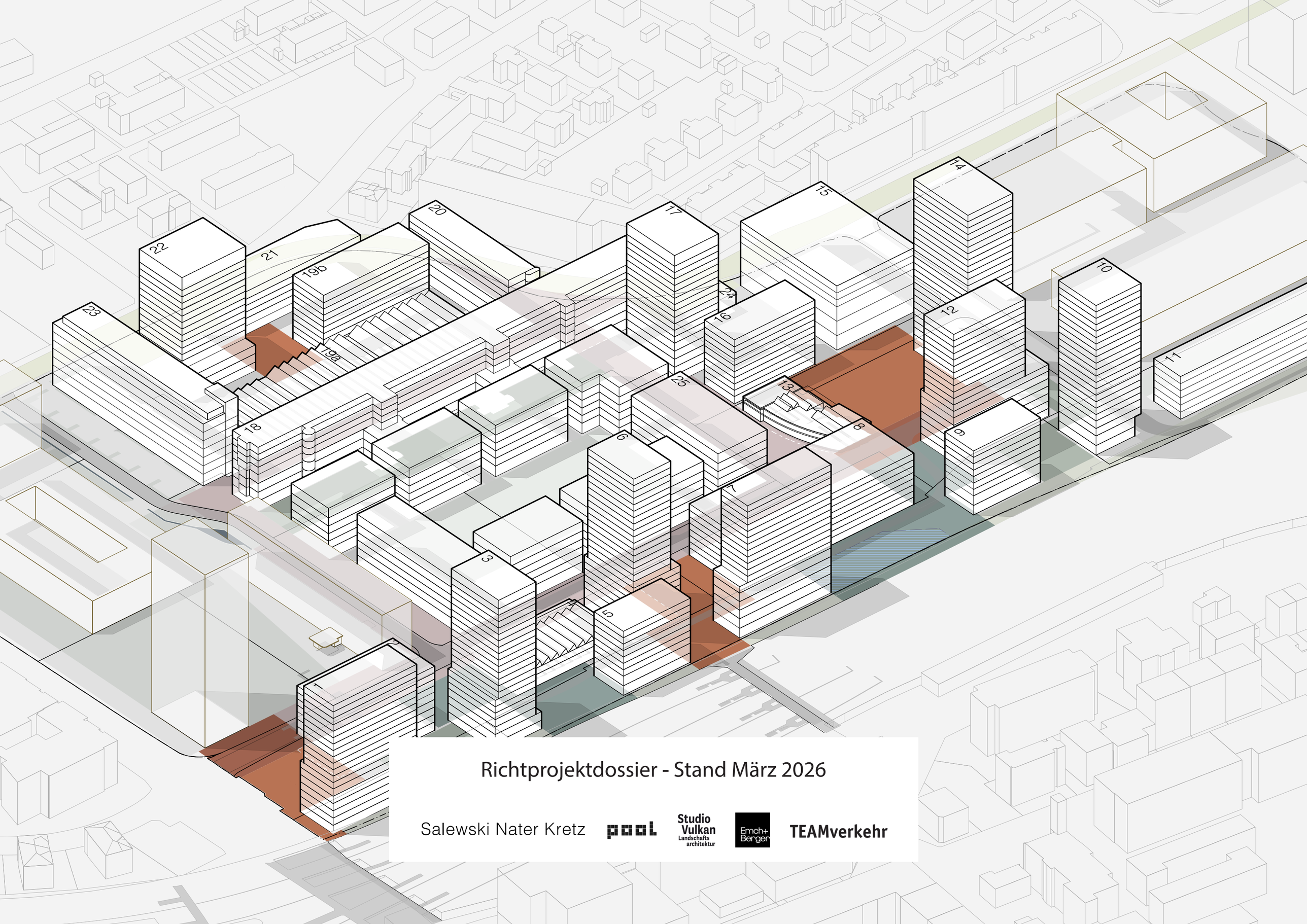


Richtprojektdossier - Stand März 2026

Salewski Nater Kretz pool Studio Vulkan Landschaftsarchitektur Emch+Berger TEAMverkehr

1. Inhaltsverzeichnis Richtprojektdossier

A Einleitung

1. Vier Thesen zum LG-Areal
2. Ausgangslage
3. Räumliche Prinzipien - Das LG-Areal gestalten
4. Schwarzplan

B Städtebau

5. Das städtebauliche Richtprojekt im Überblick
6. Freiraumplan - Dachaufsicht und Freiraum
7. Höhenstaffelung
8. Nutzungsverteilung auf dem LG-Areal
9. Erdgeschossnutzung und Adressierung

C Freiraum, Siedlungsökologie und Stadtklima

10. Freiraumkonzept - Der Bestand wird zu einer Familie von Orten
11. Die Fabrik im Herzen der Stadt - den Geist des Industrieareals lebendig halten
12. Zielbilder der Freiraumtypologien
13. Stadtraumgerüst
14. Regelwerk - Transformation des Stadtraums
15. Regelwerk - Vegetation
16. Regelwerk - Materialität
17. Regelwerk - Möblierung
18. Regelwerk - Beleuchtung
19. Regelwerk - Wasser

D Erschliessung

20. Erschliessung und Durchwegung
21. Parkierung und Rahmenmobilitätskonzept
22. Anlieferung
23. Feuerwehrzufahrten

Generalklausel: Das Richtprojekt (Richtprojektdossier und Freiraumplan) ist ein wegleitender Bestandteil des Bebauungsplans LG-Areal.
Das Richtprojekt wurde von der Stadtbildkommission am 6. Dezember 2023, 2. April 2025 und am 4. März 2026 als Grundlage für den Bebauungsplan gutgeheissen. Der Bebauungsplan mit dem Situationsplan, den Ergänzungsplänen und den Bestimmungen geht dem Richtprojekt vor. Der Planungsbericht dient der Erläuterung.

A Einleitung

1. Vier Thesen zum LG-Areal

These 1: Das LG-Areal hat Strahlkraft

Das LG-Areal wird zu einer neuen, offenen, anziehenden Adresse in Zug – ein Ort, der mehr ist als ein weiterer Wohn- und Arbeitsort, der weit über das Gebiet hinaus eine Anziehung entfaltet und eine Strahlkraft entwickelt, die ein vielfältiges Publikum zusammenbringt.

These 2: Das LG-Areal hat historische Tiefe

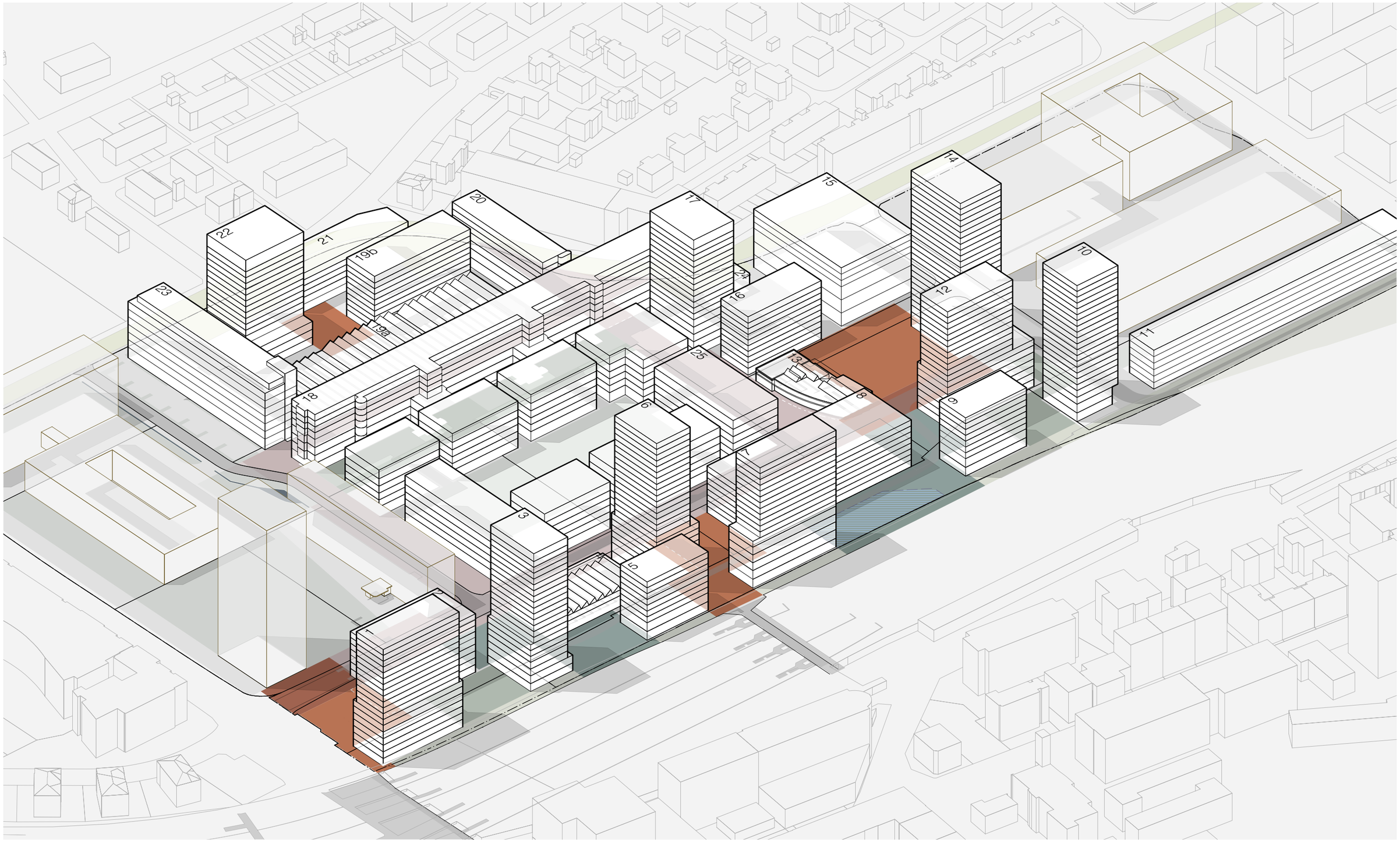
Die Geschichte des LG-Areals bildet die Grundlage für eine identitätsstiftende Entwicklung. Mit Erhalt der Zeitzeugen und Weiterentwicklung der wenigen noch bestehenden industriellen Bauten entsteht eine ortsspezifische historische Tiefe, die postindustriellen Charme mit neuen Architekturen verbindet und eine einmalige Adressbildung innerhalb des Areals ermöglicht.

These 3: Das LG-Areal verbindet

Das LG-Areal hat vielfältige Schnittstellen zu markanten Zuger Orten: der Foyerplatz zu Bahnhof und Gubelstrasse, der Ankunftsort PU Guthirt zu Bahnhof und Baarerstrasse, der Zählerplatz zu Gaswerkareal und Herti. Die Aktivitätsdichte im öffentlichen Raum schwankt stark über Tages-, Wochen- und Jahresrhythmus. Städtebau und ein «atmendes» Freiraumkonzept bringt das LG in eine produktive Wechselwirkung mit dieser räumlichen und zeitlichen Heterogenität.

These 4: Das LG-Areal ist eine Familie von Orten

Die historische, industriell geprägte Grundstruktur des LG-Areals wird als verbindendes Element der vielfältigen Orte und Situationen neu interpretiert: es entsteht eine Familie von Orten an einem in sich differenzierten linearen Grundgerüst, das diese Orte verbindet und die vielen gebietsquerenden Wegebeziehungen in einer Choreographie zu lenken und aktivieren vermag.



Axonometrie mit Freiraumstruktur

Quelle: Salewski Nater Kretz

2. Ausgangslage

→ Gesamtprojekt

Das LG-Areal in Zug wird in den kommenden Jahren zu einer neuen, attraktiven Adresse entwickelt werden – ein Ort, der weit über das Gebiet hinaus eine Anziehung entfaltet und eine Strahlkraft entwickelt, die ein vielfältiges Publikum zusammenbringt. Grundlage für diese Entwicklung bildet das städtebauliche Richtprojekt, welches zwischen 2019 und 2023 von Salewski Nater Kretz, pool Architekten, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, Emch+Berger und TEAMverkehr.zug mit sämtlichen Grundeigentümerinnen sowie der Stadt Zug gemeinsam entwickelt wurde.

Das Richtprojekt baut auf dem zwischen 2018 und 2021 von Christian Salewski & Simon Kretz Architekten, pool Architekten, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur, mrs partner und sämtlichen Grundeigentümerinnen gemeinsam entwickelten Richtkonzept auf.

Die industrielle Vergangenheit des LG-Areals bildet die Grundlage für eine identitätsstiftende Entwicklung. Sie stellt aufgrund der in diesem Zusammenhang hohen zulässigen Baumasse jedoch auch eine grosse Herausforderung dar. Die Transformation in ein Areal mit hohem Wohnanteil bei gleichbleibender Dichte muss mit besonderer Sorgfalt erfolgen. Die ersten Schritte werden mit der Verabschiedung des städtebaulichen Richtkonzeptes und Richtprojektes getan.

→ Verfahren

Die Entwicklungsabsichten für das LG-Areal wurden 2017 in einem städtebaulichen Studienauftrag ermittelt. Überzeugt hat das städtebauliche Konzept von Christian Salewski & Simon Kretz Architekten, Pool Architekten, Studio Vulkan und mrs Ingenieure. Basierend auf dem Studienauftrag wurde ab 2018 das Siegerprojekt zum Richt- und Freiraumkonzept 21 vom 26. Juli 2021 weiterentwickelt. Das Richtkonzept 21 wurde anschliessend in das vorliegende detaillierte Richtprojekt überführt. In weiteren Prozessschritten wurden die Dichte für die Bebauung, der Anordnungsspielraum und das Richtprojekt für den Freiraum weiter präzisiert und zum vorliegenden Richtprojekt zusammengeführt.
Der Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften erfolgte im Rahmen mehrerer Werkstattgespräche unter der Leitung der Abteilung Städtebau und Planung Zug und in Begleitung von spezialisierten Fachbüros. In den Werkstattgesprächen wurden folgende Themen behandelt:

- Vorgehenskonzept (Erarbeitung Richtprojekt und Bebauungsplan)
- Gewässerraum Siehbach
- Verkehr (Erschliessungs- und Betriebskonzept)
- Parkierung
- Freiraumgestaltung und Entwicklung der Gebäudeensembles
- EG-Nutzungen
- Privatrechtliche Regelungen
- Konzept Bebauungsplan

Auf der Grundlage des vorliegenden Richtprojekts wird der ordentliche Bebauungsplan Landis + Gyr erarbeitet.

Impressionen LG-Areal

Quelle: Salewski Nater Kretz

3. Räumliche Prinzipien - Das LG-Areal gestalten

→ Einbettung ins Umfeld: Historisch gewachsenes Industrieareal

In Zug steht das LG-Areal beispielhaft für die historische Entwicklung eines ausserstädtischen Industrieareals, das im Zuge der Siedlungserweiterung vom Stadtkörper eingeschlossen wurde, ohne dabei seine eigenständige Identität zu verlieren. Während der Betriebsjahre entwickelte sich das Areal als «verbotene Stadt» hinter dem Zaun zu einem Ensemble, das Industriebauten der unterschiedlichsten Epochen verband. Ausschlaggebend dafür war der Anschluss an das Schienennetz, für das der noch erhaltene Bahnhof mit seiner gekrümmten, dem Gleisbogen angepassten Fassade beispielhaft ist.

→ Durch verschiedene Ensembles und mehrere Einzelbauten geprägtes Areal

Das LG-Areal war kein Teil der Kernstadt oder der dazugehörigen Gartenstadt, sondern ein eigenständiges Quartier mit eigener Nutzung. Eine einheitliche Bauweise hat das Areal nie aufgewiesen, im Zuge der stetigen Erweiterung entstanden industrielle Grossvolumen als Konglomerate einzelner Erweiterungsbauten. Mit der Konversion nach Aufgabe der Produktion wurden die Konglomerate von Industriebauten grösstenteils abgebrochen und in aufeinanderfolgenden Entwicklungsschritten durch neue Bauten ersetzt, ohne dass ein zusammenhängendes städtebauliches Konzept verfolgt wurde. Das Ergebnis ist ein Areal, das durch verschiedene Ensembles und mehrere Einzelbauten geprägt wird. Zu den Ensembles zählen die erhaltenen Bauten am Zählerweg mit der dahinterliegenden Shedhalle, der nur teilweise realisierte Bebauungsplan «Foyer» im Süden des Areals, die Opus-Bauten sowie das über das Areal hinausreichende Ensemble der beiden langen, gleisbegleitenden Wohnbauten im Norden. Zu den Einzelgebäuden zählen das OVD Kinegramgebäude, die Betriebsgebäude von Siemens sowie das Siemensparkhaus. Weitere bauliche Zeugen der historischen Industriekultur der Landis&Gyr sind der Verwaltungsbau (heute Stadthaus), der Alte Bahnhof und die alte Kantine am Dammweg.

→ Differenzierter Städtebau

Das LG-Areal findet seine Identität einerseits in seiner Abgrenzung zu den angrenzenden Quartieren und andererseits in der vielfältigen, von Ensembles getragenen städtebaulichen Struktur. Die postindustrielle Entwicklung hat dabei sowohl in der Volumetrie als auch in der Materialisierung zu teils willkürlich wirkenden Ergebnissen geführt.

→ Verbindender Stadtbaustein bindet Fragmente ein

Die heutige Entwicklung steht damit vor der Herausforderung, das LG-Areal als eigenständiges Areal in Zug zu stärken und zugleich die Zugänglichkeit und Verbindung mit den umliegenden Quartieren sicherzustellen. Dabei besteht die Herausforderung und Chance, einen neuen Gesamtzusammenhang herzustellen, in dem sowohl die historischen Fragmente als auch die neueren Bausteine nicht mehr als scheinbar zufällige, disparaten Teile aufeinanderprallen, sondern Teil eines neuen, grösseren Ensembles mit unterschiedlichen Teilen werden. Dieses Ziel muss von der historischen wie auch der bestehenden Struktur aus entwickelt werden. Zugleich muss es die notwendige Weiterentwicklung der Morphologie und Typologie ermöglichen, die durch neue Anforderungen an Dichte und Nutzung entstehen.
Das städtebauliche Richtprojekt entwickelt eine ganz spezifische, aus den Eigenheiten des LG-Areals entwickelte städtebauliche Struktur. Diese erhält einerseits die Besonderheit als ehemaliges Industrieareal, andererseits entwickelt sie sich aus der zentralen Lage am Bahnhof Zug. So entsteht ein Quartier, das in der Bedeutung vergleichbar, aber in der historischen Entwicklung völlig anders ist als die Baarerstrasse und dabei einen differenzierten Dialog zwischen den verschiedenen Quartieren der Kernstadt ermöglicht. Aus den Fragmenten der historischen Entwicklung entsteht ein verbindender Stadtbaustein.

Einbindung in die bestehende, städtische Struktur

Quelle: Salewski Nater Kretz

4. Schwarzplan

Quelle: Salewski Nater Kretz

B Städtebau

5. Das städtebauliche Richtprojekt im Überblick

→ Gesamt- und Teilensembles

Das städtebauliche Konzept beruht auf einer städtebaulichen Grundstruktur eines Gesamtensembles, bestehend aus Teilensembles. Dieses Grundprinzip ermöglicht die Integration sowohl der bestehenden Einzelbauten als auch der bestehenden Ensembles in einen neuen Gesamtzusammenhang.
Innerhalb der städtebaulichen Grundstruktur entstehen drei neue, differenzierte Teilgebiete: Das Gebiet zwischen Dammstrasse und Gleisfeld, der Theilerplatz sowie das Areal zwischen Zählerweg und Aabachstrasse. Diese Teilgebiete ergänzen die bestehenden Teilbereiche Foyer im Süden und Opus in der Mitte.
Alle Bereiche werden durch ein übergeordnetes Freiraumgerüst miteinander verbunden und in Beziehung gesetzt. Die Freiräume sind typologisch vielfältig, jedoch aufeinander bezogen. Die Plätze LG Foyer, Ankunftsort Personenunterführung Guthirt und Zählerplatz bilden jeweils den Auftakt zum LG-Areal und werden so zu Schnittstellen zu den angrenzenden Quartieren. Der Theilerplatz, als Freiraum des Foyer Areals, und die differenziert genutzten und gestalteten Gleisgärten sind die wesentlichen Grünräume innerhalb des LG-Areals. Die öffentlichen Strassen und Plätze sind städtebaulich raumbildend formuliert und definieren die Adressierung der Gebäude.

