

Strategie der räumlichen Entwicklung in fünf Kapiteln



Inhalt

Einleitung	3
Grundlagen	4
Übersichtsplan	5
Kapitel 1 - Die Stadt mit dem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Verdichtung	6
1 Zug entwickelt sich nachhaltig und ressourcenschonend.	
2 Zug setzt auf die Weiterentwicklung der dichten, kompakten Stadt sowie die Stärkung städtebaulicher Qualitäten.	
Kapitel 2 - Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle	8
3 Zug wertet mit der Gestaltung der Trilogie «Bahnhof-Seeufer-Altstadt» die Innenstadt auf.	
4 Zug fördert mit der Neuorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum eine flächensparende und multimodale Mobilität.	
Kapitel 3 - Die Stadt der vielfältigen Quartiere und kurzen Wege	10
5 Zug setzt sich für eine innovative Stadt- und Quartierentwicklung mit hohen sozialen und städtebaulichen Ansprüchen ein.	
6 Zug steigert mit Verdichtungsprojekten und Projekten im öffentlichen Raum die Qualität bestehender Strukturen.	
7 Zug verfolgt die «Stadt der kurzen Wege» ambitioniert weiter.	
Kapitel 4 - Die Stadt mit der flächeneffizienten Mobilität	12
8 Zug stimmt die Weiterentwicklung der Mobilität auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ab. Dabei stimmt sie sich mit Kanton und Nachbargemeinden ab.	
9 Zug setzt sich für eine ausbalancierte Aufteilung und für eine auf den jeweiligen Ort zugeschnittene Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche ein.	
Kapitel 5 - Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten Grünräumen	14
10 Zug schützt die unterschiedlichen Landschaftsräume, wertet sie qualitativ auf und vernetzt sie miteinander.	
11 Zug stärkt seine Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig.	
12 Zug hält bei den Freiräumen mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum Schritt und erweitert diese an den Brennpunkten der Entwicklung.	

Impressum

Herausgeber	Stadtrat von Zug
Bearbeitung	Baudepartement Stadt Zug Abteilung Stadtplanung Stadthaus, Gubelstrasse 22 Postfach, 6301 Zug Telefon 058 728 96 10 baudepartement@stadtzug.ch
Redaktion	Harald Klein, Stadtplaner Daniel Bader, Projektleiter Verkehrsplanung
Auflage	300 Exemplare
Titelbild	Andreas Busslinger
Weitere Fotos	Baudepartement Stadt Zug

April 2022

Einleitung

Die gültige Ortsplanung der Stadt Zug stammt aus dem Jahr 2009. Nach Vorliegen der neuen übergeordneten Planung (eidgenössisches Raumplanungsgesetz, kantonaler Richtplan sowie Planungs- und Baugesetz des Kantons Zug) und aufgrund des vorgegebenen Zeitrasters für die Überprüfung der kommunalen Richt- und Nutzungsplanung (rund alle 15 Jahre) wird die Ortsplanung Zug einer Revision unterzogen. Die Ortsplanung Zug ist in die zwei Phasen Strategie (bis Frühling 2022) und Richt- und Nutzungsplanung (bis Ende 2025) gegliedert. Die vorliegende räumliche Gesamtstrategie Zug 2040 befasst sich mit den Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität. Sie zeigt die wichtigsten räumlichen Themen auf, welche es in den kommenden 15 bis 20 Jahren in der Stadt Zug zur Erreichung einer qualitätsvollen Entwicklung zu behandeln gilt.

