

Quartiergestaltungsplan Unterfeld Süd

Erläuternder Bericht



Quartiergestaltungsplan

Inhalt	1. Einleitung	3
	1.1 Partizipativer Planungsprozess	3
	1.2 Übersicht Gesamtprozess	5
	1.3 Verfahrensablauf	6
	2. Richtkonzept Bebauung und Freiraum	7
	3. Erläuterungen zum Quartiergestaltungsplan	9
	3.1 Allgemeine Festlegungen	10
	3.2 Planungsgrundsätze zum Freiraum	13
	3.3 Planungsgrundsätze zur Bebauung	16
	3.4 Planungsgrundsätze zur Nutzweise	19
	3.5 Planungsgrundsätze zur Erschliessung	22
	3.6 Planungsgrundsätze zur Umwelt und Nachhaltigkeit	25
	3.7 Planungsgrundsätze zur Etappierung und Realisierung	29
	3.8 Planungsgrundsätze zur Koordination mit der Stadt Zug	31
	4. Mitwirkung	32
	4.1 Stellungnahme des Kantons	32
	4.2 Öffentliche Auflage	35
	5. Vorzüge der Planung	40
	6. Fazit	41
Beilagen	• Synthesebericht vom 22. Juni 2018	
	• Richtkonzept Bebauung und Freiraum vom 29. Oktober 2018 / Erläuterungen zum Freireimkonzept vom 29. Oktober 2018	
	• Tiefgaragenkonzept vom 29. Oktober 2018	

Auftraggeberin

Gemeinde Baar, Planung / Bau, Siedlungs- und Verkehrsplanung

Bearbeitung

Suter • von Känel • Wild • AG
Michael Camenzind, Projektleiter
Gabriela Brack, Sachbearbeiterin

1. Einleitung

1.1 Partizipativer Planungsprozess

Städtebauliche Studie



Das Unterfeld ist ein kantonales Verdichtungsgebiet. Nachdem der Bebauungsplan Unterfeld mit der darin vorgesehenen städtebaulichen Grossform durch die Stimmbevölkerung im Frühjahr 2017 äusserst knapp abgelehnt wurde, hat die Gemeinde Baar im Herbst 2017 den Startschuss für die Neuplanung des Gebiets Unterfeld Süd gegeben.

In einem partizipativen Workshopverfahren hat ein Planungsteam von Städtebauern und Landschaftsarchitekten zusammen mit Fachexperten, Behördenvertretern und Grundeigentümern sowie einem Reflexionsgremium ein neues städtebauliches Grundkonzept entwickelt. Die Stadt Zug hat am Verfahren teilgenommen. So konnte die gewünschte Koordination zwischen den beiden Teilräumen sichergestellt werden, die ursprünglich Gegenstand des gescheiterten Bebauungsplans waren.

Gebiet Unterfeld Süd

Unter Einbezug des gesamten Stadtraums und der Nachbarquartiere lag der Fokus der Planung auf dem Gebiet Unterfeld Süd der Gemeinde Baar. Das Hauptziel der städtebaulichen Studie war, eine solide Grundstruktur sowie die Rahmenbedingungen für die weiteren Planungsschritte zu definieren. Dieses Ziel konnte mit diesem Verfahren erfolgreich erreicht werden.

Der Synthesebericht vom 22. Juni 2018 fasst das Ergebnis des Planungsprozesses zusammen.

Fokusgebiet Unterfeld Baar (rechts) (Flying Camera Baar)



Übersichtskarte Unterfeld (Quelle mop)



Syntheseplan

Im Unterfeld Süd soll ein gut strukturiertes, entsprechend der hohen Lagequalität gemischt genutztes Wohn- und Arbeitsquartier, mit differenziert gestalteten Freiräumen und drei baulichen Höhenakzenten entstehen.

Die nachfolgende städtebauliche Grundstruktur ist das Ergebnis des partizipativen Planungsverfahrens. Diese Grundkonzeption wurde in der Zwischenzeit zu einem Richtkonzept Bebauung und Freiraum vertieft (siehe Kap. 2). Dieses wird nun in einen behördenverbindlichen Quartiergestaltungsplan überführt (siehe Kap. 3). Damit werden auf Richtplanstufe die Grundsätze zur Quartierentwicklung definiert.



Modellaufnahme Unterfeld Süd und Unterfeld Nord



1.2 Übersicht Gesamtprozess

Planungsschritte

Die Planung auf dem Gemeindegebiet Baar gliedert sich in vier Phasen.

Abschluss Juni 2018

Phase A: Städtebauliche Studie

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

Abschluss bis März/April 2019

Phase B: Quartiergestaltungsplan

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

Abstimmung Teilrevision Zonenplan und Bauordnung / zweites Quartal 2020

Phase C: Planungsrechtliche Umsetzung

Grundeigentümergebundene Verankerung der Ziele und bau-
feldbezogenen Grundmasse im Zonenplan und in der Bauord-
nung.

Nach Rechtskraft der Planung

Phase D: Baufeldbezogene Detailplanung

Erschliessungsplanung, etappenweise, arealbezogene Detail-
planung durch die Grundeigentümer

Quartiergestaltungsplan

Der Quartiergestaltungsplan Unterfeld Süd wird bis Ende 2018 durch den Gemeinderat Baar zuhanden der Mitwirkung durch die Bevölkerung verabschiedet. Zu Beginn der öffentlichen Auflage findet eine Informationsveranstaltung statt, an der das städtebauliche Konzept und die Inhalte des Quartiergestaltungsplans der interessierten Bevölkerung vorgestellt werden. Die im bisherigen Planungsprozess involvierten Personen werden eingeladen, an diesem Mitwirkungsverfahren wiederum teilzunehmen.

Planungsrechtliche Umsetzung

In Baar besteht heute eine allgemeine Bebauungsplanpflicht sowie eine Bebauungsplanpflicht für Freiräume. Aufgrund des negativen Entscheids zum Bebauungsplan in Baar braucht es bis 2020 eine Nachfolgeregelung (§ 32 Abs. 4 PBG).

Der Quartiergestaltungsplan Unterfeld Süd bildet die Basis für die erforderliche Revision des Zonenplans und der Bauordnung. Vorgesehen ist eine Bauzone mit speziellen Vorschriften. In der Bauordnung werden die zulässigen Grundmasse und die qualitativen Anforderungen aus dem städtebaulichen Verfahren grundeigentümergebundene verankert. Die Teilrevision soll der Stimmbewölkerung im ersten Quartal 2020 zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

1.3 Verfahrensablauf

Arbeitsschritte

Der Quartiergestaltungsplan ist ein Richtplan und somit behördenverbindlich. Er wird durch den Gemeinderat festgesetzt und ist nicht rekurabel.

Die nachfolgende Grafik zeigt die Arbeitsschritte bis zur Festsetzung des Quartiergestaltungsplans durch den Gemeinderat.

Die Teilrevision der Nutzungsplanung wird nach Abschluss der Beratungen in den zuständigen Gremien parallel zu diesem Planungsverfahren erarbeitet.



2. Richtkonzept Bebauung und Freiraum

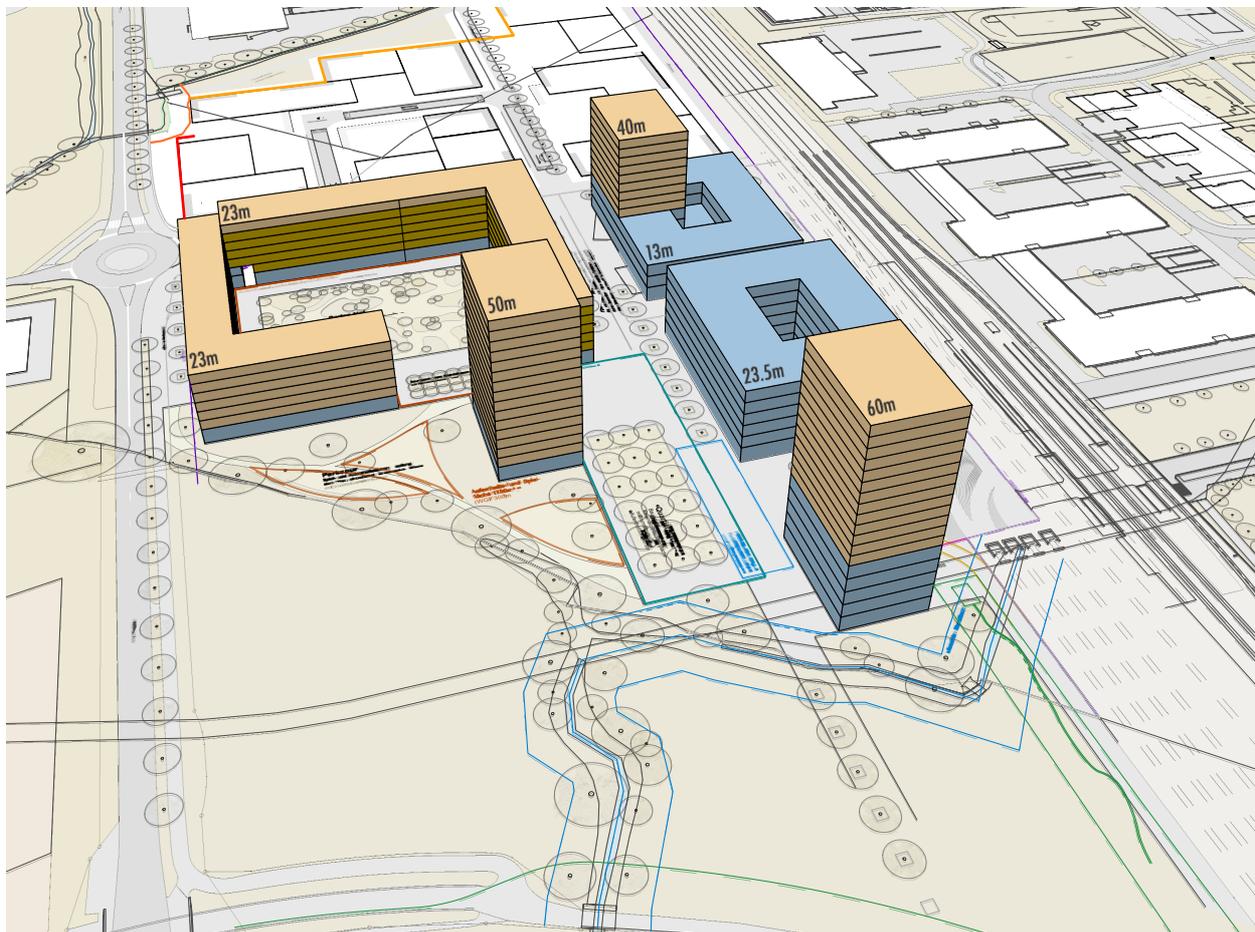
Richtkonzept als Grundlage des QGP

Die im Rahmen des kooperativen Planungsprozesses entstandene Bestvariante (siehe Syntheseplan Kap. 1.1) wurde aufgrund der Rückmeldungen aus dem Fach- und Reflexionsgremium zu einem Richtkonzept Bebauung und Freiraum weiterentwickelt.

