

Planungsbericht BBP Bahnhof Süd Risch-Rotkreuz



Planungsbericht nach Art. 47 RPV für die öffentliche Auflage

19.09.2022

Auftrag	Planungsbericht BBP Bahnhof Süd Risch-Rotkreuz
Auftraggeber/in	Gemeinde Risch, Zentrum Dorfmat, Postfach 263, 6343 Rotkreuz
Auftragnehmer/in	Planteam S AG, Inseliquai 10, Postfach 3620, 6002 Luzern 041 469 44 44, luzern@planteam.ch
Projektleiter/in	Roger Michelin, 041 469 44 55, roger.michelon@planteam.ch Linus Boog, 041 469 44 59, linus.boog@gmail.com David Waltisberg, 041 469 44 52, david.waltisberg@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001 seit 11. Juli 1999

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass der Planung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabenstellung	5
1.3	Perimeter	5
1.4	Rechtliche Verankerung	6
1.5	Vorgezogene Teilzonenplanrevision	6
1.6	Beteiligte	7
2.	Projektorganisation	8
2.1	Umfang der Planungsvorlage	8
2.2	Projektorganisation	8
2.3	Planungsablauf	9
2.4	1. Kantonale Vorprüfung	9
2.5	Anpassungen aufgrund der überarbeiteten Richtprojekte	10
2.6	2. Kantonale Vorprüfung	10
2.7	Einbezug der Bevölkerung	10
3.	Planerische Rahmenbedingungen und Grundsätze	11
3.1	Inkrafttreten des neuen RPG am 1. Mai 2014	11
3.2	Bezug zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes	11
3.3	Ziele gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG)	12
3.4	Grundsätze gemäss Art. 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG)	13
3.5	Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG)	14
3.6	Kantonaler Richtplan	15
3.7	Kommunaler Richtplan	15
3.8	Kommunale Nutzungsplanung	16
3.9	Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Süd	18
3.10	Bahnhof Rotkreuz SBB	18
3.11	Erschliessung und Parkierung	18
4.	Konzeptentwicklung Bahnhof Süd	19
4.1	Grundsätze und Qualitätssicherung	19
4.2	Städtebaulicher Studienauftrag	20
4.3	Siegerprojekt	20
4.4	Perimeter und städtebauliches Richtprojekt	21
4.5	Geplante Nutzungen	23
4.6	Dorfmattplatz	23
4.7	Bushof	24
4.8	Mobilitätshub Rotkreuz	25
4.9	Erschliessung / Mobilität	25
4.10	Energie / Wärmeverbund	27
4.11	Entsorgung	28
4.12	Umweltaspekte	28
4.13	Lärm	28
4.14	Störfall	28
4.15	Retention	29
4.16	Nachhaltige Bauweise	29
4.17	Interessenslinie SBB	31
4.18	Mehrwerte	31
4.19	Mehrwertausgleich	31
5.	Anpassung bestehender Planungsinstrumente	32
5.1	Anpassung Bauordnung	32
5.2	Anpassung Zonenplan	33

5.3	Bedarf an öffentlicher Zone	33
5.4	Anpassung kommunaler Richtplan	34
5.5	Anpassung Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Süd.....	35
6.	Bebauungsplan Bahnhof Süd	36
6.1	Situationsplan 1:500	36
6.2	Allgemeine Bestimmungen	37
6.3	Bauweise	37
6.4	Nutzung	38
6.5	Umgebung	38
6.6	Erschliessung und Verkehr	39
6.7	Umwelt	40
6.8	Qualitätssicherung	40
7.	Würdigung der Planung.....	42
7.1	Verhältnis zur Bauordnung	42
7.2	Verhältnis zum Zonenplan und kommunalen Richtplan	43
7.3	Verhältnis zu weiteren Planungsinstrumenten.....	43
7.4	Schlusswürdigung	43
	Anhang 1: Kantonale Vorbehalte	44

1. Anlass der Planung

1.1 Ausgangslage

Der Ortsteil Rotkreuz der Gemeinde Risch mit circa 11'000 Einwohnern liegt im Kanton Zug etwa 10 Minuten von Luzern und Zug entfernt. In den letzten Jahren hat Rotkreuz eine starke Entwicklung erfahren. Zurzeit entstehen in direkter Nähe zum Bahnhof Rotkreuz neue Wohnquartiere, hochwertige Arbeits- und Dienstleistungszentren mit internationalen Firmen der Pharmabranche, ein neuer Standort für zwei Departemente der Hochschule Luzern sowie lokale und regionale kleine und mittelständische Unternehmen.

Die Gemeinde wächst und mit ihr auch das Verkehrsaufkommen. Mit den zukünftigen Bahnausbauten (insbesondere Zimmerbergtunnel) ist gemäss STEP 2030/35 ein erneuter grosser Ausbauschritt auf dem Schienennetz geplant. Damit wächst auch das Zugangebot am Bahnhof Rotkreuz.

Das Areal Bahnhof Süd wird durch die SBB und die Gemeinde Risch als Gebiet mit hohem Entwicklungspotential eingestuft. Mit dem Bahnhof Rotkreuz, dem Bushof und dem «Dorfmattpplatz» sowie dem angrenzenden Gemeindehaus stellt das Entwicklungsgebiet einen zentralen Ort für die Gemeinde und ihre Bewohner dar. Dabei wird das Entwicklungsgebiet in seiner heutigen Form und Qualität dieser Rolle als «Zentrum» von Rotkreuz nicht gerecht. Die SBB und die Gemeinde Risch haben daher gemeinsamen einen Planungsprozess initiiert, um das Areal Bahnhof Süd aufzuwerten und das vorhandene Entwicklungspotenzial in Wert zu setzen. Es ist das erklärte Ziel hier einen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, der es vermag, die Funktion eines Zentrums zu übernehmen.

1.2 Aufgabenstellung

Der Entscheid der SBB, im Areal Bahnhof Süd eine grössere, städtebaulich wertvolle Überbauung zu erstellen und in der Gemeinde Risch eine solche Überbauung zu realisieren, ist Anlass dafür, das Verfahren in Form eines Bebauungsplanes - basierend auf einem vorausgegangenem Konkurrenzverfahrens - anzugehen. Das städtebauliche Richtprojekt, welches aus dem Konkurrenzverfahren erarbeitet wurde, und der Umgebungsplan dienen als Grundlage zur Entwicklung des Bebauungsplanes. Zeitgleich ist damit auch die Gemeinde Risch gefordert, als Grundeigentümerin des Dorfmattpplatzes und der angrenzenden Parzellen (heutiges Gemeindehaus) sich über die zukünftige Entwicklung im Gebiet Bahnhof Süd Gedanken zu machen.

1.3 Perimeter

Das städtebauliche Konkurrenzverfahren wurde über den ganzen Perimeter Bahnhof Süd (d.h. ganze Parzelle 860 durchgeführt. Im Rahmen der Weiterbearbeitung hat sich gezeigt, dass eine Aufteilung des Prozesses in einen Teil West und einen Teil Ost sinnvoller ist. Der Ostperimeter wurde deshalb aus dem

öffentliche Nutzung weiterhin verankert. Es handelt sich somit nicht um eine Zonenplanänderung, welche eine komplette Umnutzung vorsieht und dem bisherigen Zonenzweck zuwider steht.

Mit dem Nachbarsprojekt «Alterszentrum Buonaserstrasse» ist eine weitere Überbauung in der Nachbarschaft, welche das Zentrum von Rotkreuz prägt, am Entstehen. Das hier vorliegende Projekt ergänzt die städtebaulichen Überlegungen des «Alterszentrum Buonaserstrasse» und trägt zur gewünschten Zentrumsgestaltung bei. Die Überbauung Bahnhof Süd ist aber so konzipiert, dass sie auch ohne «Alterszentrum Buonaserstrasse» einen Zusatzwert für das Zentrum von Rotkreuz bildet. Mit dem Bebauungsplan wird zudem eine hohe Qualität und insbesondere eine sehr gute Integration in das bestehende Siedlungs- und Landschaftsbild verlangt. Dies ist auch entsprechend zu begründen (vgl. Kapitel 7).

1.6 Beteiligte

Hauptakteur der Planung sind die SBB auf ihren Parzellen südlich entlang der Gleise und die Gemeinde Risch als Eigentümerin der Verkehrsparzellen, des Dorfmattplatzes und des heutigen Zentrums Dorfmat (Gemeindehaus). Die Eigentümer des heutigen Postgebäudes sind ebenfalls beteiligte Eigentümer im Perimeter des Bebauungsplans.

2. Projektorganisation

2.1 Umfang der Planungsvorlage

In der öffentlichen Auflage werden folgende Unterlagen aufgelegt:

- Teiländerung des Zonenplans im Gebiet Bahnhof Süd
- Anpassung der Bauordnung
- Teiländerung des kommunalen Richtplanes
- Bebauungsplan Bahnhof Süd mit Bestimmungen
- Teiländerung Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Süd (als separates Dossier)

Orientierend sind folgende Unterlagen beigelegt:

- Städtebauliches Richtprojekt vom 06.05.2022, op-arch AG
- Umgebungsplan vom 06.05.2022, Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH
- Planungsbericht nach Art. 47 RPV vom 19.09.2022, Planteam S AG
- Verkehrsbericht vom 16.09.2022, Enz & Partner GmbH und mrs Partner AG
- Umweltbericht vom 19.09.2022, EBP Schweiz AG
- Lärmgutachten vom 19.09.2022, EBP Schweiz AG
- Konzept Oberflächenentwässerung vom 22.09.2022, Wismer+Partner AG
- Risikobericht vom 06.05.2022, EBP Schweiz AG
- Schlussbericht städtebaulicher Studienauftrag vom 01.02.2018, EBP Schweiz AG
- Vorprüfungsbericht 1 vom 26.11.2020
- Vorprüfungsbericht 2 vom 17.08.2022
- Bedarfsnachweis OelB Zonen vom 09.02.2021

2.2 Projektorganisation

Die Erarbeitung der Planungsinstrumente erfolgte durch folgende Fachleute:

Gemeinde Risch

- Patrik Birri
- Peter Glanzmann

SBB Immobilien

- Siglinde Pechlaner

Verfahrensbegleitung, Konkurrenzverfahren, Lärm, Störfall, Umweltbericht: EBP Schweiz AG

- Robert Salkeld
- Martin Küng
- Judith Hauenstein
- Lukas Vonbach
- Gauthier Rüegg

Zonenplanänderung, Bebauungsplan, Planungsbericht: Planteam S AG, Luzern

- David Waltisberg (bis 2021)
- Roger Michelin
- Linus Boog (ab 2022)

Verkehrskonzept und Verkehrsbericht: Enz & Partner GmbH und mrs Partner AG (ab 2022)

- Simon Seger
- Colin Grojer
- Robert Enz

Städtebauliches Richtprojekt: op-arch AG

- Denise Ulrich

Umgebungsgestaltung, Umgebungsplan: Studio Vulkan Landschaftsarchitektur GmbH (ab 2021)

- Dominik Bueckers
- Zoé Auberson

2.3 Planungsablauf

2.3.1 Bisherige Planungsschritte

Vorbereitung und Durchführung Konkurrenzverfahren	– Feb. 2018
Überarbeitung Richtprojekt, Vorarbeiten BBP	März – Dez. 2018
Erarbeitung Bebauungsplan, Zonenplanänderung, UVB	Jan 2019. – Mai 2020
Beschluss Gemeinderat zur kantonalen Vorprüfung	16. Juni 2020
Kantonale Vorprüfung	Herbst 2020
Überarbeitung	Dez. 2020 – Feb. 2021
Anpassungen Richtprojekte	Feb. 2021 – Apr. 2022
2. kantonale Vorprüfung	Mai 2022 – Aug. 2022

2.3.2 Noch ausstehende Planungsschritte

1. Öffentliche Auflage	Anschliessend
Einwendungen / Überarbeitung	Anschliessend
Gemeindeversammlung	Anschliessend
2. Öffentliche Auflage	Anschliessend
Genehmigung durch Regierungsrat	Anschliessend

2.4 1. Kantonale Vorprüfung

Aufgrund der 1. kantonalen Vorprüfung ergaben sich folgende Änderungen:

- Ergänzung Bedarfsnachweis an öffentlicher Zone in der Gemeinde Risch
- Ergänzungen Hochhaus in Zonenplan und Bauordnung

- Festlegung minimaler Wohnanteil in Bauordnung
- Verankerung Bushof in Bebauungsplan
- Ergänzungen Auskragung Hochhaus im Bebauungsplan

Alle kantonalen Vorbehalte sind mit Kommentar in Anhang 1 kommentiert.

2.5 Anpassungen aufgrund der überarbeiteten Richtprojekte

Aufgrund der Überarbeitung der Richtprojekte Architektur und Umgebung ergaben sich folgende grundlegende Änderungen:

- Das Baufeld A2 wurde aufgehoben.
- Das Baufeld A wurde an die Höhe des Baufeld C angeglichen.
- Das Baufeld D wurde verkleinert und im Westen der Höhe des Baufeld C angeglichen. Auf der Ostseite des Baufeldes ist ein Hochhaus zulässig.
- Der Bushof wurde um eine Perronbreite vergrössert.
- Die Grösse des Dorfmattpplatz und dessen Begrünung wurden angepasst.
- Die Standorte der Container, Anlieferung und Taxi wurde angepasst.
- Die Taxistandplätze sind neu bei der Unterführung im Westen
- Ein Bereich Pick-Up/Drop-Off wurde entlang der Buonaserstrasse eingeführt.
- Die Erschliessungen für Velos und Fussgänger wurden angepasst.