Die Grundlagenerarbeitung der Ortsplanung Zug setzte ein Schwergewicht auf die Themen Mobilität und Freiraum. Dies begründet sich einerseits damit, dass seit der Ablehnung des Stadttunnels kein Verkehrskonzept für die Stadt Zug mehr vorliegt und andererseits durch die anstehende bauliche Verdichtung ein grosser Druck auf den Freiraum und die Landschaft besteht. Mit einer repräsentativen Befragung der Bevölkerung durch das Marktforschungsinstitut gfs.bern zur Mobilität in der Stadt Zug wurde die Ortsplanung im Herbst 2019 gestartet. Im Frühling 2020 und 2021 wurden zwei öffentliche Mitwirkungen durchgeführt, die wegen der Corona-Pandemie online stattfanden. Die Ergebnisse dienten zur Schärfung der Themen Mobilität und Freiraum und flossen in die Erarbeitung der vorliegenden Gesamtstrategie ein. Parallel zum Diskurs mit der Bevölkerung wurde das Konzept Mobilität und Freiraum erarbeitet. Die Thematik Siedlung wurde bereits früher ausführlich behandelt. Der kantonale Richtplan, das Hochhausreglement, das Stadtraumkonzept 2050 und das Konzept Mobilität und Freiraum bilden wichtige Grundlagen für die vorliegende Strategie.

Die räumliche Gesamtstrategie Zug 2040 und das Konzept Mobilität und Freiraum wurden in einer dritten und abschliessenden öffentlichen Mitwirkung der Bevölkerung unterbreitet. Am 2. November 2021 wurde der Grosse Gemeinderat informiert und am 20. November 2021 wurde eine halbtägige öffentliche Veranstaltung mit der Bevölkerung durchgeführt. Bis zum 15. Januar 2022 konnten zudem schriftlich Stellungnahmen eingereicht werden. Die Eingaben wurden ausgewertet und die räumliche Gesamtstrategie bereinigt. In einem separaten Dokument, dem Einwendungsbericht zu den Rückmeldungen der öffentlichen Mitwirkung, wird die Stellungnahme des Stadtrats dargelegt.

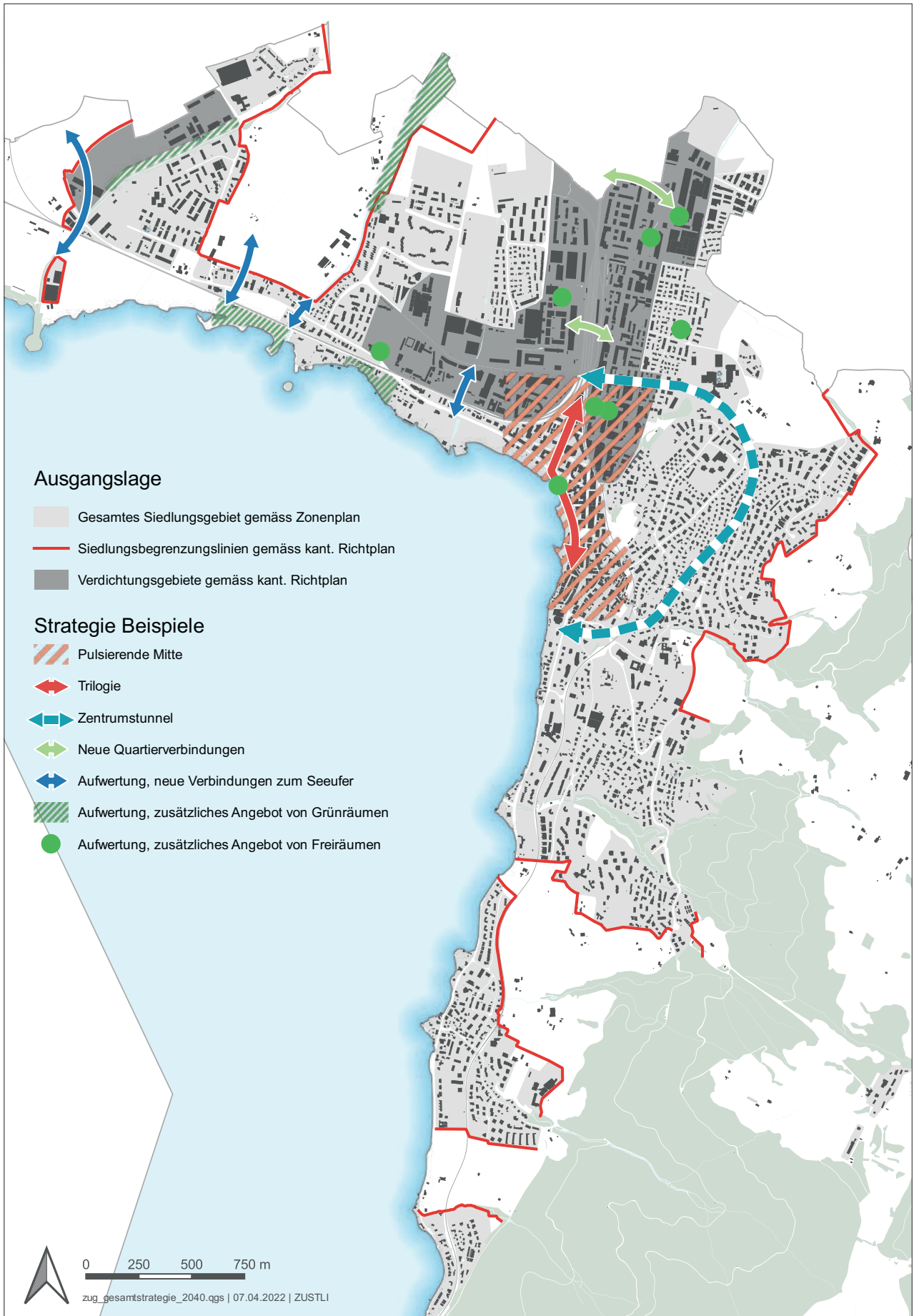
Die Strategiephase der Ortsplanung Zug ist nun abgeschlossen.