→ Gleisfeld – Dammstrasse

Zwischen Gleisfeld und Dammstrasse entsteht eine offene Bebauung. Die Gebäudekörper sind so gesetzt, dass auch die gleisseitig gelegenen Bauten von der Dammstrasse oder dem Ankunftsort Personenunterführung Guthirt gut wahrnehmbar und adressierbar sind. Die Gebäude variieren in der Höhe von dem niedrigen Bestandsbau der Shedhalle bis zum Hochhaus und sind in drei Teilensembles gruppiert. Mit der Gebäudesetzung entsteht eine neue Silhouette zum Gleisraum, die kurz vor dem Bahnhof Zug einen wichtigen Beitrag zur räumlichen Identität der Stadt leisten kann.
Das südliche Teilensemble bindet den Park Tower ein und gruppiert sich um den öffentlichen Foyerplatz, der als Auftakt das LG-Areal mit dem Bahnhof verbindet. Das mittlere Ensemble befindet sich um den Ankunftsort Personenunterführung Guthirt. Das nördliche Teilensemble bindet das Hochhaus am Theilerplatz städtebaulich ein. Die Teilensembles ähneln sich, sind jedoch je nach Situation in Setzung und Dimensionierung differenziert ausgebildet. Innerhalb der Ensembles sind die Gebäudehöhen gestaffelt.
Die Teilensembles werden durch gleiche Gebäudehöhen, typologische Verwandtschaften und die dazwischenliegenden Freiräume verbunden. Die Freiräume an der Dammstrasse werden platzartig für höhere Nutzungsintensitäten und aktive Erdgeschosse ausgestaltet, die gleisseitigen als ruhigere Gärten. Die diagonalen räumlichen Bezüge zwischen den Freiräumen ermöglichen weitere Sichtbezüge und eine gute Durchlässigkeit für Fussgänger*innen. Hinter dem Siemensparkhaus befindet sich der alternierend als Installationsplatz oder Quartierfreiraum genutzte Gleisgarten.

→ Theilerplatz

Der Theilerplatz wird durch die Bestandsbauten von OVD und Opus und Neubauten räumlich gefasst. Der niedrige alte Bahnhof steht wie ein Pavillion in dem grossen Platz und gliedert den Raum in den nördlichen Platzbereich und den südlichen Abschnitt des linearen Grundgerüsts. Das Hochhaus im Norden bildet den städtebaulichen Abschluss des LG-Areals.

→ Zählerweg – Aabachstrasse

Im Westen entsteht unter Einbezug der Bestandsbauten ein Ensemble aus Neu und Alt. Ein Hochhaus am Grundgerüst markiert den Eintritt in das LG-Areal von der Nordstrasse her, bildet den räumlichen Schlusspunkt des Zählerwegs und ergänzt den aussergewöhnlich langen Bestandsbau mit Aufstockung mit einem abschliessenden Hochpunkt. Zwischen dem um ein Joch gekürzten Bestandsbau der Shedhalle und der Aabachstrasse befindet sich ein weiteres Ensemble von drei Gebäuden unterschiedlicher Höhe um den Zählerplatz. Das Gebäude an der Aabachstrasse ist deutlich niedriger als die anderen Neubauten, um den Massstab zum anschliessenden Quartier zu vermitteln.

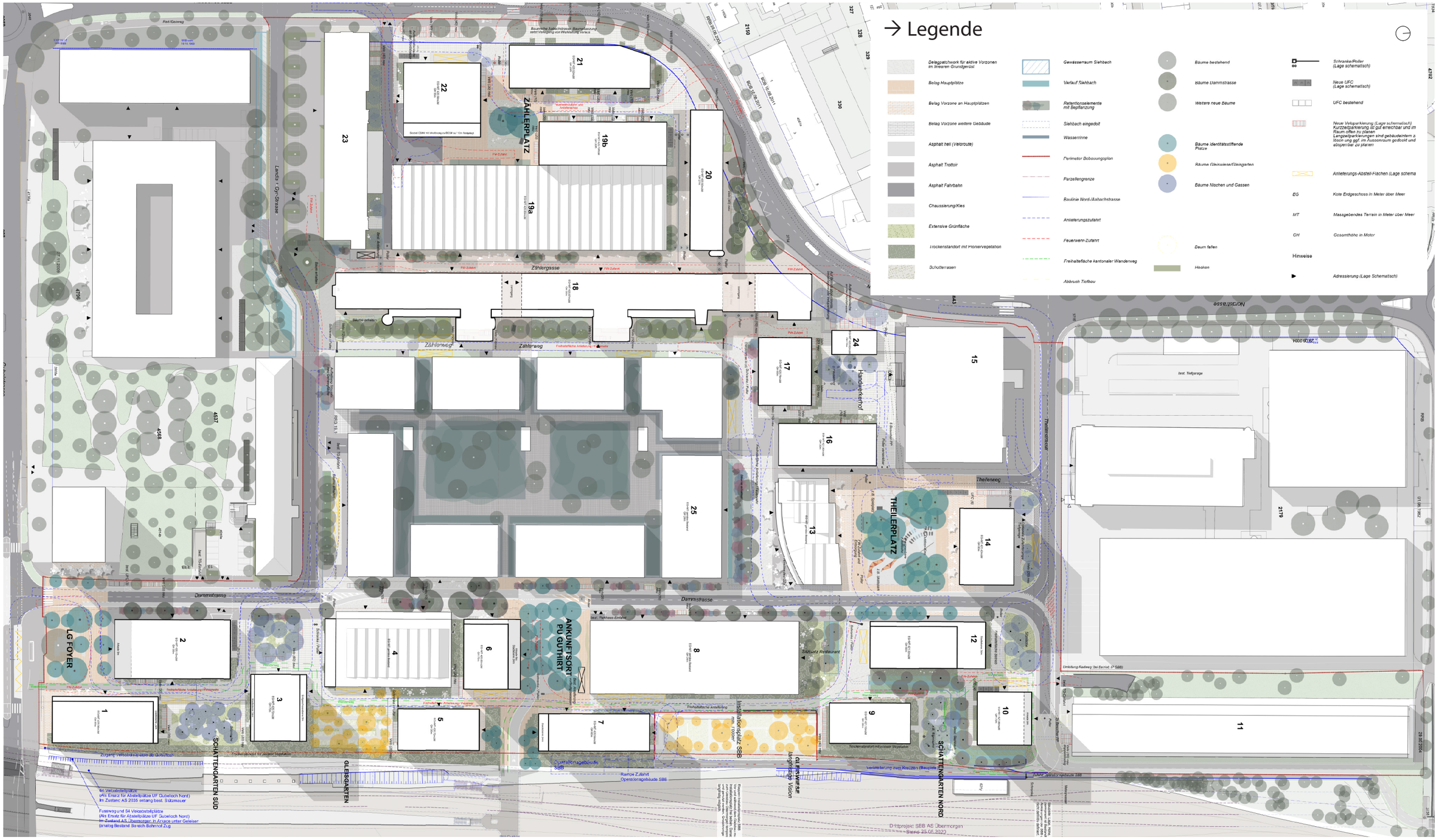
→ Hochhäuser

Die Höhenentwicklung über das ganze Areal ist abgestuft vom Gleisfeld bis zur Aabachstrasse mit Ausnahme des abschliessenden Hochhaus am Theilerplatz. Die Hochhäuser sind integraler Bestandteil des Gesamtensembles. Als Gruppen vermitteln die Gebäude in den Teilensembles schrittweise von der Stadtebene zur Hochhausebene und erfahren somit eine städtebaulich verbindliche vertikale Gliederung. Die Hochhäuser sind raumbildende Teile der städtebaulichen Ensembles und des Gesamtquartiers. Ihre Positionierung leitet sich von der übergeordneten Raumstruktur ab, so dass sie als «Merkzeichen» orientierungsstiftend sind. Die Einbettung in den städtebaulichen Kontext erfolgt über eine sorgfältige vertikale Gliederung, die auf der Höhenentwicklung und Bauweise der benachbarten Bestands- und Neubauten gründet.

→ Freiraumplan mit Dachaufsicht und Freiraumstruktur

Der nachfolgende Freiraumplan zeigt die städtebauliche Setzung und die Bebauungsstruktur, die Freiraumstruktur mit den wichtigsten Freiraumelementen sowie die Erschliessungsprinzipien. Die städtebauliche Setzung und Bebauungsstruktur, die Freiraumstruktur, Aussagen zu den Teilgebieten sowie zur Nutzung, Dichte und Erschliessung sind in den Kapiteln B bis E beschrieben. Der Freiraumplan im Massstab 1:500 bildet mit dem vorliegendenden Richtprojektdossier das Richtprojekt.

6. Städtebauliche Situation - Dachaufsicht und Freiraum



Quelle: Studio Vulkan, Salewski Nater Kretz

7. Höhenstaffelung

→ Strassenebene, Stadtebene und Hochhausebene

Das städtebauliche Konzept beruht auf einer klaren Höhenstaffelung, welche die verschiedenen Neubauten und die Bestandsbauten in Beziehung setzt. Die drei Ebenen werden wie folgt definiert:

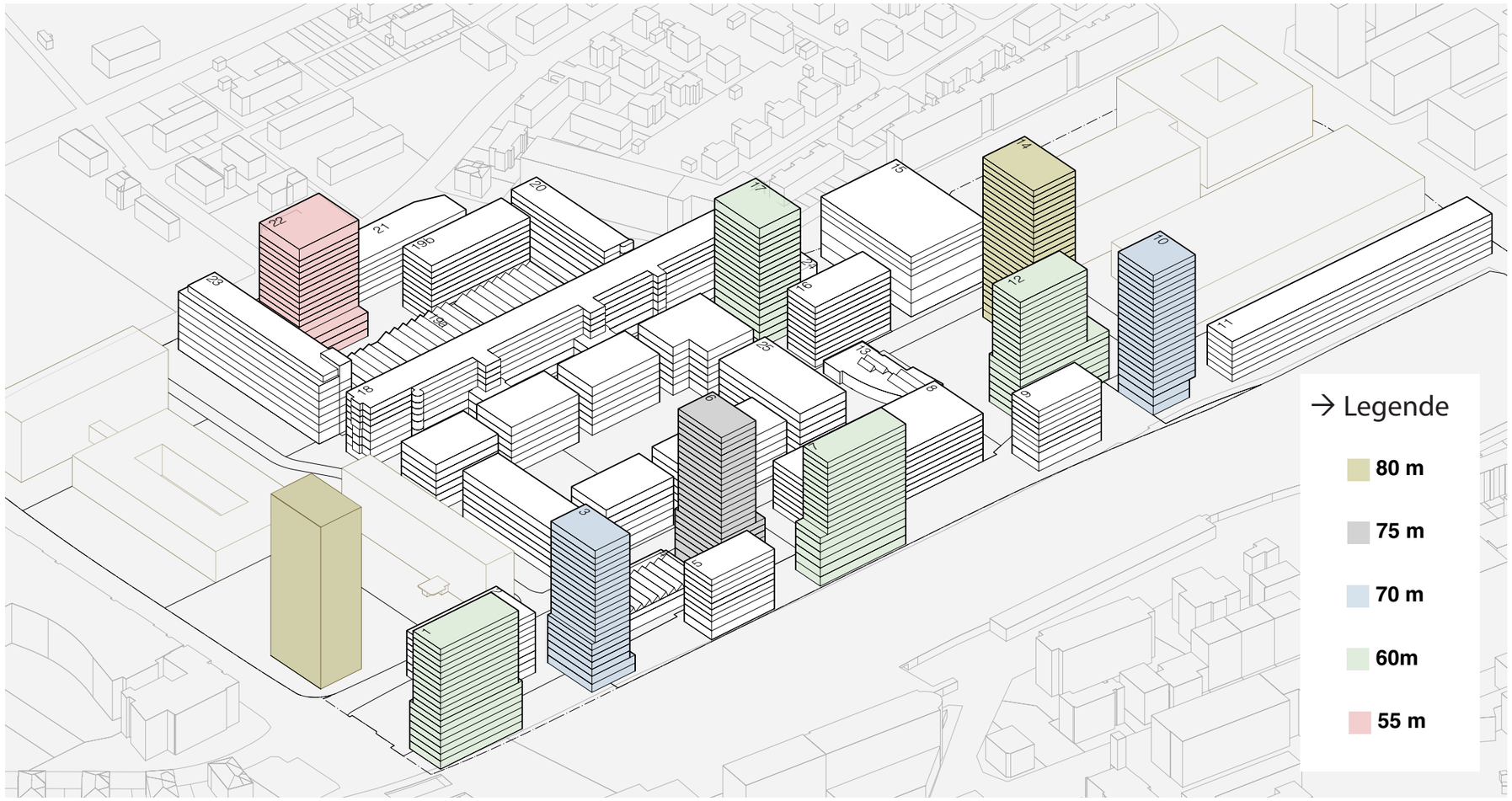
→ 1. Die Strassenebene betrifft die ersten Geschosse bis 9 Meter sowie die erhaltenen Shedhallen und den Güterbahnhof als industriellen Zeitzeugen. Einzige Ausnahme dieser Regel bildet 22. Der Sockel von 22 nimmt lokal Bezug auf die Shedhalle 19a.

→ 2. Die Stadtebene wird auf 24 Meter festgelegt. Das heutige LG-Areal in Zug weist keine einheitlichen Traufhöhen auf, mit den Aufstockungen von Opus und Siemensparkhaus ergibt sich die Gelegenheit, die Höhe der Stadtebene neu und langfristig einheitlich festzulegen.
Die Unterscheidung von Stadtebene und Hochhausebene ist städtebaulich wichtig und benötigt mindestens 2 Geschosse Differenz zur wahrnehmbaren Unterscheidung. Dieses Prinzip wurde auch für die Hochhausstaffelung in den Ensembles berücksichtigt. Die historische Dominanz des Direktionsgebäudes (heutiges Stadthaus) soll erhalten bleiben. Die zukünftige Stadtebene soll daher die Traufkante nicht überschreiten.
Eine einheitliche Höhe der Stadtebene entlang der Dammstrasse zwischen Direktionsgebäude und Theilerstrasse ist vorteilhaft für den räumlichen Gesamteindruck.

→ 3. Die Hochhausebene betrifft alles über der Stadtebene und erreicht je nach Situation zwischen 30 und 80 Meter. Die Höhenentwicklung folgt dem Prinzip der Staffelung im Ensemble.

→ Setzung: EG-Koten werden massgebendes Terrain

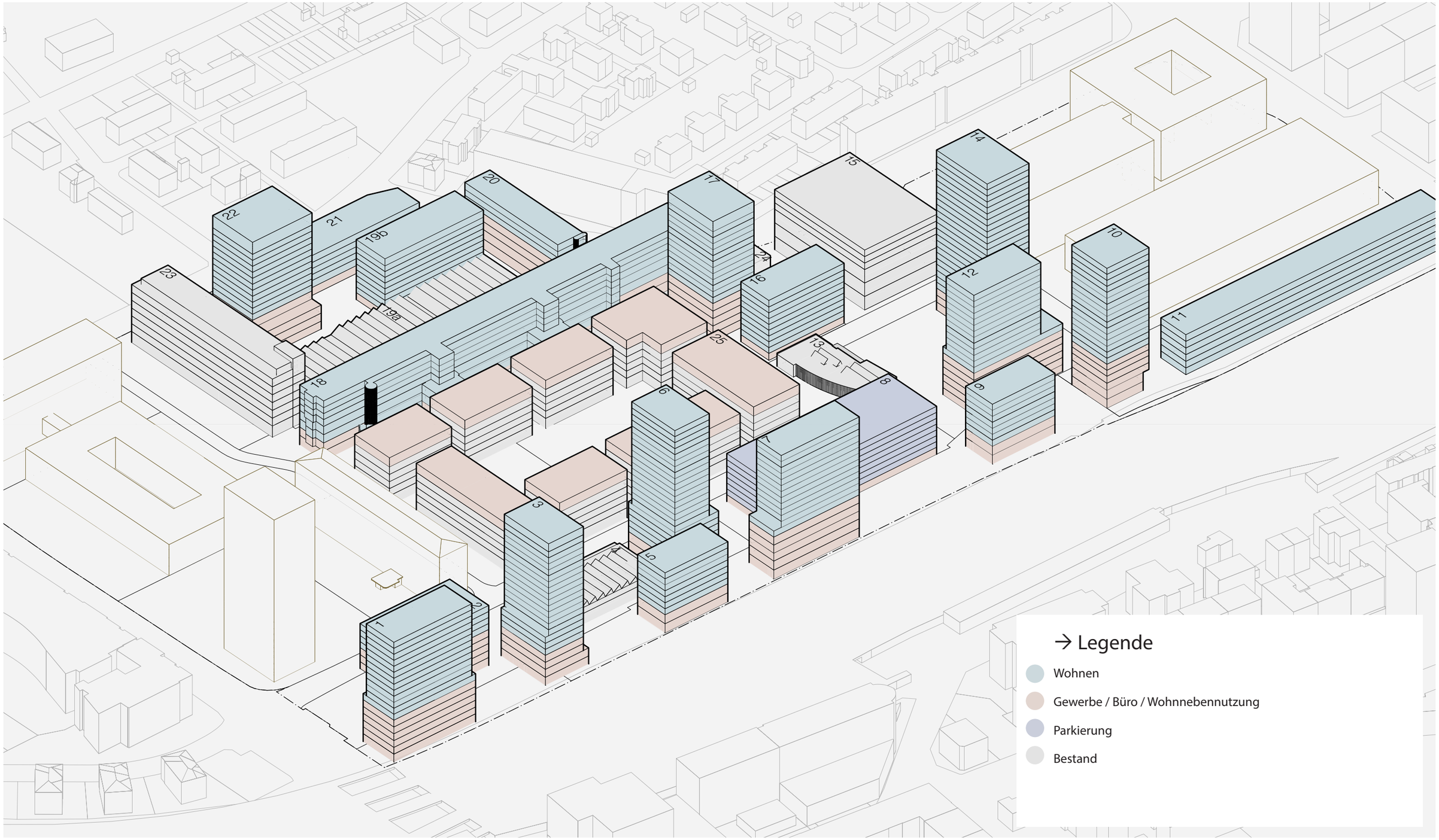
Im vorliegenden Richtprojekt werden EG-Koten in Meter über Meer für sämtliche Gebäude definiert. Als Grundlage dafür dienen die Schnitte aus dem BGK Dammstrasse und Landis&Gyr-Strasse sowie die Informationen aus dem Digitalen Geländemodell der Geozug Ingenieure AG vom 27.02.2023. Es ist zu beachten, dass es sich dabei um Bestandesaufnahmen handelt. Der neue Terrainverlauf wurde im vorliegenden Richtprojekt (mit Ausnahme der Dammstrasse und Landis&Gyr-Strasse) nicht festgelegt.
Die EG-Koten in Meter über Meer werden im Rahmen des Bebauungsplanes und in Abgleich mit dem in diesem Planungsschritt ebenfalls zu definierenden neuen Terrainverlauf als massgebendes Terrain festgelegt. Die Gesamthöhe der Gebäude wird ab dieser Kote gemessen. Besonders für die 30 Meter hohen Gebäude ist diese Festlegung der EG-Kote als massgebendes Terrain aufgrund des bestehenden Terrainverlaufes von hoher Relevanz, da sie im Fall einer Messweise ab gewachsenem Terrain Gefahr laufen, eine Gesamthöhe von über 30 Metern aufzuweisen und damit nicht als Gebäude mittlerer Höhe einzustufen wären. Darauf ist besonders im Hinblick auf Feuerpolizeiliche Regelungen zu achten.