2.6 2. Kantonale Vorprüfung

Aufgrund der 2. kantonalen Vorprüfung ergaben sich folgende Änderungen:

- Ergänzung sämtlicher in Art. 47 RPV verlangten Themen, insbesondere Ziele und Grundsätze der Raumplanung und Sachpläne und Konzepte des Bundes
- Die Herleitung der Berechnung bei der Anzahl der Veloabstellplätze gemäss VSS-Norm 40065 wurde im Verkehrsbericht und im Planungsbericht ergänzt.
- Ausführungen im Verkehrsbericht zum Nachweis, dass das übergeordnete Verkehrsnetz genügend leistungsfähig ist.
- Anpassungen des Lärmgutachtens und des Umweltberichts. Der Verweis auf die Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV wurde gelöscht. Die Einhaltung der Anforderungen nach Art. 25 Abs. 1 USG resp. Art. 7 Abs. 1 LSV wurde für den neuen Bushof überprüft und nachgewiesen

Alle kantonalen Vorbehalte sind mit Kommentar in Anhang 1 kommentiert.

2.7 Einbezug der Bevölkerung

Das Ergebnis des städtebaulichen Studienauftrags wurde öffentlich ausgestellt. Die öffentliche Auflage entspricht der Mitwirkung gemäss Art. 4 Raumplanungsgesetz (RPG). Die Ergebnisse der Auflage werden nach Abschluss der öffentlichen Auflage ergänzt.

3. Planerische Rahmenbedingungen und Grundsätze

3.1 Inkrafttreten des neuen RPG am 1. Mai 2014

Am 3. März 2013 wurde die eidgenössische Abstimmung über die Änderung des Raumplanungsgesetzes (RPG) angenommen. Am 1. Mai 2014 wurde das neue Gesetz in Kraft gesetzt.

Wichtigste Anliegen sind, die haushälterische Nutzung des Bodens zu stärken, die Entwicklung des bestehenden Siedlungsraums nach Innen und der Stopp der Zersiedlung.

Die Abstimmung der raumwirksamen Entwicklungen und Fragestellungen innerhalb der Kantone wird über die kantonalen Richtpläne erarbeitet und gesteuert. Dementsprechend wurden mit dem neuen Raumplanungsgesetz die kantonalen Richtpläne überarbeitet.

Die vorliegende Planung entspricht den Anforderungen des neuen RPG, da es sich um eine qualitätsvolle Verdichtung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes an sehr zentraler Lage handelt.

3.2 Bezug zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes

Die vorliegende Planung berücksichtigt die übergeordneten Zielsetzungen des Bundes.

Sachplan(-teil)	Relevanz / Betroffenheit
Luftfahrt	Nicht relevant
Schiene	Nicht relevant
Alptransit	Nicht relevant
Strasse	Nicht relevant
Übertragungsleitungen	Nicht relevant
Geologische Tiefenlager	Nicht relevant
Militär	Nicht relevant
Fruchtfolgefleichen (FFF)	Nicht relevant

Konzept	Relevanz / Betroffenheit
Nationales Sportanlagenkonzept	Nicht relevant
Raumkonzept Schweiz	Teilweise relevant

3.3 Ziele gemäss Art. 1 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG)

3.3.1 Ziel 1: Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt wird und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt wird.

- a Sie stimmen ihre raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab und verwirklichen eine auf die erwünschte Entwicklung des Landes ausgerichtete Ordnung der Besiedlung.

Der Bebauungsplan Bahnhof Süd in Rotkreuz entspricht diesem Grundsatz. Er orientiert sich an den diesbezüglichen Empfehlungen des Bundes und des Kantons (siehe nachfolgende Erläuterungen).

- b Sie achten dabei auf die natürlichen Gegebenheiten sowie auf die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft werden im Rahmen der Erarbeitung des Bebauungsplans miteinbezogen.

3.3.2 Ziel 2: Bund, Kantone und Gemeinden unterstützen mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen a, b, c, d und e

- a Die natürlichen Lebensgrundlagen wie Boden, Luft, Wasser, Wald und die Landschaft zu schützen.

Die Gemeinde Risch schützt mit entsprechenden Massnahmen und Bestimmungen die natürlichen Lebensgrundlagen.

- a^{bis} Die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität.

Die Siedlungsentwicklung erfolgt mehrheitlich im Zentrum von Rotkreuz. Das vorliegende Projekt ist sich seiner Zentrumsfunktion und deren Bedeutung bewusst. In den Bestimmungen werden Vorgaben für eine hohe Wohnqualität gemacht.

- b Kompakte Siedlungen zu schaffen.

Das bestehende Richtprojekt erfüllt dieses Ziel vollumfänglich.

- b^{bis} Die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen und zu erhalten.

Die guten räumlichen Voraussetzungen werden mit den zusätzlichen Gewerbeflächen weiter gefördert und das Arbeitsumfeld qualitativ weiterentwickelt. Mit der zusätzlichen Wohnnutzung wird eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung erzielt.

- c Das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisierung der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken.

Das Projektvorhaben unterstützt diesen Grundsatz.

- d Die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern.
Es werden keine Grundlagen für die Versorgungsbasis beeinträchtigt.
- e Die Gesamtverteidigung zu gewährleisten.
Für die Landesverteidigung entstehen aufgrund des Projektvorhabens weder Hindernisse noch Einschränkungen.

3.4 Grundsätze gemäss Art. 3 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG)

3.4.1 Grundsatz 1: Die Landschaft ist zu schonen

- a Der Landwirtschaft sollen genügend Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben.
Es werden keine produktiven Flächen beeinträchtigt.
- b Siedlung, Bauten und Anlagen sollen sich in die Landschaft einordnen.
Die Auswirkungen auf die Landschaft werden möglichst gering gehalten und es wird viel Wert auf die Qualität der Bauten gelegt.
- c See- und Flussufer sollen freigehalten und öffentlicher Zugang und Begehung sollen erleichtert werden.
Das Projektvorhaben beeinträchtigt keine Gewässer.
- d Naturnahe Landschaften und Erholungsräume sollen erhalten bleiben.
Das Projektvorhaben beeinträchtigt keine naturnahen Landschaften und Erholungsräume.
- e Wälder sollen ihre Funktion erfüllen können.
Das Projektvorhaben beeinträchtigt kein Wald.

3.4.2 Grundsatz 2: Die Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen.

- a Wohn- und Arbeitsgebiete sollen einander zweckmässig zugeordnet sein und schwergewichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.
Der Bebauungsplan kommt diesem Grundsatz entgegen. Er verdichtet und kombiniert die Nutzungen am richtigen Ort.
- a^{bis} Es sollen Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in den Bauzonen und der Möglichkeit zur Verdichtung der Siedlungsfläche.
Der Gemeinderat fördert mit den Grundeigentümer:innen die gemeinsame Entwicklung von Grundstücken und Arealen an zentralen Lagen. Mit gezielten Massnahmen wird die Verdichtung nach innen vorangetrieben. Der vorliegende Bebauungsplan entspricht diesem Grundsatz.

- b Wohngebiete sollen vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen möglichst verschont werden.

Bei der Planung wurden die Grundsätze der Lärmschutzverordnung des Bundes berücksichtigt und eingehalten.

- c Rad- und Fusswege sollen erhalten und geschaffen werden.

Das Projektvorhaben unterstützt setzt diesen Grundsatz um.

- d Es sollen günstige Voraussetzungen für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt sein.

Im Bebauungsplanperimeter ist die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen sichergestellt.

- e Siedlungen sollen viele Grünflächen und Bäume enthalten.

Das Projektvorhaben legt viel Wert auf eine grüne Umgebung innerhalb des Siedlungsraumes. Mit den Bestimmungen zur Umgebungsgestaltung wird dafür gesorgt, dass auch innerhalb des Planungsperrimeters genügend Freiflächen mit Bäumen entstehen.

3.4.3 Grundsatz 3: Für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sind sachgerechte Standorte zu bestimmen.

- a Regionale Bedürfnisse sollen berücksichtigt und störende Ungleichgewichte abgebaut werden.

Die Gemeinde Risch setzt sich, wenn möglich und sinnvoll dafür ein, Entwicklungsbedürfnisse mit den Nachbargemeinden zu koordinieren. Vor allem im Bereich Infrastruktur, Verkehr und Landschaftsraum.

- b Einrichtungen wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste sollen für die Bevölkerung gut erreichbar sein.

Öffentliche Einrichtungen sind in Rotkreuz zentral und auf die Ortsteile verteilt gut erreichbar.

- c Nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen, die Bevölkerung und die Wirtschaft sollen vermieden und gesamthaft gering gehalten werden.

Es bestehen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt infolge der in der Gemeinde verfolgten Aktivitäten.

3.5 Kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG)

Das kantonale PBG wurde in den letzten Jahren überarbeitet und trat auf den 1. Januar 2018 in Kraft. Zentraler Überarbeitungspunkt ist die Übernahme der IVHB (Interkantonale Vereinbarung über die Harmonisierung der Baubegriffe). Neue Sondernutzungspläne (einfacher und ordentlicher BBP) sind nach neuem Recht und mit den neuen Begrifflichkeiten (mit Ausnahme der Berechnung der Ausnützung) zu erlassen, auch wenn der gemeindliche Zonenplan und die Bauordnung

noch nicht an die neuen Vorschriften angepasst wurden (§ 74 Abs. 2 V PBG). Der Bebauungsplan wird entsprechend der neuen Begrifflichkeiten erarbeitet.

3.6 Kantonaler Richtplan

Der kantonale Richtplan legt die Grundzüge der langfristigen räumlichen Entwicklung des Kantons und der Gemeinden fest. Er ist behördenverbindlich, d.h. Kanton wie auch Gemeinden sind verpflichtet, den Richtplan bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen (z.B. kommunale Richt- und Nutzungsplanung).

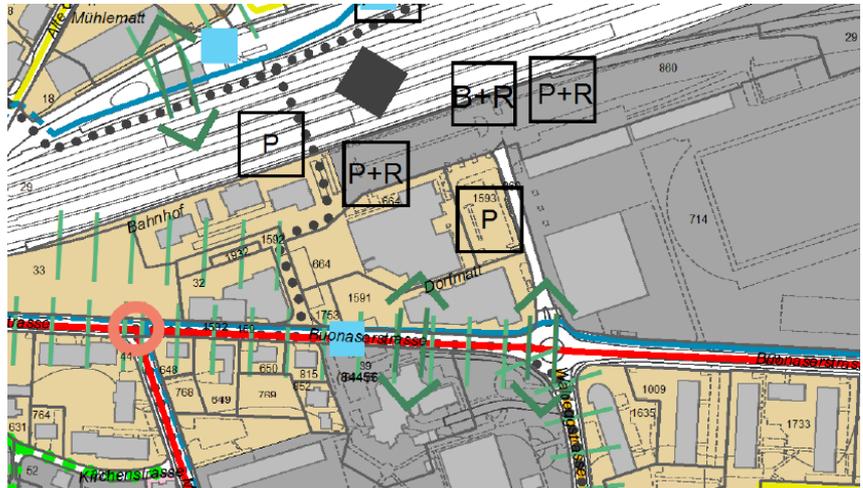
Der kantonale Richtplan sieht das Areal Bahnhof Süd als Zentrumsgebiet. In diesem sollen die Ortsbaulichen Qualitäten gestärkt werden. So sollen Freiräume belebt und die Gestaltungen des Strassenraumes verbessert werden. Für einige Areale in Risch, insbesondere in der Umgebung vom Bahnhof Rotkreuz, sieht der kantonale Richtplan maximale Ausnutzungsziffern vor und unterscheidet dabei zwischen dem Verdichtungsgebiet I (AZ 2.0) und Verdichtungsgebiet II (AZ 3.5). Verdichtungsgebiete sollen insbesondere entlang von Haltestellen (ÖV) entsprechend hohe Nutzungen zulassen. Das Areal Bahnhof Süd liegt mitten im Zentrum von Rotkreuz in der kantonalen Verdichtungszone I. Vom Richtwert der Ausnutzungsziffer 2.0 darf aufgrund von städtebaulichen Studien abgewichen werden.

Weiter sind auf kantonaler Stufe die Langsamverkehrsverbindungen (Fuss- und Fahrradrouten) im Umgebungsperimeter des Bahnhof Süd zu beachten.

3.7 Kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan zeigt auf, wie sich das Gemeindegebiet räumlich entwickeln soll. Er ist behördenverbindlich, d.h. die Gemeinde muss ihn bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigen.

Das Areal Bahnhof Süd ist im Plan als Vorranggebiet für Mischnutzungen und öffentliche Interessen bezeichnet. Auf dem Areal befindet sich ein Standort für eine öffentliche Parkierungsanlage sowie ein Park+Ride und Bike+Ride Standort. Zudem ist ersichtlich, dass entlang des Areals ein kantonaler Wanderweg führt. Ebenfalls ist eine Bushaltestelle an der Buonaserstrasse im kommunalen Richtplan verankert. Gefordert ist auch die Verbesserung der Gleisquerung.