Zug, 12. April 2022
Der Stadtrat von Zug

Grundlagen

- Entwicklungskonzept zur Teilrevision Ortsplanung der Stadt Zug (Stadtrat 2006)
- Charta und Freiraum-Nutzungsleitbild für den öffentlichen Raum «freiraum-zug» (Präsidialdepartement 2012)
- Stadtraumkonzept Zug 2050 (Baudepartement, Stadtrat 2019)
- Bevölkerungsbefragung Mobilität Stadt Zug (gfs.Bern 2019)
- GEHsund Städtevergleich Fussverkehr (umverkehR 2019)
- Smart Mobility Studie Zug (Deloitte 2020)
- Erste öffentliche Mitwirkung zur Ortsplanung Zug, Mai/Juni 2020 (Baudepartement, Auswertung mrc 2020)
- «Klimaanalyse» für das Gebiet der Stadt Zug (GEO-NET 2020)
- Freiraumkonzept Stadt Zug, Überarbeitung (quadra 2021)
- Zweite öffentliche Mitwirkung zur Ortsplanung Stadt Zug, April 2021 (Baudepartement, Auswertung mrc 2021)
- Konzept Mobilität und Freiraum der Stadt Zug (Baudepartement, Metron 2022)
- Dritte öffentliche Mitwirkung zur Ortsplanung Stadt Zug, November 2021 bis Januar 2022 (Baudepartement, Auswertung 2022)
- Kantonale und kommunale gesetzliche Grundlagen

Übersichtsplan



Kapitel 1

Die Stadt mit dem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Verdichtung

- 1 Zug entwickelt sich nachhaltig und ressourcenschonend.**
 - a. Zug fördert begrünte öffentliche Stadträume mit hoher Aufenthaltsqualität und Biodiversität und schenkt der Ausgestaltung der Siedlungsränder grosse Beachtung.
 - b. Zug verschreibt sich einer klimafreundlichen Raumentwicklung. Die Stadt reduziert und kompensiert ihre Klimawirkung lokal und setzt eine klimaangepasste Aussenraumgestaltung um.
 - c. Zug achtet auf eine gute Frischluftzufuhr der Quartiere und misst der Versickerung und Retention ein hohes Gewicht bei.
 - d. Zug lebt Energieeffizienz und setzt auf erneuerbare Energien und nachhaltige Konzepte.

- 2 Zug setzt auf die Weiterentwicklung der dichten, kompakten Stadt sowie die Stärkung städtebaulicher Qualitäten.**
 - a. Zug wächst innerhalb der bestehenden Siedlungsbegrenzungslinien und setzt konsequent auf eine Siedlungsentwicklung nach innen mit hohem baukulturellen Wert. Das Wachstum lenkt sie einerseits in Richtung Wohnen und andererseits an die hierfür am besten geeigneten Standorte (insbesondere Verdichtungsgebiete).
 - b. Zug fördert Planungsstrategien, identitätsstiftende Entwicklungen und gestalterische Vielfalt und setzt sie in einen Gesamtkontext.
 - c. Zug setzt standortbezogen auf das richtige Mass und die geeignete Art an publikumsintensiven Einrichtungen.