Axonometrie Höhenstaffelung

Quelle: Salewski Nater Kretz

8. Nutzungsverteilung auf dem LG-Areal



Axonometrie Nutzungsverteilung

Quelle: Salewski Nater Kretz

9. Erdgeschossnutzung und Adressierung

→ Lebendige Orte im Erdgeschoss

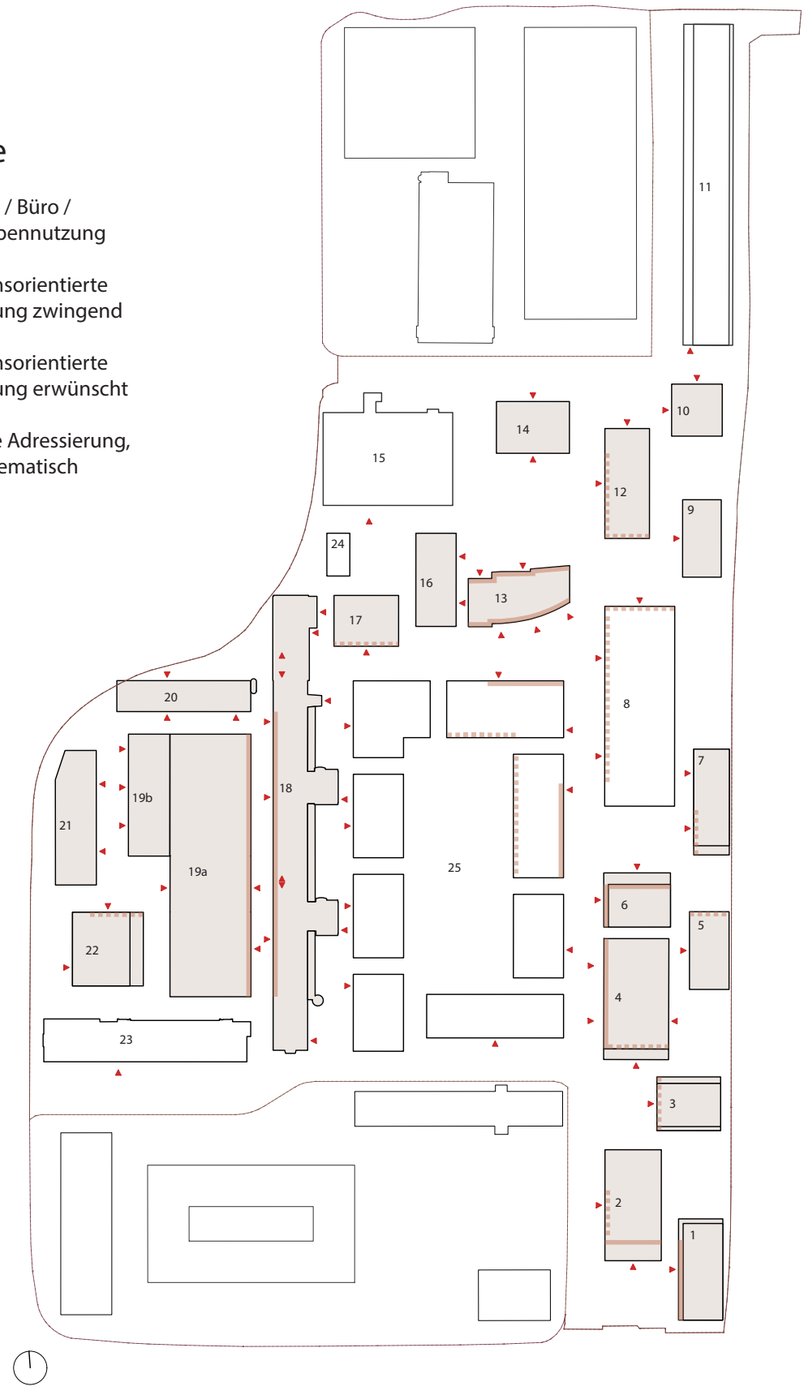
Das LG-Areal pulsiert und vibriert nicht auf dem gesamten Gelände mit der gleichen Intensität. Die Plätze mit der höchsten Austauschintensität sind von durch publikumsorientierte Nutzungen aktivierten Fassaden umgeben. Das wirkt sich auch auf die Gestaltung der Freiräume aus. Diese Plätze sind formeller, auf höhere Nutzungsintensität ausgelegt und entsprechend hochwertiger in ihrer Materialität. Andere Plätze wirken wie Nischen, in denen man eine Pause einlegen, sich in den Schatten eines Baumes setzen und aus der Hektik der Umgebung ausbrechen kann. Diese Nutzungsvielfalt gilt es zu fördern, und die Freiräume müssen mit ihrem Nutzungsangebot und ihrer Gestaltung reagieren.

→ Nutzungsanforderungen im Austausch mit Bevölkerung formulieren

Zur Klärung der Nutzungsanforderungen und -bedürfnisse an das LG-Areal wurde im Herbst 2020 ein Beteiligungsprozess mit rund 60 Vertreter*innen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Non-Profit Organisationen, Kultur, Architektur und der Zuger Bevölkerung durchgeführt. Die Formate für die Expert*innen umfassten Auftaktforum, Echoraum und eine für die Bevölkerung zugängliche Online-Beteiligung.

→ Legende

- Gewerbe / Büro / Wohnnebennutzung
- Publikumsorientierte EG-Nutzung zwingend
- Publikumsorientierte EG-Nutzung erwünscht
- Mögliche Adressierung, Lage schematisch



Schema Erdgeschossnutzungen und Adressierung

Quelle: Salewski Nater Kretz

C Freiraum

Siedlungsökologie und Stadtklima

10. Freiraumkonzept - Der Bestand wird zu einer Familie von Orten

→Familie von Orten

Das Freiraumgerüst besteht aus drei Kernelementen: dem alle Baufelder verbindenden linearen Grundgerüst, den daran angelagerten öffentlichen Plätzen und den lateral angeordneten Gleisgärten. Der Freiraum wird als ablesbar zusammenhängender Bodenteppich konzipiert, der die neuen Freiräume innerhalb des Areals, wie auch den städtischen Kontext, zueinander in Bezug bringt.

Diese sogenannte «Familie von Orten» festigt das für Zug bedeutende LG-Areal in der Geschichte der Stadt. Die Kategorien des linearen Grundgerüsts als verbindendes Element, im räumlichen wie auch sozialen Sinne, ist der Schlüssel zum Stadtwerden. Sie wird daher mit grosser Aufmerksamkeit konzipiert. Als zusammenhängender Raum gedacht, ermöglicht das Gerüst eine grosse Vielfalt und Lebendigkeit der einzelnen Freiräume im Quartier.

→ Weiterbauen generiert einzigartigen Charakter

Als Transformation eines bestehenden Quartiers im Herzen von Zug ist das Thema des «Weiterbauens» insbesondere im Freiraum ein zentrales Charakterelement. Die gestalterischen neuen Eingriffe innerhalb der Familie der Orte sind deswegen präzise gesetzt, um das nächste Kapitel der Geschichte des LG-Areals aufzuschlagen, ohne das Vorherige vergessen zu machen.

→ Legende

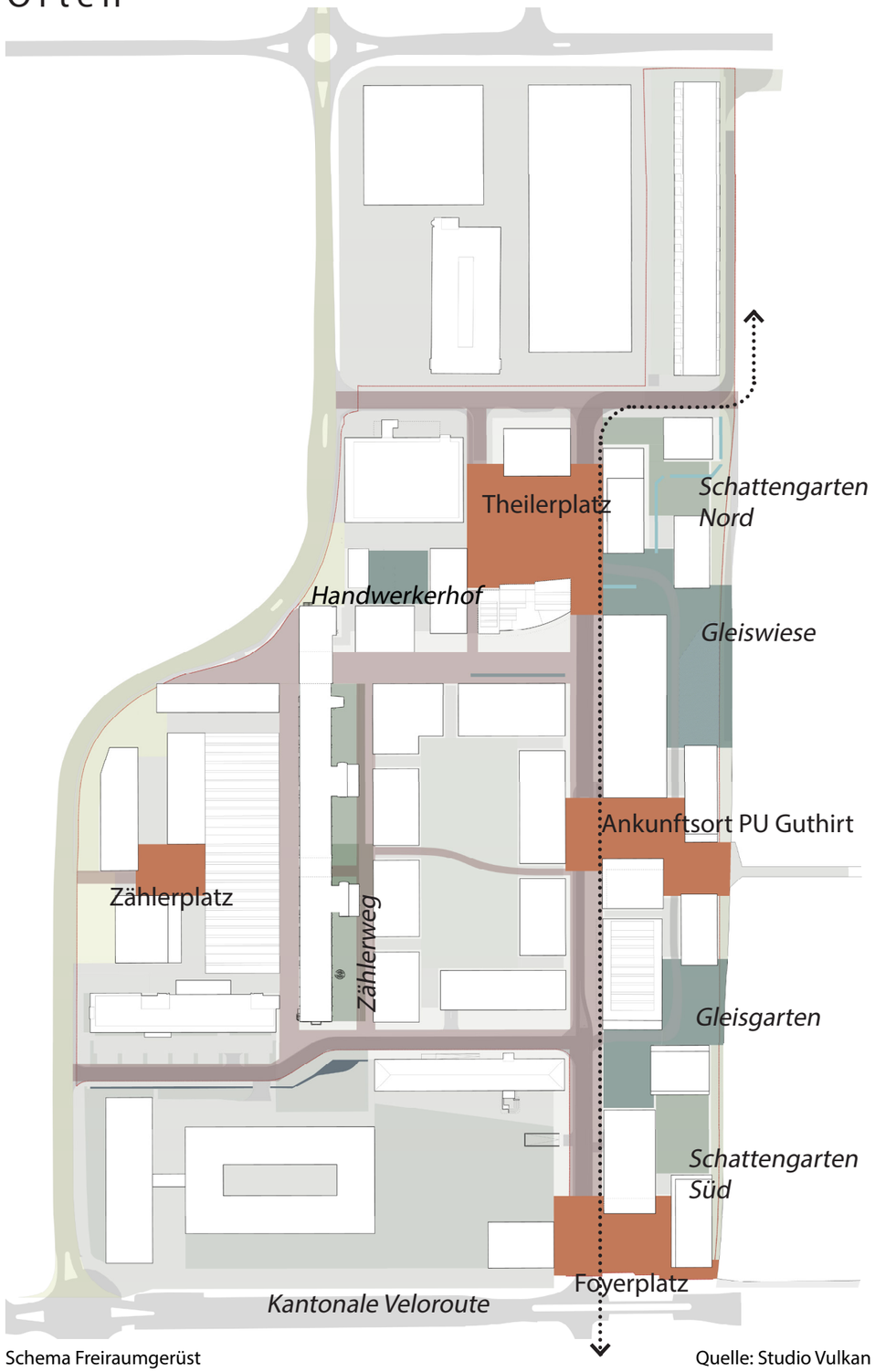
Lineares Grundgerüst

Identitätsstiftende Plätze
- Foyerplatz
- Ankunftsort PU Guthirt
- Theilerplatz
- Zählerplatz

Arealbezogene Freiräume
- Raumabfolge Gleiswiese
- Raumabfolge Gleisgarten
- Handwerkerhof

Nischen
- Raumabfolge Schattengarten Nord
- Schattengarten Süd
- Zählerweg

Übergreifende lineare Elemente:
Siehbach
Kantonale Velobahn/Dammstrasse



Schema Freiraumgerüst

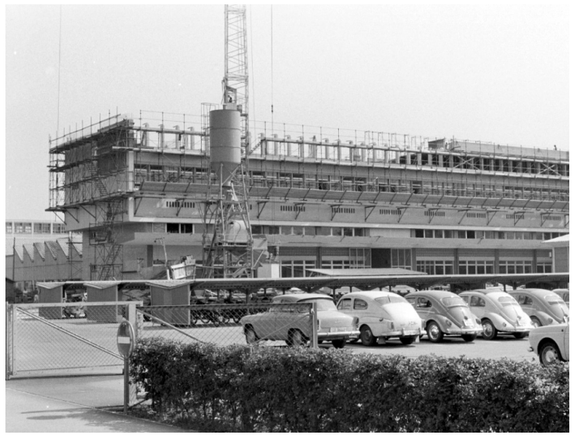
Quelle: Studio Vulkan

11. Die Fabrik im Herzen der Stadt - den Geist des Industrieareals lebendig halten

Im Kontext der Quartiere in Zug hat das LG-Areal eine besondere Geschichte. Als Ort der industriellen Produktion mitten im wachsenden Stadtraum von Zug hatte es lokale, regionale und sogar internationale Strahlkraft.

Die Zeit der industriellen Nutzung im LG-Areal ist mittlerweile vorbei. Einige Bauten wie zum Beispiel der alte Bahnhof sind Zeitzeugen des Wandels. Obwohl im heutigen Freiraum nur noch wenige Elemente der industriellen Geschichte erhalten sind, kommt ihm die Aufgabe zu, den Charakter des ehemals industriell genutzten Areals wieder spürbar zu machen.

Ziel dieser Erinnerung ist nicht eine historisierende Gestaltung der Freiräume. Es geht vielmehr um die Integration industrieller Grundprinzipien in den Entwurfsprozess:
- Industrielle Freiräume haben einen eigenständigen Charakter, der geprägt ist von den erforderlichen Anforderungen der Nutzung. Sie sind entsprechend pragmatisch und robust für die heutigen Bedürfnisse an den Freiraum des Quartiers.
- Durch das hohe Mass an Nutzungsanforderungen sind industrielle Freiräume nicht domestiziert, sie sind geprägt von der Rauheit des Alltags in der Produktion.
- Grünflächen im Industrieareal haben einen besonderen Stellenwert. Durch ihre räumliche Begrenzung sind sie stets intensive Charakterelemente (Bsp. Fabrikantengarten & Biotiopflächen)
- die industrielle Geschichte ist heute im Freiraum des LG-Areals verschwunden. In der Entwicklung der Freiräume liegt das Potenzial die Anekdoten der produktiven Vergangenheit wieder sichtbar und verständlich zu machen.



12. Zielbilder der Freiraumtypologien

→ Zielbild Stadtebene LG-Areal

Als Stadtraum in Transformation handelt es sich hierbei nicht um einen durchgehend homogen neu gestalteten Freiraum. Ziel ist, wo immer möglich den Bestand zu erhalten. Im Zusammenspiel von bestehenden Strukturen und neuen Charakterelementen bildet das Gerüst in sich die Vielfalt des LG-Areals ab. Als erkennbares Strukturelement schafft er Orientierung innerhalb des Quartiers.

- Das lineare Grundgerüst verbindet die Freiräume des Areals, die als Auftakt und Trittsteine an der Schnittstelle zur umliegenden Stadt dienen.
- Das lineare Grundgerüst ist Bewegungsraum und attraktiver Aufenthaltsraum im Areal.
- Das lineare Grundgerüst verbindet die im Areal erhaltenen historischen Bauten.
- Das lineare Grundgerüst ist ein Kernelement der Etappierung und bildet die Basis für die Entwicklung der umliegenden Baufelder.

→ Zielbild Biodiversität

Heute gibt es bis auf punktuelle Zonen des geöffneten Siehbachs fast keine ökologisch wertvollen Flächen. Ziel ist es, auch im innerstädtischen Bereich entlang des Grundgerüsts artenreiche Pflanzbereiche zu schaffen, um die Biodiversität im Gebiet zu erhöhen.

→ Zielbild Verkehr

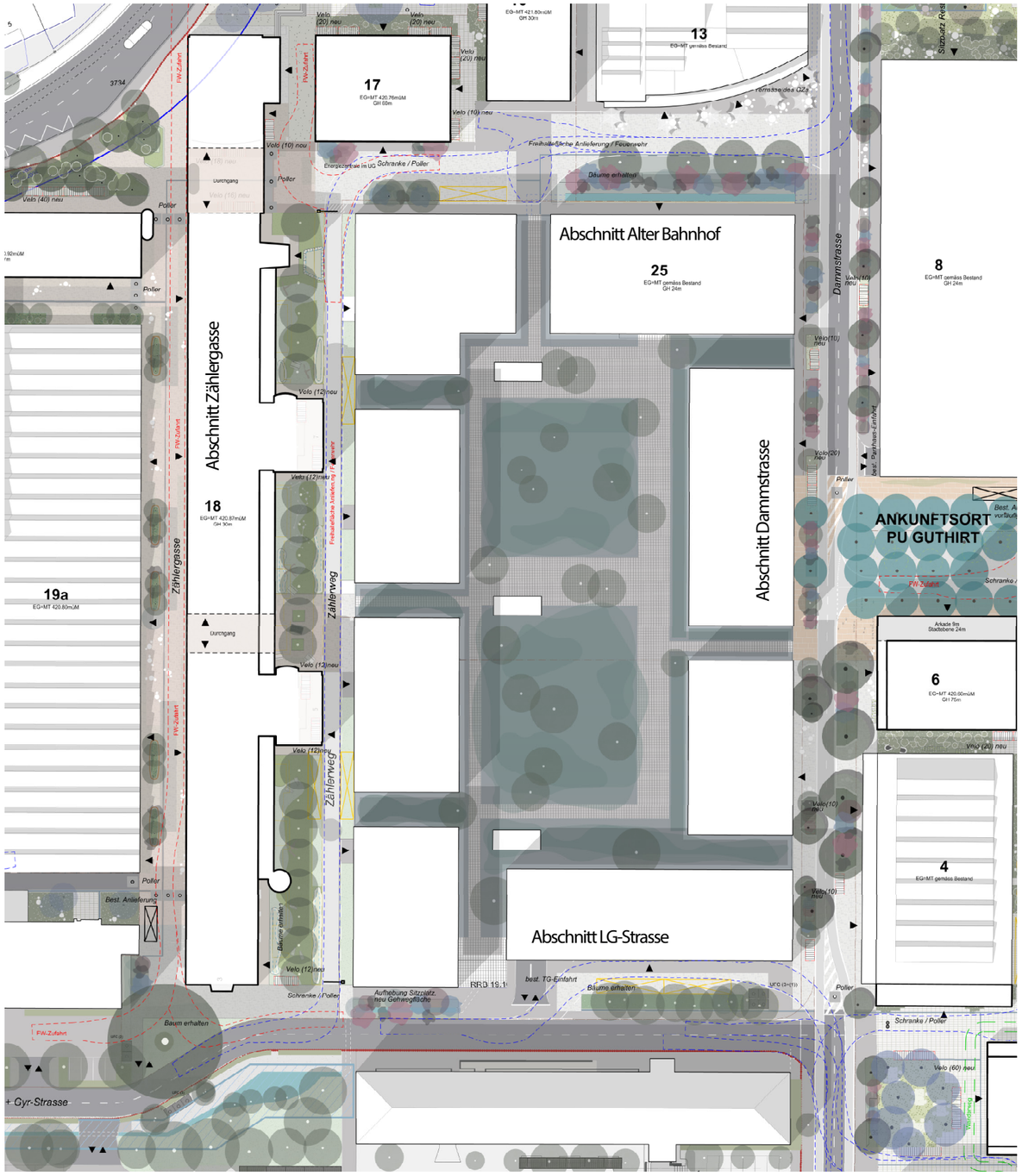
Wie im Bestand wird das lineare Grundgerüst langfristig in Abschnitten durch unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt.

- Westlicher Abschnitt dient als reine Fussgängerpromenade.
- Östlicher Abschnitt (Dammstr.) dient als Veloachse mit beidseitig grosszügigen Trottoirs.
- Der MIV ist auch zukünftig in Bereichen Teil des LG Areals.
- Die Strassenflächen für Autos und schnelle Velos sind in den Stadtraum integriert.
- Die Veloparkierung ist in den Freiraum der Stadtebene integriert.

→ Zielbild Stadtklima

Im Bestand ist die Stadtebene fast durchgehend versiegelt. In Zukunft muss sie zur Verschattung und lokalen Retention beitragen.

- Kompensation des aus verkehrlichen Gründen hohen Versiegelungsgrad mit sickerfähigen Belägen und einem niedrigen Albedo.
- Erhalt bestehender Bäume an der Dammstrasse und gegenüber dem alten Bahnhof, zusätzliche Baumpflanzungen an dafür vorgesehenen Standorten.
- Integration von Retentionselementen in die Freiraumgestaltung zur lokalen Retention des anfallenden Regenwassers (Prinzip Schwammstadt).



Planausschnitt

Quelle: Studio Vulkan

13. Stadtraumgerüst

→ Der Stadtraum wird in 3 Kategorien differenziert

Der Stadtraum lässt sich in drei Kategorien lesen: das lineare Grundgerüst, die identitätsstiftenden Plätze sowie die sekundären Wegeverbindungen.