Siedlung

Ausgangslage	Richtplaninhalt	Nr.	
		* S4	Siedlungsbegrenzung ohne Handlungsspielraum
		* S4	Gebiet mit Siedlungserweiterung (Strategische Reserven)
		S3	Vorranggebiet für Wohnen
			Vorranggebiet für Mischnutzungen
		S2	Vorranggebiet für Arbeiten
			Vorranggebiet des öffentlichen Interesses
		S10	Vorranggebiet Bauzone mit speziellen Vorschriften
			bebaubarer Bereich
			nicht bebaubarer Bereich
		V6	Umbau Knoten
		V9	Kommunaler Fussweg
		V9	Verbesserung Querung für Fussgänger und Radverkehr

Ruhender Verkehr:

		* S13	Parkierungsanlage / Park and Ride (öffentlich und privat)
			Bike und Ride

Abbildung: Kommunalen Richtplan der Gemeinde Risch

3.8 Kommunale Nutzungsplanung

3.8.1 Bau- und Zonenordnung Risch

Aus der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Risch lassen sich für den Teil des Areals Bahnhof Süd, welches in der Kernzone liegt, folgende Parameter ableiten:

- Maximal mögliche Ausnutzungsziffer: 0.95 (Kernzone)
- Maximal 4 Vollgeschosse und maximale Firsthöhe von 17.30 m

- Grundsätzlich beträgt die Geschosshöhe 3m (OK-OK). In der Kernzone gilt für das Erdgeschoss eine maximale Geschosshöhe von 4.50 m (OK-OK).
- Virtuelle Geschossflächen sind bei der Berechnung der Ausnützungsziffer zu berücksichtigen
- Da das Areal teilweise im Bebauungsplanpflichtgebiet liegt, gelten sinngemäss die Bestimmungen der Arealbebauung (§45 BZO).

Für die Zone öffentliches Interesse und Bauten legt der Gemeinderat das zulässige Nutzungsmass und die zulässigen Höhen fest.

3.8.2 Zonenplan

Das Areal Bahnhof Süd liegt heute in der Kernzone und in der Zone öffentliches Interesse und Bauten (OeIB) und ist teilweise mit einer Bebauungsplanpflicht versehen.

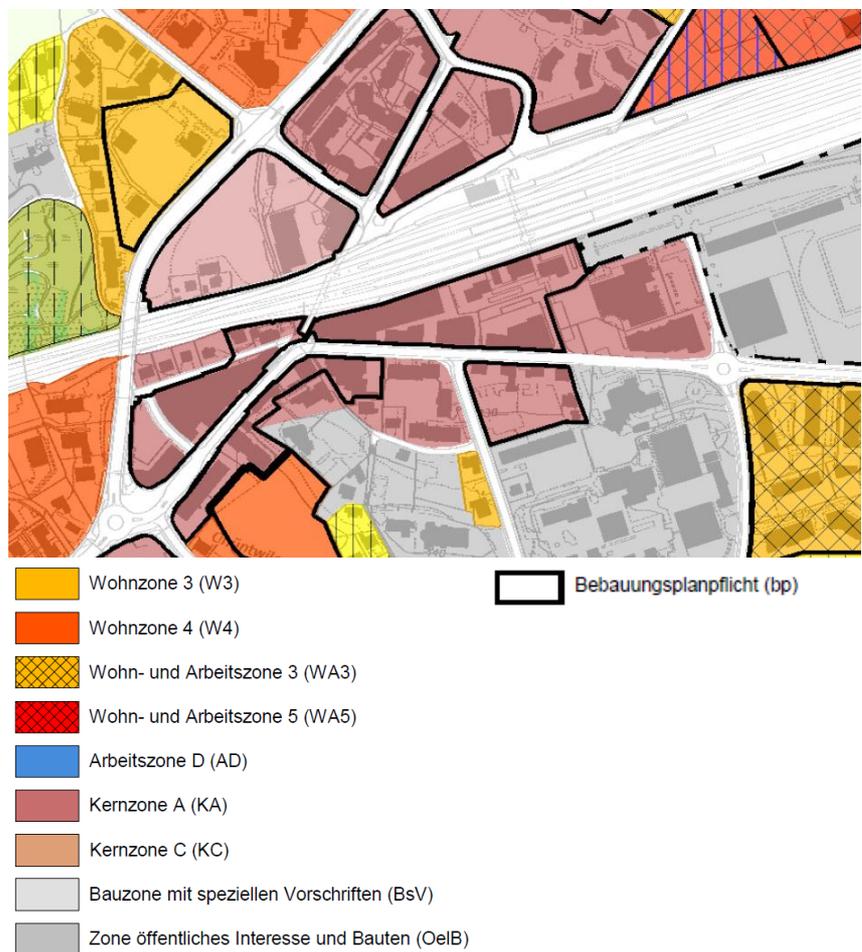


Abbildung: Zonenplan der Gemeinde Risch

3.9 Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Süd

Teile der Parzelle 664 und 753 (Dorfmattpplatz) und der Parzellen 1592 und 860 liegen im Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Rotkreuz Süd. Dieser Bebauungsplan von 2011 regelt über Baufelder die zulässigen Geschosshöhen. Es sind, je nach Standort, 1-4 Geschosse auf dem entsprechenden Perimeter zulässig. Die nicht als Baufelder ausgedehnten Flächen sind als Erschliessungsfläche ausgewiesen. Zulässig ist eine Ausnützungsziffer von 1.6.



Abbildung: Ausschnitt Bebauungsplan Geschäftsdorfkern Rotkreuz Süd

3.10 Bahnhof Rotkreuz SBB

Der Bahnhof Rotkreuz ist ein wichtiger Umsteigeknoten im Kanton Zug und durch das vergangene Wachstum für die Gemeinde Rotkreuz eine wichtige Verkehrsdrehscheibe geworden. Rund 15'000 Personen nutzen den Bahnhof täglich. Der Bahnhof trennt aber auch den nördlichen und den südlichen Teil der Gemeinde. Im Frühjahr 2020 wurde im östlichen Teil des Bahnhofs eine neue Überführung erstellt, welche die Verbindung verbessert. Die bestehende Unterführung ist aber weiterhin die Hauptquerungssachse und entsprechend stark genutzt.

3.11 Erschliessung und Parkierung

Das Areal ist nordseitig nur zu Fuss über die Personenunterführung und die neue Personenüberführung erreichbar. Südseitig erschliesst die Buonaserstrasse mit zwei nördlichen Abzweigern das Gebiet

Auf dem Areal befinden sich eine bestehende Tiefgarage und eine Park+Ride Anlage der SBB.

4. Konzeptentwicklung Bahnhof Süd

4.1 Grundsätze und Qualitätssicherung

Das Areal Bahnhof Süd liegt mitten im Zentrumsgebiet von Rotkreuz und direkt beim Bahnhof und Bushof Rotkreuz. Dadurch ist das Areal sehr gut an den öffentlichen Verkehr angebunden – eine wesentliche Voraussetzung für städtebauliche Verdichtung. Rund um den Bahnhof Süd wurden bereits Areale mit hoher Dichte verwirklicht, respektive weisen noch Verdichtungspotential auf. Das Areal Bahnhof Süd fügt sich in diese Dichten ein.

Die Gemeinde Risch ist klar der Auffassung, dass entsprechend höhere Dichten und die Verdichtung von Arealen auch einen guten Städtebau und eine angepasste Architektur mit entsprechender Umgebungs- und Freiraumgestaltung bedingen. Ebenfalls ist für die Gemeinde die verkehrstechnische Situation am Dorfmattpplatz besser zu gestalten. Auf ihrem eigenen Areal plant die Gemeinde langfristig einen Neubau, der sich in die neue städtebauliche Struktur einfügt. Es wurden deshalb folgende Entwicklungsziele definiert:

Dorfmattpplatz und Adressbildung

Der Dorfmattpplatz erfüllt heute eine wichtige Funktion in der Gemeinde Risch. Mit der Entwicklung des Areals Bahnhof Süd soll ein hochwertiges, neues und gestärktes Zentrum auf der Südseite der Gleise beim Bahnhof Rotkreuz entstehen. Die Entwicklung soll auch bahnseitig zur Adressbildung von Rotkreuz beitragen. Die bestehenden Funktionen (z.B. Wochenmarkt, Chilbi) müssen erhalten bleiben. Der Gestaltung des Platzes als Zentrum von Rotkreuz ist hohe Priorität zu geben.

Nutzungen

Mit der Entwicklung des Areals Bahnhof Süd sollen attraktive, vielfältige Nutzungen an zentraler und gut erschlossener Lage entstehen.

Mobilität

Mit der Entwicklung des Areals soll beim Bahnhof ein regionaler Mobilitätshub entstehen mit optimaler Anbindung des neuen Bushofs auf der Südseite des Bahnhofs.

Aufgrund der oben erwähnten Punkte und der erfüllten Anforderungen an die Qualität des Bebauungsplanes ist eine dichte Überbauung im Areal Bahnhof Süd sinnvoll und umsetzbar.

Die Gemeinde verlangte deshalb einen städtebaulichen Wettbewerb über das Areal. Dieser soll garantieren, dass die geforderten Qualitäten in den Bereichen Städtebau, Mobilität sowie Frei- und Sozialraum erfüllt werden.

4.2 Städtebaulicher Studienauftrag

Die Hauptakteure der Planung (SBB Immobilien und die Gemeinde Risch) haben entschieden, dass über das Areal ein städtebaulicher Studienauftrag im Konkurrenzverfahren durchgeführt wird. Das ganze Areal Bahnhof inkl. dem östlichen Perimeter (nicht Teil des vorliegenden Bebauungsplans) war dabei der Untersuchungsperimeter. Neben der städtebaulichen Setzung, der Funktionalität und Wirtschaftlichkeit waren auch die Freiräume und die oben erwähnten Anforderungen an das Projekt entsprechend in das Ergebnis einzuarbeiten. Das Konkurrenzverfahren wurde vom Büro EBP Schweiz AG begleitet und unterstützt. Dabei wurden 4 Planungsbüros eingeladen und ihre Vorschläge von einem Beurteilungsgremium gewürdigt. Als «Best Variante» hat sich dabei der Vorschlag von op-arch AG zusammen mit Zwahlen+Zwahlen AG und Enz & Partner GmbH erwiesen. Entsprechend hat das Beurteilungsgremium diese Variante zur Weiterbearbeitung empfohlen.



Abbildung: Siegerprojekt des städtebaulichen Studienauftrags der op-arch AG, Zwahlen+Zwahlen AG und Enz & Partner GmbH Verkehrsplanung. Die Abbildung zeigt das Ergebnis über den ganzen Untersuchungsperimeter.

4.3 Siegerprojekt

Das Siegerprojekt vermag vor allem auch durch seine städtebauliche Setzung zu überzeugen. Der Schlussbericht zum Studienverfahren schreibt dazu:

Das Areal Bahnhof Süd Rotkreuz wird mit einer Gruppe von sechs parallel zu den Gleisen stehenden Gebäuden geplant, deren differenzierte Typologien die Nutzungsanforderungen nuanciert befriedigen, das Zentrum um den Dorfmattpplatz stärken, sowie die Gemeinde Risch auf deren Südseite in ihrer Adressbildung gekonnt aufwertet. Über die gesamte Länge des Areals bauen die Verfasser einen städtebaulichen Spannungsbogen auf, welcher in seiner aussenräumlichen Rhythmisierung das heterogene Gemeindegebiet zusammenfasst und dessen bisher unentdecktes Potential aufdeckt und ausschöpft. Gelingen tut diese Leistung durch eine Reihe aufmerksamer Beobachtungen und präziser Eingriffe im Untersuchungsperimeter.

Weiter zeigt das Ergebnis die Stellung und Volumen der Bauten entlang der Gleise auf. Die Bauten gliedern sich wie folgt:

- Ein Wohnhochhaus mit Bahnhofszugang im Sockelgeschoss, welches den Dorfmattpplatz und die umliegenden Gebäude neu ordnet und aufwertet.
- Ein Dienstleistungsgebäude mit vorgelagertem Bushof und gedecktem Arkadengang, welcher zur neuen Personenüberführung und zum projektierten Stadtgarten, rückwertig zum Gemeindehaus leitet.
- Ein dem gegenüberliegenden Suurstoffi Areal in Höhe und Länge massstäblich angepasster Dienstleistungsbau mit städtebaulich akkurater Scharnierfunktion.
- Drei weitere, sich in die Umgebung einfügende, Bauten im östlichen Teil (nicht Teil des Bebauungsplan Bahnhof Süd).

Für das Gemeindehaus sieht das Ergebnis sowohl die Möglichkeit des Erhalts wie auch die Möglichkeit eines Neubaus vor.

4.4 Perimeter und städtebauliches Richtprojekt

Aufgrund der vielschichtigen Abhängigkeiten zum Sportpark haben die Gemeinde und SBB Immobilien entschieden, in einer ersten Etappe die Entwicklung im westlichen Teil umzusetzen. Der hier erarbeitete Bebauungsplan deckt den Perimeter West ab. Im Gegenzug zeigte sich, dass auch dem heutigen Gemeindehaus und dem südlich gelegenen Postgebäude eine bedeutende Rolle zukommt. Entsprechend wurde der Perimeter erweitert.

Für den neuen Perimeter wurde, basierend auf dem Wettbewerbsergebnis, ein städtebauliches Richtprojekt (vgl. Beilage) und ein Umgebungsplan ausgearbeitet.

Das dem Bebauungsplan Bahnhof Süd Rotkreuz zugrunde liegende Richtprojekt ist aus einer Testplanung hervorgegangen die 2017 durchgeführt wurde. Seither haben sich die Rahmenbedingungen im dynamischen Umfeld am Bahnhof grundsätzlich verändert.

Südlich des Dorfmattpplatzes wurde für den Ersatz des Altersheims ein Wettbewerb durchgeführt. Mit dem geplanten Alterszentrum, das sich über mehrere Parzellen auf der Südseite der Buonaserstasse erstrecken wird, wird das Ortszentrum angemessen verdichtet, für das Projekt liegt inzwischen die Baubewilligung vor.

Der ehemalige Perimeter Ost wurde als Kantonsschulstandort definiert. Das Zentrum Dorfmattp erhält hiermit in naher Zukunft ein neues, aktiv bespieltes Gegenüber mit hohem Öffentlichkeitsgrad, während die kommunale Entsorgungsstelle verlegt und die benachbarte Sportanlage an die neue Situation angepasst wird.