Erläuterungen

Eidgenössisches Raumplanungsgesetz (RPG)

Im März 2013 sprach sich die Schweizer Bevölkerung für die Revision des RPGs aus. Damit setzte sie ein klares Bekenntnis zur Entwicklung nach innen, zu einer verdichteten Bauweise und zu einer zurückhaltenden Ausscheidung von Bauland.

Kantonaler Richtplan

Die zukünftige Entwicklung hat innerhalb der bestehenden Bauzonen zu erfolgen. Der Richtplan des Kantons Zug lässt Einzonungen nur noch für kleinere Arrondierungen sowie für Zonen des öffentlichen Interesses zu. Die Ausdehnung des Baugebiets ist mittels Siedlungsbegrenzungslinien eingeschränkt. In Kapitel G9.2 ist festgehalten, dass 85 % des zukünftigen Wachstums des Kantons Zug in der Stadtlandschaft, das heisst im Siedlungsgebiet von Zug, Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg und Rotkreuz stattfinden soll.

Raum- und Nutzungsplanung Stadt Zug

Die Entwicklung der Stadt Zug wird in den kommenden Jahren verstärkt in Richtung Wohnen gelenkt (Wachstumspotential von ca. 13'000 Einwohnerinnen und Einwohner gegenüber ca. 9'000 Arbeitsplätzen) und schwergewichtig in den Verdichtungsieten gemäss kantonalem Richtplan stattfinden. Sie wird gelenkt mit städtebaulichen Konkurrenzverfahren und Bebauungsplänen, bei Hochhäusern zusätzlich mit Projektwettbewerben.

In den Verdichtungsgebieten steht gleichberechtigt neben der baulichen Entwicklung die Aufwertung, Ergänzung und Erweiterung der Aussen- und Freiräume von hoher Aufenthaltsqualität im Fokus.

Agenda 2030

Die Stadt Zug setzt bei der weiteren Entwicklung auf die Agenda 2030. Von den Vereinten Nationen im Jahr 2015 beschlossen, bilden die 17 Ziele der Agenda die Eckpunkte für eine nachhaltige Entwicklung.

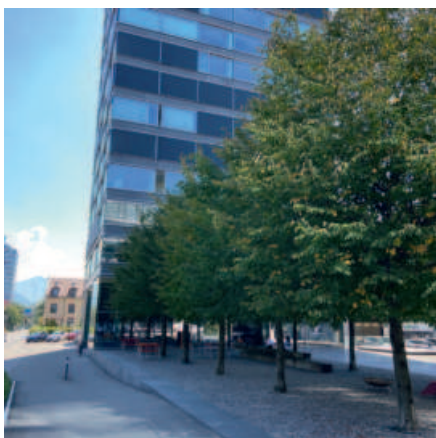


Bild 1: Siedlungsentwicklung nach innen

Baarerstrasse 125, baumbestandener Platz mit Aussengastronomie



Bild 2: Verdichtung mit klimaangepasster Aussenraumgestaltung

Gartenraum der Siedlung Riedpark

Kapitel 2

Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle

- 3 **Zug wertet mit der Gestaltung der Trilogie «Bahnhof–Seeufer–Altstadt» die Innenstadt auf.**
 - a. Zug schafft mit der Gestaltung der Trilogie «Bahnhof–Seeufer–Altstadt» einen identitätsstiftenden Stadtraum. Diese verknüpft mit prägenden Stadtraumelementen den Bahnhofplatz mit dem Seeufer (Vorstadt) und der Altstadt.
 - b. Zug gestaltet die Haupterschliessungsachsen insbesondere im Stadtzentrum als repräsentative Stadträume mit Aufenthalts- und Begegnungsqualität und vermindert deren Trennwirkung.
 - c. Zug erhält und profiliert das repräsentative Bild der Altstadt mit ihren historisch gewachsenen Stadträumen, den natursteinernen Gassen und Plätzen und der Stadtmauer.
 - d. Zug aktiviert heute noch ungenutzte Potenziale im Stadtzentrum und trägt damit zu dessen Aufwertung bei.