Dieses Richtkonzept bildet einen integralen Bestandteil des Quartiergestaltungsplans (QGP) mit den behördenverbindlichen Handlungsanweisungen zur Freiraumgestaltung, Bebauung, Nutzweise und Erschliessung, zur Nachhaltigkeit und Umwelt, zur Koordination mit der Stadt Zug sowie zu den weiteren Planungsschritten. Im Kapitel 3 sind die Elemente der städtebaulichen Grundkonzeption erläutert. Weiterführende Informationen findet man im erläuternden Bericht zum Freireimkonzept vom 29. Oktober 2018 sowie im Synthesebericht vom 22. Juni 2018 (separate Beilagen).



Ausschnitt Richtkonzept Vertiefung Bebauung und Freiraum von Eckhaus/S2L, Stand 29. Oktober 2018
(Vergrößerung siehe Beilage)



Ausschnitt Richtkonzept Vertiefung Bebauung und Freiraum von Eckhaus/S2L, Stand 29. Oktober 2018
(Vergrößerung siehe Beilage)

3. Erläuterungen zum Quartiergestaltungsplan



3.1 Allgemeine Festlegungen

Erläuterungen zu Ziffer 1 Zweck

Der QGP Unterfeld Süd legt die Grundsätze der Quartierentwicklung fest und bildet das Bindeglied zwischen der erarbeiteten städtebaulichen Grundkonzeption und der nachgelagerten grundeigentümergebundenen Nutzungs- respektive Sondernutzungsplanung.

Er ist die Basis für die weiteren Planungsschritte und berücksichtigt den dafür erforderlichen Entwicklungsspielraum.

Verbindlichkeit

Für den Gemeinderat und die Verwaltung sind die Inhalte des QGP verbindlich. Sie dürfen keine planungsrechtlichen Festlegungen treffen, die mit diesem in Widerspruch stehen. Damit entsteht auch Planungssicherheit für die Grundeigentümer.

Die Festlegungen sind für die Grundeigentümer nur indirekt verbindlich. Der QGP hält jedoch die öffentlichen Anliegen an die qualitätsvolle Quartierentwicklung fest, die bei den arealbezogenen Detailplanungen zu beachten sind.

Anpassung der Nutzungsplanung

Das Gebiet befindet sich heute in der Reservebauzone WA5 und Arbeitszone AD. Diese Zonierung ist im Lichte des neuen, an die Vorgaben des Raumplanungsgesetzes angepassten kantonalen Richtplans nicht mehr zweckmässig respektive überholt.

Gestützt auf die Festlegungen im Quartiergestaltungsplan wird daher die Zonierung angepasst. Vorgesehen ist eine Zone mit speziellen Vorschriften Unterfeld Süd (ES III). Mit der Umzonung wird die heutige Reservezone aufgehoben und das Gebiet in definitives Bauland überführt. Die zentralen Aspekte des QGPs (Nutzweise, Nutzungsmass, Gebäudehöhen, Qualitätssicherung) fliessen in die Bauordnung und in den Zonenplan ein. Neben den zulässigen Grundmassen werden auch die qualitativen Anforderungen grundeigentümergebundlich in der Nutzungsplanung geregelt. Insbesondere werden die im QGP vorgesehenen Hochhausstandorte in einem Ergänzungsplan zur Bauordnung verankert. Ein vergleichbares Regelwerk wurde bereits für das Arbeitsplatzgebiet Unterfeld Nord umgesetzt.

Konkurrenzverfahren

Für die im QGP bezeichneten Baufelder sind in den Grundzügen der SIA Ordnung arealbezogene Konkurrenzverfahren durchzuführen. Diese Detailplanungen werden durch die Grundeigentümer finanziert. Dies kann in Form von Projektwettbewerben oder Studienverfahren erfolgen.

Letzteres ist dann zweckmässig, wenn zu offenen Fragen im Wettbewerbsverfahren ein Dialog mit den beauftragten Planungsteams erwünscht ist.

Die Gemeinde ist in diese Verfahren einzubeziehen (Dialogmodell). Damit wird sichergestellt, dass die gemeindlichen Anliegen in die Planungen einfließen.

Koordination mit SBB

Im Zusammenhang mit der Planung im Baufeld 3 und 4 ist die Koordination mit dem Vorhaben der SBB sicherzustellen. Die SBB wird dann zumal in die Verfahren einbezogen.

Einfache Bebauungspläne

Im neuen PBG wurde das Instrument der Arealüberbauungen durch sogenannte "einfache" Bebauungspläne abgelöst. Im Unterschied zu den ordentlichen Bebauungsplänen werden diese durch den Gemeinderat und nicht durch die Stimmbewölkerung beschlossen. Damit verbunden sind jedoch auch beschränkte Abweichungsmöglichkeiten von der Grundordnung. Die Grundnutzung darf um höchstens 20 % erhöht werden. Zudem besteht die Möglichkeit zur Realisierung eines zusätzlichen Geschosses. Einfache Bebauungspläne haben eine Fläche von mindestens 2'000 m² zu erfassen.

Die Ergebnisse der Konkurrenzverfahren sind in einfachen Bebauungsplänen umzusetzen. Die Überbauungen haben somit die Vorzüge gemäss § 32 PBG zu erfüllen. Qualitative Kriterien gemäss PBG sind:

- a) besonders gute Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie der Freiräume
- b) besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild.

Letzteres wird mit dem vorliegenden Richtkonzept respektive der Verankerung der zentralen Aspekte in der Nutzungsplanung sichergestellt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Baufelder in separaten Verfahren entwickelt werden und somit voraussichtlich drei einfache Bebauungspläne festgesetzt werden. Damit werden sowohl die erhöhten Anforderungen an Hochhäuser erfüllt (gemäss kantonalem Richtplan ist für Hochhäuser ein Bebauungsplan erforderlich) und die besonders gute Gesamtqualität in den Planungseinheiten sichergestellt.

Für die Bevölkerung besteht in diesen Verfahren wiederum die Möglichkeit zur Mitwirkung, womit ein kontinuierlicher Informationsfluss über die Entwicklung im Gebiet Unterfeld Süd sichergestellt wird.

Vorprojekt Nord-Süd- Verbindung

Die im Richtkonzept bezeichnete Nord-Süd-Verbindung und der Quartierfreiraum bilden das Rückgrat des Quartiers. Bevor im Rahmen der Konkurrenzverfahren mit der Entwicklung der einzelnen Planungseinheiten begonnen werden kann, sind für diese beiden wichtigen Freiraumelemente stufengerechte Vorprojekte zu erarbeiten. Basierend auf den Vorgaben des Richtkonzeptes sind die Gestaltung und Materialisierung, die technische Etappierung sowie die Höhenlagen der Nord-Süd-Verbindung im Sinne von Richtlinien festzulegen. Zu klären sind auch die technischen Schnittstellen zwischen den Baufeldern, wobei der Raum im Sinne einer Begegnungszone von Fassade bis Fassade zu betrachten ist. Somit wird für die baufeldbezogenen Konkurrenzverfahren eine Grundlage geschaffen, auf welcher die Teams aufbauen können.

Aufgrund des hohen Stellenwerts der Nord-Süd-Verbindung als öffentlicher Freiraum sind die Vorprojekte der Gemeinde zur Freigabe für die Konkurrenzverfahren vorzulegen.

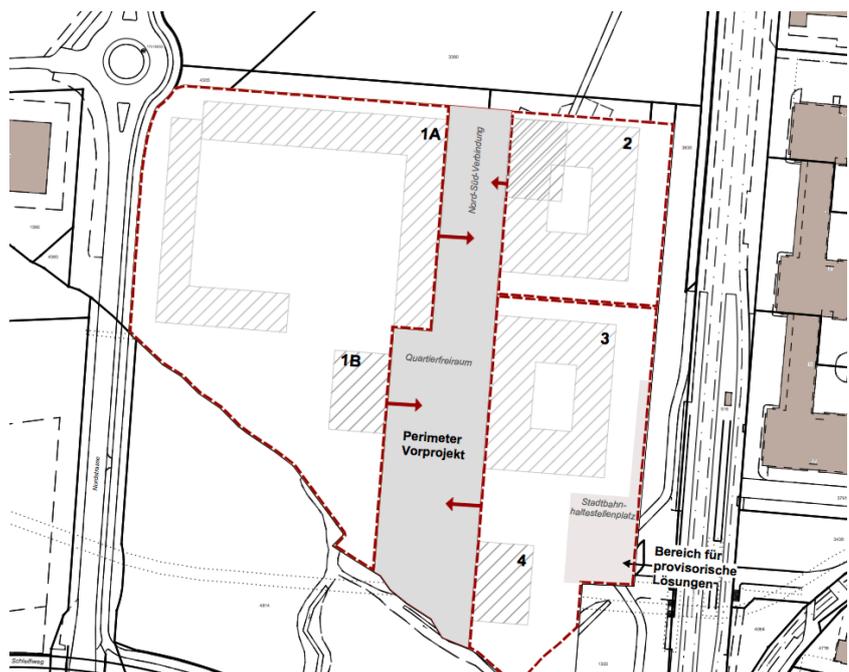
Planungseinheiten

Der nachfolgende Plan zeigt die drei Planungseinheiten im Gebiet Unterfeld Süd, die in Etappen entwickelt werden können.

Integraler Bestandteil der Planungseinheiten sind auch die an die Baufelder angrenzenden Freiräume, für die in den Konkurrenzverfahren überzeugende Lösungen aufzuzeigen sind.

Die dargestellten Pfeile symbolisieren, dass die definitive Ausgestaltung des Übergangs von den Baufeldern zur Nord-Süd-Verbindung ebenfalls Gegenstand dieser Verfahren ist. Insbesondere sind die Lage von Bäumen und Ausstattungselemente mit der Ausbildung der Erdgeschosse (Zugänge, Nutzweise) zu koordinieren.

Übersicht Planungseinheiten.
Grau dargestellt ist der Perimeter für das Vorprojekt.



3.2 Planungsgrundsätze zum Freiraum

Übersicht



Freiraumelemente

Die Baufelder sind in eine netzartige Freiraumabfolge mit breiten Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen eingebettet. Das Richtkonzept Freiraum definiert den Charakter der Freiräume, die zueinander in Beziehung zu setzen sind.

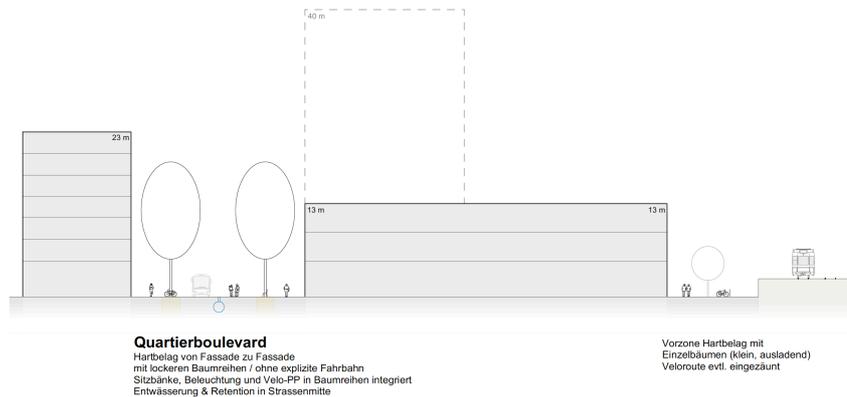
Aufgrund der hohen baulichen Dichte sollen die Freiräume allen Bewohner/innen und Beschäftigten zur Verfügung stehen. Auf die Ausbildung von privat abgegrenzten Zonen ist im Grundsatz zu verzichten.