Im Westen des Bebauungsplanperimeters mussten die Planungsannahmen korrigiert werden, weil mit den direkten Nachbarn und Miteigentümern der bestehenden Tiefgarage keine Einigung betreffend dem gewünschten Näherbaurecht und den erforderlichen Anpassungen der bestehenden Dienstbarkeiten gefunden werden konnte. Hier muss daher bis auf Weiteres von einer unveränderten Situation ausgegangen werden.

Während sich rund um den Dorfmattpplatz Planungsabsichten konkretisierten hat die Gemeinde Risch ausserdem im Frühjahr 2021 den Prozess einer mehrjährigen

Ortsplanungsrevision gestartet. Sie hat als Basis für die Anpassung ihrer Planungsinstrumente eine räumliche Strategie erarbeitet, welche die geplanten Veränderungen im Zentrum in einen übergeordneten Kontext stellt und sie hat eine räumliche Vorstellung für die Zukunft des Dorfmatzzentrums entwickelt.

Neben den Präzisierungen des Richtprojekts aufgrund der ersten Vorprüfung durch den Kanton Zug im Frühling 2021 wurden aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen folgende Anpassungen vorgenommen:

- Baufelder A1+A2: Die Ein- und Ausfahrt in den Hofbereich westlich des Dorfmatzplatzes sowie die Tiefgarageneinfahrt, die gesamte Tiefgarage und die ausserhalb des BBP-Perimeters liegenden Kundenparkplätze bleiben unverändert und wurden gemäss heutigem Zustand in das Richtprojekt aufgenommen. Entsprechend wurden der Fussabdruck des Gebäudes 1.0 reduziert und die Gebäudehöhe an die Höhe des Gebäudes auf dem Baufeld C angeglichen.
- Baufeld D: Abgestimmt auf die räumliche Strategie wurde ein Richtprojekt für das neue Zentrum Dorfmatz entwickelt. Der Neubau nimmt Gemeindehaus, Dorfmatzsaal und Wohnungen auf. Der Fussabdruck des Gebäudes wurde reduziert und die Gebäudehöhe erhöht. Zum Dorfmatzplatz wurde sie an die Höhe der Gebäude auf den Baufeldern A und C angeglichen, auf der Ostseite des Baufeldes ist ein Hochhaus zulässig. Der Dorfmatzplatz wurde vergrössert und durch nicht unterbaubare Bereiche für Bepflanzungen aufgewertet.
- Bushof: Der Bushof wurde um eine Perronbreite vergrössert.
- Taxistandplätze und Pick-up / Drop-off Zone: Zur Entlastung des zukünftigen Vorbereichs der Kantonsschule bei der Bahnüberführung im Osten des Perimeters wurden die Taxistandplätze bei der Unterführung im Westen und die Pick-up / Drop-off Zone südlich des Dorfmatzplatzes an der Buonasserstrasse angeordnet.
- Die für gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung stehende Fläche wurde aufgrund der Anpassungen im Baufeld A reduziert. Trotzdem kann die erforderliche Anzahl Standplätze inkl. Reserve durch die konsequente Verwendung von leistungsfähigeren Doppelparkern nachgewiesen werden.
- Der maximale Parkplatzbedarf für die Baufelder A, B, C und D wird gesamthaft in den beiden Untergeschossen nachgewiesen.
- Unverändert blieben: Anrechenbare Geschossfläche (aGF) und Nutzungsverteilung pro Grundeigentümerin / Gebäude auf den Baufeldern B und C / Planungsannahmen auf dem Baufeld E



Abbildung: Städtebauliches Richtprojekt, op-arch AG

4.5 Geplante Nutzungen

Auf dem Areal Bahnhof Süd soll eine typische Zentrumsnutzung entstehen. Dabei ist ein Mix von verschiedenartige Verkaufs- und Geschäftsflächen sowie Wohnnutzungen erwünscht. Im EG sind entlang des Dorfmattplatzes publikumswirksame Nutzungen geplant. Im westlichen Bau sind Verkaufs- und Geschäftsflächen geplant. Das Hochhaus dient sowohl Wohn- als auch Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen. Für den östlichen und westlichen Bau sind sowohl Dienstleistungs-, Gewerbe- wie auch Wohnnutzungen denkbar. Im nachfolgenden Architekturwettbewerb wird dies eruiert. Für das Areal der Gemeinde und das Postgebäude ist im Sinne eines Zentrumsgebietes und des kantonalen Richtplans ebenfalls eine Mischnutzung vorgesehen. Die unterschiedliche Ausformulierung der Wohngebäude in Bezug auf deren Ausmasse und Positionierung lassen eine gute soziale Durchmischung erwarten.

4.6 Dorfmattplatz

Der Dorfmattplatz ist heute für die Gemeinde Risch ein wichtiger Ort mit vielseitiger Nutzung. Mit seiner Lage am Bahnhof (Ankunftsort), seiner Nähe zum Gemeindehaus und seiner Nutzungsmöglichkeiten (Chilbi, Markt, usw.) ist er ein identitätsstiftender Ort für die Bevölkerung.

Der Dorfmattplatz dient als Platz für die Bevölkerung von Risch. Deshalb befragten im Mai 2017 Mitarbeitende des Bereichs Generationen und Gesellschaft, Abteilung Soziales/Gesundheit, der Gemeinde Risch Passantinnen und Passanten wie sie sich den Dorfmattplatz idealerweise wünschen und wie sie den Platz heute empfinden. Am bestehenden Platz wird geschätzt, dass ein Grossteil davon verkehrsfrei ist und dass der Platz für unterschiedliche Anlässe veränderbar ist. Es besteht der Wunsch nach Spiel- und Aufenthaltsflächen und nach einem (Trink-)

Brunnen. Es besteht die Vorstellung eines gemütlichen, belebten, freundlichen Platzes, welcher zum Verweilen und zum Kaffeetrinken einlädt.

Viele dieser gewünschten Nutzungen sind bereits heute Teil der Nutzungen des Dorfmattplatzes. So finden bereits heute Veranstaltungen wie ein Dorfmarkt oder die Chilbi wie auch das alltägliche Leben auf dem Dorfmattplatz statt. Der Platz wird von allen Generationen genutzt. Seine Aufenthaltsqualität wird bereits heute durch einen verkehrsfreien Kernteil gestärkt. Mit dem gegenüberliegenden Alterszentrum bildet der Dorfmattplatz eine optische und funktionale Einheit. Was dem Platz vor allem fehlt sind höherwertige publikumsorientierte Nutzungen um ihn herum und eine städtebauliche Fassung, welche die Qualitäten des Platzes überdies optisch hervorheben.

Der Dorfmattplatz ist nicht nur Zentrum des sozialen Lebens der Gemeinde, er ist gleichzeitig Ankunftsort und Vernetzungselement zu den wichtigen Orten der Gemeinde Risch/Rotkreuz. In der Überarbeitung des Richtprojektes Freiraum für den Bebauungsplan wurde deswegen der Platzraum erweitert – er schliesst neu direkt an das bestehende Gebäude des Arkadenhofes an. Zudem greift der Platzraum um das Gemeindehaus und integriert die zukünftige Kantonsschule sowie die landschaftlich gestaltete Sportanlage in das Zentrum. Der Platzraum wird grosszügiger und erleichtert die Orientierung – die reduzierten Verkehrsströme auf der Bahnhofstrasse ordnen sich dem Stadtraum unter.

Die vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten des Platzraums machen den Dorfmattplatz zum Herz der Gemeinde Risch/Rotkreuz. Diese Qualität soll erhalten bleiben – der mittig offene Platzraum ermöglicht auf die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse der Gemeinde zu reagieren.

Grosse schattenspendende Baumgruppen strukturieren den Platzraum. Sie bieten angenehme Aufenthaltsmöglichkeiten in den Sommermonaten, dienen dazu als lokaler Versickerungs- und Retentionsbereich. Die Lage der Baumgruppen sind mit der Tiefgarage abgestimmt, um durch Aussparungen die Pflanzung grosskroniger Bäume zu ermöglichen

4.7 Bushof

Zentrales Element der geplanten Neugestaltung Bahnhof Süd ist der neue Bushof für die Gemeinde Risch. Der bisherige Busumsteigepunkt wird nach Osten verschoben und kommt zwischen Gemeindehaus und der geplanten Überbauung der SBB zu stehen. Er ermöglicht ein schnelles und komfortables Umsteigen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Aufgrund der geplanten Ausbauschritte am Bahnhof Rotkreuz und der Wachstumsdynamik der Gemeinde Risch, kann davon ausgegangen werden, dass die Anzahl Züge und Passagiere am Bahnhof weiter steigen wird. Entsprechend sind Haltekanten und Perrons so dimensioniert, dass eine Kapazitätssteigerung möglich ist. Mit der Neuplatzierung des Bushofs rückt dieser ins Zentrum des Areals und befindet sich mittig der bisherigen Unterführung und der neuen Überführung. Damit ist auch der nördliche Teil von Rotkreuz besser an den Bushof angebunden. Der neue Bushof genügt den Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz.

Die genaue architektonische Gestaltung wird im Rahmen der Realisierung des Bushofs geklärt. Die Gestaltung hat sich dabei an den bestehenden und den geplanten Bauten zu orientieren. Gleichzeitig hat der Bushof in erster Linie seine eigentliche Funktion zu erfüllen. Ein komfortables Umsteigen (Perronbreiten, Hindernisfreiheit) ist dabei zentral.

4.8 Mobilitätshub Rotkreuz

Der Bahnhof Rotkreuz ist als sogenannter Mobilitätshub zur Entlastung der hohen Verkehrsaufkommen des MIV in Rotkreuz geplant, respektive zur bestmöglichen Umlagerung des MIV auf den öV, den Fussgänger- und Radfahrerverkehr.

Die wichtigsten Bestandteile vom Mobilitätshub im Konzept Bahnhof Süd sind:

- Der hindernisfreie, behinderungsgerecht ausgebaute Bushof zum komfortablen, witterungsgeschützten Ein- und Aussteigen der Buspassagiere sowie der Umsteiger von und zu den Zügen (vergl. auch Kapitel 4.7).
- Ein grosszügiges Angebot an Veloabstellplätzen fürs Bike+Ride.
- Das bevorzugte, hindernisfreie Zirkulieren der Fussgänger von und zum Bus- und Bahnhof via Dorfmattpplatz.
- Ein erweiterungsfähiges Basis-Angebote an Stellplätzen für Car- und Bike-Sharing sowie Elektro-Ladestationen.
- Eine «Drop-off / Pick-Up Station» für das Zubringen und Abholen von Reisenden per Kleinbusse und/oder Privatautos (Kiss+Rail).

In den Gebäuden des Bahnhofs gehören zudem weitere Dienstleistungen und Serviceangebote (z.B. Informationszentrum für Reisende, Gastronomie, Verkauf von Gütern des täglichen Bedarfs, Blumenladen usw.) dazu.

All diese Angebote minimieren, nebst einem erhöhten Angebot an Kursen der Busse, auch die Fahrten mit dem eigenen Auto von und zum Bahnhof Rotkreuz.

4.9 Erschliessung / Mobilität

Allgemeines

Das Verkehrsgutachten der Enz & Partner GmbH und mrs Partner AG macht eine umfassende Beurteilung des ganzen Areals für alle Verkehrsträger. Es zeigt u.a. auf, wie das Areal MIV-Befreit (bis auf die nötige Anlieferung) funktioniert und wie die anderen Verkehrsträger (ÖV, Langsamverkehr) sicher und sinnvoll geführt werden. Für die Berechnung der Anzahl Parkplätze und der Dimensionierung der Verkehrsachsen werden die aktuellen Normen herbeigezogen. Das Gutachten zeigt auch auf, dass Anlieferung, ÖV-Erschliessung und Tiefgarage technisch realisiert werden können. Dabei wird zwischen den verschiedenen Nutzungsvarianten (Gebäude C mit Wohnen oder Dienstleistung) unterschieden.

Fuss- und Radverkehr

Das ganze Areal ist gut zu Fuss und mit dem Fahrrad erreichbar. Mit den vielschichtigen Wegverbindungen durch das Areal und den Witterungsgeschützten Verbindungen zum Bushof ermöglicht die Neugestaltung Bahnhof Süd für PendlerInnen, BewohnerInnen und auch für den Durchgangsverkehr attraktive

Möglichkeiten. Der Dorfmattpplatz, der Bahnhof und der Bushof sind durch mehrere Fusswege erschlossen. Über die umliegenden Strassen sind die Geschäfte und Wohnungen ebenfalls gut zu Fuss und per Fahrrad erreichbar. Öffentlich zugängliche Veloabstellplätze werden neu auf dem Areal erstellt und durch die Rampe auf dem Dorfmattpplatz erschlossen. Für die Bewohner stehen Veloabstellplätze in genügend hoher Zahl innerhalb der Baukörper zur Verfügung. Alle Fusswegverbindungen sind öffentlich zugänglich. Ausserdem fügen sie sich in das übergeordnete Netz ein.

Mobilitätsbehinderte

Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen geeignete Hilfsmittel (Lift/Rampe) zur Durchquerung des Areals bzw. zum Erreichen des Bahnhofs und des Dorfmattpplatzes zur Verfügung.