- 4 **Zug fördert mit der Neuorganisation des Verkehrs im Stadtzentrum eine flächensparende und multimodale Mobilität.**
 - a. Zug wertet durch Massnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, eine betrieblich-verkehrliche Neuorganisation und ein zweckgebundenes, punktuell Niedriggeschwindigkeitsregime das Stadtzentrum als attraktive Mitte von Stadt und Kanton auf.
 - b. Zug leitet den Durchgangs-, wie den Ziel- und Quellverkehr konsequent auf das übergeordnete Strassennetz. Die Stadt ermöglicht damit im Zentrum eine Vereinfachung der Verkehrsführung.
 - c. Zug strebt die Realisierung eines «einfachen Zentrumstunnels» an und schafft dazu die Grundlagen im Richtplan. Damit kann einerseits die betrieblich-verkehrliche Neuorganisation im Stadtzentrum langfristig gesichert werden und darüber hinaus eine weitergehende Verkehrsberuhigung mit der Vision eines «verkehrsarmen Zentrums» geschaffen werden.

Erläuterungen

Trilogie «Bahnhof – Seeufer (Vorstadt) – Altstadt»

Im Bereich der Vorstadt überlagern sich der Naherholungsraum der Seeuferanlagen und die gebaute Stadt. Mit der Ausgestaltung der Vorstadt als verkehrsarmer Bereich kann einerseits eine attraktive Verbindung von der Neustadt (Bahnhof) über den Seeuferbereich bis zur Altstadt geschaffen werden und gleichzeitig die Naherholungsfläche erweitert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Potenziale im Stadtzentrum

Zug strebt eine Aufwertung des Stadtzentrums an. Dies erfolgt mit Mitteln des Städtebaus, der Gestaltung und Begrünung von Strassenräumen und Plätzen sowie der Neuorganisation des Verkehrs. Die Stadt verfügt im öffentlichen Raum des Stadtzentrums über verschiedene Potenziale. Diese umfassen oft kleinere Bereiche, welche zusammen eine Erhöhung der Aufenthalts- und Begegnungsqualität bewirken. Hierzu einige Beispiele:

- Innenhof beim Fortunagässli (Café Pfauen)
- Stadtgarten bei der Bibliothek
- Dreiangelplatz an der Poststrasse (in Entstehung)
- SBB-Viadukte

Neuorganisation und Etappierung des Verkehrs im Zentrum

Die Neuorganisation des Verkehrs im Zentrum, wie zum Beispiel eine Vereinfachung der Linienführung oder die Aufhebung des Einbahnringes Bahnhofstrasse-Vorstadt, kann umgehend mittels einer Zentrumsplanung angegangen und in Etappen umgesetzt werden.

Ein «einfacher Zentrumstunnel» mit Portalen beim Casino und beim Gubelloch (Achse Gubelstrasse) soll das übergeordnete Strassennetz Tangente, Chamer-, Nord-, Ägeri- und Artherstrasse mittelfristig ergänzen sowie die Zentrumsachse entlasten.

Der Tunnel kann einerseits zur langfristigen Sicherung der Zentrumsplanung dienen, indem er ein allfälliges Wachstum des motorisierten Individualverkehrs aufnehmen wird. Andererseits kann er einen Beitrag leisten zu einer weiteren Verkehrsreduktion im Zentrum und damit einhergehend zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität.