Nord-Süd-Verbindung

Die städtebauliche Achse ist bereits im Quartiergestaltungsplan Unterfeld Nord bezeichnet und soll längerfristig bis zur Stadtbahnhaltestelle Neufeld verlängert werden. Die Breite zwischen den strassenbegleitenden Fassaden misst 24 m. Dieser Strassenraum ist im Sinne einer Begegnungszone, das heisst im Mischverkehr, zu konzipieren. Die Strasse besitzt eine untergeordnete Erschliessungsfunktion (Anlieferung, Erschliessung von 5 Aussenparkplätzen und allenfalls temporäre Erschliessung der Tiefgarage für Baufeld 3 und 4). Die Fussgänger können den gesamten Strassenraum benutzen. Auf die Ausbildung von separaten Gehbereichen ist zu verzichten. Seitlich sieht das Richtkonzept die Pflanzung von Baumreihen vor. Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung sowie Veloparkierung sind in den Strassenraum zu integrieren. Vorzugsweise wird eine Mittelentwässerung realisiert. Im Strassenkörper kann eine Retentionsanlage erstellt werden. Die Vorzonen entlang der Bauten sind als Bestandteil dieses übergeordneten 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), was mit der Stadt Zug zu koordinieren ist. Diese Breite wird ohnehin zur Sicherstellung der Zugänglichkeit für die Feuerwehr benötigt (beidseitiger Notfall und Infrastrukturverbindung). Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wird die Verbindung gesperrt.

Quartierboulevard Schnitt von S2L



Quartierfreiraum

Gemäss den rechtskräftigen Zonenvorschriften ist im Unterfeld Süd ein öffentlich zugänglicher Quartierfreiraum zu erstellen. Die Anordnung und Ausdehnung des Quartierfreiraums ist im QGP schematisch dargestellt. Innerhalb des Quartierfreiraumes sind Ausstattungen, welche der Erholung und Freizeitnutzung dienen, erwünscht (z.B. Pavillon). Im Interesse eines natürlichen Wasserhaushalts und zur Gewährleistung von Baumpflanzungen ist auf Unterniveaubauten zu verzichten.

Der Quartierfreiraum bildet das "Scharnier" zwischen dem Stadtbahnhaltestellenplatz und der Parkspur, wobei auf einen sorgfältig ausgestalteten Übergang in die Parkspur geachtet werden muss (Verwebung der beiden Räume).

Bei der Detailgestaltung ist auf die Raumatmosphäre (Ästhetik, umgebende Architektur), die Verweilqualität (primäre und sekundäre Sitzgelegenheiten, Beschattung und Besonnung), die Nutzungsvielfalt (vielfältiges Nutzungsangebot, Nutzungsdurchmischung) sowie die Vernetzung (direkte und gut sichtbare Fussverbindungen) zu achten.

Parkspur

Unabhängig vom zukünftigen Verlauf des Stampfibaches ist entlang der Gemeindegrenze ein naturnah gestalteter und bestockter Grünraum anzulegen, der sich mit der angrenzenden Bebauung verzahnt und einen optischen Bezug zur Lorzenebene und zum markanten Einzelbaum beim Unterwerk der WWZ schafft. Punktuell werden Spiel- und Aufenthaltsflächen in die Parkspur integriert.

Mit dem Ausbilden und Bestocken der Parkspur entlang der Gemeindegrenze wird auch das zu erhaltende Naturobjekt 116 gestärkt und ein nutzbarer Freiraum geschaffen. Die detaillierte Gestaltung wird im Konkurrenzverfahren aufgezeigt.

Stadtbahnhaltestellenplatz

Mit dem Stadtbahnhaltestellenplatz soll ein gut gestalteter Ankunftsort entstehen. Die Gestaltung kann jedoch erst abschliessend definiert werden, wenn die SBB das dritte und vierte Streckengleis realisiert haben, da sich dadurch die Höhenlage der heutigen Unterführung verändert (sie wird tiefergelegt). In jeder Bauetappe sind jedoch gut gestaltete Zwischenlösungen sicherzustellen. Der im Quartiergestaltungsplan bezeichnete Perimeter ist jedoch freizuhalten. Hier haben die SBB zusammen mit dem Kanton und der Gemeinde Baar dannzumal eine überzeugende Lösung aufzuzeigen (Absenkung Unterführung/Verflechtung der Velowege Nord-Süd und West-Ost). Für diese anspruchsvolle Aufgabe wird vorzugsweise ein Projektwettbewerb durchgeführt. In diesem Sinne richtet sich die Verpflichtung zur Durchführung eines Konkurrenzverfahrens für diesen Perimeter an die Adresse der SBB.

Im Rahmen des baufeldbezogenen Konkurrenzverfahrens für die Baufelder 3 und 4 sind überzeugende Zwischenstände aufzuzeigen. Mit den an den Platz angrenzenden Bauten ist auf diese variable Situation zu reagieren.

Der betriebliche Unterhalt des bestehenden Haltestellenplatzes, der sich auf Privatgrund befindet, wird heute durch die Gemeinde sichergestellt. Die überzeugende bauliche Ergänzung dieses Platzes im Bereich der Baufelder 3 und 4 ist durch die Grundeigentümer aufzuzeigen.

Hofgarten

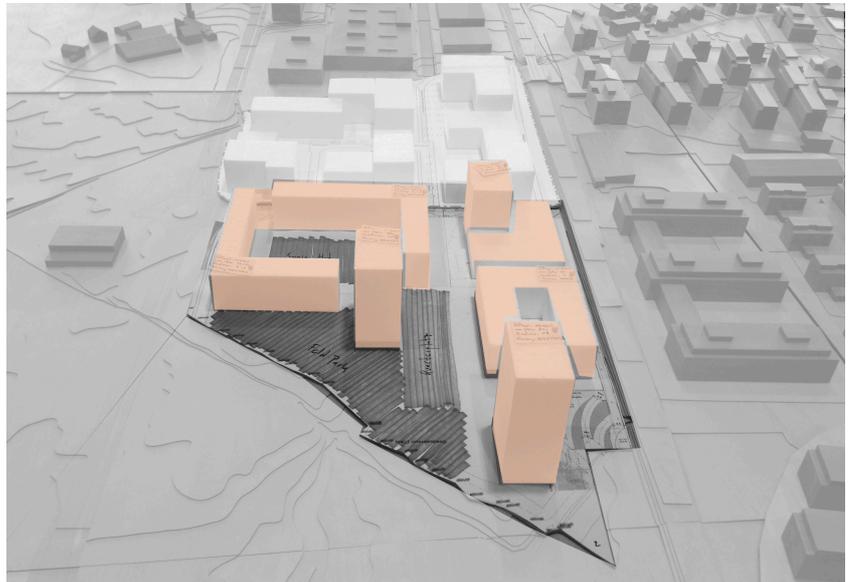
Der öffentlich zugängliche Hofgarten in der Planungseinheit Hoffigur dient primär den Bewohnern des Wohnhofs. Er soll jedoch für das ganze Gebiet zugänglich sein und ist als zusammenhängende, begrünte Fläche zu gestalten.

Zugänglichkeit

Eine Privatisierung der Freiräume durch Abgrenzungselemente wie Hecken, Mauern, Zäune oder Ähnliches ist nicht erwünscht. Auch die Gestaltung der Randzonen ist projektbezogen in den jeweiligen Konkurrenzverfahren aufzuzeigen.

3.3 Planungsgrundsätze zur Bebauung

Übersicht



Bebauungsstruktur

Bei der Situierung von zukünftigen Baukörpern im Gebiet Unterfeld Süd soll die im Siedlungsgebiet zwischen der Bahnlinie und der Nordstrasse dominierende orthogonale Bebauungsstruktur fortgeführt werden. Bauten dürfen jedoch durchaus gezielte Versätze aufweisen. Es ist überdies keine zwingende Vorgabe, dass im Gebiet ausschliesslich gerade Fassadenfluchten entstehen. So sieht beispielsweise das Konzept einen leichten Versatz im Bereich der Basiserschliessung vor, mit dem ein räumlicher Bezug zum Gebiet Unterfeld Nord geschaffen wird.

Die Bauten sind auf die angrenzenden Erschliessungsstrassen und -wege auszurichten und raumbildend zu positionieren.

Zwangsbaufuchten

Die Zwangsbaufuchten stärken die Wahrnehmung der Nord-Süd-Verbindung als boulevardartiger Stadtraum und sichern den nötigen Raum. Die Fassaden der Baufelder 2, 3 und 4 sollen mehrheitlich in einer Flucht stehen. Rücksprünge und einzelne Vorsprünge sind möglich, wenn dadurch das Ziel dieser raumbildenden Fassadenflucht zwischen den Baufeldern nicht verunklärt wird.

Oberstes Geschoss

Das oberste Geschoss ist nicht als Attikageschoss auszubilden, sondern es ist darauf zu achten, dass es in Abstimmung auf die darunterliegenden Geschosse eine Einheit bildet.

Dachgestaltung

Die Dachlandschaft ist als 5. Fassade zu betrachten und ebenfalls besonders gut zu gestalten. Anlagen der Gebäudetechnik sind im Innern der Gebäude zu platzieren (§13 Abs. 3 BO). Solaranlagen sind sorgfältig in die Dachlandschaft zu integrieren.

Grundhöhe

Die Grundhöhe der Überbauung beträgt 23.5 m. Dieses Mass ist auf das im Norden angrenzende Arbeitsgebiet Unterfeld Nord abgestimmt. In den Konkurrenzverfahren respektive den einfachen Bebauungsplänen ist zu verifizieren, welcher Anordnungsspielraum in der Höhe besteht. Wichtig ist, dass in diesen baufeldbezogenen Verfahren der Blick für das Gesamte nicht verloren geht und die Proportionen der drei abgestuften, zueinander in Beziehung gesetzten Höhenakzente nicht verunklärt werden.

Höhenakzente

Die Lage und Anzahl der Hochhäuser wurde im partizipativen Planungsprozess intensiv diskutiert. Die vorliegende Konzeption wurde sowohl vom Fachgremium als auch von der Mehrheit im Reflexionsgremium bestätigt.

Die Proportionen der im Richtkonzept aufgezeigten drei Hochhäuser mit Bezug zur Nord-Süd-Verbindung befinden sich in einem guten und ausgewogenen Verhältnis. Die drei Höhenakzente sind im Rahmen der Konkurrenzverfahren als "Dreiklang" und in Bezug auf die Hochhäuser in der Stadt zu betrachten und zu konzipieren.