Öffentlicher Verkehr

Das Areal ist ideal über den Bahnhof Rotkreuz erschlossen. Der regionale Bushof ist Hauptknotenpunkt der Gemeinde. Mit dem neuen Bushof (vgl. Kapitel 4.7) entsteht zudem eine massive Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts und damit ist Rotkreuz für die geplanten Ausbauten der Bahnlinie bestens vorbereitet. Der ÖV wird über die Bahnhofsstrasse und die Dorfmattpstrasse geführt und ermöglicht so ein gutes Miteinander mit dem Langsamverkehr. Die Schleppkurven und Sichtlinien sind im Verkehrsbericht nachgewiesen. Bei Anlässen auf dem Dorfmattpplatz kann der neue Bushof nicht benutzt werden. In diesen Fällen können jedoch alle Busse den Bahnhof im Norden anfahren, ausser Busse der Linie 53. Diese Busse sollen von Buonas her, im Osten am Sportplatz vorbei und durch den P+R-Parkplatz hindurch, zu einer provisorischen Haltestelle bei der Passerelle oder an der Dorfmattpstrasse gelenkt werden. Alternativ ist es auch möglich eine Fahrbahnhaltestelle auf der Buonaserstrasse auf Höhe der Dreifach-Turnhalle Dorfmattp provisorisch zu erstellen.

Motorisierter Individualverkehr, Anlieferung und Taxistand

Das Areal ist über die Dorfmattpstrasse und die Bahnhofsstrasse erschlossen. Die Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen befinden sich an der Bahnhofsstrasse und an der Dorfmattpstrasse. Fahrten via Bushof sind nur zum Anlieferungsplatz vor dem Baufeld B2 gestattet. Weitere Anlieferungsplätze befinden sich im Westen und Osten des Areals. Für die Taxis ist ein Standort westlich im Perimeter Bebauungsplan vorgesehen.

Parkierung MIV

Das Verkehrsgutachten berechnet auf Grundlage der VSS-Norm den benötigten Parkplatzbedarf. Das Gutachten geht davon aus, dass der Bahnhof Rotkreuz durch seine geplante Leistungssteigerung beim ÖV zukünftig als Standort-Typ A der VSS-Norm gilt. Damit ist nur ein sehr geringer Parkplatzbedarf zulässig. Bei den Hochbauten entlang der Gleise kann aufgrund der vorgesehenen Nutzung der Bedarf berechnet werden. Für das Baufeld E (Post) und das Baufeld beim Gemeindehaus (Baufeld D) werden entsprechende Annahmen getroffen (50% Wohnanteil). Daraus resultiert, dass das bauliche Parkplatzangebot gemäss Richtprojekt von 217 unterirdischen Parkplätzen für die Hochbauten entlang der Gleise knapp ausreicht. Für den Gemeindebau müsste die bisherige Parkgarage –

sofern die volle Nutzung angestrebt wird – erweitert werden. Für das Gebäude der Post reicht die bisherige Tiefgarage auch in Zukunft aus.

Parkierung Velo

Das Verkehrsgutachten berechnet auf Grundlage der VSS-Norm den benötigten Bedarf an Veloabstellplätzen. Gemäss VSS-Norm 40065 ist 1 Veloabstellplatz pro Zimmer gefordert. In dieser Zahl sind die Veloabstellplätze für Besucherinnen und Besucher bereits enthalten. Im Bebauungsplan ist die Geschossfläche für Wohnen bekannt, jedoch nicht die Anzahl Zimmer. Für die Abschätzung der künftigen Anzahl Zimmer wurden aus diesem Grund Annahmen getroffen (Siehe Verkehrsgutachten vom 07.09.2022). Des Weiteren wurde die Annahme getroffen, dass rund 20% der Beschäftigten einen Veloabstellplatz benötigen (2 Veloabstellplätze pro 10 Arbeitsplätze). Da zum jetzigen Stand nur die Geschossfläche bekannt ist, wurde pro Arbeitsplatz mit 20m² gerechnet.

Für die Baufelder A, B1+B2 und C sind so mindestens 500 (bzw. 550 bei der Variante Wohnnutzung in Baufeld A-C) Veloabstellplätze zu erstellen. Davon sind 310 (bzw. 360) als Langzeit- und 190 als Kurzzeit-Veloabstellplätze anzubieten. Zusätzlich sind 340 Veloabstellplätze für den Fremdbedarf (Velostation Bike & Ride) zu errichten. Für die Baufelder D und E sind mindestens 485 Veloabstellplätze zu erstellen. Davon sind 320 als Langzeit- und 165 als Kurzzeit-Veloabstellplätze anzubieten.

Verkehrsaufkommen und Leistungsfähigkeit der MIV-Erschliessung

Die reibungslose Erschliessung des Bebauungsplanperimeters durch den motorisierten Individualverkehr hat einen hohen Stellenwert. Störungen können sich auf andere Verkehrsteilnehmende und insbesondere den Busverkehr auswirken. Der Grossteil des objektbedingten Verkehrs der Baufelder A-E werden über den Kreisel Buonaserstrasse auf die Dorfmatzstrasse geleitet. Gemäss Verkehrsgutachten wird der Kreisel Buonaserstrasse auch nach der Realisierung der Baufelder A bis E des Bebauungsplans in der Verkehrsqualitätsstufe A (sehr gut) betrieben werden können. Der Kreisel wird auch bei einer deutlichen Verkehrszunahme in den kommenden Jahren, in der Qualitätsstufe A betrieben werden können. Daraus kann man schliessen, dass die Erschliessung der Baufelder A bis E ab dem Kreisel Buonaserstrasse leistungsmässig kein Problem sein wird.

4.10 Energie / Wärmeverbund

Gemäss § 1a Abs. 1 der Verordnung zum kantonalen Energiegesetz muss die Energieeffizienz bei Bebauungsplänen mindesten 10 % über den Vorgaben der Bauordnung liegen. Dies gilt auch für den Bebauungsplan Bahnhof Süd. Im Brief vom Regierungsrat an die Stadt Zug betreffend «Energetischen Vorschriften bei Bebauungsplänen» vom 23. Mai 2016 wird erläutert, dass die Regelung gemäss § 1a Abs. 1 der Verordnung zum kantonalen Energiegesetz abschliessend sei. Somit darf im Bebauungsplan zur Energie nichts zusätzlich geregelt werden, da der Kanton dieses Thema abschliessend regelt.

Die Grundeigentümerschaft SBB möchten die thermische Energieversorgung lokal abdecken. Favorisiert wird der Bau von Erdsonden sowie einer Wärmepumpe.

Bei den Dachflächen geht man von einer Dachbelegung mit Photovoltaik von ca. 50% aus. Bei der Grundeigentümerschaft Gemeinde Risch prüft man einen Anschluss an einen Wärmeverbund. Grundsätzlich werden ausreichend Massnahmen für die zukünftige Elektromobilität getroffen.

4.11 Entsorgung

Die Abklärung mit dem ZEBA bezüglich den Siedlungsabfällen ist erfolgt. Zur Entsorgung sind drei Standorte mit Unterflurcontainer vorgesehen. Einer beim Baufeld A, einer beim Baufeld D und einer an der nordöstlichen Perimetergrenze.

4.12 Umweltaspekte

Umweltbericht

Das Büro EBP Schweiz AG hat einen Umweltbericht erstellt, welcher die wichtigsten Umweltthemen behandelt. Dieser kommt zum Schluss, dass das Projekt umweltverträglich ist.

Altlasten

Im Perimeter des Bebauungsplans sind gemäss den vorgängig gemachten Untersuchungen keine belastenden Standorte vorhanden.

4.13 Lärm

Die Lärmbelastung für den Bebauungsplan wurde durch das Büro EBP Schweiz AG ermittelt.

Mit dem Bebauungsplan Bahnhof Süd wird im nördlichen Teil eine Bebauung nahe an den SBB Gleisen erstellt. Bei diesem Konzept wird eine hohe Lärmbelastung der Aussenfassaden bewusst in Kauf genommen. Als Ausgleich entstehen südlich der Bauten lärmgeschützte Räume (Dorfmattplatz, Baufelder D und E).

Der massgebende Immissionsgrenzwert ist in den direkt exponierten Fassaden bahnseitig überschritten. Der Bericht formuliert die zu realisierenden Massnahmen zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte.

4.14 Störfall

Das Störfallrisiko wurde durch EBP Schweiz AG in Absprache mit der SBB beurteilt. Nach einer ersten Einschätzung wird das Entwicklungsvorhaben als risikorelevant eingestuft, entsprechend wurde eine umfassende Störfallabklärung durchgeführt. Die Störfallabklärung erfolgte über den gesamten Betrachtungsperimeter und nicht nur über den Bebauungsplanperimeter.

Die Abklärung zeigt zwei störfallrelevante Anlagen (Gefahrguttransport durch die Eisenbahn und die östlich angrenzende Tankanlage Rotkreuz). Die östlich angrenzende Tankanlage Rotkreuz ist für den Bebauungsplanperimeter nicht von Relevanz (Distanz mehr als 200 m).

Für den Eisenbahntransport liegen die Risiken im mittleren Übergangsbereich. Der Einfluss des Projektes Bahnhof Süd ist aufgrund der nicht allzu grossen Anzahl Personen eher klein. Aus dem Störfallbericht sind folgende Massnahmen abzuleiten:

- Fluchtwege und Notausgänge sind so anzuordnen, dass auch bei Brandereignissen auf der Bahnlinie eine sichere Entfluchtung der Gebäude möglich ist.
- Fassaden und die Tragkonstruktionen sind so auszugestalten, dass sie auftretenden Hitzeeinwirkungen so lange standhalten können, wie für eine Evakuierung des Gebäudekomplexes notwendig ist.
- Empfindliche Nutzungen (wie Kinderkrippen oder Spielplätze), sowie personenintensive Aussenflächen (wie Terrassen oder Parkanlagen) sind in einer Distanz von mindestens 50 m zur Bahnlinie und an Orten, die gegenüber Ereignissen auf der Bahnlinie gut geschützt sind, anzuordnen
- Allfällige Einlässe für die Aussenluftzufuhr sind in möglichst grosser Distanz zur Bahnlinie anzuordnen.

4.15 Retention

Da das anfallende Regenwasser nur ungenügend versickern kann sind Retentionsmassnahmen notwendig. Insgesamt sind acht Retentionsanlagen vorgesehen (pro Baubereich 1 bis 2). Diese liegen möglichst nahe bei den Austrittspunkten, um die Höhenverhältnisse optimal auszunutzen. Aufgrund der grossen Flächen müssen zudem die Dächer und die überdeckten Bereiche (Vordächer) der Baufelder A, B1, B2 und C als Einstaudächer ausgebildet werden. Das Konzept Oberflächenentwässerung der Firma Wismer+Partner AG zeigt die Retentionsmassnahmen im Detail auf.

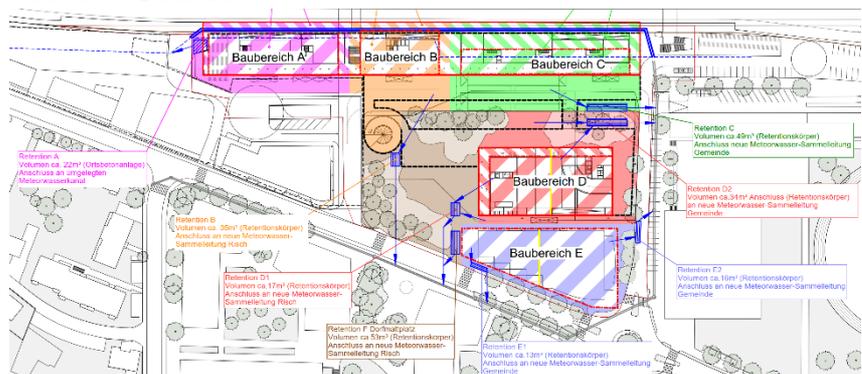


Abbildung: Konzept Oberflächenentwässerung, Wismer+Partner AG

4.16 Nachhaltige Bauweise

Die Bebauung wird umweltverträglich, wirtschaftlich und gesellschaftlich nachhaltig gestaltet. Das Bauprojekt soll nach dem DGNB-System Schweiz (mind. Silber) oder in einem vergleichbaren Standard erstellt. Ziel ist die Schaffung von attraktiven und vielfältigen Lebensräumen, die in ökologischer, ökonomischer und soziokultureller sowie funktionaler Hinsicht vorbildlich sind und die Bedürfnisse aller Beteiligten gleichberechtigt berücksichtigen. Im Folgenden werden kurz die

wichtigen Qualitätsfaktoren eines Gebäudes thematisiert, welche zu Erlangung eines DGNB-Labels erbracht werden müssen:

Ökologische Qualität

Die ökologische Qualität beinhaltet u.a. eine lebenszyklusorientierte Planung der Gebäude, um emissionsbedingte Umweltwirkungen und den Verbrauch von endlichen Ressourcen über alle Lebensphasen eines Gebäudes hinweg auf ein Minimum zu reduzieren. Weitere Qualitäten sind z.B. Vermeidung und Reduktion von schädlichen Werkstoffen, Erhalt des natürlichen Wasserkreislaufs sowie eine Reduktion des Trinkwasserbedarfs durch Wiederverwertung von Abwässern und Nutzung lokaler Ressourcen, Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen und die Begrenzung der Bodenversiegelung nicht bebauter Flächen.

Ökonomische Qualität

Die ökonomische Qualität beinhaltet einen sinnvollen und bewussten Umgang mit wirtschaftlichen Ressourcen über den gesamten Lebenszyklus eines Gebäudes. Dazu gehört auch, das Gebäude so flexibel wie möglich zu konzipieren sowie eine möglichst grosse Umnutzungsfähigkeit einzuplanen und Gebäude mit möglichst hoher Nutzerakzeptanz und langfristigem Marktpotenzial zu schaffen.

Soziokulturelle und funktionale Qualität

Zur soziokulturellen und funktionalen Qualität gehört z.B. die Gewährleistung des thermischen Komforts für Winter und Sommer, die Innenraumluftqualität, Barrierefreiheit, Sicherheit, Aufenthaltsqualitäten (innen und aussen) sowie akustischer und visueller Komfort.