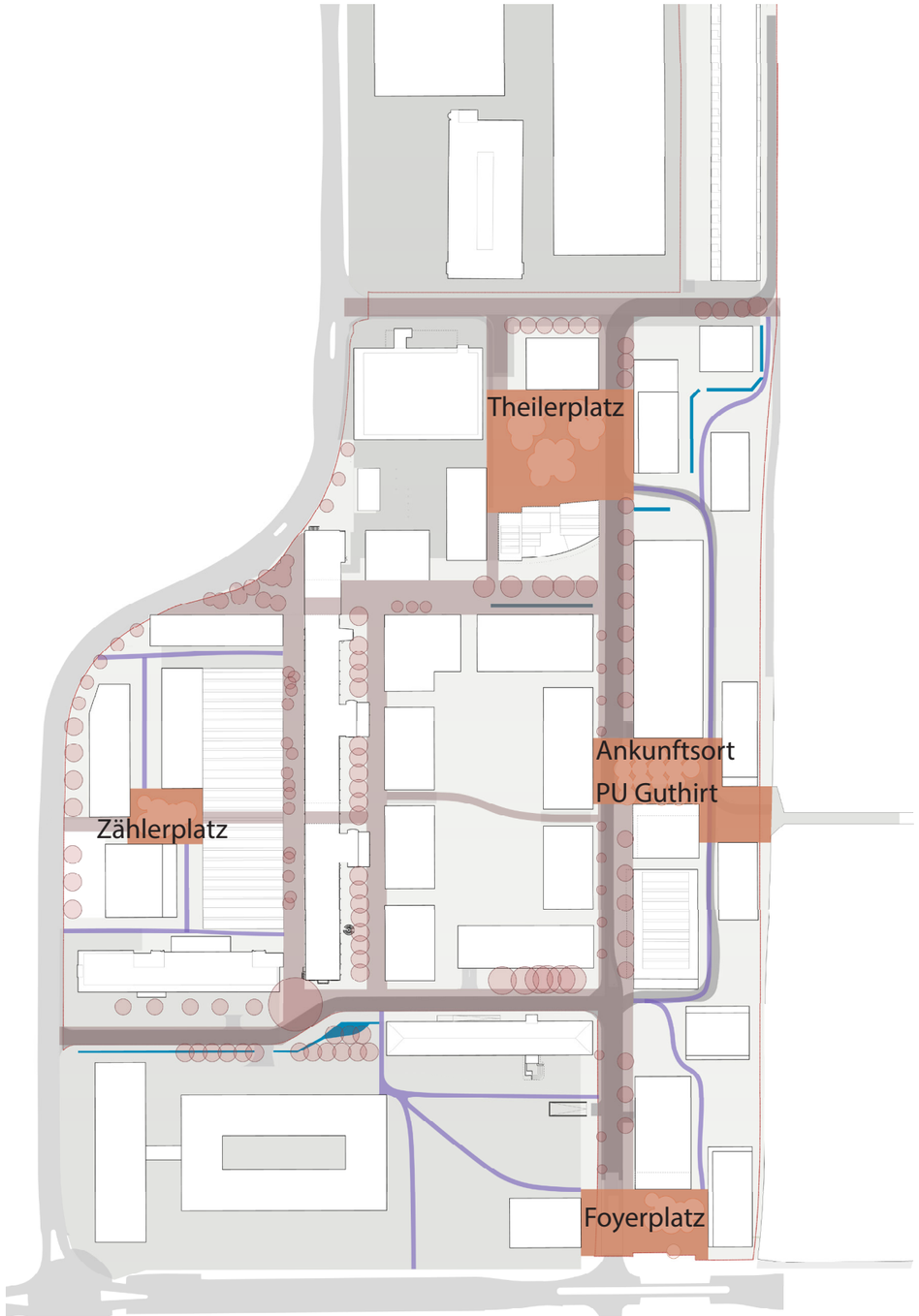
Die wichtigsten Wegachsen funktionieren nicht mehr ausschliesslich als Verkehrsachsen, sondern entwickeln sich zu hochwertigen linearen Stadträumen. Sie werden durch adressbildende Erdgeschosse und vielfältige Aufenthaltsbereiche belebt, sind gut fussläufig erschlossen und werden als öffentlicher Raum wahrgenommen. Der Strassenraum wird zum zentralen neuen Stadtraum. Hochstämmige Bäume unterstreichen die Struktur des Gerüsts. Die aufgeasteten Kronen lassen Raum für eine vielfältige Nutzung und tragen gleichzeitig zu einer klaren Übersichtlichkeit bei.

An den wichtigen Orten spannen sich Plätze in dieses Gerüst ein. Sie tragen massgeblich zur Identitätsbildung der einzelnen Räume bei. Dank robuster Bepflanzungen entstehen zahlreiche attraktive und schattige Aufenthaltsbereiche, die sowohl die Aufenthaltsqualität erhöhen als auch positive Effekte auf Mikroklima und Biodiversität haben. Die Plätze erhalten eine gezielte Bepflanzung, die sich vom übrigen Stadtraum abhebt und ihre Identität stärkt.

Die feinmaschigeren sekundären Wegeverbindungen erschliessen zwischen den Plätzen und dem linearen Grundgerüst. Sie fungieren als wichtige Abkürzungen im Alltagsverkehr, verbessern die Durchlässigkeit des Areals und stärken die fussläufige Vernetzung.

→ Legende

- Lineares Grundgerüst
- Vegetation Stadtebene
- Identitätsstiftende Plätze
- Vegetation Plätze
- Sekundäre Wegeverbindungen



Schema Stadtraumgerüst

Quelle: Studio Vulkan

14. Regelwerk - Transformation des Stadtraums

→ Wandel vom geschlossenen Industrieareal zu einem offenen Zentrumsquartier

Das LG-Areal befindet sich im Wandel von einem monofunktionalen Industriequartier hin zu einem gemischt genutzten Stadtquartier im Zentrum von Zug. Im Freiraum erfolgt dieser Wandel innerhalb des Stadtraumgerüsts: Die Anforderungen an den öffentlichen Raum verändern sich, ebenso wie die Ansprüche an die Schnittstellen zu den angrenzenden Bauten. Für das Stadtraumgerüst gelten folgende Grundprinzipen:

Wahrnehmung als öffentlicher Raum

Das LG-Areal besitzt einen offenen und einladenden Charakter. Die Vielfalt der Nutzungen trägt zu einem durchmischten Publikum bei und belebt den Ort. Eine gestalterische Arealsprache zieht sich über das gesamte Gebiet und sorgt dafür, dass das Areal als zusammenhängender, öffentlicher Raum wahrgenommen wird. Hierzu tragen insbesondere die Belagsgestaltung und Möblierung der Freiräume bei.

Raum mit öffentlichem Charakter

Adressbildend - Hinwendung des Erdgeschosses zum Stadtraum

Aktive Erdgeschossnutzungen beleben den öffentlichen Raum und prägen dessen Charakter. Gut ablesbare Zugänge sowie klar formulierte Adressen unterstützen die Orientierung und tragen zur Identitätsbildung vom LG Areal bei.

Vorzonen als aktive Schnittstelle zum angrenzenden Erdgeschoss

Integration Verkehrsfunktionen in den Stadtraum

Die Integration der Verkehrsfunktionen in den Stadtraum versteht die Strasse nicht nur als Verkehrsfläche, sondern als Teil des öffentlichen Raums. Dies erfolgt über verschiedene Massnahmen. Zum Beispiel wird durch die Integration der Randsteine in den Belagsteppich und eine niveaugleiche Gestaltung der Strassenraum stärker fussgängerorientiert. Verkehrsflächen treten in den Hintergrund und schaffen mehr Raum für Aufenthalt und Bewegung.

Integration der Verkehrsfläche in einen gemeinsamen Stadtraum

Mischnutzung Verkehrsfläche

14. Regelwerk - Transformation des Stadtraums | Raumkanten und städtebauliche Porosität

→ Aktive Raumkanten fassen zusammenhängend geplante Stadträume

Das LG-Areal bietet eine hohe Vielfalt an Freiräumen. Auf den Hauptplätzen überlagert sich eine grosse Anzahl an Aufenthalts-, Spiel- und Verkehrsflächen. Jedoch entfalten sich diese von Fassade zu Fassade und werden von allen Seiten belebt und aktiviert. Sie leben von einer klaren räumlichen Fassung und einer von Fassade zu Fassade gedachten Gestaltung.

Generell ist die Porosität der historischen Gebäude eine Bedingung, um das linearen Grundgerüst als Vermittler zwischen allen Freiräumen und als Katalysator der Besucher*innen-Ströme zu etablieren.

→ Dichter Stadtraum wird über Porosität erlebbar und sicher

Zwischen Dammstrasse und Gleisfeld entsteht ein übergeordneter städtischer Verbindungsraum. Zwischen den Gebäuden liegt ein engmaschiges Netz aus Aussenräumen. Entlang der Dammstrasse befinden sich belebte Plätze, am Gleisweg entspannte Gleisgärten. Die Freiräume sind typologisch vielfältig, jedoch aufeinander bezogen und gegenseitig einsichtig. Die Aussenräume sind nicht nur von der Dammstrasse erreichbar, sondern als Sequenz durch räumliche Verengungen als diagonale Enfilade erlebbar, in der ein Sekundärweg als Pfad von «Aussenzimmer» zu «Aussenzimmer» führt.
Die historische Struktur der Shedhalle im Westen trennt als bauliches Element die bestehenden Nachbarschaften im Gartenstadtquartier und den Zählerplatz. Die fussläufige Umgehung der Shedhalle ist zentral um den Zählerplatz an das Areal anzuschliessen, das Sicherheitsgefühl nachts zu erhöhen und eine starke Adresse nach Westen zu etablieren.

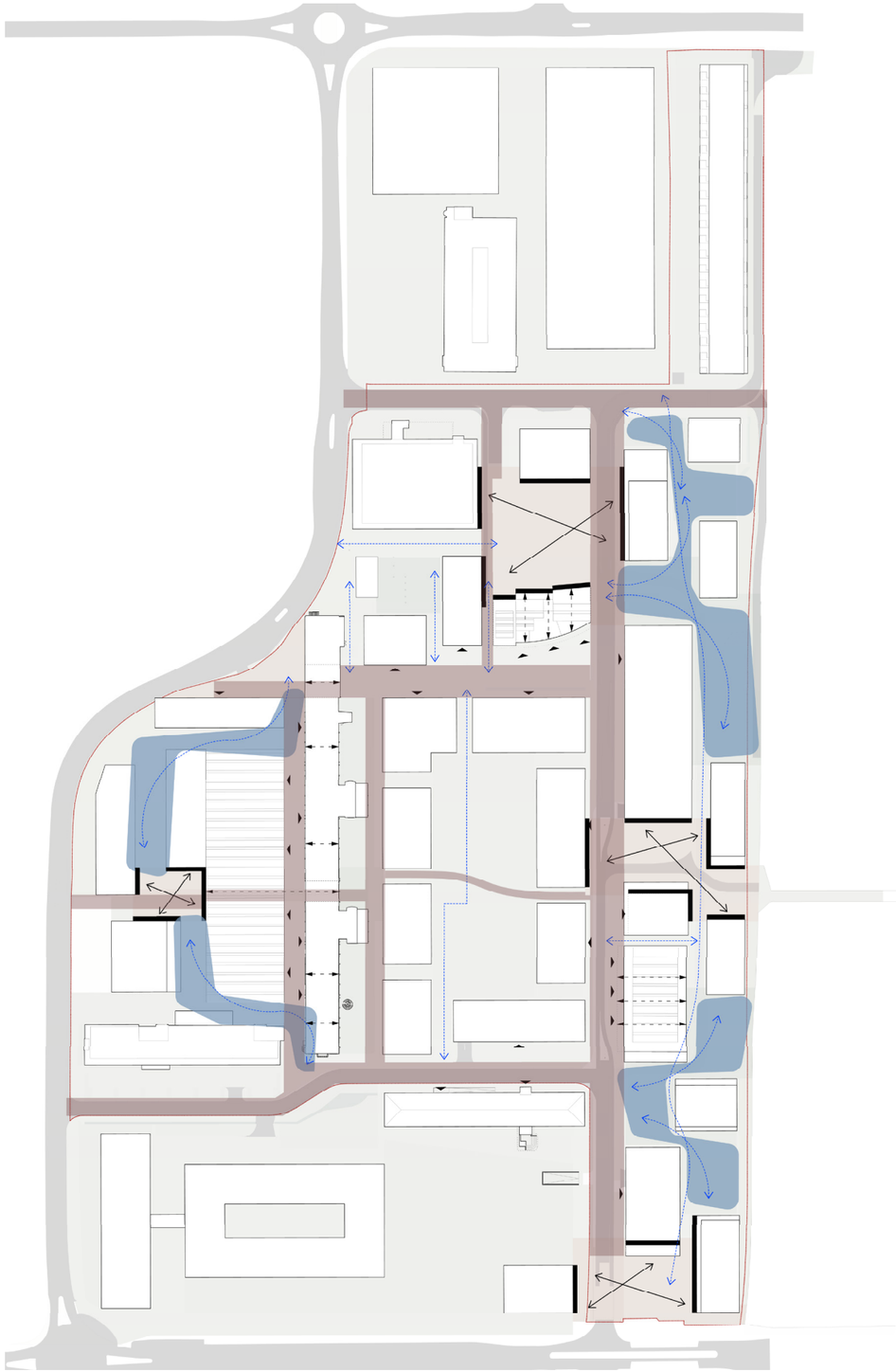
→ Legende

Räumliche Fassung der Plätze - von Fassade zu Fassade denken

Städtebauliche Porosität sichern - Das Areal soll in die Tiefe erlebbar sein

Porosität der historischen Bauten fördern

Adressbildung und Aktivierung des Areals



Schema Raumkanten und Porosität

Quelle: Studio Vulkan

15. Regelwerk - Vegetation | Bepflanzung als Charakterelement

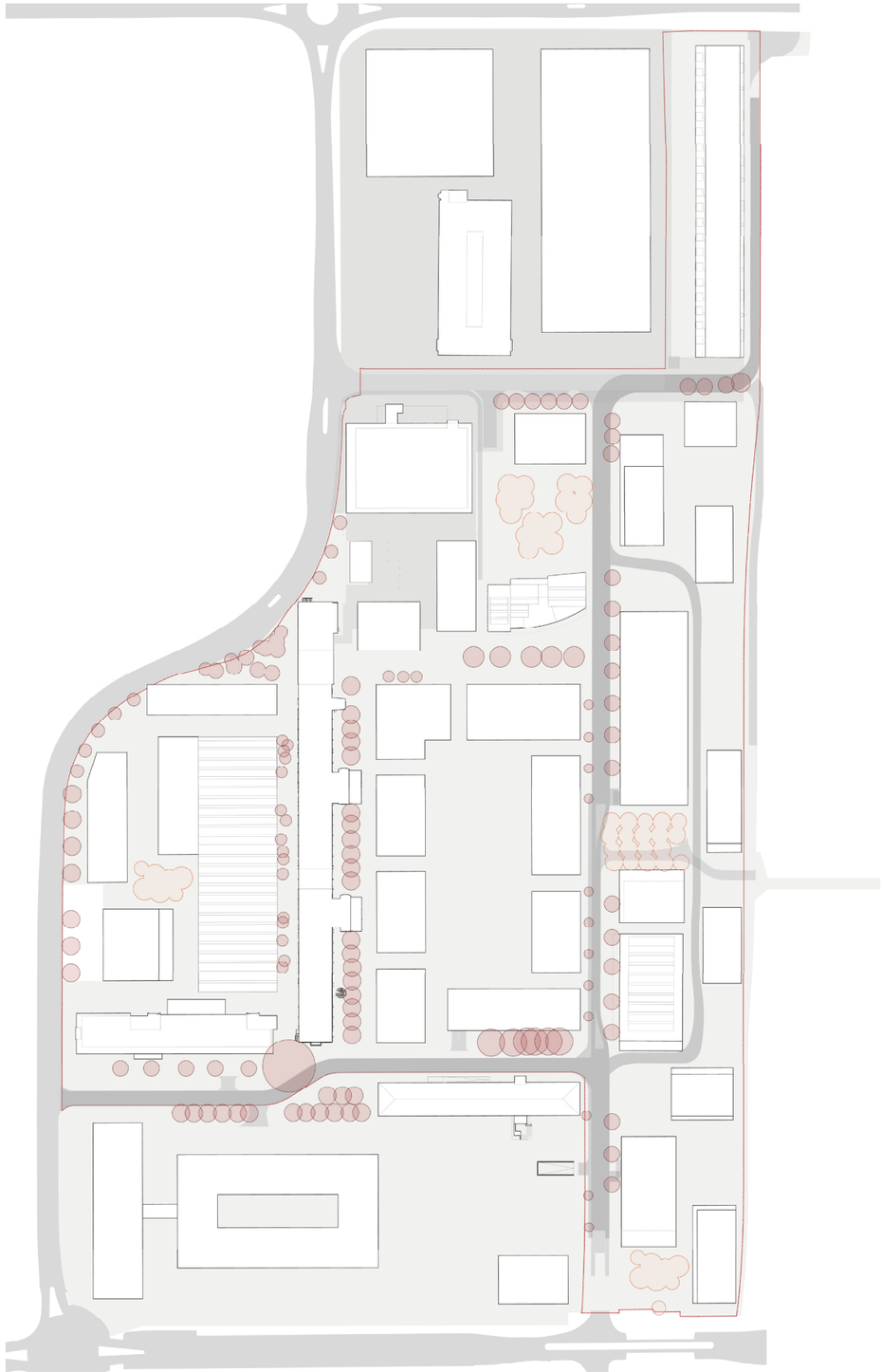
→ Pflanzleitarten als Vorgabe für die Identität des Stadtraumgerüsts

In der Unsicherheit der langfristigen Planung und der Umsetzung in verschiedenen Etappen bildet die Bepflanzung das Potenzial, eine übergreifende robuste Identität im LG-Areals zu setzen. Entsprechend werden für die 3 Kategorien des Stadtraumgerüsts präzise Vorgaben für die Bepflanzung gemacht die langfristig das Areal als gesamtes im Stadtkörper von Zug ablesbar machen, gleichzeitig die Aufenthaltsqualtität in den einzelnen Räumen fördern.

→ Legende

Vegetation Lineares Grundgerüst
Hochstämmige robuste und klimaresiliente Bäume

Vegetation Identitätsstiftende Plätze
vom übrigen Stadtraum abhebt und stärkt Identität der einzelnen Plätze



Schema Bepflanzung

Quelle: Studio Vulkan

15. Regelwerk - Vegetation | Bepflanzung als Charakterelement

Lineares Grundgerüst

Hochstämmige Bäume unterstreichen die Linearität und erstrecken sich über das gesamte Areal. Vorgesehen ist eine überwiegend heimische Baumauswahl. Auf Sträucher wird bewusst verzichtet, um gute Übersicht und Einsicht im Verkehrsraum zu gewährleisten. In Bereichen, in denen keine Grossbäume möglich sind, kommen Kleinbäume zum Einsatz. Ergänzend wird eine Krautschicht aus heimischen Stauden und Gräsern vorgesehen. Die Bäume sind robust sowie klimaresilient.

Stadtbäume (Hochstamm)
- Acer pseudoplatanus (Bergahorn)
- Pinus sylvestris (Waldkiefer)
- Tilia platyphyllos (Sommerlinde)
- Quercus cerris (Zerreiche)

Kleinbäume (punktuell bei wenig Aufbau)
- Cornus mas (Kornelkirsche)
- Sorbus aria (Mehlbeere)

Acer pseudoplatanus, Pinus sylvestris, Quercus cerris,

Identitätsstiftende Plätze

Die Bepflanzung ist jeweils spezifisch auf den Ort abgestimmt und hebt sich bewusst von den übrigen Bereichen ab. Sie trägt wesentlich zur Identität der einzelnen Plätze bei und stärkt deren Wiedererkennbarkeit. Abhängig von den Anforderungen an Sicht und Übersichtlichkeit erfolgt die Gestaltung differenziert in Baum-, Strauch- und Krautschicht. Zum Einsatz kommen teils heimische Arten mit einer atmosphärischen Wuchsform, ergänzt durch Exoten mit identitätsstiftender Wirkung. Sträucher mit einer durchgängigen Leitfarbe in Rosa sorgen ganzjährig für eine klare gestalterische Akzentuierung.