Die im Richtkonzept Bebauung dargestellten Höhenakzente besitzen eine Gebäudegrundfläche von ca. 680 m² (footprint). Die Vertiefungsstudie hat dabei gezeigt, dass mit einer Grundfläche von bis zu 900m² ungünstige Proportionen entstehen und dass die Dimension der angrenzenden Frei- bzw. Verbindungsräume teilweise ein kritisches Mass erreichen. Zudem wird mit den schlanken und turmartigen Proportionen (Fussabdruck 680m²) ein Bezug zu den umliegenden schlanken Hochhäusern hergestellt. Es ist Kernthema der jeweiligen Konkurrenzverfahren, für diese Höhenakzente kubisch und architektonisch überzeugende Lösungen aufzuzeigen. Zentrales Anliegen ist es dabei, dass die drei Höhenakzente im Rahmen der Konkurrenzverfahren als Einheit ("Dreiklang") betrachtet werden und hinsichtlich ihrer Setzung und Volumetrie aufeinander abgestimmt werden.

Im Baufeld 2 ist darauf zu achten, dass der Höhenakzent deutlich erkennbar bleibt und das Gebäudevolumen gut proportioniert ausgebildet wird.

Referenzierung zum Fussabdruck
Quelle Eckhaus/S2L



Parktower: 688 m² (81m)



B125: 420 m² (56m)



Obstverband: 516 m² (50 m)

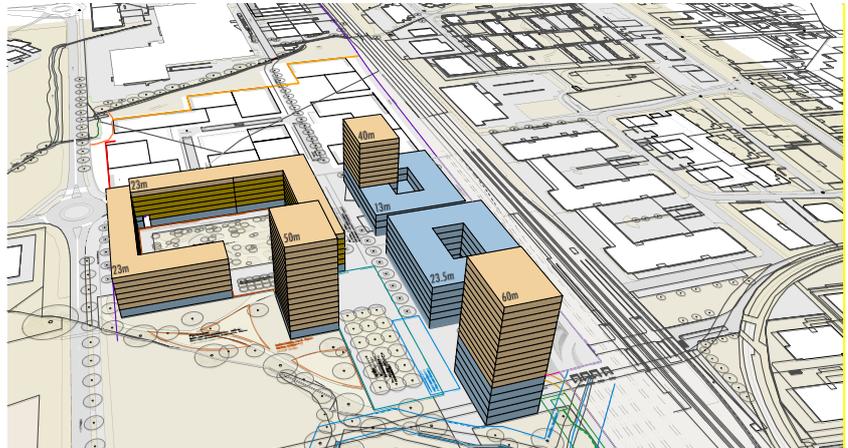
Baulinien Hoffigur

Die projektierten Baulinien beim Kreisel Nord sind im Rahmen der Projektentwicklung für das Baufeld 1 zu überprüfen und je nach Ergebnis in einem separaten Verfahren anzupassen.

3.4 Planungsgrundsätze zur Nutzweise

Übersicht

- Gewerbe
- Wohnen



Nutzungsmass

Im Gebiet Unterfeld Süd sind insgesamt 74'000 m² anrechenbare Geschossfläche erlaubt. Dieses Mass wird in der Grundordnung verankert. Bezogen auf die Landfläche resultiert eine Ausnutzungsziffer von ca. 2.0. Im Rahmen von einfachen Bebauungsplänen kann die Ausnutzung um max. 20v% erhöht werden, wobei gemäss den nachfolgenden Ausführungen nur zusätzliche Flächen für Arbeitsnutzungen entstehen dürfen.

Nutzweise

Das Gebiet Unterfeld Süd bleibt ein gemischt genutztes Gebiet, wo gearbeitet und gewohnt wird. Obwohl Arbeitsflächen zurzeit weniger nachgefragt sind, rechtfertigt sich der Gewerbeanteil von rund 40 % auch aufgrund der sehr guten Erschliessungsqualität des Gebiets. Die Arbeitsnutzungen werden dabei vorzugsweise in unmittelbarer Lage bei der Stadtbahnhaltestelle realisiert.

Wohnanteil

Für die Wohnnutzung ist die anrechenbare Geschossfläche auf 45'000 m² limitiert. Ausschlaggebend für diese Beschränkung ist, dass sich in Gehdistanz auf dem Gemeindegebiet von Baar keine Schulanlage befindet. Die Kinder werden daher in Zug zur Schule gehen, was zwischen den Gemeinwesen vertraglich geregelt wird. Der bisherige Schülervertrag zwischen der Stadt Zug und der Gemeinde Baar wird den neuen Rahmenbedingungen angepasst. Die Stimmbevölkerung wird über den angepassten Investitionsbeitrag an die Stadt Zug zur Übernahme der Schüler im Unterfeld Baar zusammen mit der Teilrevision der Nutzungsplanung befinden.

Wie bereits das ursprüngliche Projekt gezeigt hat, kann mit entsprechenden Grundrisskonzeptionen entlang der lärmbelasteten Nordstrasse gewohnt werden. Die entsprechenden Lärmmessungen sind projektbezogen zu erbringen und Gegenstand des Konkurrenzverfahrens für das Baufeld 1.

Erdgeschosse

In dichten, innerstädtischen Situationen grenzen die Erdgeschosse an belebte Aussenräume. Die Erdgeschosse sind für Wohnnutzungen daher grundsätzlich wenig geeignet, da Nutzungskonflikte entstehen (Abgrenzungsfragen privat-öffentlich, Lärm). Daher soll in den Erdgeschossen primär gearbeitet werden, was zur Belebung des Quartiers beiträgt.

Eine Ausnahme ist das Erdgeschoss im Baufeld 1, das an die Parkspur grenzt. Im Rahmen des Konkurrenzverfahrens kann überdies geprüft werden, ob in einer Raumtiefe entlang dem Hofgarten in den Erdgeschossen spezielle Wohnkonzepte möglich sind (z.B. Wohnateliers). In den Erdgeschossräumen, welche an die Basiserschliessung, an die Nord-Süd-Verbindung oder an Nordstrasse grenzen, sind keine Wohnnutzungen erwünscht.

Flexibilität

Für die weiteren Planungsschritte wird die nötige Flexibilität bei der Verteilung der aGF Wohnen und des minimalen Gewerbeanteils eingeräumt. Unter der Berücksichtigung der in den Handlungsanweisungen festgelegten Nutzungsvorgaben (max. Wohnanteil und Vorgaben zur gewerblichen Nutzung) können die Wohn- und Gewerbeanteile zwischen den Baufeldern verlagert werden. Der Gewerbeanteil ist jedoch vorzugsweise in der Raumschicht längs der Bahn angeordnet und im Bereich der Stadtbahnhaltestelle konzentriert.

Hinweis zum Nutzungstransfer

Wird beispielsweise in den Baufeldern 3 und 4 der in Ziffer 10 Abs. 1 festgelegte minimale Gewerbeanteil von 60 % unterschritten, ist rechtlich sicherzustellen, dass die fehlende gewerbliche Nutzfläche (aGF) in einem anderen Baufeld realisiert wird (siehe Ziffer 15 Abs. 2). Die zwingenden Vorgaben zur gewerblichen Nutzung gemäss Ziffer 10 Abs. 4, Abs. 5, Abs. 7, Abs. 8 und Abs. 9 bleiben dabei vorbehalten und dürfen im Rahmen eines allfälligen Transfers nicht unterlaufen werden.

Hochhaus an der Stadtbahnhaltestelle

Im Hochhaus beim Stadtbahnhaltestellenplatz sind die ersten zwei Geschosse gewerblich zu nutzen, da diese Gebäudeebenen mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur zusätzlich tangiert werden.

Hotelnutzung

Hotelzimmer werden der gewerblichen Nutzung angerechnet, wie dies bereits im ursprünglichen Bebauungsplan geregelt war.

Mit dieser Regelung soll ein Hotel im Gebiet Unterfeld Süd gefördert werden, was aufgrund der guten Anbindung zur Stadt durchaus eine geeignete Nutzung im Gebiet wäre.

Preisgünstiges Wohnen

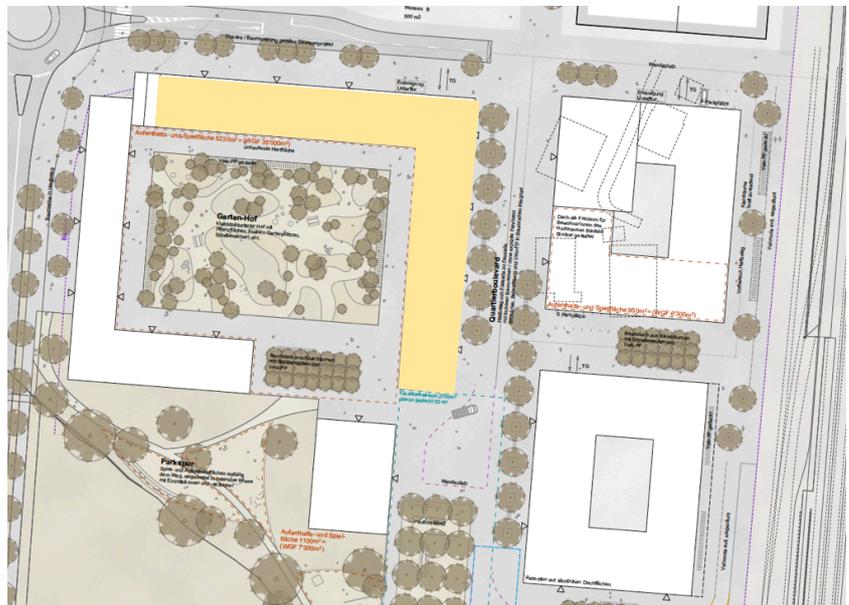
Der Quartiergestaltungsplan sieht im Vergleich zum abgelehnten Bebauungsplan einen um 10'000 m² höheren Wohnanteil vor.

Das Planungs- und Baugesetz ermöglicht die Ausscheidung von Zonen, in denen ein Anteil an preisgünstigen Wohnungen zu realisieren ist. Wie bereits im abgelehnten Bebauungsplan werden im Gebiet Unterfeld Süd wiederum preisgünstige Wohnungen entstehen. Im Vergleich zum damaligen Projekt, welches 6'000 m² preisgünstigen Wohnraum vorsah, wird dieses Mass erhöht. Es sollen 10'000 m² bis 12'000 m² preisgünstige Wohnungen entstehen, wobei das Mindestmass abschliessend in den Zonenbestimmungen grundeigentümerverbindlich verankert wird. Davon sind 2'000 m² als altersgerechte Wohnungen auszugestalten. Von den 10'000 m² zusätzlich ermöglichten Wohnflächen werden somit rund die Hälfte im preisgünstigen Segment realisiert.

Dieses preisgünstige Wohnungsangebot soll in einem Vertrag zwischen den Grundeigentümern und der Gemeinde Baar sichergestellt werden. Vorzugsweise werden die Wohnungen durch eine oder mehrere Genossenschaften übernommen und bewirtschaftet (analog abgelehntem Bebauungsplan).