Technische Qualität:

Zur technischen Qualität gehört der Schallschutz, Einsatz und Integration von Gebäudetechnik, Immissionsschutz, Mobilitätsinfrastruktur, Qualität der Gebäudehülle, Rückbau- und Recyclingfreundlichkeit sowie die Reinigungsfreundlichkeit des Baukörpers.

Prozessqualität

Mit der Prozessqualität wird durch einen optimierten und transparenten Planungsprozess die bestmögliche Gebäudequalität erreicht, indem frühzeitig die relevanten Rahmenbedingungen definiert werden. Zu diesen Rahmenbedingungen gehören die Sicherung der Nachhaltigkeitsaspekte in Ausschreibung und Vergabe und Dokumentation für eine nachhaltige Bewirtschaftung. Eine weitere Bedingung sind klar strukturierte, transparente Verfahren für die jeweilige Entwurfsaufgabe zu identifizieren.

Standortqualität

Zur Standortqualität gehört der Schutz von Gebäuden und seiner Nutzer vor den Auswirkungen negativer Umwelteinflüsse und Extremereignissen, positive Impulse der Gebäude für den Standort mit einem guten Einfluss auf das Quartier, eine gute Verkehrsanbindung und Nähe zu nutzungsrelevanten Objekten und Einrichtungen.

Keine rechtsverbindliche Festlegung

Im BBP dürfen die Standards gemäss Kanton Zug nicht rechtsverbindlich verankert werden. Die Bauherrschaft plant jedoch mit diesen Standards zu bauen.

4.17 Interessenslinie SBB

Am Bahnhof Rotkreuz existieren sogenannte Interessenslinien der SBB. Dies sind Interessenslinien der Bahn (keine konkreten Projekte) die für die zukünftige Entwicklung des Knotens von zentraler Bedeutung sind und deshalb vordefiniert werden. Die Bereiche innerhalb der Interessenslinie müssen freigehalten werden. Im Bebauungsplan wird die Interessenslinie SBB wegleitend dargestellt.

4.18 Mehrwerte

Der BBP Bahnhof Süd bietet der Gemeinde, den umliegenden Quartieren und den Bewohnern zusätzlich inhaltliche **Mehrwerte**.

- Mit der neuen städtebaulichen Setzung erfährt der Dorfmattpplatz eine Aufwertung. Er wird fassbarer gemacht und kann seine Qualitäten für die Bevölkerung von Risch aufzeigen.
- Der neue Bushof bietet bequeme Umsteigemöglichkeiten für die PendlerInnen und die Bevölkerung von Risch.
- Die Nutzungsdurchmischung von Dienstleistungen, Büros, Gewerbe, Retail und Wohnen, unmittelbar angebunden an den ÖV, verspricht eine hohe Standortqualität.
- Der Bahnhof als Visitenkarte der Gemeinde wird städtebaulich aufgewertet. Für die Gemeinde Risch ist die Entwicklung des Bahnhof Süd-Areals bedeutend und imagebildend.
- Durch die Reduktion der oberirdischen Aussenparkplätze und mit geschickt gelenktem MIV und ÖV gewinnt die ganze Gemeinde.

4.19 Mehrwertausgleich

Gemäss § 52a PBG ist eine Mehrwertabgabe zu leisten bei der Zuweisung von Zonen des öffentlichen Interesses zu anderen Bauzonen. Ebenso kann die Gemeinde – sofern in der Bauordnung geregelt – bei Umzonungen und Bebauungsplänen eine Mehrwertabgabe erheben. Dies kann die Gemeinde jedoch nur, wenn der Bodenmehrwert durch die Umzonung bzw. den Bebauungsplan mehr als 30% beträgt.

Die Mehrwertabgabe beträgt 20% des Bodenmehrwertes. Dieser Mehrwert kann finanziell oder in Form von Sachleistungen abgegolten werden. Die Mehrwertabgabe ist mit der Bauabnahme oder bei Veräusserung des Grundstücks zu leisten (§52b PBG).

Gemäss § 53a der Bauordnung der Einwohnergemeinde Risch wird von den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern eine Mehrwertabgabe von 20 % des Bodenmehrwerts bei Umzonungen, Aufzonungen und Bebauungsplänen erhoben.

Keine Mehrwertabgabe ist geschuldet, wenn die Ein- oder Umzonung eines Verwaltungsvermögens der Gemeinde zufällt. (§ 52c PBG). Dies ist hier vorliegend nur bei der Parzelle der Gemeinde (Gemeindehaus) der Fall. Für alle anderen Parzellen wäre ein Mehrwertausgleich zu 20% geschuldet.

5. Anpassung bestehender Planungsinstrumente

5.1 Anpassung Bauordnung

Damit das aus dem städtebaulichen Wettbewerb entstandene Richtprojekt realisiert werden kann, sind Anpassungen an der Bau- und Zonenordnung der Gemeinde Rischi notwendig. Die jetzigen Bestimmungen der Kernzone würden das Richtprojekt in dieser Form nicht ermöglichen. Zu diesem Zweck wird eine neue Zone „Kernzone Bahnhof Süd“ geschaffen und die Bauordnung geändert.

Im Vergleich zur bisherigen Kernzone sind in der neuen Kernzone Bahnhof Süd höhere Gebäude (maximal 69 m statt 17.3m Firsthöhe) und eine höhere Ausnutzung (2.3 statt 0.95) zulässig. Zudem wird der grosse Grenzabstand um 5 m reduziert. Diese Bestimmungen werden in der Tabelle § 18 BO verankert. Mit den zusätzlichen Bestimmungen in § 20c Kernzone Bahnhof Süd wird das Ziel der Nutzungszone definiert und sichergestellt, dass das aus dem städtebaulichen Studienauftrag entstandene Richtprojekt umgesetzt wird, sowie nur mit einem Bebauungsplan gebaut werden kann.

§ 18 Grundmasse

Bezeichnung	Abkürzung	Vollgeschosszahl		Wohnen zulässig	Nicht störende Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe zulässig	Mässig störende Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe zulässig	Stark störende Betriebe zulässig	Empfindlichkeitsstufe (gemäss LSV)	Ausnutzungsziffer	Wohnanteil in % der aGF		Firsthöhe in m	Mindestgrenzabstand	
										min	max		klein	gross
...														
Kernzone Bahnhof Süd	KBS	-		X	X	X	-	III	2.3	0.1	0.5	70 m	5	5
...														

§ 20c Kernzone Bahnhof Süd

1 Die Kernzone Bahnhof Süd dient der Realisierung einer qualitativ vollen, dichten Überbauung für Wohnen, Verkauf und Dienstleistungen.

2 Neubauten bedingen einen Bebauungsplan. Dieser basiert auf einem qualifizierten städtebaulichen Variantenstudium.

3 Es ist maximal ein Hochhaus mit einer maximalen Firsthöhe von 70 m zulässig. Die maximale Firsthöhe der übrigen Bauten beträgt 26.5 m.

5.2 Anpassung Zonenplan

Im Zonenplan wird für das Gebiet Bahnhof Süd die Kernzone Bahnhof Süd eingeführt. Damit werden rund 15'614 m² von der bisherigen Kernzone in die Kernzone Bahnhof Süd umgezont. Ebenso werden 3'336 m² von der öffentlichen Zone umgezont. Der Perimeter für die Bebauungsplanpflicht wird entsprechend erweitert. Der städtebauliche Studienauftrag hat zudem aufgezeigt, dass ein Hochpunkt im Gebiet Bahnhof Süd sinnvoll ist. Dieser wird entsprechend verankert. So wird über die Kernzone Bahnhof Süd zusätzlich die Hochhauszone ergänzt.



Abbildung: Vergleich Ausschnitt rechtsgültiger Zonenplan (links) und neuer Zonenplan mit Kernzone Bahnhof Süd (rechts). Siehe auch Originalpläne

5.3 Bedarf an öffentlicher Zone

Mit der Umzonung von rund 3000 m² der öffentlichen Zone in die Kernzone stellt sich auch die Frage nach dem Bedarf dieser für die Gemeinde. Heute befindet sich auf diesem Gebiet ein öffentlicher Parkplatz sowie ein Park+Ride Angebot der SBB. Auch wenn dem Park+Ride Angebot ein gewisser öffentlicher Charakter nicht abzusprechen ist, so ist es ein Angebot der SBB und entsprechend privat organisiert. Die SBB plant das Park+Ride Angebot weiterhin anzubieten und zwar im östlichen Perimeter. Die Gemeinde kann ihre Bedürfnisse nach Parkplätzen über die Tiefgarage weiterhin decken.

Im Rahmen der Erarbeitung der Ortsplanungsrevision hat die Gemeinde Risch ein externes Planungsbüro beauftragt den Bedarf an öffentlicher Zone und öffentlichen Einrichtungen zu eruieren (vgl. Beilage Bedarfsnachweis OelB Zonen). Der Bericht dazu kommt zum Schluss, dass die Gemeinde Risch über einen genügend

hohen Anteil an Flächen in der öffentlichen Zone verfügt und einen grosszügigen Anteil an Reserveflächen für zukünftige Entwicklungen verfügt. Das Dokument untersucht dabei den heutigen und zukünftigen Bedarf an öffentlichen Nutzungen. Dazu gehören Sport- und Freizeitanlagen, Verwaltung, Ökiohof, Polizei und Feuerwehr und Schulanlagen. Für all diese Aufgaben bestehen insgesamt noch genügend Reserven zu Verfügung.

Im Bebauungsplanperimeter befindet sich das Gemeindehaus mit der öffentlichen Verwaltung. Für die Verwaltung ist von einem Bedarf von 5'000 m² Geschossfläche auszugehen. Mit dem Bebauungsplan Bahnhof Süd wären alleine auf dem Baufeld D für die Gemeinde eine anrechenbare Geschossfläche von 12'600 m² realisierbar. Damit besteht auch mit dem neuen Bebauungsplan Bahnhof Süd genügend Potential für die Gemeinde. Aufgrund der Grösse und Form der Fläche sind nur wenige weitere öffentliche Nutzungen im Gebiet Bahnhof Süd denkbar. Schulhäuser oder Nutzungen für Sport- und Freizeit kommen aus diesem Grund nicht in Frage. Zudem zeigt die Schulraumplanung und die Bedarfsanalyse, dass noch genügend Schulraum bzw. Land für Schulraumentwicklung vorhanden ist. Zur Diskussion steht ein allfälliger Standortwechsel für den bestehenden Ökiohof und die Sport- und Freizeitnutzungen östlich des Bebauungsplan Bahnhof Süd. Wird an dieser Stelle die zweite Ausbautappe (Perimeter Ost) oder eine Mittelschule realisiert, so sind diese öffentlichen Nutzungen zu verschieben. Die Flächen der öffentlichen Zone im Bebauungsplanperimeter Bahnhof Süd ist dabei jedoch keine sinnvolle Ersatzoption. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass insgesamt in der Gemeinde Risch genügend Flächen für öffentliche Zwecke vorhanden sind. Die im Gebiet Bahnhof Süd sinnvollen und vorstellbaren öffentlichen Nutzungen können im Rahmen des Bebauungsplan Bahnhof Süd realisiert werden.

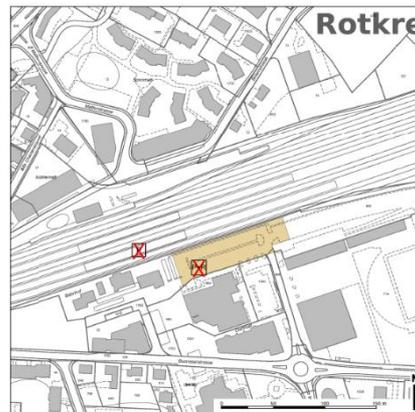
5.4 Anpassung kommunaler Richtplan

Der kommunale Richtplan sieht auf dem Areal Bahnhof Süd eine neue Parkierungsanlage und ein Park+Ride Standort vor. Mit der Überbauung Bahnhof Süd bleibt die bisherige Parkierungsanlage bestehend und der Park+Ride Parkplatz in Richtung Osten verschoben (geplante Etappe 2). Es ergibt deshalb Sinn, dass diese beiden Einträge aus dem kommunalen Richtplan entfernt werden.

Ebenfalls wird der Teil des Areals welcher heute im Vorranggebiet des öffentlichen Interessens liegt, neu dem Vorranggebiet für Mischnutzung zugewiesen. Damit werden Zonenplan und kommunaler Richtplan aufeinander abgestimmt.

Die geplante Anpassung des kommunalen Richtplans liegt in der Kompetenz des Gemeinderates und werden vom Regierungsrat genehmigt.

Ausschnitt mit Änderungen (Gegenstand des Verfahrens)



Stellung	
Ausgangslage	Richtplanart
	S3 Vorranggebiet für Mischnutzungen
Verkehr	
Ausgangslage	Richtplanart
	S13 Parkierungsanlage / Park and Ride (öffentlich und privat)
	Parkierungsanlage / Park and Ride aufheben

Ausschnitt aus dem rechtsgültigen Richtplan mit Änderungen (Zustand nach Genehmigung)

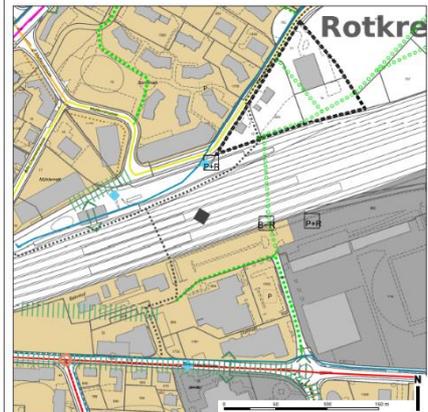


Abbildung: Anpassung am kommunalen Richtplan (links) und Richtplan Entwurf im Areal Bahnhof Süd (rechts). Siehe auch Originalplan

5.5 Anpassung Bebauungsplan Geschäftsdorf Kern Süd

Da ein Gebiet oder eine Parzelle nicht von zwei Bebauungsplänen gleichzeitig überlagert werden kann (unklare Rechtslage), ist auf den Parzellen 1932, 1592 und 860 der Bebauungsplan Geschäftsdorf Kern anzupassen. Die drei Parzellen werden deshalb aus dem Bebauungsplan losgelöst. Die Bestimmungen und der BBP bleiben für die restlichen Parzellen im Bebauungsplan Geschäftsdorf Kern rechtskräftig. Die Änderung des Bebauungsplan Geschäftsdorf Kern Süd ist in einem **separaten Bericht und Plan abgefasst**. Die Anpassung durchläuft rechtlich den gleichen Prozess, wie die Zonenplanänderung und der Bebauungsplan Bahnhof Süd.