Bild 3: Genutztes Potenzial in der Altstadt

Fortunagässli, Café Pfauen



Bild 4: Vorstadt als Teil der neuen Trilogie

Rössliwiese

Kapitel 3

Die Stadt der vielfältigen Quartiere und kurzen Wege

- 5 **Zug setzt sich für eine innovative Stadt- und Quartierentwicklung mit hohen sozialen und städtebaulichen Ansprüchen ein.**
 - a. Zug stärkt die einzelnen Quartiere in ihrem je eigenen Charakter bezüglich städtebaulichen und aussenräumlichen Qualitäten.
 - b. Zug fördert eine gute Durchmischung der Bevölkerung, wie z.B. durch die Förderung von Wohnbaugenossenschaften oder die Festlegung von Mindestanteilen für preisgünstige Wohnflächen.
 - c. Zug sichert die Verfügbarkeit nachbarschaftlicher Treffpunkte (wie Vereinsräumlichkeiten, Schulhäuser, Spielplätze und Grünanlagen) in den Quartieren.
 - d. Zug fördert quartierspezifisch Freiräume für vielfältige Nutzungen und unterschiedliche Altersgruppen.

- 6 **Zug steigert mit Verdichtungsprojekten und Projekten im öffentlichen Raum die Qualität bestehender Strukturen.**
 - a. Zug sorgt in den im Norden und Westen der Stadt ausgeschiedenen Verdichtungsgebieten für eine adäquate Weiterentwicklung des Stadtraumes.
 - b. Zug bewahrt in den übrigen Quartieren die quartierspezifische Dichte und setzt auf die Qualitäten der bestehenden Strukturen.

- 7 **Zug verfolgt die «Stadt der kurzen Wege» ambitioniert weiter.**
 - a. Zug verwebt quartierspezifisch Wohnen, Arbeiten, Bildung, Freizeit und Versorgung.
 - b. Zug realisiert und gestaltet in den Quartieren direkte und attraktive Wege für den Fuss- und Veloverkehr.
 - c. Zug entwickelt ein Netz von Quartierzentren und verbindet sie mit dem Zentrum (Neustadt und Altstadt).
 - d. Zug wertet die Verbindungen zum Seeufer auf.

Erläuterungen

Verdichtungsgebiete

Das Baugebiet der Stadt umfasst 23 %, die Verdichtungsgebiete bloss 5 % der Gemeindefläche. In diesen eng begrenzten Verdichtungsgebieten findet in den kommenden Jahren schwergewichtig die bauliche Entwicklung der Stadt Zug statt. Nachfolgend sind aktuelle Planungen in den Verdichtungsgebieten aufgelistet:

- Äussere Lorzenallmend
- Herti Süd
- Hertizentrum
- An der Aa II
- LG-Areal
- Technologiecluster
- Schleifepark
- Ahornpark
- Geviert GIBZ
- Kirschloh
- Baarerstrasse West/Bahnhof
- Metalli/Bergli

Quartierverbindungen

Mit der höheren Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen nimmt die Bedeutung an direkten Wegverbindungen zu. Die einzelnen Quartiere und die Naherholungsräume sind insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrerinnen und Velofahrer optimal untereinander zu vernetzen. In den kommenden Jahren sollen unter anderem folgende neuen Quartierverbindungen geschaffen werden:

- Personen- und Velounterführung Guthirt (vom Baarerhof zum LG-Areal)
- Umgestaltung der Gleisschleife vom Bahnhof Lindenpark zur V-Zug AG als Fuss- und Radweg

Verbindungen zum Seeufer

Unter anderem werden nachfolgende Verbindungen zum Seeufer aufgewertet bzw. neu geschaffen:

- Steinhausen – Dorfbachweg – Choller
- Fröschenmatt – Lorzen – Brüggli
- Brüggliweg – Brüggli (Unterführung SBB)
- Gaswerkareal – Schutzenseng – Schützensmatt