Grossbäum Einheimisch:
- Prunus avium (Vogelkirsche)
- Liquidambar styraciflua (Amberbaum)
- Liriodendron tulipifera (Tulpenbaum)
- Styphnolobium japonicum (Schnurbaum)

Sträucher Leitfarbe rosa „ganzjährig“:
- Viburnum farreri (Durft Schneeball)
- Tamarix ramosissima (Sommertamariske)
- Euonymus europaeus (Pfaffenhütchen)

v.r.n.l. Liquidambar styraciflua, Liriodendron tulipifera, Euonymus europaeus, Tamarix ramosissima

Sekundäre Wegeverbindungen

Im Bereich des Gleisfelds entstehen differenziert gestaltete Schatten- und Gleisgärten. Die Verwendung heimischer, ökologisch wertvoller Pflanzen stärkt die Biodiversität und fördert die Vernetzung in die umliegenden Grünräume. Je nach Standortbedingungen kommen gezielt schatten- oder sonnenliebende Arten zum Einsatz.

Nicht aktive Fassaden werden als Potenzial für Begrünung genutzt und tragen zur ökologischen Aufwertung des Stadtraums bei. Durch Fassadenbegrünungen wird das Mikroklima verbessert, die Aufenthaltsqualität erhöht und ein positiver Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung des Umfelds geleistet.

Gleisgarten mit Stauden und Gehölzen

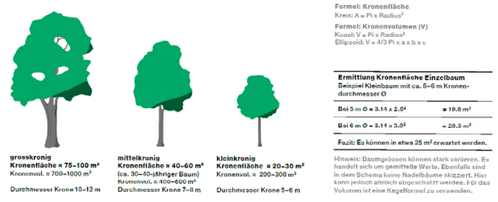
Fassadenbegrünung entlang von Wegen

15. Regelwerk - Vegetation | Bepflanzung als Klimainfrastruktur

→ Blätterdach als Schattenspender

Bäume gehören als Schattenspender und aufgrund ihres Beitrages zur Evapotranspiration zu den effizientesten Massnahmen für die Kühlung des Stadtklimas. Überdies sind Pflanzungen im Erdreich ein Faktor für die Förderung der Biodiversität. Auf dem LG-Areal sind jedoch viele Freiflächen unterbaut. Um den Materialaufwand und die dazugehörige Grauenergie zu minimieren, sollen grosse Pflanzungen auf Tiefgaragen vermieden werden. Für identitätsstiftende Baumensembles soll der Wurzelraum in höchster Priorität in direkter Verbindung zum Erdreich geplant werden, da diese auf unterbauten Flächen keine Chance haben, nachhaltig zu gedeihen.
Insgesamt soll das Ziel von 30% Baumkronenfläche für das LG-Areal gesetzt werden. Wenn dieses Ziel lokal nicht erreicht werden kann, soll die fehlende Kronenfläche in unmittelbarer Nähe kompensiert werden.

Weitere Informationen zur Kronenfläche Ermittlung und Baumpflanzung:



Quelle: Fachplanung Stadtbäume, Stadt Zürich

→ Legende

Bezugsperimeter Identitätsstiftende Aufenthaltsplätze
Prioritätsstufe 1: *Richtwert Kronenfläche 40%-50% **
Max. Anteil an mittel- und grosskronigen Bäumen

Bezugsperimeter arealbezogene Freiräume und Schattengärten nord
Prioritätsstufe 2: *Richtwert Kronenfläche 30%-40% **
Klein-, mittel- und grosskronigen Bäume

Bezugsperimeter Strassenräume, Gassenstruktur Parzelle 289 und Schattengarten Süd
Prioritätsstufe 3: *Richtwert Kronenfläche 20%-30% **
Klein-, mittel- und grosskronigen Bäume

* Die Zielrichtung erfolgt mittels Hochrechnung.
Summe aller Bezugsperimeter: 36'000.0 m²
Mittelwert Kronenfläche 30% entspricht: 10'800.0m²

Freihaltebereiche zur Sicherstellung der Baumpflanzungen (Lage schematisch).
1. Bäume sind im Erdreich oder Erdkernen zu pflanzen. Grosskronige Bäume dürfen grundsätzlich nicht unterbaut werden (min. Anteil an grosskronigen Bäumen: 1/3). Mittelkronige Bäume dürfen mit Ausnahmen und projektspezifisch mit einer Unterbauung oder in Erdkernen gepflanzt werden. Dabei soll auf eine ausreichende Überdeckung geachtet werden. Für grössere Bäume: 1.5 m Überdeckungshöhe beziehungsweise benötigt 1 m2 Krone 0.75 m3 durchwurzelbaren Raum:
= für 50 m2 Kronenfläche ca. 36 m3
= für 20m2 Kronenfläche ca. 15 m3
2. Die Lage und das erforderliche Ausmass sind auf Projektstufe festzulegen.

Freihaltebereiche zur Sicherstellung der Baumpflanzungen (Lage schematisch).
1.Bäume sind im Erdreich, in Erdkernen oder auf TG mit einem min. Aufbau von 1.5m zu pflanzen beziehungsweise benötigt 1 m2 Krone 0.75 m3 durchwurzerbaren Raum:
= für 50 m2 Kronenfläche ca. 36 m3
= für 20m2 Kronenfläche ca. 15 m3
2. Die Lage und das erforderliche Ausmass sind auf Projektstufe festzulegen.

Freihaltebereiche zur Sicherstellung der Baumpflanzungen (Lage schematisch).
1.Bäume sind im Erdreich, in Erdkernen oder auf TG mit einem min. Aufbau von 1.5m zu pflanzen beziehungsweise benötigt 1 m2 Krone 0.75 m3 durchwurzerbaren Raum:
= für 50 m2 Kronenfläche ca. 36 m3
= für 20m2 Kronenfläche ca. 15 m3
2. Die Lage und das erforderliche Ausmass sind auf Projektstufe festzulegen.

Bestehende Kronenfläche
Erhalt bestehender Bäume bevorzugen. Baumerersatz 1:1 für gefällte Bäume muss über das gesamte Areal eingehalten werden.

Perimeter Bebauungsplan

Parzellengrenze

Dokument in Originalgrösse: 03_Beilagen und weiterführende Dokumente

Quelle: Studio Vulkan

15. Regelwerk - Vegetation | Biodiversität - Vernetzungsräume durch eine städtische Insel

Im Bahnhofskontext gelegen, stellt das LG-Areal einen hochstädtischen Baustein dar. Durch die Lage am Gleisfeld der SBB sowie den das Areal durchquerenden Siehbach gibt es auf ökologischer Ebene wichtige Lebensräume, die von einer Vernetzung durch das Quartier profitieren.

→ Feucht und schattig: die Öffnung des Siehbachs als Chance

Der Opus-Teich als grosse offene Wasserfläche bildet bereits heute ein eigenes Biotop im Herzen des LG-Areals. Insbesondere die Öffnung des Siehbachs zwischen Theilerstrasse und Opus-Teich hat das grosse Potenzial, lokal neue Habitatstandorte in Gewässernähe zu schaffen, die übergreifend als Vernetzungsräume dienen können. Durch die Öffnung wird der Siehbach besonders für die Fischpopulation wieder attraktiv. Bei der Gestaltung ist entsprechend auf Rückzugsbereiche zu achten. Neu im Stadtraum integrierte Retentionsbereiche bieten zusätzlich zum Siehbach die Möglichkeit, wechselfeuchte Habitate getrennt vom Bachlauf zu kreieren.

→ Trocken und heiss: das Gleisfeld als Lebensraum

Im Osten ans Areal angrenzend, ist das Gleisfeld ein für den Menschen nicht zugänglicher Bereich. Hier finden eine Reihe von Kleintieren und Pflanzen ihren Lebensraum. Die im Areal vorherrschenden trockenen Standorte, insbesondere anschliessend an die Gleisgärten, können zu ruderalen Bepflanzungsinseln umgestaltet werden, die für besagte Lebewesen als Trittsteine durchs Quartier dienen. Auch die Dachflächen bieten hier durch eher Trockenheit und Hitze suchende Flora und Fauna Nahrung für Bienen und Vögel.

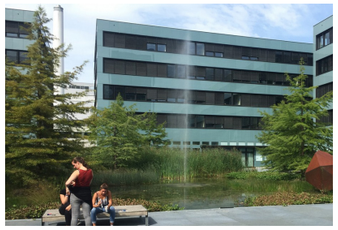
→ Alle Freiräume leisten einen Beitrag zur Stadtnatur

Um die bestehenden Habitate der ruderalen Gleisräume sowie der wechselfeuchten Gewässerräume zu ergänzen und zur Vernetzung durch das Quartier beizutragen, beinhaltet jeder Freiraum Flächen mit unterschiedlichen Habitatqualitäten. Dies können z. Bsp. wechselfeuchte offene Retentionsbereiche oder lokale Ruderalstandorte sein.

→ Legende

- Dächer Hochhäuser, rein extensive Begrünung, Lebensräume für Zielarten schaffen
- Dächer mittlere Höhe, teilweise intensiv zu gestalten, überwiegend extensiv, Lebensräume für Zielarten schaffen
- Wo möglich Fördermassnahmen auf bestehenden Dächern (im Rahmen der statischen Tragfähigkeit der Bestandsbauten) vorsehen
- Standorte mit höchstem Potenzial für die Förderung der Biodiversität
- Gleisfeld als ökologischer Vernetzungskorridor
- Ökologische Vernetzung mit dem ruderalen Gleisfeld fördern
- Ruderalstandorte
- Aufwertungsmassnahmen des Bestandes zum Trockenstandort
- Ruderal Nischen fördern / vernetzen z.B. über Streifenstruktur entlang Fassaden
- Feuchte und wechselfeuchte Standorte
- Wechselfeuchte Nischen fördern / vernetzen z.B. über offene Retention

Trockene Ruderalfläche im Siedlungsraum



Der Siehbach generiert wechselfeuchte Habitate

Schema Biodiversität

Quelle: Studio Vulkan

16. Regelwerk - Materialität | Weiterbauen am Bestand unter Berücksichtigung stadtklimatischer Funktion

→ Neue Materialen mit stadtklimatischen Leistungen

Wenn wenig Schatten durch Bäume gespendet werden kann, ist das nächste wirksame Werkzeug für die Hitzeminderung der Umgang mit den Bodenbelägen.
Die Bodenbeläge sollen einen möglichst hohen Albedo Wert aufweisen. Dieser gibt Auskunft über die Reflexionsfähigkeit und Helligkeit einer Oberfläche. Je höher der Albedo Wert, desto mehr trägt die Oberfläche zur Hitzeminderung bei.
Darüber hinaus ist der Versiegelungsgrad zu minimieren. Die Bodenbeläge sind, Verkehrsflächen ausgenommen, mit sickerfähigen Belägen zu realisieren. Verkehrsflächen als reine versiegelte oder asphaltierte Flächen müssen die Ausnahme bleiben.

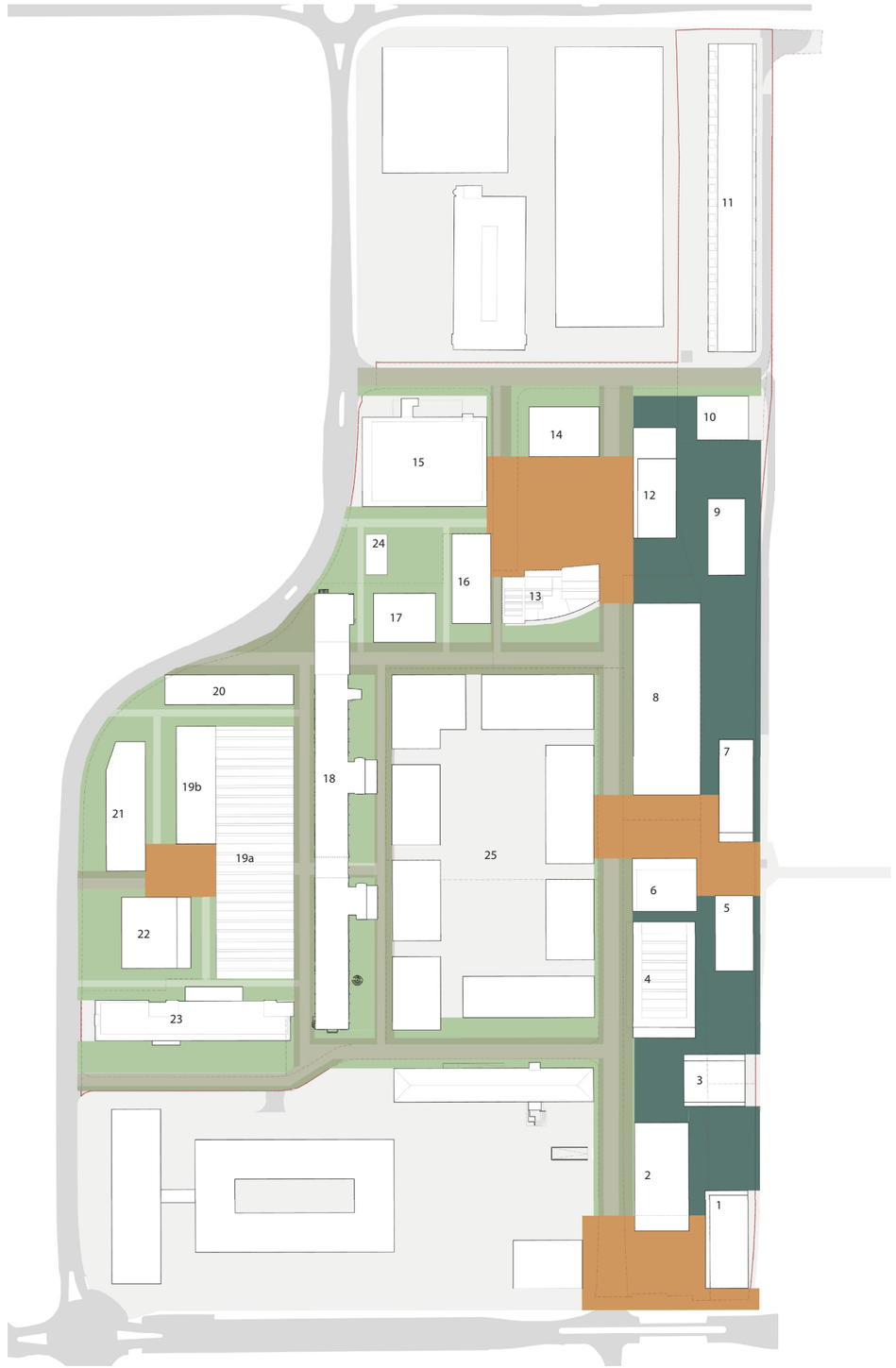
Aufenthaltsorte sollen prinzipiell begrünt, im Minimum jedoch sickerfähig gestaltet werden. Sickerfähigkeit kann zum Beispiel über sickerfähige Fugen oder sickerfähige Steine erreicht werden. Das lineare Grundgerüst und die Hauptplätze des Areals sind mit hochwertigen Platzbelägen zu gestalten.

→ Legende

Belagsteppich mind. 50% sickerfähige Beläge erzielen (z.B. über offene Fugen), Grünflächen maximieren > Vorsicht unterbaute Bereiche!
Neuer Asphalt nur wenn funktional erforderlich

Identitätsstiftende Plätze
Platzgestaltung: mind. 50% sickerfähige Beläge erzielen, Grünflächen maximieren

Schattengärten
Ziel 100% sickerfähige Beläge, minimaler Anteil an Hartflächen (auf nötige Verkehrsflächen reduzieren) > Vorsicht unterbaute Bereiche!



Schema Materialität

Quelle: Studio Vulkan

16. Regelwerk - Materialität

Die Rauheit des ehem. Industrieareals erhalten, ein lebendiges Belagsbild in Zukunft fördern

→ Klinkerbelag als Identität des Quartiers und Referenz der industriellen Geschichte

Dem „klassischen" Bild eines Industrieareals entsprechend ist das Belagsbild im Bestand geprägt von einer grundsätzlich durchgehenden Belagsfläche im Asphalt. Als Teil der Transformation des Areals wird der Asphalt auch in Zukunft Teil des Materialkatalogs im LG Areal sein. Das Ziel ist den Asphalt des Bestandes in den neu entwickelten Arealen mit Belägen aus Klinkerstein anzureichern, sodass ein zusammenhängender und vielfältiger Belagsteppich entsteht.

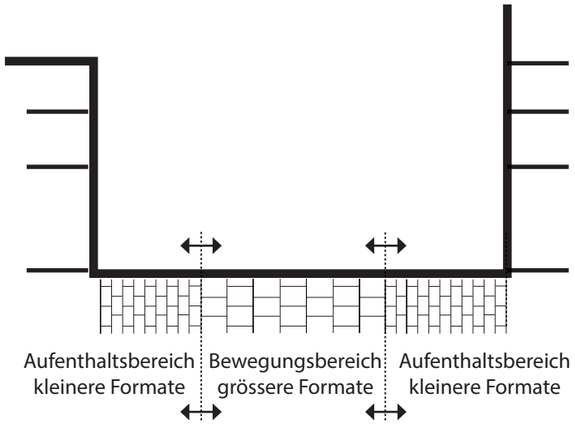
Klinkerstein ist in unterschiedlichen Formaten und Farben verfügbar - er referenziert eine industrielle Vergangenheit und symbolisiert gleichzeitig die Wertigkeit des öffentlichen Raums.
Durch den Klinker entsteht so im Freiraum eine durchgehende Materialsprache die das LG Areal vom städtischen Kontext der Stadt Zug absetzt.

Diese Strategie beinhaltet, wo immer möglich und funktionell machbar, mit bestehenden Belagsflächen zu arbeiten und aufzuwerten um sie im Bild des Areals sichtbar zu erhalten. Der Pragmatismus des ehemaligen Industrieareals bleibt so bestehen und ist Teil der Zukunft.

Auf der Ebene der Materialität wird Klinker für den Belagsteppich des Grundgerüsts in LG-Areal vorgegeben. Zusätzliche Vorgaben gelten für die Webstruktur zur Kombination der in den Baufeldern individuellen Materialien. Diese sollen die Lesung des Teppichs als Element des öffentlichen Raums fördern - dazu die Entwicklung von charakterstarken Platzräumen unterstützen.

Lineares Grundgerüst

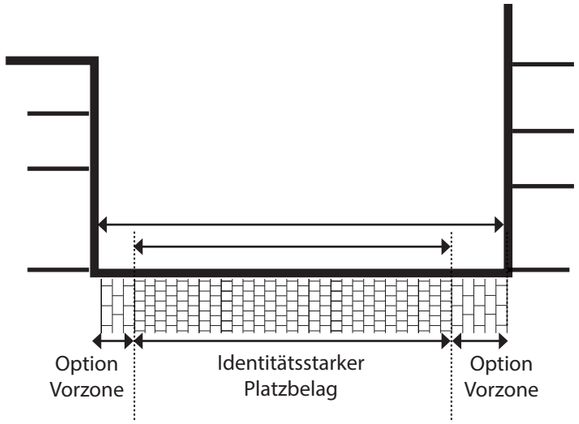
Wo es die räumlichen , typologischen und funktionalen Gegebenheiten ermöglichen markiert der Belagsteppich eine subtile Zonierung Bereiche mit unterschiedlichen Qualitäten/Nutzungen. Die Bewegungsräume für Fussgänger, Velo und MIV zeichnen sich durch eine mittel- bis grossformatige Belagsstruktur aus (im Bestand Asphalt). Sie macht die öffentliche Durchwegung des Areals eindeutig ablesbar. Aufenthaltsbereiche setzen sich auf Basis funktionaler Anforderungen und Normen dagegen über kleinteiligere Belagsformate ab.