6. Bebauungsplan Bahnhof Süd

6.1 Situationsplan 1:500

Der Bebauungsplan besteht aus den Bestimmungen sowie dem Situationsplan im Massstab 1:500.

Der Situationsplan 1:500 stellt graphisch die möglichen Baufelder mit den zulässigen Höhenkoten, die Erschliessungswege für den ÖV, den motorisierten Individualverkehr, die Anlieferung, den Fuss- und Veloverkehr, sowie die Umgebungsbereiche dar. Die Baufelder A, B und C weisen im Vergleich zum städtebaulichen Richtprojekt nordseitig einen Spielraum auf. Baufeld D weist einen Spielraum auf der Ost- und Südseite auf. Das Baufeld E ist grosszügig um den bisherigen Bestand gelegt. Werden die Baufelder D und E gemeinsam beplant, so ist die Überbauung des Baufeldes F ebenfalls möglich. Die zulässige Nutzung bleibt aber bei allen Baufeldern auf die anrechenbare Gebäudefläche gemäss Richtprojekt bzw. AZ 2.0 (Baufeld D) bzw. AZ 1.7 (Baufeld E) beschränkt. Damit garantiert der Bebauungsplan eine gewisse, jedoch sehr beschränkte Flexibilität für die Umsetzung des Richtprojektes. Für die Baufelder D und E ist ein städtebaulicher Wettbewerb nötig.

Weiter sind die zulässigen Höhenkoten im Bebauungsplan festgelegt. Auch diese lassen einen gewissen Spielraum zu.

Über den Umgebungsbereich führt die Erschliessung und Querung des Areals. Ebenso sind Anlieferungs- und Taxiparkplätze, die Zufahrten zu Velo- und Tiefgarage, der Bushof sowie der Containerstandort schematisch dargestellt und sind Teil der Umgebungsbereiche. Der Dorfmattpplatz ist überlagernd separat ausgewiesen.

Für eine Querung trockenen Fusses zwischen Bus und Bahn wird entlang der Baufelder A, B und C der geplante Witterungsschutz schematisch dargestellt. Der Freihaltebereich im EG dient dazu, dass der Bereich entlang der Unterführung im Erdgeschoss gemäss städtebaulichen Richtprojekt freigehalten wird, und Raum schafft für die Pendlerströme.

Wegleitend zeigt der Situationsplan das städtebauliche Richtprojekt, die bestehende und geplante Hochstammbeplanzung, die geplanten Retentionsbecken, die Interessenslinie SBB und die bestehenden Bauten und Anlagen.



Abbildung: Ausschnitt Bebauungsplan Bahnhof Süd (vgl. Originalplan)

6.2 Allgemeine Bestimmungen

Für die qualitätsvolle Weiterentwicklung des Areals Bahnhof Süd schafft der Bebauungsplan die rechtlichen Voraussetzungen. Der vorliegende Bebauungsplan sichert eine hohe Wohn- und Umgebungsqualität, eine nachhaltige und energieeffiziente Bauweise und Erschliessung sowie eine prägende ortsbauliche Qualität. Der Bebauungsplan stützt sich auf das städtebauliche Richtprojekt und den Umgebungsplan, welche wegleitenden Bestandteil haben.

6.3 Bauweise

Die im Bebauungsplan ausgeschiedenen Baubereiche legen die überbaubare Fläche der Bauten fest und dürfen für die Hochbauten nicht überschritten werden. Eine Ausnahme bildet die nordseitige Auskragung bei Baufeld B1 ab 45 m Höhe. Hier darf die Fassade bis zu 3 m über das Baufeld hinausragen. Damit wird die Auskragung gemäss Richtprojekt ermöglicht. Tieferliegende Auskragungen auf der Nordseite sind aufgrund der SBB Interessenslinie und der städtebaulichen Wirkung nicht zulässig.

Ausserhalb dieser Baubereiche sind nur Kleinbauten, Untergrundbauten (Perimeter Tiefgarage), und der Bushof zulässig. Der Witterungsschutz ermöglicht eine witterungsgeschützte Verbindung zwischen Bahnhof und Bushof entlang der Hochbauten.

Die Dächer sind als Flachdächer auszugestalten und zu begrünen. Dazu ist einheimisches Saatgut zu verwenden. Anlagen zur Energiegewinnung sind entsprechend aufzustandern. Es sind die geforderten Retentionsmassnahmen auf den Hauptbauten auszubilden. Bei Nebenbauten kann, sofern die Retention anderweitig gelöst werden kann, auf diese verzichtet werden. Die Begrünung des Bushofs ist im Wettbewerb zu prüfen. Dies darf jedoch nicht auf Kosten der städtebaulichen Wirkung passieren.

Die Dachaufbauten dürfen die maximalen Höhenkoten nur überschreiten, wenn sie technisch notwendig sind und nicht anderweitig realisiert werden können. Sie haben sich gut in die Dachlandschaft einzufügen. Eine Ausnahme davon bilden Anlagen zur Gewinnung von erneuerbarer Energie. Dachvorsprünge dürfen bis maximal 1 m über die Baubereiche hinausragen.

Die maximale Gebäudehöhe wird mittels maximalen Höhenkoten geregelt. Diese werden gemessen am höchsten Punkt der Dachkonstruktion und sind somit IVHB konform definiert. Die Höhen orientieren sich am Richtprojekt und lassen einen Spielraum zu.

Die Materialisierung wird in dem durchzuführenden Architektenwettbewerb genauer definiert.

6.4 Nutzung

Das Mass der Nutzung wird über die anrechenbare Geschossfläche (aGF) gemäss IVHB definiert. Diese entspricht dem Richtprojekt plus einer Toleranz (Rundung auf die nächsten 50/100 m²). Damit ergibt sich für die Anordnung der Bauten eine gewisse Flexibilität. Zwischen den einzelnen Baufeldern dürfen bis maximal 5% der aGF verschoben werden. Die maximalen aGF über den ganzen Bebauungsplan, wie auch die maximalen aGF für Wohnen über die Baubereiche A, B und C dürfen dabei nicht überschritten werden.

Das Areal Bahnhof Süd ist ein wichtiges Schlüsselareal für die bauliche Entwicklung der Gemeinde Risch. Es handelt sich dabei um ein Areal in welchem Mischnutzungen zwingend vorgesehen und an dieser Lage auch sinnvoll sind. Der Wohnanteil beträgt gemäss Bauordnung maximal 50%. Über die Baufelder A, B und C kann dieser Anteil frei aufgeteilt werden. Die weiteren Nutzungsarten sind frei bis zur maximal zulässigen aGF. Die maximale aGF auf dem Baufeld C ist nutzungsabhängig. Wird hier auf eine Wohnnutzung verzichtet, erhöht sich die maximale aGF. Dies korrespondiert mit den Anforderungen an die maximale Gebäudetiefe für Wohngebäude an lärmexponierten Lagen. Mit einer Wohnnutzung im Gebäude auf Baufeld C wird der Wohnanteil gemäss BO leicht überschritten (54% über das ganze Areal). Mit der Gewerbenutzung klar unterschritten. Diese Abweichung ist im Rahmen des Bebauungsplanes zulässig.

Damit der Dorfmattplatz und das Areal entsprechend belebt ist und seine Funktion als Zentrum von Rotkreuz wahrnehmen kann, sind entlang des Dorfmattplatzes nur publikumswirksame Nutzungen erlaubt.

6.5 Umgebung

Mit dem Bebauungsplan wird eine dichte Überbauung ermöglicht. Dies bedingt, dass Frei- und Grünräume, sowie Aufenthaltsflächen von hoher Qualität sind. Mit dem vorliegenden Umgebungsplan wird aufgezeigt, wie diese Ziele erreicht werden können. Der Umgebungsplan ist wegleitend und entsprechend in der Baueingabe zu berücksichtigen. Weiter werden die wichtigsten Elemente der Umgebungsgestaltung im Bebauungsplan gesichert.

Grundsätzlich umfasst der Umgebungsbereich die Zwischenbereiche der angrenzenden Baufelder und enthält die Erschliessungsflächen, die Frei- und Grünräume, sowie Ver- und Entsorgungsflächen. Die Flächen sind öffentlich bzw. halböffentlich und publikumswirksam genutzt. Der Dorfmattplatz wird dabei ganzheitlich und parzellenübergreifend gefasst und ermöglicht eine hohe Aufenthaltsqualität. Entlang der Hochbauten (Nordseite des Baufeld D ausgenommen)

ermöglichen die publikumswirksamen Nutzungen eine belebte Platzsituation. Die geforderten Nutzungen (z.B. Chilbi, Dorfmarkt) sind auf dem Dorfmattpplatz gesichert. Für die Bepflanzung sind einheimische und standortgerechte Arten vorgesehen.

6.6 Erschliessung und Verkehr

Mit jedem Baugesuch ist ein Mobilitätskonzept einzureichen, welches auf die übergeordnete Gesamtentwicklung abgestimmt ist.

Die Zufahrten für den ÖV erfolgen ab der Buonaserstrasse über die Dorfmattpstrasse zum neuen Bushof in die Bahnhofsstrasse und dann zurück in die Buonaserstrasse. Der Bushof wird zwischen den Baufeldern C und D realisiert.

Das bereits heute dichte Fusswegnetz gewinnt durch die neue Überführung und die geplanten neuen, witterungsgeschützten Erschliessungswege an Qualität. Die Verbindungen sind öffentlich zugänglich, grosszügig ausgestaltet und behindertengerecht gestaltet. Ebenso ist die neue Personenüberführung an das Fusswegnetz angebunden.

Für Fahrradnutzende erfolgt die Erschliessung über die Rampe ab dem Dorfmattpplatz. Unterniveau sind dabei die Langzeitabstellplätze für die BewohnerInnen erreichbar sowie die Kurzzeitabstellplätze im Baufeld A. Über die Dorfmattpstrasse erfolgt der Zugang zur neuen Überführung. Es müssen genügend Kurz- und Langzeitabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Diese werden gemäss Verkehrsgutachten definiert und richten sich nach der geplanten Nutzung.

Die Anlieferungen erfolgen über die Bahnhofsstrasse und die Dorfmattpstrasse. Anlieferungsplätze befinden sich sowohl beim Baufeld A wie auch beim Baufeld B und C. Die Zufahrt MIV / Tiefgarage im Westen erfolgt über die Bahnhofsstrasse.

Zur Entlastung des zukünftigen Vorbereichs der Kantonsschule bei der Bahnüberführung im Osten des Perimeters wurden die Taxistandplätze bei der Unterführung im Westen und die Pick-up / Drop-off Zone südlich des Dorfmattpplatzes an der Buonaserstrasse angeordnet (Kiss+Rail).

Im Osten bleibt die bisherige Tiefgarageneinfahrt vorerst erhalten und wird über die Dorfmattpstrasse erschlossen. Die Tiefgarage kann nach Bedarf (z.B. neues Gemeindehaus) ausgebaut und deren Ein- und Ausfahrt verschoben werden. Dies wird entlang des Baufeldes D entsprechend gesichert. Vorbehalten bleibt eine funktionstaugliche Erschliessung der Parkieranlage für die Baufelder A, B, C und E. Die bestehende Erschliessung der Tiefgarage des Baufeld E durch das Baufeld D muss auch in Zukunft gewährleistet sein, sofern dies für die Erschliessung der Tiefgarage im Baufeld E erforderlich ist. Eine zulässige Ein- und Ausfahrt wird entsprechend entlang des Baufeld E gesichert.

Im Bereich «Ein- und Ausfahrt Tiefgarage zulässig» sind Zufahrten zu den Tiefgaragen mit der dazugehörigen Infrastruktur, wie z.B. Überdachung, Fussgängeraufgänge oder dergleichen zulässig. Im Sinne der Umgebungsgestaltung kann diese so gestaltet werden, dass hinsichtlich Massstäblichkeit,

Formensprache, Gliederung, Materialwahl und Etappierbarkeit eine sehr gute Gesamtwirkung entsteht.

Der Bereich Bushof und der Dorfmattpplatz sind MIV befreit. Über die Dorfmattpstrasse ist auch die Erschliessung der zukünftigen Etappe 2 bzw. die bisherige Zufahrt zum Ökihof / Park+Ride sichergestellt.

Zusätzlich wird der Bushof in Art. 14 verankert. Er muss so gestaltet werden, dass er einen hohen Umsteigekomfort bietet. Dazu gehören ausreichende Perronbreiten und Sicherheit. Seine Gestaltung hat sich an den bestehenden Nebenbauten (z.B. Dorfmattpplatz) und an der neuen Überbauung zu orientieren.