In welchem Baufeld die preisgünstigen Wohnungen realisiert werden, ist offen. Das Baufeld 1 mit dem Hofgarten würde sich dafür bestens eignen (siehe nachfolgende Grafik).

Mögliche Lage der preisgünstigen Wohnungen (orange)



Fördervoraussetzungen

Die Fördervoraussetzungen gemäss dem kantonalen Wohnbauförderungsgesetz und der dazugehörigen Verordnung sind mit dem Amt für Raum und Verkehr (ARV) rechtzeitig zu klären.

3.5 Planungsgrundsätze zur Erschliessung

Übersicht



Basiserschliessung

Das Gebiet Unterfeld Süd wird, gestützt auf die Vorgabe im kommunalen Richtplan Verkehr, über den bestehenden Kreisell an der Nordstrasse erschlossen. Die Basiserschliessung, welche auch das nördliche Arbeitsplatzgebiet Unterfeld Nord erschliesst, ist räumlich bereits im Strassenplan Unterfeld definiert und in einem privatrechtlichen Vertrag unter den Grundeigentümern gesichert.

Parkplatzangebot

Nach der VSS-Norm 640 281 wären an diesem gut an den öffentlichen Verkehr angebotenen Standort mindestens 863 Parkplätze zu realisieren. Aufgrund der beschränkten Leistungsreserven der Nordstrasse ist das Parkplatzangebot zu reduzieren. Insgesamt dürfen für die 74'000 m² Nutzfläche maximal 565 Parkplätze realisiert werden. Dieses reduzierte Angebot wurde im umfangreichen Verkehrsgutachten zum abgelehnten Bebauungsplan als verträglich und in Bezug auf die Kapazität der Nordstrasse als maximal vertretbar beurteilt (Verkehrsgutachten TEAMverkehr, 9.9.2015). Die Baudirektion hat die Herleitung dieses Angebots damals akzeptiert.

Dieses Parkplatzangebot darf deshalb selbst dann nicht erhöht werden, wenn in den einfachen Bebauungsplänen um 20 % höhere Arbeitsflächen ermöglicht werden.

Tiefgaragenkonzept

Das Tiefgaragenkonzept zeigt, dass das reduzierte Angebot in einer Untergeschossebene umgesetzt werden kann. Eine solche Tiefgaragenlösung ist auch in Bezug auf den hohen Grundwasserstand zweckmässig.

Die generelle Konzeption ist im Rahmen der weiteren Planung weiter zu verfeinern. Abweichungen von den im Situationsplan bezeichneten Tiefgaragenzufahrten sind denkbar, wenn die Erschliessungslösung gleichwertig ist. Offen ist, ob unter der Nord-Süd-Verbindung ein unterirdisches Erschliessungsbauwerk realisiert wird, ab dem sämtliche Tiefgaragen funktional zusammengefasst werden. Dadurch würde die Tiefgarage UVP-pflichtig.

Der QGP schreibt vor, dass die Parkierung für die Baufelder 2, 3 und 4 koordiniert erfolgt. Im Endzustand soll eine gemeinsame Tiefgarage entstehen, die über eine Tiefgaragenrampe ab der Basiserschliessung erschlossen wird. Je nach Etappierung ist für die Baufelder 3 und 4 eine provisorische Tiefgaragenrampe zu erstellen. Sie ist mit der Vollendung eines Bauvorhabens im Baufeld 2 zurückzubauen und darf daher auch als aussenliegendes Rampenbauwerk zwischen den Baufeldern 2 und 3 erstellt werden.

Regelungsmechanismus

In einem ersten Schritt ist das Parkplatzangebot für das in den jeweiligen Baufeldern vorgesehene Nutzungsangebot zu bestimmen. Berechnungsbasis ist die VSS-Norm 640 281, welche die ÖV-Erschliessungsqualität im Gebiet berücksichtigt (Qualitätsstufe B). Das Angebot ist in den einfachen Bebauungsplänen festzulegen, wenn das Nutzungsmass, gestützt auf die Konkurrenzverfahren, bestimmt ist.

Das auf der Basis der VSS-Norm bestimmte Parkplatzangebot ist abzumindern und prozentual auf die Nutzungen in den Baufeldern zu verteilen. Gestützt auf den momentanen Nutzungsmix verteilen sich die Parkplätze wie folgt auf die Baufelder:

Provisorische PP-Verteilung

Baufeld	PP-Angebot in Tiefgarage	
	Max. MIV	Min. Velo
1A und 1B	270	750
2	100	190
3 und 4	185	320
Total	555	1260

Berechnungstabelle

Die Berechnungstabelle im Anhang basiert auf dem momentanen Mengengerüst, das, gestützt auf das Richtkonzept Bebauung, den einzelnen Baufeldern zugewiesen wurde. Die Tabelle ist in den einfachen Bebauungsplanverfahren mit dem effektiven Nutzungsmass abzugleichen.

Besucherparkplätze

Um Suchverkehr zu vermeiden, ist oberirdisch nur ein sehr limitiertes Angebot an Besucherparkplätzen erlaubt (max. 10 bewirtschaftete Kurzzeitparkplätze). Die übrigen Besucherparkplätze sind in den Tiefgaragen zweckmässig zusammenzufassen und zu bewirtschaften.

Veloabstellplätze

Für die 45'000 m² Wohnnutzungen und 29'000 m² Arbeitsflächen sind rund 1'900 Veloabstellplätze zu realisieren. Davon ist in den Untergeschossen Platz für rund 1'260 Langzeitabstellplätze vorzusehen. Oberirdisch sind rund 655 Kurzzeitveloabstellplätze anzubieten. Sie sind zweckmässig anzuordnen und gut in die Umgebung oder in die Erdgeschosse zu integrieren.

Fuss- und Radweg

Für Fussgänger ist im ganzen Gebiet eine hohe Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Längs der Parkspur ist ein Fussweg anzulegen. Ein weiterer Fussweg soll vom Quartierfreiraum zur Unterführung bei der Schleife führen.

Beim Kreisel an der Nordstrasse ist die Querung der Nordstrasse zu verbessern.

Der kantonale Radweg (Veloschnellroute) wird entlang der Interessenlinie der SBB geführt. Bei der Stadtbahnhaltestelle ist die Verflechtung Richtung Osten sicherzustellen.

3.6 Planungsgrundsätze zur Umwelt und Nachhaltigkeit

Standard nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS

Das Unterfeld besitzt hervorragende Standortqualitäten für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Mit dem Standard nachhaltiges Bauen Schweiz SNBS wurde ein übergreifendes Konzept für das nachhaltige Bauen in der Schweiz geschaffen. Der Standard umfasst das Gebäude an sich und den Standort im Kontext seines Umfelds. Er ermöglicht es, die Bedürfnisse von Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt gleichermaßen umfassend in Planung, Bau und Betrieb mit einzubeziehen. Betrachtet wird dabei der gesamte Lebenszyklus einer Immobilie.

Die Ziele des SNBS wurden aufgrund der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundesrats festgelegt und mittels geeigneter Kriterien und Indikatoren beschrieben. Diese Kriterien sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Energieeffizienz

Gemäss den kantonalen Vorgaben ist im Rahmen der einfachen Bebauungspläne eine effiziente Energienutzung nachzuweisen. Offen ist, ob die heute geltenden energetischen Vorgaben, gestützt auf die MuKE n 2014 und die dazu vorgesehene Anpassung des Energiegesetzes per 1.1.2020, weiter verschärft werden.

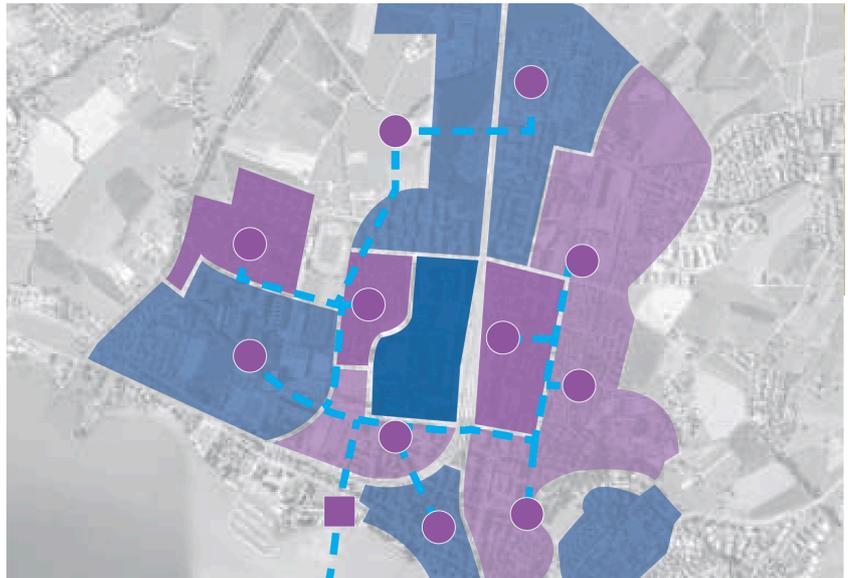
Energieversorgung

Die WWZ Energie AG hat mit dem Bau eines Versorgungsnetzes begonnen, mit dem das Seewasser zum Heizen und Kühlen genutzt wird (Projekt Circulago). Die Heizzentrale wird voraussichtlich im Bereich des bestehenden Unterwerks beim Kreis an der Nordstrasse erstellt. Die Voraussetzungen für einen Anschluss der Gebäude im Gebiet Unterfeld Süd sind daher gut. Nachfolgender Plan zeigt das angedachte Versorgungsgebiet. Die Leitungsführung der Fernwärme im Gebiet Unterfeld gilt es zu einem späteren Zeitpunkt zu klären. Denkbar wäre eine Anordnung im Bereich der Basiserschliessung mit einem Anschluss in Richtung Unterfeld Nord und Unterfeld Süd.

Versorgungsgebiet

- Seewasserzentrale
- Mögliche Quartierzentralenstandorte

Quelle: Broschüre Circulago WWZ,
November 2017



UVPV

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) bezeichnet die Anlagen, für die eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Dazu zählen zum Beispiel Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen und Parkieranlagen für mehr als 500 Motorwagen. Die Prüfung erfolgt dabei projektbezogen im frühestmöglichen Verfahren, mit dem das Projekt ermöglicht wird (in der Regel Sondernutzungsplanung).

Der Quartiergestaltungsplan Unterfeld Süd legt lediglich die Grundstruktur zur baulichen Entwicklung im Gebiet fest. Es werden die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen, damit die Grundeigentümer Bauprojekte erarbeiten können. Sofern dannzumal, gestützt auf ein konkretes Bauvorhaben in einem einfachen Bebauungsplan eine Parkieranlage für mehr als 500 Motorfahrzeuge gebaut werden soll, ist die Umweltverträglichkeit projektbezogen zu prüfen.

Die Parkieranlagen für die drei Planungseinheiten stehen zwar in einem engen räumlichen Verhältnis. Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungen ist jedoch von funktional eigenständigen Anlagen auszugehen.

