüfen ist, ob das 60 m Hochhaus bei der Stadtbahnhaltestelle als reines Bürogebäude oder in Mischform (Büro, Wohnen oder Hotel) entwickelt werden kann.
 - Wohnanteil Grundstück Stocker
Die im Höhenakzent angeordnete Wohnnutzung besitzt das Potenzial für eine hohe Wohnqualität. Auf der Dachebene des Gewerbesockels soll ein wohnungsbezogenes Freiraumangebot realisiert werden.
 - Wohnanteil Hof-Figur
Primäre Nutzung ist Wohnen. An städtebaulich sinnvollen Lagen soll ein untergeordneter Gewerbeanteil realisiert werden (EG-Nutzungen / lärmexponierte Eckpositionen / Reaktion auf Schattenwurf des südlichen Höhenakzents, obwohl im Kanton Zug keine gesetzliche Regelung zum Zweistundenschatten zu beachten ist).
 - Erdgeschossnutzung
Im Bereich der Stadtbahnhaltestelle und beim Quartierfreiraum sind Erdgeschossnutzungen erwünscht, die zur Belebung des Aussenraums beitragen (z.B. Gastro-Angebot).

Erschliessung

- **Nord-Süd-Verbindung**
Die Nord-Süd-Verbindung ist als aufenthaltsfreundlicher Begegnungsraum zu konzipieren (nur einzelne Besucherparkplätze und untergeordnete Erschliessungsfunktion, z.B. Hotelvorfahrt). Mit der Gestaltung sind tiefe Fahrgeschwindigkeiten sicherzustellen (T20/T30). Die Vorzonen entlang der Bauten sind als Bestandteil dieses übergeordneten öffentlichen Stadtraums zu gestalten. Die Verbindung über den Stampfibach soll unter Beachtung der Entwicklung im ÖV-Bereich so dimensioniert sein, dass sie bei Bedarf von einem "Bus" befahren werden kann (ÖV-Feinverteiler / rund 5 m breite Brücke).
- **Fusswege**
Für Fussgänger ist im ganzen Gebiet eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen. Längs der Grünspur ist ein Fussweg anzulegen, der vom Quartierfreiraum zur Unterführung bei der Schleife führt und vorzugsweise im Bereich des Stampfibachs angelegt wird. Beim Kreisel an der Nordstrasse ist die Querung der Nordstrasse zu verbessern.
- **Radweg**
Der kantonale Radweg (Veloschnellroute) wird entlang der Interessenlinie der SBB geführt. Bei der Stadtbahnhaltestelle ist die Verflechtung Richtung Osten sicherzustellen.
- **Parkierungseinheiten**
Pro Planungseinheit ist die Parkierung in einer Tiefgarage zweckmässig zu organisieren. Zu beachten ist das Prinzip, wonach der Verkehr möglichst frühzeitig von den Strassen in die Tiefgaragen geführt wird und öffentlich belebte Zonen geschont werden. Daher sollen die Tiefgaragen direkt ab der Stichstrasse im Norden erschlossen werden.
- **Parkplatzangebot**
Das Parkplatzangebot ist gemäss der bisherigen Planung in Abstimmung auf die Verkehrssituation auf der Nordstrasse abzumindern (Verdichtung ohne zusätzliches PP-Angebot). Es sind genügend Veloabstellplätze sowie Flächen und Infrastrukturen für Car-Sharing, E-Mobility und ähnliche Angebote zur Verfügung zu stellen.

Planungseinheiten

- **Drei Planungseinheiten**
Für die drei Planungseinheiten Hof-Figur (Hof mit Akzent), Baufeld Stocker (Block mit Akzent) sowie Baufeld Stadtbahnhaltestelle sind auf der Basis der städtebaulichen Grundkonzeption über Konkurrenzverfahren Projekte (Bebauung und Freiraum) zu entwickeln, die in Etappen umgesetzt werden können.
- Im Rahmen der ersten Planungseinheit ist auf der Grundlage des noch zu erarbeitenden Freiraumkonzeptes die Gestaltung des Nord-Süd-Boulevards und des Quartierfreiraums festzulegen (Vorprojekt).