Bild 5: Freiräume für vielfältige Nutzungen

Aussenraum Freiruum



Bild 6: Attraktive Treffpunkte und kurze Wege

Foyer Park im LG-Areal

Kapitel 4

Die Stadt mit der flächeneffizienten Mobilität

- 8 Zug stimmt die Weiterentwicklung der Mobilität auf die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen ab. Dabei stimmt sie sich mit Kanton und Nachbargemeinden ab.**
- a. Zug fördert flächeneffiziente Verkehrsmittel und stärkt den Anteil öffentlicher Fuss- und Veloverbindungen.
 - b. Zug passt punktuell das Verkehrstempo in den Wohnquartieren und im Zentrum dem urbanen Leben an und sorgt für eine Verstetigung des Verkehrsflusses und eine Reduktion des Lärms.
 - c. Zug gestaltet die Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr durchgehend und bedarfsgerecht und achtet auf eine möglichst getrennte Führung der beiden Verkehrsarten.
 - d. Zug optimiert gemeinsam mit der ZVB ab 2026 das Liniennetz des Feinverteilers, stimmt im Rahmen einer regionalen Gesamtplanung zum öffentlichen Verkehr das Angebot der SBB (Ausbauschnitt AS 2035) und der ZVB aufeinander ab und verbessert damit die Führung der Buslinien innerhalb des Stadtgebiets.
 - e. Zug unterstützt betriebliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen der lokalen Arbeitgeber und den gezielten Einsatz neuer Technologien (wie z. B. intelligenter Steuerungsmassnahmen).
 - f. Zug deckt den Bedarf an öffentlichen Parkplätzen nach Möglichkeit in unterirdischen Parkieranlagen ab. Insbesondere im Zentrum sind den Bedürfnissen des Gewerbes und der Ladengeschäfte nach oberirdischen Anlieferungsmöglichkeiten und Kurzzeitparkplätzen besondere Beachtung zu schenken.
- 9 Zug setzt sich für eine ausbalancierte Aufteilung und für eine auf den jeweiligen Ort zugeschnittene Gestaltung der Verkehrs- und Aufenthaltsbereiche ein.**
- a. Zug gestaltet das städtische Mobilitätsnetz nach dem Prinzip der Koexistenz und fördert damit eine gleichberechtigte Nutzung durch alle Mobilitätsarten.
 - b. Zug organisiert die Strassenräume als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr; die Trottoirs stehen den Fussgängerinnen und Fussgängern zu Verfügung.
 - c. Zug sorgt durch eine entsprechende Gestaltung der Erschliessungs- und Quartierstrassen für ein sicheres Miteinander aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sowie eine hohe Lebens- und Wohnqualität der Anwohnerinnen und Anwohner.

Erläuterungen

Mobilitätsnetz nach dem Prinzip der Koexistenz

Die Strassenräume werden als multifunktionale Mobilitätsräume im Mischverkehr genutzt, die den Anforderungen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Die Abwicklung des fahrbahngebundenen Verkehrs (Velos, Motorräder, Autos, Busse, etc.) ist situationsgerecht organisiert. Auch im Mischverkehr sind für Velofahrerinnen und Velofahrer geeignete Betriebsformen (beispielsweise Velostreifen) vorzusehen. Die Trottoirs stehen den Fussgängerinnen und Fussgängern zur Verfügung.

Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Die SBB wird mit dem Bau des Zimmerbergtunnels (Ausbauschnitt AS 2035) das Bahnangebot in der Region Zug deutlich erhöhen. In der Stadt Zug ist eine bedarfsgerechte Anpassung des Angebots des Feinverteilers (Busnetz der ZVB) an das neue Angebot der SBB vorzunehmen. Dies hat im Verlauf der kommenden Jahre in Etappen zu erfolgen, mit dem Ziel, die heutige Massierung an Bussen im Stadtzentrum abzubauen.

Parkierung

Die durchschnittliche Auslastung der Parkhäuser in der Stadt Zug liegt gesamthaft bei 60 %, diejenige der oberirdischen Parkplätze bei 83 %. Daher soll zur Abdeckung des Bedarfs an öffentlichen Parkplätzen mehrheitlich auf die unterirdischen Parkieranlagen zurückgegriffen werden. Oberirdisch sind die für das Gewerbe und die Ladengeschäfte wichtigen Anlieferungsmöglichkeiten und Kurzzeitparkplätze anzubieten.