Entwässerung

Im Rahmen der GEP Nachführung hat die Firma Holinger AG für die Gebiete Unterfeld Süd und Unterfeld Nord die Entwässerungskonzeption festgelegt.

Schmutzwasser

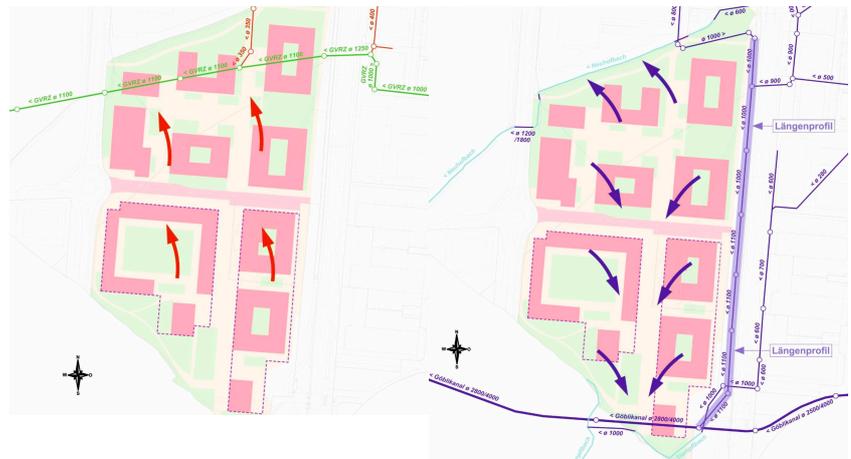
Das Schmutzwasser der geplanten Überbauung Neufeld soll Richtung Verbandskanal des GVRZ geleitet werden. Mindestens das Baufeld Süd muss aufgrund des heutigen abschüssigen Terrains Richtung Süden wahrscheinlich gepumpt werden.

Regenwasser

Da eine Versickerung aufgrund des hohen Grundwasserstandes nicht möglich ist, sind Massnahmen zur Retention des Regenwassers zu treffen. Im Gebiet ist ein Retentionsvolumen von ca. 700 m³ zu schaffen (grobe Schätzung). Das Retentionsvolumen kann auf den Flachdächern oder in einem unterirdischen Kanal z.B. in der Nord-Süd-Verbindung geschaffen werden. Das über die Retentionsanlage abgeleitete Regenwasser kann an den Göblibachkanal angeschlossen werden.

Zu prüfen ist, ob ein Teil des Regenwassers dem Grabensystem auf der Gemeindegrenze zugeführt werden kann.

Entwässerungskonzept Unterfeld Nord
und Unterfeld Süd
Quelle: Hollinger AG, 18.9.2018



Schmutzwasserkonzept

Regenwasserkonzept

Grundwasser

Das gesamte Gebiet Unterfeld war bis im Frühjahr 2013 dem Gewässerschutzbereich A_U zugeordnet. Der Bereich A_U dient dazu, nutzbares Grundwasser zu schützen.

Mit einer hydrogeologischen Beurteilung hat das Büro Dr. von Moos AG dargelegt, dass die überarbeiteten Kriterien für nutzbares Grundwasser im Gebiet Unterfeld nicht erfüllt sind. Aufgrund dieser Beurteilung hat die kantonale Fachstelle die Gewässerschutzkarte angepasst und das Gebiet Unterfeld dem Gewässerschutzbereich üB (übriger Bereich) zugeordnet.

Lärm

Im Planungsgebiet sind die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III einzuhalten. Massgebliche Lärmquellen sind die Nordstrasse und die Bahn. Der Lärmschutz ist in den Konkurrenzverfahren zu lösen. Die Lärmschutznachweise sind in den einfachen Bebauungsplänen zu erbringen.

Strassenlärm

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung sind längs der Nordstrasse kritische Lärmbelastungen zu erwarten, was insbesondere im Konkurrenzverfahren für das Baufeld 1 zu berücksichtigen ist.

Bahnlärm

Der Bahnlärm ist im Vergleich zum Strassenlärm weniger kritisch. Im bisherigen Projekt der HHF Architekten (abgelehnter Bebauungsplan) konnten die Planungswerte ohne lärmrechtliche Einschränkungen eingehalten werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies auch für die neue Konzeption zutrifft.

NISV und Erschütterungen

Neben dem Aspekt Lärm mit dem entsprechenden Schutznachweis sind auch die Aspekte Erschütterung und Nichtionisierende Strahlung (NIS) im Nahbereich der Bahnanlage (insbesondere Baufelder 2 bis 4) mit den entsprechenden Schutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Mobilitätskonzepte

Das beschränkte Parkplatzangebot erfordert neue Mobilitätsformen. In den einfachen Bebauungsplänen ist aufzuzeigen, mit welchen betrieblichen und organisatorischen Massnahmen der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs verlagert werden kann. Die Standortvoraussetzungen für autoarme Nutzungen sind dabei sehr gut.

Beispiel möglicher Massnahmen

Folgende Massnahmen sind im Rahmen der Mobilitätskonzepte zu prüfen (Aufzählung nicht abschliessend):

- Autoarme Nutzungen fördern
- Arbeitsmobilität auf ÖV verlagern (beschränktes PP-Angebot für Arbeitsnutzungen vorsehen/Betriebs-E-Bikes/ÖV-Nutzung finanziell fördern/Kriterien für PP-Berechtigung definieren/Parkierungsgebühren für Angestellte)
- Optimale Voraussetzungen für Velonutzung schaffen (ausreichendes Angebot/nutzerfreundliche Ausgestaltung und Lage der Abstellplätze/sichere Velorampen zu Untergeschossen/Ladestationen für E-Bikes/Velo-Werkstatt)
- Bedarfsgerechte Carsharing-Angebote an optimaler Lage sicherstellen
- Ladestationen für E-Fahrzeuge vorsehen
- Monetäre Bewirtschaftung der Besucher PP sicherstellen (Finanzierung von Ausgleichsmassnahmen)
- Ausfahrtsdosierung zu Spitzenzeiten prüfen

3.7 Planungsgrundsätze zur Etappierung und Realisierung

Etappierung

Das Gebiet wird voraussichtlich in drei bis vier Etappen überbaut. Jede Etappe hat mindestens ein Baufeld zu umfassen. Mit dem ersten Bauvorhaben ist aufzuzeigen, zu welchem Zeitpunkt die Infrastrukturanlagen und die Freiflächen realisiert werden. Dabei stellt der QGP sicher, dass der Quartierfreiraum und die Nord-Süd-Verbindung spätestens mit der zweiten Etappe erstellt werden. Die Parkspur ist zusammen mit dem Baufeld 1A/1B umzusetzen.

Privatrechtliche Regelungen

Auf der Basis dieses Quartiergestaltungsplans sind die privatrechtlichen Regelungen zu treffen, damit jeder Grundeigentümer für sich handlungsfähig wird und die Baufelder in Etappen entwickelt werden können. Zu regeln sind:

- Neuparzellierung und grundbuchrechtliche Bereinigung
- Regelungen zur Kostenverteilung für den Bau und Unterhalt der Freiräume und der Erschliessungs- sowie Ver- und Entsorgungsanlagen
- Sicherstellung von Bau und Unterhalt des öffentlichen Quartierfreiraums
- Öffentliche Nutzungsrechte an den Fusswegen, am Quartierfreiraum, am kantonalen Radweg/Busoption (beschränktes Fahrwegrecht) auf der Nord-Süd-Verbindung/Zufahrtsrecht zur Unterführung bei der Stadtbahnhaltestelle für Bau und Unterhalt.

Die Rechte zugunsten der Gemeinde Baar sind unentgeltlich einzuräumen. Die Verträge sind durch die Grundeigentümer auszuarbeiten. Sie müssen vor der Festsetzung des QGPs unterzeichnet sein (Frühjahr 2019).

Das nachfolgende Schema zeigt die Sachverhalte, für die zugunsten der Öffentlichkeit entsprechende Rechte einzuräumen sind.

3.8 Planungsgrundsätze zur Koordination mit der Stadt Zug

Koordiniertes Verfahren

Diese Neuplanung für das Gebiet Unterfeld ist in enger Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde Baar und der Stadt Zug entstanden. Folgende drei Aspekte erfordern Koordinationsbedarf zwischen den Arealen Unterfeld Süd in Baar und dem Areal Unterfeld Schleife in Zug:

- die Verlängerung der Nord-Süd-Verbindung bis zur Feldparkstrasse, wobei diese Verbindung im Bereich der Gemeindegrenze für den MIV gesperrt wird;
- die Koordination bei der Umgebungsgestaltung entlang der Gemeindegrenze (Parkspur);
- die kantonale Veloroute, die entlang der Bahnlinie geführt wird;
- die Sicherstellung einer öffentlichen Fusswegverbindung von der Unterführung bei der Nordstrasse zur Stadtbahnhaltestelle Lindenpark, die vorzugsweise mit der Parkspur kombiniert wird. Sie dient als Schulwegverbindung und stellt den direkten Zugang vom Areal Zug zur Stadtbahnhaltestelle Lindenpark sicher.

4. Mitwirkung

4.1 Stellungnahme des Kantons

Ergebnis

Die kantonalen Amtsstellen haben mit Schreiben vom 21. Februar 2019 zum Quartiergestaltungsplan Stellung genommen. In der kantonalen Beurteilung werden insbesondere die qualitativ hochwertigen Freiräume gewürdigt. Nachfolgend sind die kantonalen Empfehlungen aufgeführt, welche grossmehrheitlich in die Überarbeitung des QGPs eingeflossen sind oder mit Blick auf die weitere Planung zur Kenntnis genommen werden.

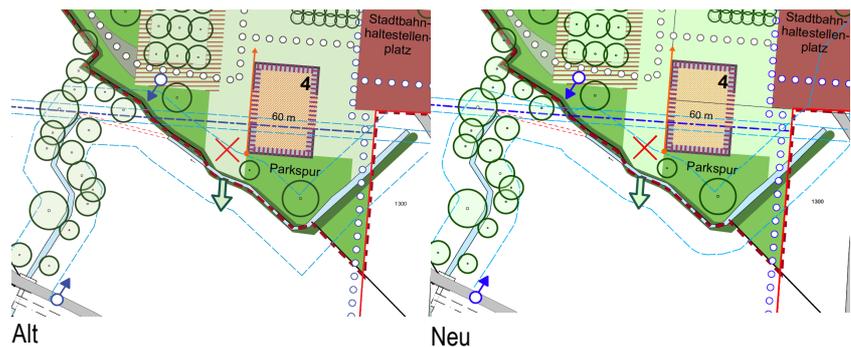
Darstellung der Gewässerabstandslinien

Die Gewässerabstände sollen im Sinne der geltenden gesetzlichen Regelungen angepasst und auf allen Plänen vereinheitlicht werden.