Bewegungsführung durch Belagsformate

Identitätsstiftende Plätze

Das Material des Bodenbelags bestimmt die Identität eines Platzraums massgeblich. So soll auch auf den Platzräumen des LG- Areals ein individueller Bodenbelag die Identität der einzelnen Platzräume stärken. Der Platzbelag ist robust zu wählen, um den spezifischen Anforderungen der Mobilität durch die Belagsgestaltung gerecht zu werden Die Gestaltung erfolgt grundsätzlich von Fassade zu Fassade - die Integration von Vorzonen, die sich vom Platzbelag absetzen, ist möglich.

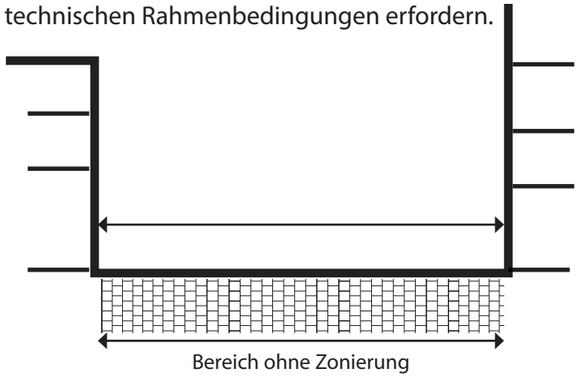


Charakterstarker Platzbelag im industriellen Kontext

Umgang Asphalt

Die heute nahezu vollständige Aphaltdecke des Areals soll in Zukunft reduziert werden. Wo funktional erforderlich (z. Bsp. Strassenraum Landis & Gyr Strasse) wird der bestehende Aphalt erhalten. Mit der Umsetzung einzelner Baufelder ist die Asphaltdecke zu reduzieren und mit neuen Materialien anzureichern.

Das Ziel in den neuen Baufeldern ist auf den Bau neuer Apshaltflächen grundsätzlich zu verzichten. Ausnahmen bilden im Sinne des industriellen Pragmatismus Funktionsflächen welche die technischen Rahmenbedingungen erfordern.



Auftakt Aabachstrasse - Asphaltbelag - Vorzonen in Beton

17. Regelwerk - Möblierung | Aufenthaltsqualität & Auszeichnung des öffentlichen Raums

→ Das LG - Areal als Teil des öffentlichen Raums der Stadt Zug

Das LG-Areal schliesst direkt an den Bahnhof Zug mit einer neuen Bahnhofsunterführung an. In dieser zentralen Lage ist die Lesbarkeit der Räume im Areal als öffentlich nutzbare Stadträume grundlegend. Hierfür ist unter anderem das verwendete Stadtmobiliar massgebend. Der Möblierungskatalog der Stadt Zug beinhaltet mit den Bankelementen der Landi-Serie der Firma Burri ein Element welches in der Schweiz grundsätzlich als Element des öffentlichen Raums gelesen wird. Die Elemente dieser Familie bilden ebenfalls die Basisstruktur (Leitmobiliar) für die Möblierung im LG-Areal.

Angereichert wird diese Basisstruktur durch flexibles Mobiliar der den Stadtraum begrenzenden Nutzungen (z. Bsp. Aussenmobiliar Gastro) sowie mit besonderen Möblierungselementen auf den identitätsstiftenden Plätzen.

Lineares Grundgerüst

Da der Raum innerhalb des linearen Grundgerüsts insgesamt eingeschränkt ist kommt in den Gassen- und Strassenräume begrenzte Auswahl von Möbeln zum Einsatz. Der Fokus in diesen Bereichen liegt auf Sitzmöglichkeiten (Bänken) mit und ohne Rücklehnen.

Angereichert wird diese Basisstruktur durch flexibles Mobiliar der den Stadtraum begrenzenden Nutzungen (z. Bsp. Aussenmobiliar Gastro).

Identitätstiftende Plätze

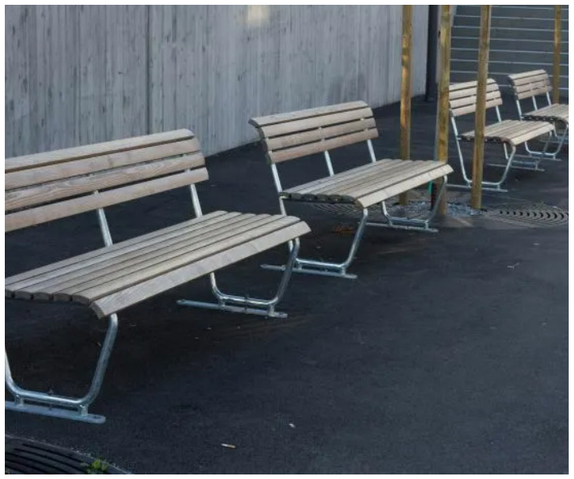
Auf den Plätzen gibt es räumlich ein grösseres Potenzial verschiedene Möbelelemente einzusetzen um diese als Aufenthaltsräume zu aktivieren.
Der Fokus in diesen Bereichen liegt deswegen neben den Bänken mit und ohne Rücklehnen auch auf Liegeelementen und Rundbänke.
Auf den Plätzen sind zusätzlich zum Leitmobiliar auch platzspezifische Möblierungselemente möglich.

Angereichert wird diese Struktur durch flexibles Mobiliar der den Stadtraum begrenzenden Nutzungen (z. Bsp. Aussenmobiliar Gastro).

→ Sitzen natürlich auf Holz

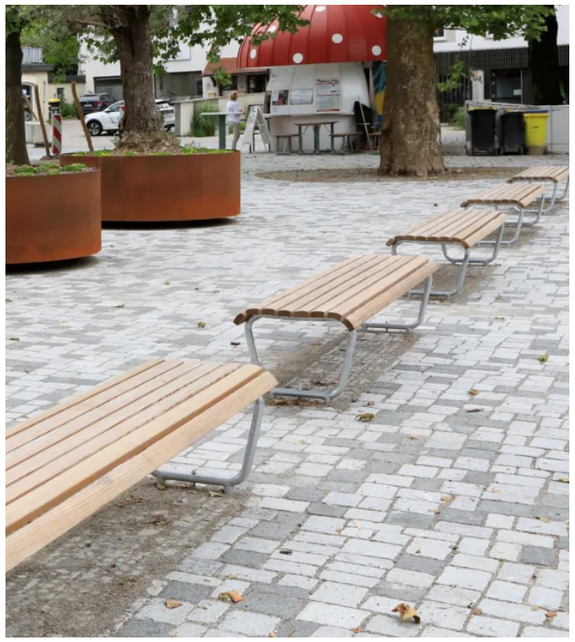
In der Materialität setzen sich die Sitzoberflächen vom urbanen Stadtkontext im Zentrum von Zug ab und bieten mit einer naturbelassenen Holzlattung einen angenehmen Sitzkomfort. Auf eine Färbung der Holzlattung sollte verzichtet werden.

Die Holzlattung der Sitzelemente dient als Vorgabe für die Möblierungsfamilie „Landi“ sowie für die Integration von Sitzmöglichkeiten für Pflanztröge etc.



Sitzelemente der Landi - Familie mit naturbelassenem Holz
Variante Bank mit Rückenlehne

Sitzelemente der Landi - Familie mit naturbelassenem Holz
Variante Liege



Sitzelemente der Landi - Familie mit naturbelassenem Holz
Variante Bank ohne Rücklehne

18. Regelwerk - Beleuchtung | Nicht alles immer hell - Stadträume sind sicher und divers

→ Sicherheit und Atmosphäre – Stadträume haben eigene Identitäten

Entsprechend der Vielfalt der Freiraumtypen sind auch die Beleuchtungsprinzipien ortsspezifisch zu entwickeln. Im direkten Umfeld des Bahnhofs werden über den Tag und das Jahr sichere und attraktive Stadträume benötigt. Das lineare Grundgerüst wird in seiner Orientierungsrolle mit einem durchgehenden Beleuchtungskonzept gekennzeichnet. Es sichert so die zentrale Durchwegung im Quartier und die Erschliessung des Bahnhofs in den Randzeiten. Mit atmosphärischer Beleuchtung kann den grösseren Plätzen eine eigene Stimmung verliehen werden.

→ Dunkle Zonen: Ruhebereiche für Flora und Fauna

Generell ist auf Lichtverschmutzung zu achten, dabei sind Kandelaberleuchten für die Signaletik der Fahrbahn einzuschränken. Die restlichen Freiräume können mit Pollerleuchten und ergänzend mit Sensorensystemen ausgestattet werden, um bedarfsspezifisch und faunafreundlich agieren zu können.

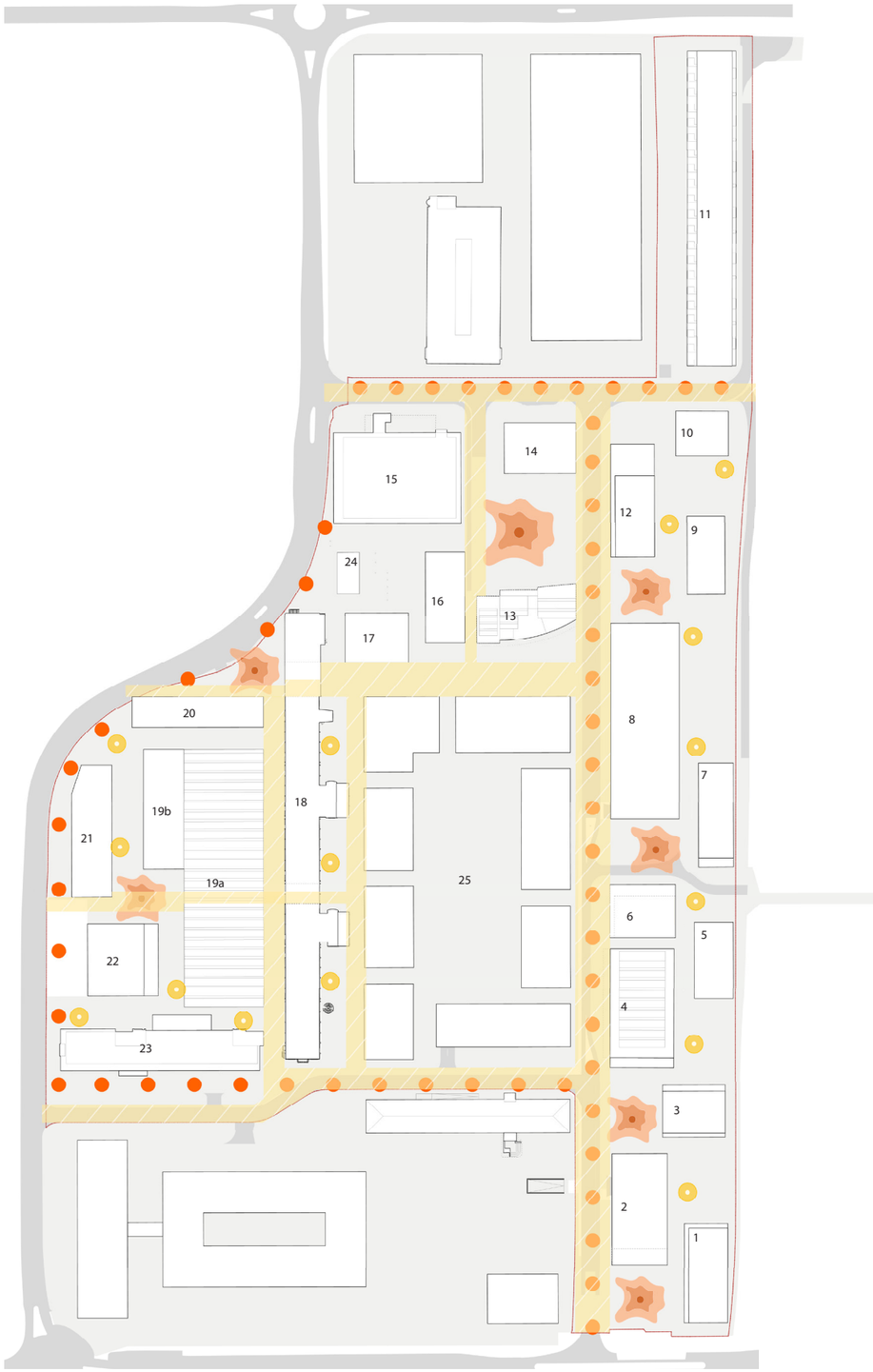
→ Legende

Beleuchtungskonzept lineares Grundgerüst, Sicherheitsgefühl und Orientierung

Sekundäre Fussgängerachsen Bodennahe Beleuchtung auf Fussgänger*innen Ebene (z.B. Pollerleuchte), besonderer Fokus auf Lichtverschmutzung

Spezifische Platzbeleuchtung Atmosphärische Beleuchtung

Strassenbeleuchtung Gemäss VSS Normen



Schema Beleuchtung

Quelle: Studio Vulkan

18. Regelwerk - Beleuchtung | Hierarchie der Räume Tag & Nacht

Lineares Grundgerüst

Im linearen Grundgerüst finden sich Gassen und Strassenräume mit unterschiedlichen Anforderungen an die Lichtstärke. Um darauf einzugehen bedarf es hier einer robusten Strategie. Um den dichten Stadtraum nicht zusätzlich mit Leuchtelementen zu überladen sollte die Beleuchtung grundsätzlich an der Fassade vorgesehen werden. Dies im Duktus des Industrieareals wo ebenfalls die Flächen als Rangierbereiche freigehalten wurden. Falls die Lichtanforderungen oder die räumlichen Rahmenbedingungen nicht ermöglichen sind ebenfalls Kandelaberleuchten möglich.

Identitätsstiftende Plätze

Auf den wichtigen Plätzen sollen besondere atmosphärische Beleuchtungselemente aktiviert werden, die sich von der funktionalen Beleuchtung absetzt. Hier sind zum Beispiel Lichtmasten mit Beleuchtungsspots möglich, dazu auch die Entwicklung von individuellen/spezifischen Beleuchtungselementen welche die Identität des Platzraums stärken.

Mögliche Beleuchtungselemente - Einfachheit oder Referenz an industrielle Geschichte

Sekundäre Wegeverbindungen

Eine eher zurückhaltende und untergeordnete Beleuchtung wird entlang von den sekundären Wegeverbindungen vorgeschlagen. Mit einer bodennahen Beleuchtung wird der Lichtverschmutzung entgegengewirkt. Die Gestaltung der Element nimmt die Einfachheit der funktional erforderlichen Poller auf.

Zurückhaltende Beleuchtung - Referenz Poller

19. Regelwerk - Wasser | Wasser als Charakterelement im Areal

→Siehbach und mehr...

Das Wasser ist bereits heute als gestalterisches Element auf dem Areal zu finden. Der Siehbach prägt das Areal mit seinen unterschiedlichen Abschnitten und belebt die wichtigsten Aufenthaltsorte.

Der Opus-See besetzt als Landschaftselement die Mitte des LG - Areals und prägt als Wasserelement die Identität des Freiraums.

Mit der Entwicklung des LG-Areals soll nun auch die Integration von Wasserelementen im Freiraum fortgeschrieben werden. Dies mit dem Ziel durch die Integration von Wasserelementen einen stadtklimatischen Beitrag zu leisten, dazu Wasser als interaktives Element im Freiraum erlebbar zu machen.

Lineares Grundgerüst

Bereits heute begleitet der Siehbach in Bereichen des linearen Grundgerüstes als offengelegter Bachlauf den Stadtraum. An diese Struktur anknüpfend sollte der Siehbach wo immer möglich im Stadtraum offengelegt werden.

Der Siehbach im Bestand offengelegt

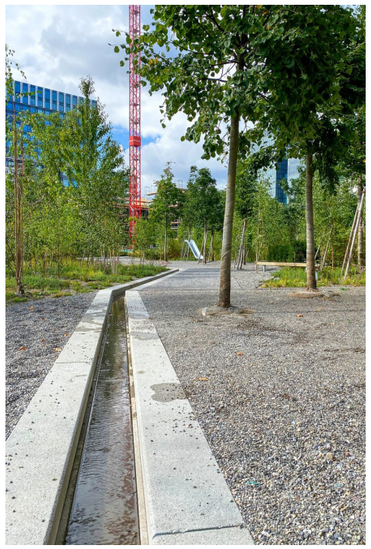
Identitätsstiftende Plätze

Wasser hat das Potenzial Platzräume als interaktives Element zu beleben - zusätzlich an heissen Sommertagen als kühlende Infrastruktur im Stadtraum zu dienen. Dieses Potenzial sollte in den identitätsstiftenden Platzräumen durch die Integration von Wasserelementen eingelöst werden.

Wasser als Interaktionselement im Platzraum

Sekundäre Wegeverbindungen

Der Siehbach durchkreuzt im LG Areal nicht nur urbane Räume - im Bereich der Schattengärten ist er Teil einer zusammenhängenden Grünraumfigur. Auch in diesem Bereich ist die Offenlegung des Bachraums anzustreben und in die Freiraumgestaltung zu integrieren. Im Kontext des Grünraums ergibt sich das besondere Potenzial mit dem Siehbach feuchte Biotopstandorte zu generieren.



Potenzial Offenlegung des Siehbachs im Kontext Grünraum

19. Regelwerk - Wasser | Wassermanagement

→ Wasser als Werkzeug für besseres Stadtklima

Das Wasser kann über diesen Beitrag zur Natur hinaus zum Werkzeug für ein besseres Stadtklima werden. Mit dem Ziel, das anfallende Oberflächenwasser nicht direkt abzuführen sondern im Areal in Retentions- und Speichervolumen zu halten, hat das LG-Areal die Chance, nach dem Prinzip der Schwammstadt einen wichtigen Beitrag zum Wassermanagement zu leisten. Die Retentions- und Speichervolumen können dabei begrünt oder in Platzgestaltungen integriert werden.
Ein grosser Teil des Areals wird unterbaut, was den natürlichen Wasserhaushalt einschränkt. Der Aufbau eines flächeneffizienten Wassermanagements, dass den künftigen Anforderungen der Siedlungsentwässerung entspricht, ist eine grosse Herausforderung und arealbezogen zu entwerfen. Das Richtprojekt bezeichnet Eignungsflächen für die Retention und Versickerung. Das Wasser soll auf den Plätzen des Areal erlebbar gemacht werden und eine gute Aufenthaltsqualität und eine Kühlung an Hitzetagen sorgen.