Bild 7: Optimierung des Busnetzes im Zentrum

Alpenstrasse / Bahnhofplatz



Bild 8: Situationsgerechte Aufteilung der Verkehrsflächen

Kernfahrbahn an der Allmendstrasse

Kapitel 5

Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten Grünräumen

- 10 **Zug schützt die unterschiedlichen Landschaftsräume, wertet sie qualitativ auf und vernetzt sie miteinander.**
 - a. Zug erhält die attraktiven Landschaftsräume von Zugersee, Zugerberg und Lorzenebene langfristig.
 - b. Zug bewahrt die landschaftliche Eigenart und Prägnanz von Kulturland, Wald und Gewässerachsen. Wo möglich und sinnvoll, qualifiziert die Stadt diese Räume für die extensive siedlungsnaher Erholungsnutzung.

- 11 **Zug stärkt seine Grün- und Freiräume konsequent und nachhaltig.**
 - a. Zug stärkt sowohl die grossräumigen Grün- und Freiräume, wie z. B. die Sportanlagen im Herti und den Grüngürtel um die Altstadt, als auch die diversen kleinen Quartierfreiräume.
 - b. Zug achtet dabei auf eine ökologische Aufwertung, soweit die Grünanlagen und Freiräume nicht als Spiel- oder Aufenthaltsflächen genutzt werden.
 - c. Zug erhält die beiden Gleisschleifen in den Quartieren Herti (ökologische Vernetzungsstruktur) und Guthirt (begrünte Fuss- und Velowegverbindung) als wichtige übergeordnete Freiraumverbindungen und entwickelt diese weiter.
 - d. Zug öffnet und revitalisiert eingedolte Bachabschnitte, um ökologisch wertvolle und natürliche Vernetzungsachsen zu schaffen.

- 12 **Zug hält bei den Freiräumen mit dem Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum Schritt und erweitert diese an den Brennpunkten der Entwicklung.**
 - a. Zug sichert eine quartiergerechte und hochwertige Freiraumversorgung. Die Stadt gewährleistet mittels Gesamtkonzepten und Bebauungsplänen auch in dicht überbauten Stadtgebieten ein adäquates Mass an Grün- und Freiräumen.
 - b. Zug stärkt die Erlebbarkeit der Gewässer der Alten und Neuen Lorze mit Aufwertungsmassnahmen. Die Stadt erhöht so das Freiraumangebot in den angrenzenden Quartieren.

Erläuterungen

Aussen- und Freiräume

In den Verdichtungsgebieten kann mit der Entwicklung von einzelnen Strassengevierten oder ganzen Quartierteilen ein zusätzliches Angebot oder eine Aufwertung bestehender Aussen- und Freiräume geschaffen werden.

An folgenden Orten werden unter anderem im Rahmen von baulichen Verdichtungsprojekten neben den Hochbauten auch öffentlich zugängliche Flächen wie Quartierplätze geschaffen, welche der Bevölkerung und den Besucherinnen und Besuchern als Aufenthalts- und Begegnungsorte dienen:

- LG-Areal
- Baarerstrasse West
- Metalli
- Quartier Guthirt (Lüssiweg, Areal Werkhof)
- Herti Süd
- Vorstadt

Grünräume

Mit neuen Grünräumen wie etwa dem geplanten Lorzepark kann allen Bevölkerungsschichten ein breites Angebot von Aufenthalts-, Erlebnis- und Spielflächen zur Verfügung gestellt werden. Solche Flächen sind vielfältig nutzbar und können sportlichen Aktivitäten genauso dienen wie einem vielfältigen Naturerlebnis. Zudem werden die bestehenden, stark genutzten Grünräume am See entlastet und bieten insbesondere den Anwohnerinnen und Anwohnern ein Naturerlebnis in Fuss- und Velodistanz. Renaturierungen bieten darüber hinaus auch einen zusätzlichen ökologischen Mehrwert. Neue Grünräume, beziehungsweise die Vergrösserung bestehender Anlagen werden an folgenden Orten geschaffen:

- Lorzepark bei der Alten Lorze
- Brüggli
- Strandbad
- Renaturierung Neue Lorze



Bild 9: Erweiterung des Grün- und Freiraumangebots

Wiese Strandbaderweiterung



Bild 10: Ökologisch wertvoller Quartierfreiraum

Quartierplatz im Göbli

Stadt Zug
Baudepartement
Stadtplanung

Stadthaus, Gubelstrasse 22
6300 Zug
baudepartement@stadszug.ch

Stadt
Zug