Stellungnahme der Gemeinde

Die Gewässerabstände wurden einheitlich gemäss den Übergangsbestimmungen der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung (GschV) auf 9 m angepasst. Im Bereich der Eindolungen wurde der Abstand gemäss der kantonalen Stellungnahme im Sinne von § 23 Abs. 1 des kantonalen Gesetzes über die Gewässer (GewG) auf 6 m angepasst. Das Baufeld 4 hält an der westlichen Gebäudeecke einen Abstand von 9.6 m zum Stampfibach ein. Die restriktiven Übergangsbestimmungen werden somit mit einer leichten Reserve eingehalten.

Auszug QGP



Erlass Gewässerabstandslinien

Sofern die Hochbauten den ordentlichen Gewässerabstand unterschreiten würden, sei der Erlass von Baulinien zu prüfen.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Erlass von Baulinien wird im Rahmen der zu erarbeitenden einfachen Bebauungspläne geprüft.

Stampfibach

Der Stampfibach sei in der heutigen Lage zu belassen und nicht zu verlegen. Er sei aufzuwerten.

Stellungnahme der Gemeinde

Der QGP Unterfeld Süd erfordert keine Verlegung des Stampfibachs.

Entwässerung

Aus Sicht der kantonalen Natur- und Landschaftskommission (NLK) sei die Zuführung von Meteorwasser in das Grabensystem auf der Gemeindegrenze erwünscht.

Stellungnahme der Gemeinde

Dies wird zur Kenntnis genommen und im Hinblick auf das zu erarbeitende Entwässerungskonzept geprüft. Das Kapitel 3.6 wurde um diesen Hinweis ergänzt.

Anforderungen an preisgünstige Wohnungen

Im Rahmen der Konkurrenzverfahren sei mit dem Amt für Raum und Verkehr (ARV) rechtzeitig Kontakt aufzunehmen, um die wesentlichen Voraussetzungen für die preisgünstigen Wohnungen festzulegen.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Hinweis auf die Fördervoraussetzungen gemäss dem kantonalen Wohnbauförderungsgesetz und der dazugehörigen Verordnung werden mit Blick auf die weitere Planung zur Kenntnis genommen.

Bezeichnung Stadtbahnhaltestellenplatz

Die Bezeichnung "Stadtbahnhaltestellenplatz" sei verhänglich, da es sich grösstenteils um eine Absenkung mit Rampen und Treppen handle, welche die Quartierebene mit der Ebene der zukünftig verlängerten Unterführung verbindet. Daher solle eine andere Bezeichnung für den "Stadtbahnhaltestellenplatz", z.B. "Freiraum für Zugang zur Unterführung und zur Bahn", verwendet werden.

Stellungnahme der Gemeinde

Obwohl sehr komplexe technische Rahmenbedingungen zu erfüllen sind, soll die Fläche dereinst einen platzartigen Charakter oder zumindest eine hohe Gestaltungsqualität besitzen. Daher wird an der bisherigen Bezeichnung festgehalten, zumal die Fläche bereits im damaligen Bebauungsplan als Stadtbahnhaltestellenplatz bezeichnet war. Auch bis zum Ausbau der Bahnstrecke um ein drittes und viertes Gleis sollen gut gestaltete Zwischenlösungen an diesem wichtigen Ankunftsort entstehen.

Anpassung Stadtbahnhaltestellenplatz

Die Unterführung diene der Quartierverbindung (Fuss- und Radverkehr) sowie dem Zugang zu den Bahnperrens. Bei der Gestaltung des Zugangs handle es sich um eine Gemeinschaftsaufgabe von SBB, Gemeinde und Kanton. Die Bezeichnung "Kantonale Fläche für Wettbewerb Stadtbahnhaltestelle" sei im Plan Richtkonzept daher nicht korrekt. Ebenfalls seien die Verantwortlichkeiten in Ziffer 5, Absatz 1, Punkt 4 der Handlungsanweisungen nicht korrekt. Eine überzeugende Lösung für die Gestaltung sei in Zusammenarbeit von SBB (Unterführung mit Perronzugang), der Gemeinde (Quartierverbindung und Zugang zur Haltstelle) und dem Kanton (kantonaler Veloweg) zu finden. Die Federführung werde voraussichtlich bei der SBB als Verursacher im Zuge des Bahnausbaus um ein viertes Gleis sein. Der Bahnausbau werde nach eisenbahnrechtlicher Plangenehmigung erfolgen, weshalb die Festlegung eines Konkurrenzverfahrens für die Gestaltung nicht angezeigt sei.

Stellungnahme der Gemeinde

Die Zuständigkeiten werden im Sinne der kantonalen Empfehlung präzisiert. Die Gemeinde setzt sich für eine hohe Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume ein. Der Ankunftsort bei der Stadtbahnhaltestelle ist ein sehr bedeutender Ort, weshalb sich die Gemeinde weiterhin für ein Konkurrenzverfahren einsetzt. Ein Widerspruch zum bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren wird nicht gesehen, zumal Konkurrenzverfahren auch im öffentlichen Beschaffungswesen zulässig sind.

Einfache Bebauungspläne

Im Erläuternden Bericht sei unter "einfache Bebauungspläne" zu vermerken, dass nicht nur die wesentlichen Vorteile, sondern auch die spezifischen Voraussetzungen des einfachen Bebauungsplans zu erfüllen seien.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Bericht wurde entsprechend ergänzt.

Baulinien

Im Quartiergestaltungsplan seien im Gebiet Unterfeld Nord die aktuell gültigen Baulinien dazustellen (Erlass Sept. 2018).

Stellungnahme der Gemeinde

Die Baulinien wurden entsprechend angepasst (Informationsinhalt).

Planlegende

In der Legende des Quartiergestaltungsplans fehle die Bezeichnung für die hellgrünen Flächen. Die Bedeutung dieser Flächen sei deshalb nicht klar.

Stellungnahme der Gemeinde

Die grüne Hintergrundfarbe bezieht sich auf die Baufeld- und Umgebungsflächen, die als integrale Einheiten zu betrachten sind. Eine Anpassung der Legende ist nicht erforderlich.

4.2 Öffentliche Auflage

SBB

Die SBB haben mit Schreiben vom 20. Februar 2019 zum QGP Stellung genommen und auf folgende Sachverhalte hingewiesen.

Interessenlinie

Die SBB hält an der bisher kommunizierten Interessenlinie fest. Die Pläne des QGP liessen darauf schliessen, dass die Interessenlinie korrekt berücksichtigt worden sei.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Baufeld 2

Der Baukörper im Baufeld 2 soll gemäss den Planfestlegungen einen räumlichen Bezug zum Gebiet Unterfeld Nord besitzen. Die Lage sei zu Gunsten des Abstandes zur Bahnanlage zu überprüfen.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Hinweis wird im Hinblick auf die Konkurrenzverfahren zur Kenntnis genommen. Das Baufeld 2 hält zur Interessenlinie der SBB einen Abstand von rund 12.5 m ein, was die Verlegung des kantonalen Fuss- und Radwegs problemlos ermöglicht. Im QGP Unterfeld Nord wurde ein Abstand von 8 m zur Interessenlinie der SBB als ausreichend beurteilt. In diesem Sinne berücksichtigt das Baufeld 2 einen grösseren Abstand.

Parkplatz

Der vereinbarte SBB-Parkplatz auf Höhe der Prellböcke der Abstellanlage sei in den Planunterlagen nicht eingezeichnet. Stattdessen sei eine Veloabstellanlage SBB vermerkt. Die SBB könne auf diesen Parkplatz nicht verzichten und verlangt die planerische Berücksichtigung.

Stellungnahme der Gemeinde

Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen. Die SBB werden eingeladen, den erwünschten Parkplatz privatrechtlich mit der Grundeigentümerschaft zu regeln. Die zweckmässige Lage ist im Rahmen des Konkurrenzverfahrens zu bestimmen. Die Festlegung eines Aussenparkplatzes ist im QGP nicht stufengerecht, zumal auch die gemäss Ziffer 12 der Handlungsanweisungen zulässigen 10 oberirdischen Parkplätze im Situationsplan 1:1'000 nicht dargestellt sind.

Stadtbahnhaltestellenplatz

Der Ausbau auf vier Streckengleise sei zeitlich noch nicht definiert. Für den QGP sei daher der Zustand 2035 massgebend. Im Horizont 2035 werde die Höhenlage der Unterführung mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht verändert. Bauliche Alternativen zur Höhenlage des gesamten Entflechtungsbauwerkes würden zurzeit untersucht. Es sei nicht ausgeschlossen, dass die Höhenlage der Personenunterführung nicht oder nur in einem beschränkten Rahmen (ca. 2 m) verändert werde. Definitive Entscheide würden in absehbarer Zeit nicht gefällt.

Die SBB sehe keine Veranlassung, einen Gestaltungswettbewerb durchzuführen. Sie sei hingegen bereit, gemeinsam mit den Investoren nach guten Lösungen zu suchen. Die Investoren seien gebeten, zwecks Koordination der weiteren Planung den Kontakt mit den SBB zu suchen.

Stellungnahme der Gemeinde

Die Gemeinde setzt sich für eine hohe Gestaltungsqualität der öffentlichen Räume ein. Der Ankunftsort bei der Stadtbahnhaltestelle ist ein sehr bedeutender Ort, weshalb sich die Gemeinde weiterhin für ein Konkurrenzverfahren einsetzt. Dies entspricht überdies der getroffenen Vereinbarung im bisherigen Bebauungsplan.

Im Zusammenhang mit der Planung im Baufeld 3 und 4 wird die Koordination mit dem Vorhaben der SBB sichergestellt. Die SBB werden dazumal in die Verfahren einbezogen.

Umwelt

Neben dem Aspekt Lärm mit dem entsprechenden Schutznachweis sind auch die Aspekte Erschütterung und Nichtionisierende Strahlung (NIS) der Bahnanlage mit den entsprechenden Schutzmassnahmen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Planungsbericht wurde um diesen umweltrechtlichen Hinweis ergänzt. Allfällige Massnahmen sind bei der Detailplanung in den Baufeldern 2 bis 4 zu umzusetzen.

Zwischennutzung

Der Raum bis zur Interessenlinie werde erst mit dem langfristig geplanten Streckenausbau beansprucht. Bis zu diesem Zeitpunkt sei eine Nutzung durch die Grundeigentümer im Perimeter des QGP denkbar. Eine entsprechende vertragliche Regelung werde vorausgesetzt.

Stellungnahme der Gemeinde

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Zwischennutzung durch die SBB im Rahmen der erforderlichen Landverhandlungen mit den Grundeigentümern geregelt wird. Vorbehalten bleibt die dafür notwendige Baubewilligung.

Erwin Bestgen

Erwin Bestgen hat mit Schreiben vom 3. Februar 2019 folgende Anregung gestellt.

Veloschnellroute

Damit der kantonale Radweg eine Veloschnellroute bleibe, sei bei der Stadtbahnhaltestelle eine kreuzungsfreie Variante zu prüfen (Velobrücke über den Platzbereich).