6.7 Umwelt

Das Reglement nimmt die erhöhten Anforderungen gemäss Lärmgutachten, Umweltbericht und der Untersuchung Störfall auf. In verschiedenen Baubereichen gelten hinsichtlich Lärmschutzes und Störfall spezielle Regelungen Luftzufuhr und Belüftungsmöglichkeiten. Ebenso gelten Vorgaben zur Belichtung (Reduzierung Lichtverschmutzung, Gewährleistung Sicherheit).

Die Retention erfolgt über die Dachflächen (vollständig) und über die vorgesehenen Standorte gemäss Konzept Oberflächenentwässerung.

Auf dem Areal befinden sich zudem drei Standorte für Unterflurcontainer. Die Entsorgung erfolgt in Unterflurcontainer.

Die Beleuchtung hat so zu erfolgen, dass dem subjektiven Sicherheitsbedürfnis Rechnung getragen wird. Gleichzeitig sind unnötige Lichtemissionen im Innen- und Aussenraum zu vermeiden (z.B. übermässige Beleuchtung von Schaufenstern oder Fassaden).

6.8 Qualitätssicherung

Für die Baufelder A, B1, B2 und C ist ein qualifiziertes Konkurrenzverfahren durchzuführen. Dieses ist in erster Linie ein Architekturwettbewerb und hat sich stark am vorhandenen städtebaulichen Richtprojekt zu orientieren. Für die Baufelder D und E ist bei Neubauten oder grösseren Veränderungen an den Bauten ein qualifiziertes städtebauliches Konkurrenzverfahren durchzuführen. Dabei insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Städtebauliche Gesamtwirkung auf die umliegenden Hochbauten, den Dorfmattpplatz und die östlichen Bauten.
- Angemessene Schaffung zusätzlicher Freiräume und Begrünung (z.B. Innenhof) mit hoher Aufenthaltsqualität.

Für wesentliche Änderungen am Bebauungsplan, insbesondere, wenn wesentlich vom städtebaulichen Richtprojekt oder vom Umgebungsplan abgewichen werden soll, ist erneut ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen.

Der Gemeinderat kann in begründeten Fällen Ausnahmen von den Festlegungen dieses Bebauungsplans gestatten, sofern keine wesentlichen Interessen Dritter verletzt werden und eine gestalterische Verbesserung erzielt werden kann.

7. Würdigung der Planung

7.1 Verhältnis zur Bauordnung

7.1.1 Abweichung von der Regelbauweise

Da der Bebauungsplan und die Bauordnung gleichzeitig geändert werden, entspricht der Bebauungsplan grundsätzlich den Bauvorschriften. Es wird ein zulässiger Hochpunkt realisiert und die Dichte entspricht eine AZ von 2.0. Innerhalb des Perimeters Bebauungsplan werden die internen Grenzabstände unterschritten. Dies ermöglicht eine kompakte Überbauung, eine optimale Nutzung, ökonomische Bauweise und eine urbane Platzsituation. Aufgrund der hohen Dichte und den Anforderungen an den Bebauungsplan erfolgt die Parkplatzberechnung nicht nach dem Parkplatzreglement der Gemeinde, sondern nach der Schweizer Norm (Herausgeber VSS). Damit ist garantiert, dass die höhere Dichte nicht zu einem übermässigen Anstieg der Fahrten führt. Die zulässige hohe Nutzung wird weiter abgedeckt indem umfassende Vorgaben zur Umgebungsgestaltung, Erschliessung und Umwelt im Bebauungsplan aufgenommen werden. Diese gehen über die Vorgaben der Regelbauweise hinaus (z.B. Dachbegrünung, Aufständigung Solaranlagen, Belichtung)

7.1.2 Besondere Vorzüge

Damit Bebauungspläne genehmigungsfähig sind müssen diese wesentlichen Vorzüge gegenüber der Einzelbauweise aufweisen (§ 32 PBG). Diese sind

- eine besonders gute architektonische Gestaltung der Bauten und Anlagen sowie der Freiräume und
- eine besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild.

Mit dem durchgeführten städtebaulichen Qualitätsverfahren, der anschliessenden Ausarbeitung der Bauten auf den Baufelder A, B und C in ein Richtprojekt Architektur, dem Umgebungsplan und insbesondere der genauen rechtlichen Verankerung in den Bebauungsplan, kann die gute architektonische Gestaltung der Bauten und der Freiräume gewährleistet werden. Dadurch kann insgesamt eine höhere Qualität erreicht werden, als wenn das Gebiet in Einzelbauweise überbaut wird. Insbesondere können so städtebauliche Überlegungen (Form und Wirken der Gebäudegruppen, Abstimmung der Nutzungen und Freiräume, Sozialräume) besser in Kontext gesetzt werden. Insbesondere auch die sinnvolle verkehrliche Erschliessung mit dem Bushof samt neuer Führung der Busse ist nur durch die gemeinsame Betrachtung möglich. Mit den bisher getätigten Überlegungen über die Freiraumgestaltung, Fassadengestaltung, Gebäudekubaturen und Setzung sowie die Anordnung der Nebenbauten und zur Erschliessung, wird über das ganze geplante Areal eine hochwertige Gestaltung erreicht, welche dem Zentrum Rotkreuz würdig ist.

Hervorzuheben ist, dass die städtebauliche Betrachtung auch mit dem Teil Ost und dem Alterszentrum Buonaserstrasse (Süd) harmonieren. So kann über das ganze Zentrum von Rotkreuz stimmig geplant werden. Mit der zukünftigen Gestaltung des Verkehrsknotens, des Dorfmattplatzes und den umliegenden Hochbauten sind langfristige Überlegungen angestellt und die Integration von zukünftigen Bauten kann verbessert erfolgen. Durch all diese Punkte wird somit auch die besonders gute städtebauliche Einordnung in das Siedlungs- und Landschaftsbild erfüllt.

7.2 Verhältnis zum Zonenplan und kommunalen Richtplan

Die Zonenplanänderung, die parallel zum Bebauungsplan geändert wird, ist auf den Bebauungsplan abgestimmt. Der kommunale Richtplan wird parallel zum Bebauungsplan angepasst und ist auf diesen abgestimmt.

7.3 Verhältnis zu weiteren Planungsinstrumenten

Es werden keine weiteren Abweichungen von den übergeordneten Planungsinstrumenten festgelegt. Die Interessen der SBB (Interessenslinie), des Kantons (Langsamverkehrsverbindung, kantonaler Richtplan) und Bund (RPG) wurden berücksichtigt.

7.4 Schlusswürdigung

Der Bebauungsplan Bahnhof Süd ist auf die gewünschte Entwicklung von der Gemeinde Risch ausgerichtet. Er trägt zu einer qualitätsvollen Entwicklung des Wohn- und Dienstleistungsangebots bei. Durch die Überbauung entsteht zudem ein Mehrwert für die Bevölkerung von Risch mit der Aufwertung des Zentrums am Dorfmattplatz. Mit dem neuen Bushub wird einer hervorragenden ÖV-Entwicklung der Gemeinde Risch Rechnung getragen. Fuss- / Velo- und Autoverkehr sind geschickt gelenkt und entsprechen in ihren Dimensionen den Zielen der Gemeinde. Damit kann die Integration von künftigen Bauten erleichtert werden. Die Planung stimmt mit den Vorstellungen der übergeordneten Planung des Kantons Zug und der Gemeinde Risch überein.

Anhang 1: Kantonale Vorbehalte

Vorprüfung 1:

Vorbehalt Kanton	Kommentar Gemeinde Risch
Der Planungsbericht muss sich mit dem Schreiben der Baudirektion vom 15. September 2017 auseinandersetzen	Umgesetzt. Neues Kap. 1.5 im Planungsbericht ergänzt.
Die geplante Umzonung der OelB ist mit einem Bedarfsnachweis zu begründen. Zudem gilt es zu überprüfen, ob im Bebauungsplan ein Anteil an öffentliche Nutzflächen sicherzustellen ist.	Umgesetzt in Kap. 5.3. Auf einen minimalen Anteil an öffentlichen Nutzungen im Bebauungsplan wird verzichtet. Die Gemeinde behält damit die Flexibilität für die zukünftige Entwicklung auf den eigenen Parzellen.
Im Zonenplan ist die Überlagerung Hochhäusern gemäss § 23 BO zu übernehmen.	Umgesetzt
Die Bestimmungen zur KBS sind zu überprüfen und zu konkretisieren. Es ist auch ein minimaler Wohnanteil festzulegen. Zudem sind konkrete Bestimmungen zu den möglichen Hochhäusern zu formulieren.	Umgesetzt
Die erforderliche Anpassung des Bebauungsplans Geschäftsdorf kern Rotkreuz Süd ist entsprechen zu überarbeiten.	Umgesetzt
Das städtebaulich Richtprojekt ist als Dokument zusammenzufassen und mit einem Datum zu versehen, damit dieses den Angaben in Art. 2 der Bestimmungen zum Bebauungsplan übereinstimmt. Die Formulierung in Art. 5 Bst. c zum Perimeter Tiefgarage ist anzupassen.	Umgesetzt
Die geplante Auskragung von 3 m ist im Schnitt B—B einzuzeichnen.	Umgesetzt
Der Planungsbericht ist um die wesentlichen Vorzüge entsprechend zu ergänzen.	Umgesetzt in Kap. 7.1
Der Bebauungsplan legt den Standort des Bushofs verbindlich fest und formuliert Bestimmungen zur Realisierung des Bushofs.	Umgesetzt im Bebauungsplan, Bestimmung zum Bushof in den Vorschriften aufgenommen
Die detaillierte Lage der Anlieferung zum Baufeld B2 ist mittels Schleppkurven nachzuweisen	Umgesetzt im Verkehrsbericht

<p>Alle Veloabstellplätze sind innerhalb des Perimeters anzuordnen.</p>	<p>Die minimale erforderliche Anzahl Veloparkplätze gemäss VSS-Norm kann im Perimeter bereitgestellt werden. Zusätzliche Veloparkplätze für die SBB sind ausserhalb des Perimeters vorgesehen.</p>
<p>Der Durchgrünung sowie der Begrünung der Dachflächen mehr Beachtung zu schenken.</p> <p>Art. 7 des Bebauungsplans ist mit folgenden Bestimmungen zu ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für eine ökologische wertvolle Begrünung ist Saatgut von einheimischen Wildpflanzen zu wählen. - Sämtliche nicht begehbare Flachdächer sind zu begrünen. 	<p>Neu müssen auch Dächer, welche mit Anlagen zur Gewinnung von erneuerbaren Energien genutzt werden, begrünt werden (Aufständigung der Anlagen nötig). Ebenso ist Saatgut von einheimischen Wildpflanzen zu pflanzen. Dächer von Nebenbauten müssen weiterhin nicht begrünt werden. Im Rahmen der Realisierung des Bushofs ist aufzuzeigen wie mit einer allfälligen Dachbegrünung umgegangen wird. Grundsätzlich ist auch dem ortsbaulichen Bild Rechnung zu tragen (Filigrane Dachformen). Aufgrund Nutzerbedürfnisse des Dorfmattplatzes (z.B. Chilbi, Markt) ist eine Begrünung nur beschränkt möglich.</p>
<p>Das Lärmgutachten und der Umweltbericht sind im Sinne der Erwägungen wie folgt zu ergänzen resp. anzupassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Verweis auf die Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV ist zu löschen. - Die Ausschöpfung der quellenseitigen Massnahmen sind für die Tiefgarageneinfahrt zu überprüfen und nachzuweisen. - Die Einhaltung der Anforderungen nach Art. 25 Abs. 1 USG resp. Art. 7 Abs. 1 LSV ist für die Sekundärlärmimmissionen der Tiefgarage, die auf dem öffentlichen Strassennetz verursacht werden, zu überprüfen und nachzuweisen. - Die Einhaltung der Anforderungen nach Art. 25 Abs. 1 USG resp. Art. 7 Abs. 1 LSV ist für den neuen Bushof und dessen Sekundärlärmimmissionen zu überprüfen und nachzuweisen. 	<p>Umgesetzt im Lärmgutachten und Umweltbericht</p>
<p>Weitere Hinweise</p>	<p>Zur Kenntnis genommen / umgesetzt</p>

Vorprüfung 2:

Vorbehalt Kanton	Kommentar Gemeinde Risch
Im Planungsbericht sind sämtliche in Art. 47 RPV verlangten Themen, insbesondere Mitwirkung der Bevölkerung (oder zumindest kurz: Grundsätze der Raumplanung/Sachpläne und Konzepte des Bundes), in einem eigenen Kapitelkurz abzuhandeln.	Umgesetzt. Ergänzungen in Kapitel 3
Für die Bestimmung der Anzahl Veloabstellplätze (VAP) ist gemäss VSS-Norm 40 065 von 1 VAP pro Zimmer auszugehen. Die Anzahl VAP in Art. 16 der Bestimmungen ist entsprechend zu erhöhen.	Planungsbericht und Verkehrsgutachten wurden mit der Herleitung der Annahmen ergänzt.
Es ist nachzuweisen, dass das übergeordnete Netz genügend leistungsfähig ist, um den Mehrverkehr aufnehmen zu können.	Der Nachweis wurde im Verkehrsgutachten erbracht und dementsprechend im Planungsbericht ergänzt.
Das Lärmgutachten und der Umweltbericht sind im Sinne der Erwägungen wie folgt zu ergänzen resp. anzupassen: - Der Verweis auf die Möglichkeit einer Ausnahmegewilligung nach Art. 31 Abs. 2 LSV ist zu löschen. - Die Einhaltung der Anforderungen nach Art. 25 Abs. 1 USG resp. Art. 7 Abs. 1 LSV ist für den neuen Bushof zu überprüfen und nachzuweisen.	Wurde dementsprechend umgesetzt.