→ Legende

Für Regenwassermenge relevante Beizugsperimeter
Annahme:
50% sickerfähige Beläge
50% Hartbeläge

Dachentwässerung (konzeptionell)

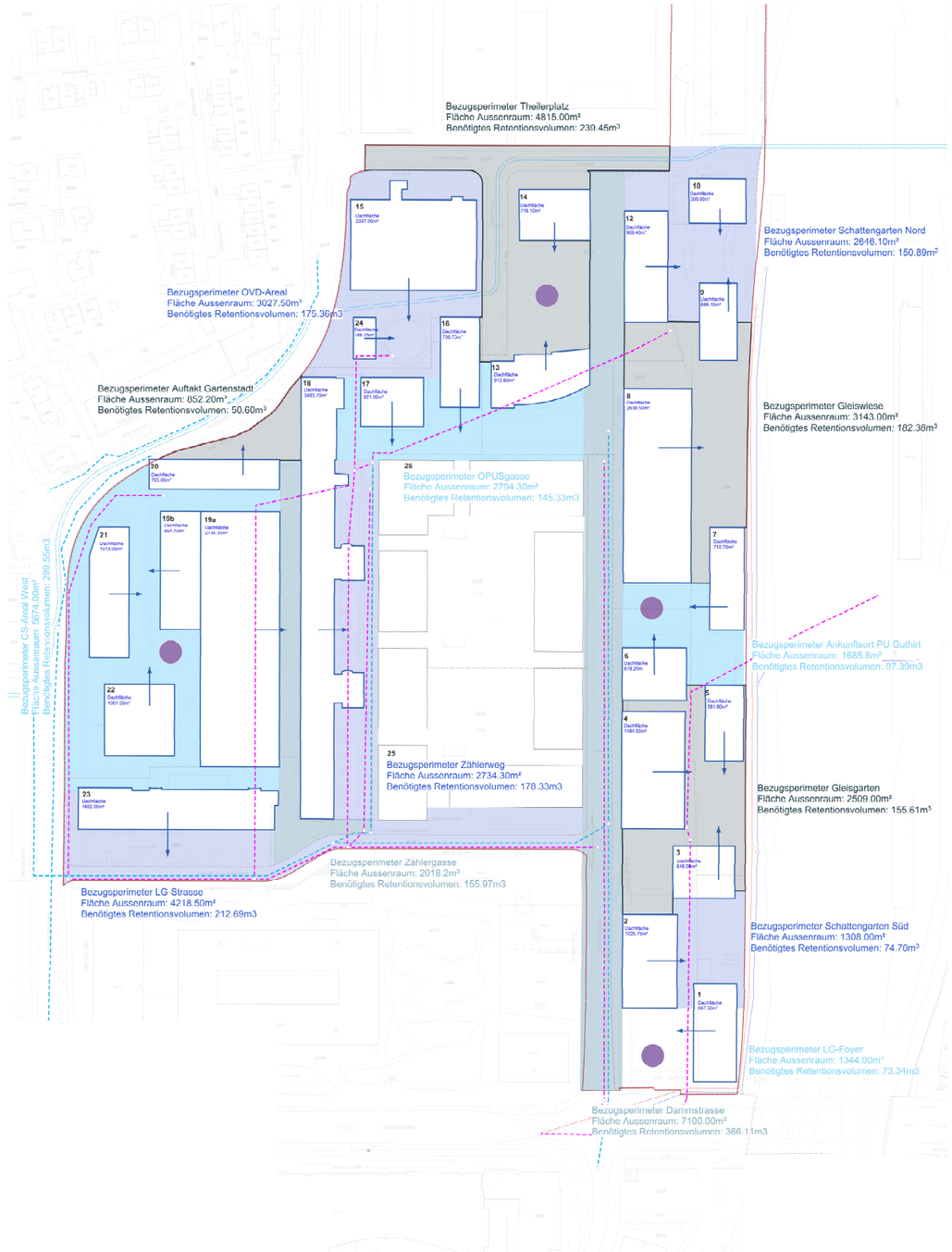
Dächer
Annahme Dachsubstrat für alle Dächer
Mindestschichtaufbau 15cm
Abflussbeiwert 0.3 L/s

Wasser erlebbar machen mit Springbrunnen und Wasserspiele

Schmutzwasserleitung bestehend (Lage schematisch)
Regenwasserleitung bestehend (Lage schematisch)
Meteorwasser bestehend
Schmutzwasserleitung neu Durchmesser 30 (Lage schematisch)
Regenwasserleitung neu Durchmesser 60 (Lage schematisch)

Perimeter Bebauungsplan

Parzellengrenze



Dokument in Originalgrösse: 03_Beilagen und weiterführende Dokumente

Quelle: Studio Vulkan

19. Regelwerk - Wasser | Gewässer

→ Gewässer im LG-Areal

Das LG-Areal wird gemäss Eintrag im kantonalen GIS vom Siehbach gequert, welcher nordöstlich des Areals durch den Zusammenfluss des Grienbachs und des Arbachs entsteht und im Bereich des Gebiets Schützenmatt in den Zugersee mündet. Die genaue Lage der Dole ist nicht bekannt und wird im GIS Kanton Zug deshalb als «schematische Verbindung» bezeichnet.
Im Zusammenhang mit der Überbauung Opus wurde 2014 bei der Gestaltung des fast ein Hektar grossen Innenhofs der Entwurf des Landschaftsarchitekten Vogt mit einem von Schilf eingerahmten Teich umgesetzt. Der sogenannte Opusteich wird durch eine Pumpenzuleitung ab dem Hochwasserentlastungskanal des Siehbachs gespiesen.
Durch das LG-Areal soll künftig lediglich der Trockenwetterabfluss geführt werden. Die Hochwassermenge verbleibt im Entlastungskanal, der in der Theilerstrasse und im Theilerweg verläuft und dann das Grundstück GS Nr. 4872 quert. Die Hochwasserentlastung bleibt als technisches Bauwerk eingedolt.

→ Gewässerraumfestlegung – Spezialbaulinien

Die Stadt Zug wird die Gewässerräume gemäss der eidgenössischen Gewässerschutzverordnung (GSchV) in der laufenden Nutzungsplanungsrevision festlegen; es gelten daher aktuell die bundesrechtlichen Übergangsbestimmungen. Zwecks Ablösung dieser Übergangsbestimmungen wird zur Gewässerraumsicherung des Siehbachs im LG-Areal eine kantonale Spezialbaulinie erlassen. Damit kann für den Bebauungsplan Rechtssicherheit geschaffen werden. Das Baulinien-Verfahren erfolgt koordiniert mit dem Bebauungsplanverfahren.

→ Offenlegung Siehbach

Im Zuge der Arealentwicklung wird in einem separaten Verfahren eine teilweise Offenlegung des Siehbachs angestrebt, damit das ursprüngliche Gewässer im Siedlungsraum wieder wahrgenommen wird und erlebbar ist.
Die neue Linienführung des Siehbachs im Arealteil Nord wurde in einem Variantenstudium evaluiert. In einer Machbarkeitsstudie wurden anschliessend verschiedene Varianten geprüft, wie die Offenlegung in den einzelnen Abschnitten technisch umgesetzt werden kann.

→ Linienführung Siehbach

Gestützt auf die Bestvariante des Variantenstudiums wurde die Linienführung des Siehbachs festgelegt, wobei die verschiedenen Rahmenbedingungen beachtet und die Bedürfnisse der Grundeigentümer bestmöglich berücksichtigt wurden.
Im nordöstlichen Arealteil wird der Siehbach wo möglich offengelegt und möglichst naturnah ausgebildet. Aufgrund der bestehenden Topografie muss der Abflussquerschnitt abschnittsweise mit Stützmauern gesichert werden. Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Bebaubarkeit des Grundstücks Nr. 4815 gewährleistet ist und der offen geführte Siehbach in die Freiraumgestaltung integriert werden kann.

Ab der Dammstrasse ist ein naturnaher Gewässerlauf aufgrund der Höhenlage der Umgebung nicht realisierbar, da der Opusteich auf der Tiefgarage der Überbauung ein Höhenfixpunkt bei der Renaturierung darstellt. Entlang der Dammstrasse muss der Siehbach aufgrund der vorhandenen Randbedingungen (Gebäudezugänge, Vorplätze, Funktion als Velobahn) eingedolt werden.
Im südlichen Arealteil wird die Linienführung des Siehbachs grundsätzlich nicht verändert. Vor dem Einlauf und nach dem Auslauf des Opusteichs erfolgt eine offene Wasserführung in Form von leicht erhöhten technischen Bauwerken, die in die Umgebungsgestaltung integriert werden. Entlang der Landis + Gyr-Strasse wird der Siehbach in einem offenen Kanal geführt, bevor er schliesslich die Aabachstrasse unterquert.
Der Siehbach wird über den gesamten Abschnitt im LG-Areal immer mindestens eine eingestaute Wassertiefe von rund 20 cm aufweisen, womit die Fischgängigkeit gewährleistet werden kann.

→ Fazit zur Gewässerraumfestlegung

Es gelten folgende Grundsätze für die Festlegung des Gewässerraums:

- Der Siehbach wird wo möglich offen geführt und von jeglicher Überstellung freigehalten.
- Wo ein Gewässerraum festgelegt wird, beträgt dieser grundsätzlich 6 m.
- Um den baulichen Gegebenheiten gerecht zu werden, kann der Gewässerraum auf bis zu 5 m reduziert werden.

D Erschliessung

20. Erschliessung und Durchwegung

→ Äussere Erschliessung

Das LG-Areal liegt im Zentrum der Stadt Zug an verkehrlich optimal erschlossener Lage. Der Bahnhof Zug liegt in unmittelbarer Fusswegdistanz. Mit dem geplanten Ausbau des Bahnhofs erhält das Areal via Personenunterführung Guthirt einen direkten Zugang zu den Bahnperrons. Bushaltestellen liegen ebenfalls unmittelbar an das Areal angrenzend an der Gubel- und Nordstrasse.

Von Norden nach Süden führt ein übergeordneter, kantonaler Veloweg durch das LG-Areal. Anbindungen Richtung Osten und Westen befinden sich in unmittelbarer Nähe. Die Arealanbindung für den Veloverkehr ist optimal. Das Analoge gilt für die Fussverkehrserschliessung.

Die Arealanbindung ab dem übergeordneten Strassennetz (Gubelstrasse, Aabach-/Nordstrasse) erfolgt über die drei bestehenden Arealanbindungsachsen Dammstrasse, Landis + Gyr-Strasse und Theilerstrasse. Das CS-Areal verfügt über einen eigenen Anschluss an die Aabach-/Nordstrasse (analog Bestand). Via Autobahnanschluss Baar ist das LG-Areal direkt erreichbar und mit der ganzen Schweiz verbunden.

Ein Ausbau der Anbindungsknoten ist gemäss Verkehrsgutachten nicht notwendig. Der Knoten Dammstrasse soll zur Optimierung der Veloführung jedoch umgebaut werden (T-Knoten anstelle Kreisel mit Rechts-Rechts-Regime und Aufhebung Knotenast Seite Bahnhof für den MIV).

Mit Realisierung der Umfahrung Zug wird der Anschlussknoten Dammstrasse nach heutigem Kenntnisstand entfallen. Die Belastung der Knoten Landis + Gyr-Strasse und Theilerstrasse nehmen dadurch zu. Die Arealerschliessung ist jedoch weiterhin gewährleistet.

→ Innere Erschliessung

Die kantonale Veloroute durch das LG-Areal wird zukünftig über die Dammstrasse geführt. Die Ausbildung erfolgt als Velobahn gemäss kantonalem Konzept. Die Führung der Radroute wurde im Vorfeld der Richtprojektbearbeitung festgesetzt. Die Basis bildete eine umfassende Variantenprüfung unter Einbezug der relevanten Akteure.

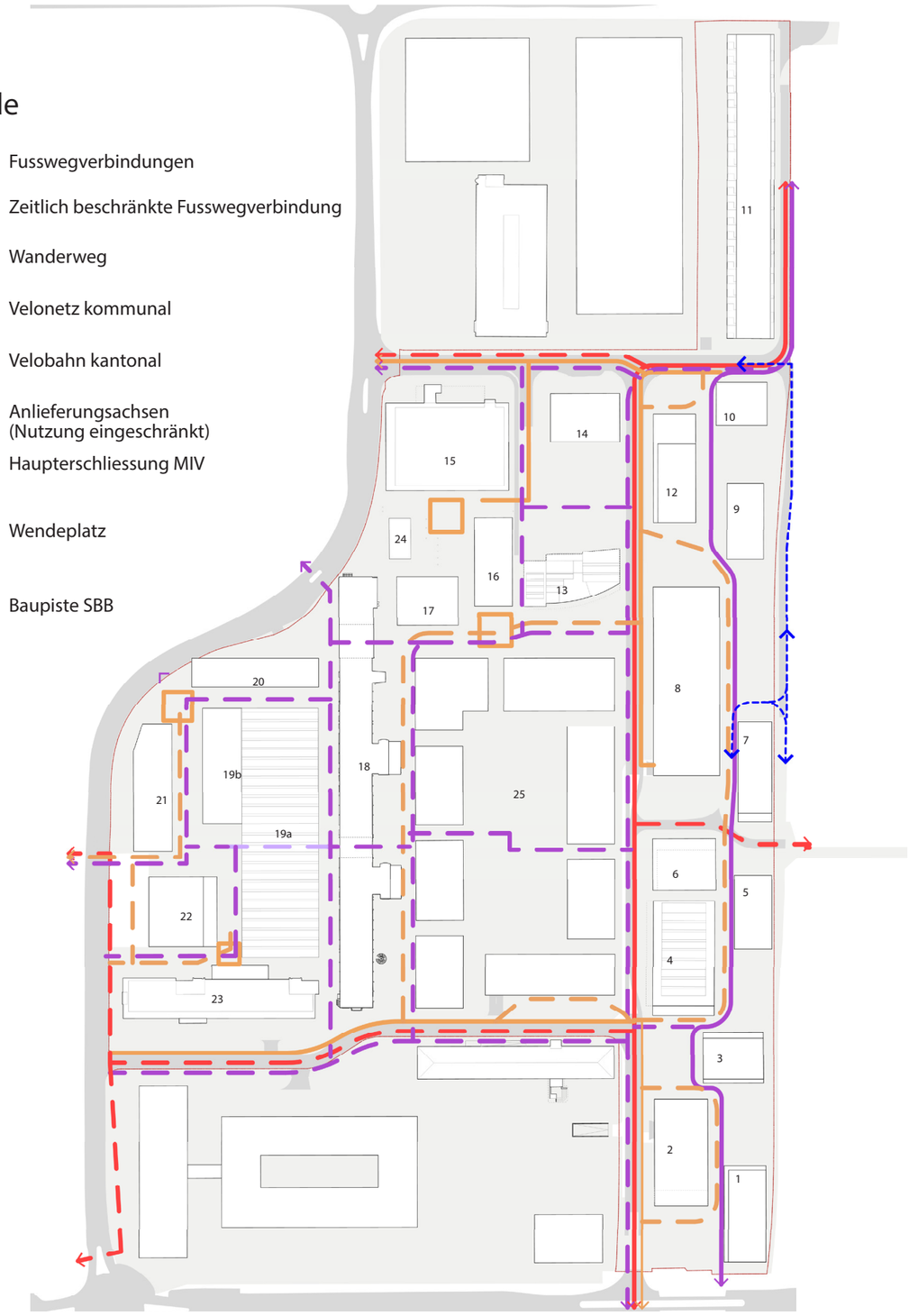
Die Dammstrasse wird für den MIV auf Höhe der zukünftigen Personenunterführung Guthirt unterbrochen. Mit der Unterbrechung wird Schleichverkehr durch das LG-Areal verhindert. Die Zone mit erhöhtem Fuss- und Veloverkehrsaufkommen wird vom MIV entlastet. Der gewonnene Verkehrsraum kommt dem Aussenraum zugute. Der Verkehr teilt sich hälftig auf den Nord- und Südbereich auf. Der Stadtrat hat den Unterbruch der Dammstrasse an seiner Sitzung vom 31.01.2023 gestützt.

In der Ost-West-Richtung wird eine Durchwegung für den Fussverkehr geschaffen. Ermöglicht wird diese u.a. mit dem Bau der Personenunterführung Guthirt und der Schaffung eines Durchgangs durch 18 und des Freiruums.

Der heute entlang des Bahndamms führende Wanderweg wird rückwärtig zur Dammstrasse durch das LG-Areal geführt. Aufgrund der Abklärungen beim kantonalen Amt für Raum und Verkehr wird von einer Führung entlang der Dammstrasse abgesehen.

→ Legende

- Fusswegverbindungen
- Zeitlich beschränkte Fusswegverbindung
- Wanderweg
- Velonetz kommunal
- Velobahn kantonal
- Anlieferungsachsen (Nutzung eingeschränkt)
- Haupterschliessung MIV
- Wendeplatz
- Baupiste SBB



Schema Erschliessung und Durchwegung

Quelle: Studio Vulkan

21. Parkierung und Rahmenmobilitätskonzept

→ Reduziertes Parkfeldangebot an durch den öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossenen Lage

Die Parkfelder für die zukünftig geplanten Wohn- und Arbeitsnutzungen entsprechen einem reduzierten Angebot gegenüber dem Bedarf gemäss Parkplatzreglement der Stadt Zug. Die Reduktion des Parkfeldangebots wird mit der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie der unmittelbaren Lage zum Zuger Stadtzentrum begründet (siehe auch Rahmenmobilitätskonzept).

→ Kein Suchverkehr dank gepooltem Parkfeldangebot

Von den Parkfeldern sind für jedes Baufeld Teilkontingente entsprechend den Nutzflächen zugeschrieben. Die privaten Parkfelder für Bewohner*innen und Beschäftigte werden in Tiefgaragen (jeweils mehrere Baufelder zusammengefasst) untergebracht. Für die Besucher*innen wird ein gepooltes Parkfeldangebot im zentralen Siemens-Parkhaus angestrebt. Somit steht allen Besucher*innen des LG-Areals ein genügend grosses, einfach auffindbares Parkfeldangebot zur Verfügung. Ein Suchverkehr für einzeln verteilte Besucherparkfelder kann so vermieden werden.
Die Tiefgaragen für die privaten Parkfelder werden über die drei MIV-Erschliessungsachsen Dammstrasse, Landis + Gyr-Strasse und Theilerstrasse erschlossen. Das öffentliche Siemens-Parkhaus ist von Norden her über die Theiler- und Dammstrasse an das übergeordnete Strassennetz angebunden.

→ Angebot für Mobilitätsbedürfnisse künftiger Nutzer*innen schaffen

Zusätzlich zum Bebauungsplan LG-Areal ist ein Rahmenmobilitätskonzept zu erarbeiten. Dieses soll aufzeigen, wie die Mobilitätsbedürfnisse der zukünftigen Nutzer*innen des LG-Areals gedeckt werden. Durch das, gegenüber dem Grenzbedarf, reduzierte Parkfeldangebot müssen die Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit anderen Verkehrsmitteln als dem Auto gedeckt werden. Um die Nutzung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr attraktiver zu gestalten, sind im Rahmenmobilitätskonzept entsprechende Massnahmen festzuschreiben. Diese Massnahmen zielen darauf ab, dass für die Nutzung des eigenen privaten Autos im Alltag nur noch eine geringe Notwendigkeit besteht.

→ Bewirtschaftung und Carsharing

Zu den wichtigsten Massnahmen des Mobilitätsmanagements gehört die Bewirtschaftung der Parkierungsmöglichkeiten. Damit wird sichergestellt, dass die Parkfelder auf dem LG-Areal den vorgesehenen Nutzer*innen zur Verfügung stehen und nicht für Nutzungen ohne Bezug zum Areal missbraucht werden. Weiter soll auf dem LG-Areal ein Angebot an Carsharing-Fahrzeugen zur Verfügung stehen. Dadurch sind die Nutzer*innen im Bedarfsfall für ein Auto nicht zwingend auf ihre privaten Fahrzeuge angewiesen.

22. Anlieferung

→ Keine Anlieferung ab Velobahn

Die Anlieferung erfolgt über sekundäre Achsen ab dem übergeordneten Arealerschliessungsnetz (siehe Abbildung 2). Diese Anlieferungs- und Erschliessungsachsen sind in die Platzbereiche integriert. Entlang der Velobahn auf der Dammstrasse ist aus Sicherheitsgründen auf die Anordnung von Anlieferbereichen zu verzichten.
Die Baufelder zwischen der Dammstrasse und dem SBB-Trassee werden rückwärtig erschlossen. Die Anlieferachse ist im Unterschied zur Dammstrasse durchgängig.