Koordination

- **Koordination mit der Stadt Zug**
Die entwickelte städtebauliche Grundkonzeption bietet auch für das Areal auf dem Stadtgebiet Zug eine gute Chance, ein überzeugendes und funktional eigenständiges Quartier realisieren zu können. Aus dem Planungsprozess in Baar ergibt sich der Wunsch zur Koordination folgender städtebaulicher Prinzipien:
 - Die orthogonale Grundstruktur der Bebauung soll weitergeführt werden.
 - Der Raum für eine Nord-Süd-Verbindung (Bus / Fuss) soll gesichert werden, wobei die Lage im Rahmen der Arealplanung in Zug geklärt werden soll. Die Schnittstelle an der Gemeindegrenze ist mit dem Quartiergestaltungsplan zu definieren.
 - Das Prinzip eines naturnah gestalteten Grünkorridors entlang der Gemeindegrenze soll auch Bestandteil des Freiraumkonzepts in Zug sein (10 m in Baar / 10 m in Zug).
 - Der Raum für die Veloschnellroute ist entlang der Interessenlinie der SBB zu sichern.
 - Im Bereich des Stampfibachs ist eine direkte Wegverbindung von der Stadtbahnhaltestelle respektive dem Quartierfreiraum zur Fussgängerunterführung bei der Schleife erwünscht.

Weiterer Klärungsbedarf

- Weiterer Klärungs- und Regelungsbedarf besteht in Bezug auf:
- das Angebot an preisgünstigen Wohnungen
 - altersgerechte Wohnungen
 - den erforderlichen Gewerbeanteil in der Hoffigur (Lärmempfindlichkeitsstufe ES III)

6. Dank und Ausblick

Gelungene Zusammenarbeit

Der vierstufige kooperative Planungsprozess hat einen breiten Dialog ermöglicht. Wenn auch nicht alle aus der Mitwirkungsgruppe ihre Bedürfnisse voll befriedigt sahen, sind die Rückmeldungen der Mehrheit der am Prozess beteiligten Personen zur gemeinsam erarbeiteten Bestvariante doch sehr positiv.

"Das Planungsteam hat die Anliegen aus den Workshops gut aufgenommen und die Meinungen konnten angemessen eingebracht werden."

Ein Teilnehmer ist über das Ergebnis (Inhalt wie auch Konsens) sehr positiv überrascht: "Der Aufbau von der Analyse bis zur Vertiefung in die Bestvariante ist sehr gelungen. Dies war aufgrund der komplexen Ausgangslage nicht unbedingt zu erwarten."

Dank

Der gut strukturierte, sorgfältig vorbereitete und moderierte Planungsprozess hat eine breite und ausgewogene Meinungsbildung ermöglicht, wie sich das Gebiet Unterfeld Süd entwickeln soll. Ein Dank gilt:

- den beauftragten Planern für die wertvollen Inputs, dank denen stufengerecht neue Erkenntnisse gewonnen werden konnten, die nun zu einem tragfähigen städtebaulichen Konzept verdichtet werden können;
- den Grundeigentümern für die Bereitschaft, den gemeinsamen Neustart zu wagen;
- dem Fachgremium für die umsichtige und differenzierte Beurteilung der Konzeptbeiträge und die klaren Worte!
- dem Reflexionsgremium für die Bereitschaft unterschiedliche Sichtweisen einzubringen und die Konzeption zu einem Konsens zu führen.

Wie geht es weiter?

Die städtebauliche Studie bildet den Grundstein für die weiteren Planungsschritte. Die Bestvariante wird aufgrund der Rückmeldungen aus dem Fach- und Reflexionsgremium vertieft und in den behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplan überführt, der bis Ende 2018 im Entwurf vorliegen soll. Danach folgt die öffentliche Mitwirkung, zu der das Reflexionsgremium zur Teilnahme herzlich eingeladen wird.

7. Genehmigung

Dieser Synthesebericht wurde am 27.6.2018 von der Behörden-
delegation zur Kenntnis genommen und am 11.7.2018 vom
Gemeinderat Baar verabschiedet.