Stellungnahme der Gemeinde

Die vom Antragssteller vorgeschlagene kreuzungsfreie Entflechtung in Form einer Brücke ist durchaus nachvollziehbar, zumal dies die Sicherheit der Fussgänger und Velofahrer erhöhen würde. Eine solche Lösung wurde bereits im Rahmen des damaligen Bebauungsplans geprüft. Eine Entflechtung sämtlicher Verkehrsteilnehmer in die unterschiedlichsten Richtungen ist an diesem Knoten faktisch kaum lösbar. Es könnte lediglich für einzelne Situationen eine Verbesserung erreicht werden, was den Kanton als Eigentümer des Radwegs in der gesamtgesellschaftlichen Betrachtung nicht zu überzeugen vermochte. Zu prüfen wäre auch das Kosten - Nutzen - Verhältnis, was vorliegend aufgrund Erfahrungswerten ebenfalls gegen eine Velo-Brücke spricht. Im Weiteren wäre die Interessenlinie der SBB in diesem Bereich ebenfalls zu berücksichtigen, was die Platzverhältnisse für den Bau einer Brücke tangiert.

Überdies gilt es zu beachten, dass mit der Realisierung der Bahn-Abstellanlage südwestlich der Stadtbahnhaltestelle der Rad-/Fussweg nicht mehr als geradlinige Verbindung, sondern in Richtung Süden nach Westen versetzt weitergeführt werden muss. Dies würde ein geschwungenes Brückenbauwerk erfordern.

In den aktuellen Planungen ist daher kein Platz vorgesehen, um Richtung Süden neben dem Rad-/Fussweg zusätzlich eine Rampe anschliessen zu können.

Zusammenfassend erachtet die Gemeinde in Absprache mit dem Kanton unter Berücksichtigung sämtlicher Interessen die im QGP angedachte Lösung als Bestvariante.

Alternative - die Grünen Baar

Die Alternative – die Grünen Baar haben mit Schreiben vom 10. Februar 2019 zum QGP Stellung genommen und das durchgeführte kooperative Verfahren gewürdigt. Als substanzielle Verbesserung werden insbesondere die Erhöhung des preisgünstigen Wohnraums (inkl. altersgerechte Wohnungen) und das Freiraumkonzept hervorgehoben.

Die politische Partei hat folgende Anregungen eingebracht.

Grundfläche Hochhäuser

An der maximalen Grundfläche von 700 m² sei festzuhalten.

Stellungnahme der Gemeinde

Dies entspricht grundsätzlich dem Meinungsbild des Gemeinderates. Auf eine fixe Vorgabe wird im Interesse der nötigen Flexibilität im Rahmen der Konkurrenzverfahren verzichtet. Es ist Kernthema der jeweiligen Konkurrenzverfahren, für diese Höhenakzente kubisch und architektonisch überzeugende Lösungen aufzuzeigen. Zentrales Anliegen ist es dabei, dass die drei Höhenakzente im Rahmen der Konkurrenzverfahren als Einheit ("Dreiklang") betrachtet werden und hinsichtlich ihrer Setzung und Volumetrie aufeinander abgestimmt werden.

Fassadenflucht

Die Vorgabe, dass die Fassaden an der Nord-Süd-Verbindung auf eine Flucht zu stellen sind, sei zu hinterfragen. Ein Boulevard könne auch mit leicht gestaffelten Fassaden erreicht werden, was weniger monoton wirke.

Stellungnahme der Gemeinde

Eine monoton wirkende Strassenflucht ist zu vermeiden. Der QGP schliesst gestaffelte Fassaden nicht aus. Dennoch sollen die Bauten östlich der Nord-Süd-Verbindung aufgrund ihrer abgestimmten Stellung eine gewisse "räumliche Ruhe" vermitteln.

Nutzungsverteilung

Aus Gründen des Lärmschutzes sei die Lage der Wohnnutzung entlang der Nordstrasse zu hinterfragen, zumal die Bahn weniger Lärmmissionen mit sich bringen würde.

Stellungnahme der Gemeinde

Aus dem alleinigen Fokus des Lärmschutzes kann das Anliegen nachvollzogen werden. Die Wohnnutzung wird jedoch nicht entlang der Nordstrasse konzentriert, sondern über das Areal verteilt. Dabei wird auch dem kantonalen Anliegen Rechnung getragen, dass in unmittelbarer Nähe zur Stadtbahnhaltestelle auch ein substanzieller Anteil Arbeitsplätze entsteht, was die Verlagerung der Arbeitsmobilität auf den ÖV begünstigt. Die im Baufeld 1A ermöglichten Wohnungen entlang der Nordstrasse profitieren von einer schönen Aussicht in den Lorzenraum und einer ruhigen Wohnseite zum Hofgarten hin. Wie die ursprüngliche Bebauungsplanung gezeigt hat, können die gesetzlichen Immissionsgrenzwerte für Wohnnutzungen entlang der Nordstrasse eingehalten werden. Mit der geplanten Konzeption

wird attraktives Wohnen und ein ruhiger Aufenthalt und Spielbereich im Hofgarten geschaffen.

Am Nutzungskonzept wird daher festgehalten, wobei gewisse Verlagerungen zwischen den Baufeldern weiterhin möglich bleiben.

Konflikt bei der Stadtbahnhaltestelle

Bei der Stadtbahnhaltestelle sei ein erhebliches Konfliktpotenzial vorhanden. Die Linienführung sei bereits auf Stufe QGP befriedigend zu lösen.

Stellungnahme der Gemeinde

Es wird auf die Stellungnahme zur Anregung von Erwin Bestgen verwiesen.

Mobilität

Um das Umsteigen zu erleichtern, seien vor allem gute Bedingungen für die Nutzung von Velos, E-Bikes, Carsharing- und Veloverleih-Angeboten zu schaffen. Zudem seien die Veloparkplätze mehrheitlich oberirdisch und an gut zugänglichen Stellen vorzusehen. Schliesslich seien besonders velofreundliche Verbindungen von den Wohnungen/Arbeitsplätzen zu den Hauptvelorouten zu schaffen.

Um ein autoarmes Quartier anzustreben, sei der Umstieg oder der Verzicht auf das Auto durch ein Anreizsystem zu ergänzen, zum Beispiel mit Mietzinsreduktionen oder Reka-Checks. Andererseits solle die Nutzung eines Autos (bzw. eines entsprechenden Parkplatzes im Gebiet) durchaus seinen Preis haben. D.h. eine konsequente Parkplatzbewirtschaftung für alle Nutzer sollte selbstverständlich sein.

Sämtliche Mobilitätsmassnahmen (stehender und rollender Verkehr sowie Anreize) seien frühzeitig in einem Mobilitätskonzept festzusetzen, welches nicht auf einen Einzelbau, sondern auf das ganze Gebiet auszurichten seien.

Stellungnahme der Gemeinde

Mit der hohen Reduktion des Parkplatzangebots (kein PP für die Verdichtung) wird im QGP bereits ein starkes Zeichen zur Verlagerung des Verkehrs in Richtung ÖV, Fuss- und Veloverkehr gesetzt. Im Bericht zum QGP werden im Sinne des Antrags exemplarisch die möglichen Massnahmen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität ergänzt. Die Beurteilung der Massnahmen hat jedoch baufeldbezogen zu erfolgen, da das Massnahmenspektrum auch entscheidend von der Art der Nutzungen (Branchenmix, Wohnen, preisgünstige Wohnungen, Alterswohnungen etc.) abhängt. Es sind daher massgeschneiderte Lösungen umzusetzen. Die angeregten Anreizsysteme über Mietzinsreduktionen etc. können durch das öffentliche Recht nicht umgesetzt werden, da hierfür weder eine gesetzliche Grundlage besteht noch im Vollzug die nötige Handhabung bestünde.

5. Vorzüge der Planung

Koordinierte Arealentwicklung

Im Vergleich zu einem heterogenen Erscheinungsbild nach Einzelbauweise stellt der Quartiergestaltungsplan auf dem rund 3 ha grossen Areal eine auf die ortsbauliche Situation abgestimmte und koordinierte Überbauung sicher.

Einbezug der Bevölkerung

Die bauliche Konzeption wurde in einem partizipativen Workshopverfahren entwickelt. Die im Fachgremium diskutierten Zwischenstände konnten dabei in einem breit zusammengesetzten Reflexionsgremium kritisch gespiegelt werden. Die Stadt Zug hat am Verfahren teilgenommen. So konnte die gewünschte Koordination zwischen den beiden Teilräumen sichergestellt werden.

Berücksichtigung öffentlicher Anliegen

Der Quartiergestaltungsplan berücksichtigt zahlreiche öffentliche Interessen. Dazu zählen:

- die Sicherstellung einer überzeugenden ortsbaulichen Konzeption, die sich in den Stadtkörper integriert und gezielte Akzente setzt;
- die Sicherstellung von preisgünstigem Wohnraum (10'000 m² bis 12'000 m²);
- die Konzentration von Arbeitsplätzen im Bereich der Stadtbahnhaltestelle;
- die Sicherstellung eines breiten und öffentlich zugänglichen Freiraumangebots, ohne Kostenpflicht für die Allgemeinheit;
- die Gewährleistung von ökologisch wertvollen Flächen entlang der Gemeindegrenze;
- die Aufwertung des Zugangs zur Stadtbahnhaltestelle;
- die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität.

Alle diese Themen können unter dem Aspekt Nachhaltigkeit zusammengefasst werden. Das Gesamtkonzept ermöglicht es, dass trotz hoher baulicher Dichte ein differenziertes Freiraumangebot realisiert werden kann, das über die Quartiergrenzen hinaus einen Mehrwert bringt.

Die aufgezählten Vorzüge könnten im Rahmen der Einzelbauweise nicht und oder nur beschränkt sichergestellt werden.

Qualitätssicherung

Im Rahmen von Konkurrenzverfahren (Projektwettbewerbe oder Studienverfahren) werden für die Baufelder überzeugende architektonische Lösungen gesucht. Die Qualitätssicherung erfolgt im Rahmen von einfachen Bebauungsplänen (§ 32 Abs. 2 PBG).

Abstimmung Siedlung und
Verkehr

Das stark reduzierte Parkplatzangebot berücksichtigt die beschränkten Kapazitätsreserven des übergeordneten Strassennetzes. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung erfolgen damit koordiniert.

Reduktion der Abhängigkeiten

Der Quartiergestaltungsplan Unterfeld Süd gewährleistet auch für das Areal der Korporation Zug den nötigen Spielraum, dass eine eigenständige, überzeugende Lösung realisiert werden kann.

6. Fazit

Im Rahmen dieser Neuplanung wurden die Abhängigkeiten zwischen den Arealen in Zug und Baar im Vergleich zum abgelehnten Projekt stark reduziert, ohne jedoch den Blick für den gesamten Stadtraum zu verlieren. Die Planung fusst auf einem sorgfältigen partizipativen Planungsprozess und entspricht den neuen raumplanerischen Zielsetzungen, die zentral gelegenen Flächen effizient zu nutzen. Das differenzierte Freiraumangebot schafft dabei einen gelungenen Ausgleich zur dichten Bauweise. Der Quartiergestaltungsplan bildet die Basis, damit das Gebiet Unterfeld Süd in Etappen qualitativ entwickelt werden kann.