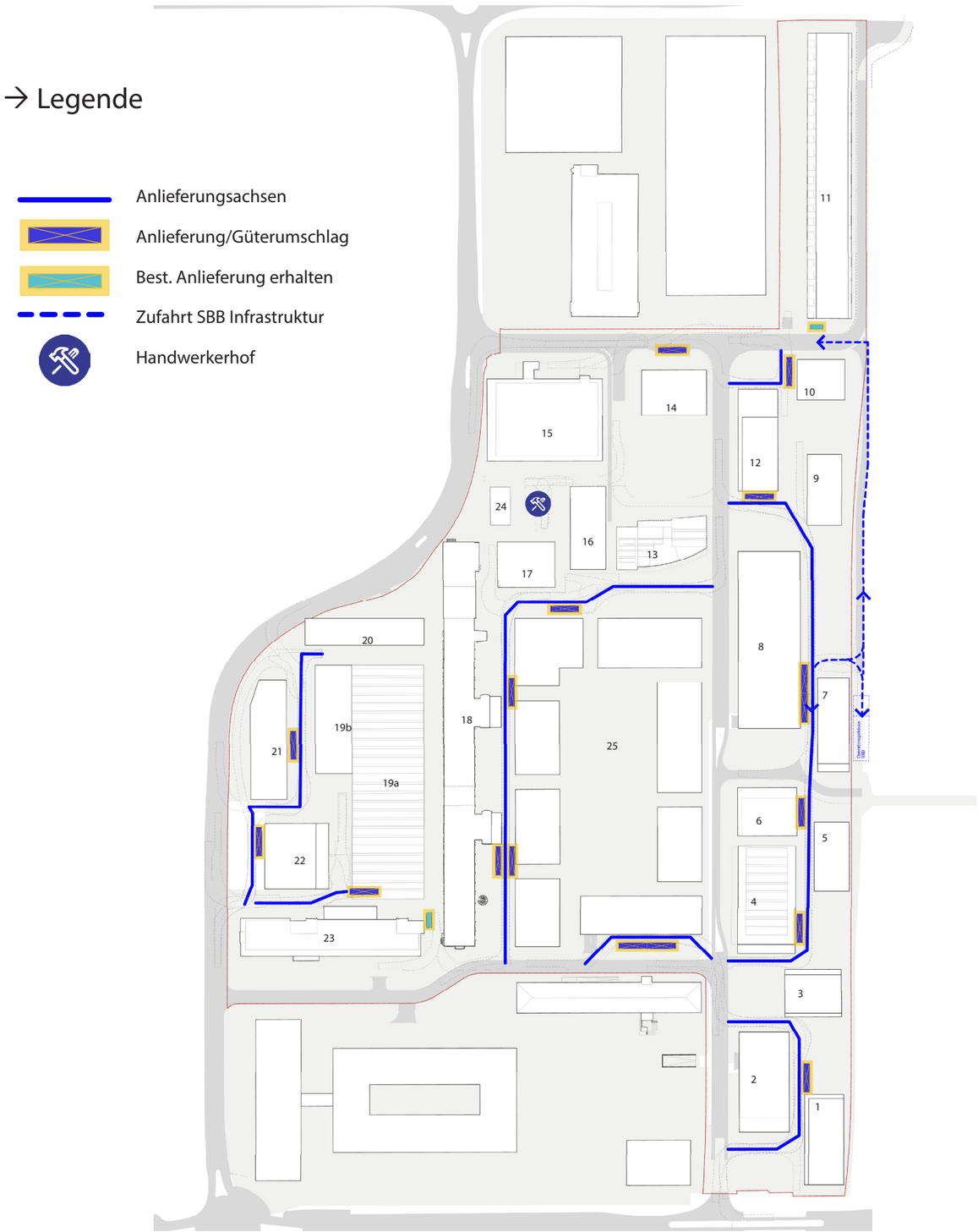
→ Poller gegen Schleichverkehr

Zur Verhinderung von Schleichverkehr ist die Durchfahrt zu beschränken. Dies gilt für alle Anlieferachsen. Erfahrungsgemäss reichen signalisatorische Massnahmen hierzu nicht aus. Das Konzept sieht Poller oder Schranken vor. Im Rahmen des Bebauungsplanes ist zu definieren, wem Zufahrt gewährt wird (Nutzungs- und Verwendungszweck).
Die zweite Hauptachse für die Anlieferung bildet der Zählerweg. Der vorgesehene Wendeplatz im Bereich 16 reduziert die Anzahl Durchfahrten.
Die Anlieferachse des CS-Areals (Bereich Freiruum) verläuft als Parallelachse zur Nordstrasse (baulich abgetrennt). Sie liegt innerhalb des Baulinienraumes der Kantonsstrasse. Eine sekundäre Achse besteht zwischen 21 und 19b, dies für den Fall einer zukünftigen Beanspruchung des Baulinienraumes durch die Kantonsstrasse.

→ Enge Platzverhältnisse

Die Bereiche für Abstellplätze der Anlieferung sind in den Projektplänen verortet. Die Befahrbarkeit der Anlieferachsen wurde mittels Schleppkurven überprüft (Fahrzeugtyp: LW Typ B nach VSS ohne Anhänger für die Hauptachsen). Die Platzverhältnisse sind örtlich beengt.
Der Installationsplatz SBB, welcher für Ausbauten des Bahnhofs Zug benötigt wird, wird längs des Bahndamms, innerhalb der Interessenlinie SBB, erschlossen, ebenso das Operationsgebäude Bereich 7. Die Projektierung erfolgt durch SBB-Infrastruktur mit dem Ausbauprojekt AS 2035.
Zur Sicherstellung des Betriebes erhält das Areal der OVD Kinegram einen «Handwerkerhof» sowie 5 oberirdische Parkfelder für Besuchende. Die Zufahrt erfolgt analog dem Bestand ab dem Theilerweg.

→ Legende



Schema Anlieferung

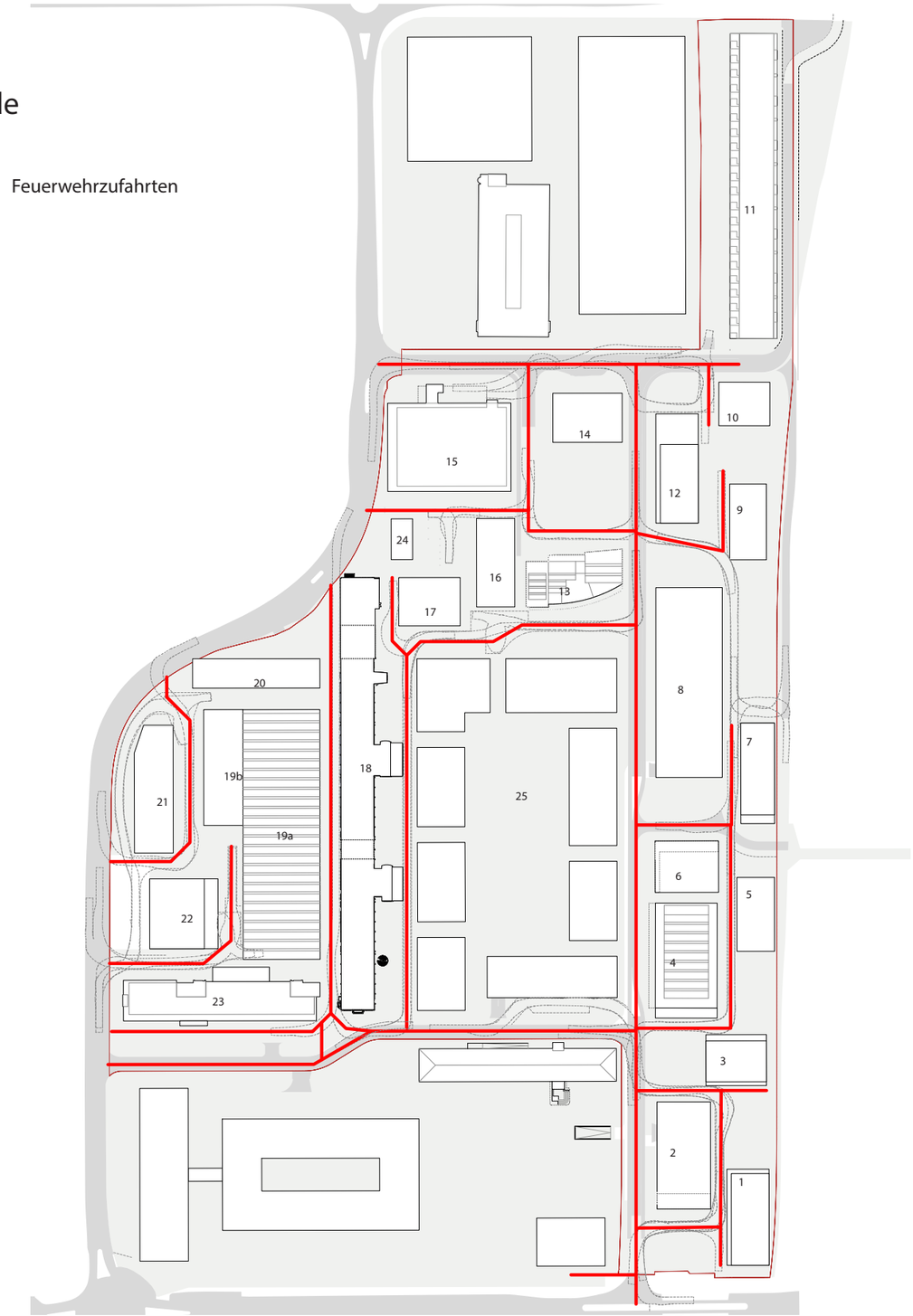
Quelle: Studio Vulkan

23. Feuerwehrzufahrten

Die notwendigen Feuerwehrzufahrten wurden durch die Abteilung Städtebau und Planung direkt mit dem städtischen Feuerwehramt abgeklärt. Die Zufahrten können der Abbildung entnommen werden.
Die Feuerwehrzufahrten nutzen primär die bestehenden Erschliessungs- und Anlieferachsen. Feuerwehrabstellplätze wurden auf der Stufe Richtprojekt noch nicht definiert.

→ Legende

Feuerwehrzufahrten



Schema Feuerwehrzufahrten

Quelle: Studio Vulkan

→ Impressum

→ Auftraggeberin

Stadt Zug | Baudepartement
Städtebau und Planung
Stadthaus, Gubelstrasse 22 | 6301 Zug

→ Verfahrensbegleiterin

Suter von Känel Wild Planer und Architekten AG
Förrlibuckstrasse 30 | 8005 Zürich
info@skw.ch | +41 44 315 13 90

→ Verfasser*innen

Salewski Nater Kretz AG
Weststrasse 74 | 8003 Zürich
info@salewski-nater-kretz.ch | +41 (0) 44 518 8400
Projektleitung: Stefania Koller
koller@salewski-nater-kretz.ch

Studio Vulkan Landschaftsarchitektur AG
Vulkanstrasse 120 | 8048 Zürich
info@studiovulkan.ch | +41 43 336 60 70
Projektleitung: Cécile Agustoni
agustoni@studiovulkan.ch

→ Teams

Studienauftrag: Christian Salewski, Simon Kretz, Michael Stirnemann, Raphael Frei, David Leuthold, Marcel Jäggi, Robin Winogrond, Alizée Bonnel, David Oppliger

Weiterbearbeitung: Christian Salewski, Simon Kretz, Felix Ledergerber, Vera Hobrecker, Raphael Frei, David Leuthold, Marcel Jäggi, Patricia Tintoré Vilar, Tanja Sussmann, Roger Sidler, Robin Winogrond, Alizée Bonnel, David Oppliger

Richtprojekt: Christian Salewski, Simon Kretz, Stefania Koller, Raphael Frei, Roger Sidler, Dominik Bueckers, Alizée Bonnel, Cécile Agustoni, Hanspeter Käppeli, Urs Signer, Oscar Merlo, David Bomatter

Gemeinde Zug

Stadt Zug

LG Areal

Betriebs- und Gestaltungskonzept

Entwurf
22.10.2025

Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Situation 1:500

Plan Nr. : 3 - 2101A
Erstellt : 31.10.2025 / BIG
Geändert : 22.10.2025 / SIO
Geprüft : 31.10.2025 / RPK

Auftrag-Nr. : 620017.02
Planformat : 90 / 252
Genehmigt :

Planer: Ernst+Berger WSB AG, Gewerbeweg 11, 6330 Cham, Tel. 041 748 79 00

Bauherr: Stadt Zug, Baudepartement, Gubelstrasse 22, 6301 Zug, Tel. 058 728 96 10

Änderungsindex

Index	Datum	Seite	Status	Name
	Gesetzt	Gesamt	Genehmigt	Gez. Gesl.
1	22.10.2025	90 / 252		
2	31.10.25	90 / 252	VPK	
3				
4				
5				
6				

bestehend

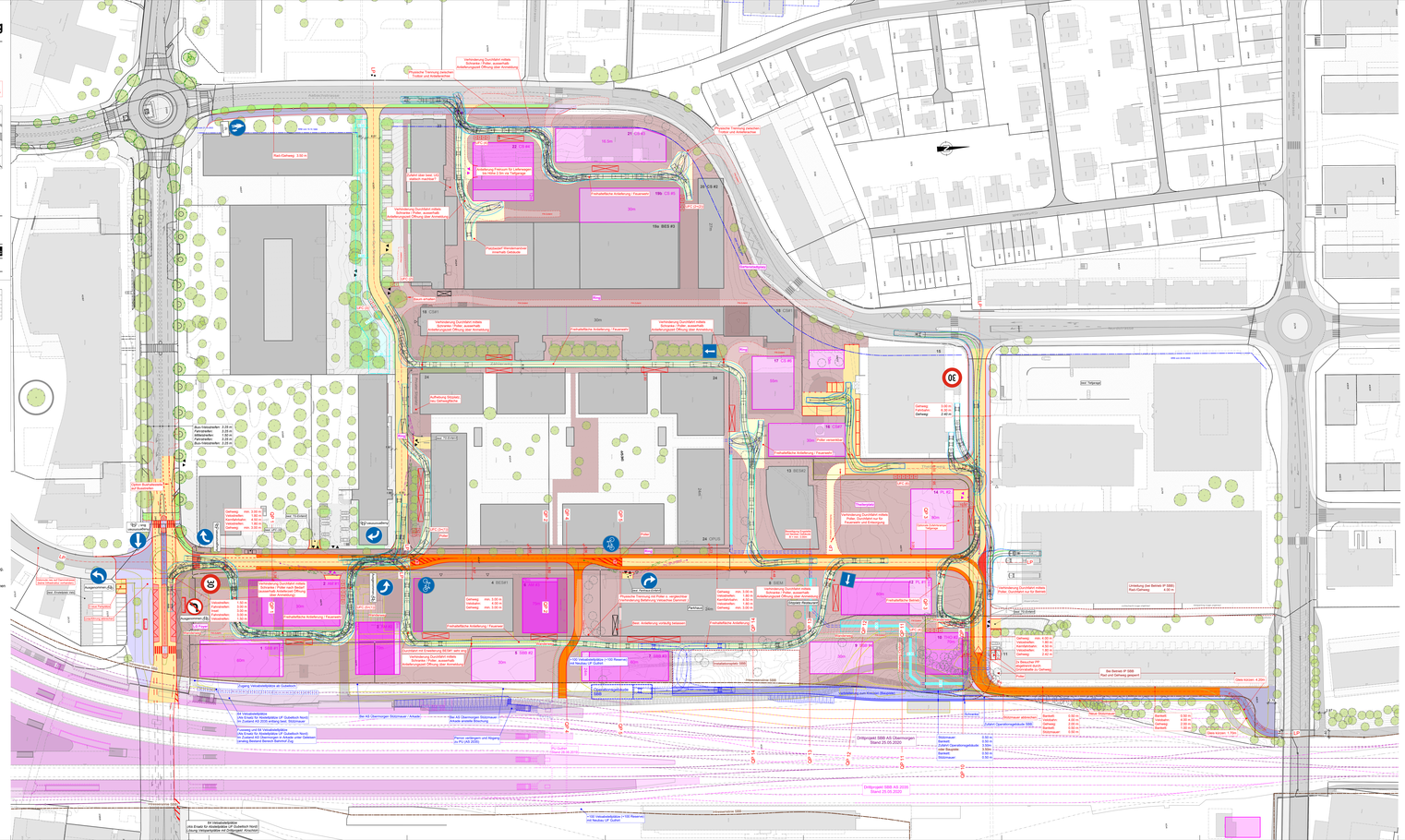
- Fahrbahn
- Radweg
- Radweg (keine Fussgänger)
- Rad- / Fussweg
- Fussweg
- Velostreifen
- Velostrasse
- Verkehrsinsel gepflastert, überfahrbar
- Bankett / Grünfläche
- Damm – Einschnittböschung
- Gewässer
- Kunstbauten
- Gebäude
- Untergeschoss
- Insiplatz / Platzbereich
- Strassenrand
- bestehende Haltestelle
- Abbruch
- Bauzäsuren
- Infrastruktur SBB
- Proj. Zufahrt zu Installationsplatz SBB und Umleitung Rad- / Gehweg
- Begrünung
- Ergänzende Projekte (nicht Gegenstand Richtprojekt)
- Gütetrennung / Anlehnung
- Freihaltefläche Anlieferung / Feuerwehr, resp. nur Feuerwehr
- Proj. SBB Ausbauschritt 2035
- Proj. SBB Ausbauschritt Überwerfungen
- Zugang Gebäude
- Zufahrt Gebäude
- Unterflurcontainer (UFC), Lage schematisch
- Gewässerraum Siebach

projektiert

- Fahrbahn
- Radstreifen
- Radweg (keine Fussgänger)
- Rad- / Fussweg
- Fussweg
- Velostreifen
- Velostrasse
- Verkehrsinsel gepflastert, überfahrbar
- Bankett / Grünfläche
- Damm – Einschnittböschung
- Gewässer
- Kunstbauten
- Gebäude
- Untergeschoss
- Insiplatz / Platzbereich
- Strassenrand
- neue Stäume mit Erhaltungsmöglichkeit
- Abbruch
- Bauzäsuren
- Infrastruktur SBB
- Proj. Zufahrt zu Installationsplatz SBB und Umleitung Rad- / Gehweg
- Begrünung
- Ergänzende Projekte (nicht Gegenstand Richtprojekt)
- Gütetrennung / Anlehnung
- Freihaltefläche Anlieferung / Feuerwehr, resp. nur Feuerwehr
- Proj. SBB Ausbauschritt 2035
- Proj. SBB Ausbauschritt Überwerfungen
- Zugang Gebäude
- Zufahrt Gebäude
- Unterflurcontainer (UFC), Lage schematisch
- Gewässerraum Siebach

Äquidistanz Höhenkurven = 10 cm

Der BGK zeigt die Erschliessung, die technische Machbarkeit sowie die Bellbrkehrarbeit für die Anlieferung, die Entsorgung und die Notdienste auf.
Die auf dem Plan bezeichneten technischen Ausstattungen wie Unterflurcontainer, Anlieferungsstellen, Poller und Feuerwehrzufahrten entsprechen dem momentanen Planungsstand. Deren Lage ist im Rahmen der nachgelagerten Konkurrenzverfahren für die Hochbauten und Umgebungsoffächen zu verfliessen. Sie können danzumal den entsprechenden Projekten angepasst werden.


Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Physische Trennung mittels Poller und Anklappschranke
Rad-Gehweg 3.50 m
Zufahrt über beim LP vorhandene Ausfahrt
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Erweiterung Fahrbahn für Linksabbiger Richtung Zug von der Tiefgarage
Verkehrsfläche Anlieferung / Feuerwehr
Fussgänger Überquerung mittels Poller und Anklappschranke
Fussgänger Überquerung mittels Poller und Anklappschranke
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Aufhebung Einzelne Bus Gehwegbuchte
Verkehrsfläche Anlieferung / Feuerwehr
Poller versenkbar
Verbreiterung Durchfahrt mittels Poller, Durchfahrt nur für Feuerwehr ersichtlich
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Umleitung Zwei Betriebe IP SBB, 6.00m
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Physische Trennung mit Poller o. verglaschter Schranke Bedeutung Velostreifen Richtung Zug
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Verbreiterung Durchfahrt mittels Schranke / Poller, ausserhalb Zeitbetriebsgebiet Öffnung über Anmeldung
Bei Betrieb IP SBB Rad und Gehweg gesperrt
Lichte Kreisbahn 4.25m
Zugang Velostellplatz im Gebäude
Zu Velostellplatz Zugang Velostellplatz im Gebäude
Zu Zugang Velostellplatz UF Gubelbach Nord
Zu Zugang Velostellplatz 2035 anlässlich Bahnhof Zug
Umleitung und Ersatz Velostellplatz
Ersatz für Velostellplatz UF Gubelbach Nord
Zu Zugang Velostellplatz
Zu Zugang Velostellplatz unter Gubelstr.
Zeitbetrieb Bahnhof Bahnhof Zug
Der Abb Überwerfungen Stützmauer / Anbaute
Der Abb Überwerfungen Stützmauer Anbaute ersetzte Bauteilung
Provisorium sanierungen und Abgang
Ab PV-JAS 2035
Zu Gleisanlagen
Zu Gleisanlagen 28.06.2019
Zeitbetriebsgebiet SBB AG, 2035
Stand 25.06.2020
Zeitbetriebsgebiet SBB AG, 2035
Stand 25.06.2020
Ab Velostellplatz
Lifte Ersatz für Velostellplatz UF Gubelbach Nord
Lösung Velostellplatze auf Gottlieben Areal
Ausgangsstelle
Ausgangsstelle
Ausgangsstelle
Ausgangsstelle
Operationsgebäude
Operationsgebäude SBB
Zufahrt Operationsgebäude SBB
Stützmauer abbrechen
Stützmauer
Zufahrt Operationsgebäude
Stützmauer
Stützmauer
Stützmauer