

Bahnhof Zug, Beitrag für einen Neubau
Kreditbegehren

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. Juni 1999

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Beschluss Nr. 1107 vom 11. November 1997 haben Sie für ein Vorprojekt betreffend Personenunterführung (PU) Süd in Kombination mit einem neuen Bahnhofgebäude Fr. 600'000.— bewilligt. In der zu Grunde liegenden Vorlage Nr. 1395 wurde eingehend auf die Bedeutung des Bahnhofs Zug für die künftige Stadtentwicklung und als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs hingewiesen. Nachfolgend orientieren wir Sie über das Vorprojekt für einen neuen Bahnhof Zug. Für die Ausführung des Vorprojektes bedarf es seitens der Einwohnergemeinde Zug einen Kredit von 12,5 Millionen Franken (Anteil Stadt Zug). Der Kreditbeschluss unterliegt der Volksabstimmung.

Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

- I. Ausgangslage
- II. Anforderungen an den neuen Bahnhof
- III. Vorprojekt für den neuen Bahnhof Zug
- IV. Würdigung des Vorprojektes aus der Sicht des Stadtrates
- V. Beitrag der Einwohnergemeinde Zug
- VI. Zusammenfassung und Antrag

I Ausgangslage/Vorgeschichte

Der Bahnhof Zug ist für die Stadt Zug nicht nur Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, sondern auch Bindeglied der laufenden Stadtentwicklung. Für den Kantonshauptort und Wirtschaftsstandort Zug und für seine Positionierung zwischen den Zentren Zürich und Luzern ist ein moderner und attraktiver Bahnhof von besonderer Bedeutung. Mit einem Einzugsgebiet von rund 80'000 Personen bildet er den zentralen Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in der Region Zug. Der heutige über 100 Jahre alte Bahnhof weist betrieblich wie städtebaulich erhebliche Mängel auf. Die Anlage ist für den Bahn- und Busgast unübersichtlich, die Wege sind lang, die Fussgängerverbindungen der Gebiete östlich und westlich des Bahnhofes sind schlecht aufeinander abgestimmt und die Arbeitsbedingungen und Raumverhältnisse für das Bahnpersonal sind zu knapp bemessen.

In den vergangenen Jahren wurden deshalb verschiedene Bahnhofprojekte erarbeitet, um die betrieblichen Mängel zu beheben und einen städtebaulich überzeugenden Bahnhof Zug für den Wirtschafts- und Lebensraum Zug zu realisieren. 1987 verwarfen die Stimmberechtigten der Stadt Zug einen Kredit von Fr. 19 Mio. für ein Umbauprojekt. 1988/89 wurde ein Ideenwettbewerb durchgeführt, um zu einer grosszügigeren Bahnhoflösung mit einem zen-

tralen Bushof zu kommen. Verschiedene Planungsschritte führten in der Folge zu einem Vorprojekt. Der Bebauungsplan Bahnhofgebiet und die Bebauungsplanänderungen Baarerstrasse West, welche die Grundlage für die Ausführung des Bahnhofneubaus bilden sollten, wurden in der Folge am 12. März 1995 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern der Stadt abgelehnt.

II. Anforderungen an den neuen Bahnhof

Im Herbst 1997 haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Stadt Zug und der Kanton Zug nach eingehender Analyse des Istzustandes und der Verbesserungsmöglichkeiten beschlossen, die Planung für ein neues Projekt einzuleiten, das sich auf die absolut notwendigen Anlagen konzentriert. Auf Bauten westlich der Gleise sowie auf einen zentralen Bushof mit Bustunnel soll verzichtet werden. Gleichzeitig wurde die Behebung eines der wesentlichsten Mängel, die treppenfreie Verbindung der Schalteranlage zu den Perrons, als Sofortmassnahme an die Hand genommen: Im Herbst 1998 konnten vier neue Lifte bei der Personenunterführung Nord in Betrieb genommen werden, welche sich gut bewähren. Auf der Ostseite wurden zudem zusätzlich 90 gedeckte Veloabstellplätze realisiert.

Im Frühjahr 1998 wurde die Planung am Vorprojekt aufgenommen. Die SBB, die Stadt und der Kanton Zug formulierten zuhanden der Projektleitung folgende Anforderungsprofile an den neuen Bahnhof Zug (Zusammenfassung - die **fett** gedruckten Textabschnitte sind zentrale Anforderungen der Stadt Zug):

a) Verkehr

- **Der Bahnhof als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs ist aufzuwerten.**
- **Die Verbindungen der verschiedenen Verkehrsträger (Bahn, Bus, Taxi, Fahrrad, Fussgänger) sind übersichtlich, kurz, attraktiv und komfortabel zu gestalten.**
- **Der Verkehrsablauf im Bahnhofgebiet ist zu verbessern, die Verkehrsarten sind, wo möglich, zu entflechten.**
- Das bestehende Buskonzept mit Radiallinien ab Bahnhofplatz/Alpenstrasse und Durchmesserlinien auf der Baarerstrasse muss beibehalten werden.
- Die Fussgängerverbindungen von der Stadt zu den Bus- und Bahnanlagen müssen einfach auffindbar und klar beschildert sein.
- Auf die Bedürfnisse einer Stadtbahn Zug ist Rücksicht zu nehmen.
- Die Ausführung eines kundenfreundlichen Beschilderungs- und Informationskonzepts rund um den Bahnhof Zug, insbesondere bei den beiden Hauptbushaltestellen „Metalli“ und „Bahnhofplatz“, ist zwingend.

b) Betrieb

- Die betriebliche Infrastruktur muss zeitgemässe Erfordernisse erfüllen (Raumdimensionen, Layout, Ambiente, Immissionen, Klima, Kassen- und Personensicherheit, kurze Verbindungen, etc.).
- Es ist eine Mobilitätszentrale von SBB, ZVB und Zug Tourismus einzurichten, um Synergiemöglichkeiten der Verkaufsinfrastruktur und einen besseren Kundennutzen zu erhalten.
- **Sämtliche Fussgängerbeziehungen und öffentlich zugänglichen Räume müssen behindertengerecht gestaltet werden.**
- Das Bahnreisezentrum bildet die zentrale Einheit (Hauptfussgängerachsen, Vorfahrten, etc. sind darauf auszurichten).

c) Architektur / Städtebau

- **Der neue Bahnhof soll eine seiner wichtigen Funktion angemessene Stellung im bestehenden Stadtgefüge mit hohen architektonischen Qualitäten erhalten („räumliche Mitte“ und Verknüpfungspunkt der verschiedenen Beziehungen, Ebenen und Raumfolgen), er soll zu einem attraktiven Treffpunkt der Stadt werden.**
- **Dem Projekt muss ein einfaches, übergeordnetes Ordnungsprinzip mit klar erkennbaren Hierarchien zugrunde liegen, die gleisbegleitenden Volumen sollen den räumlichen Rahmen bilden, die typischen zwei Ebenen (Stadtniveau, Gleisniveau) sind wichtige Parameter, die Bahn in Hochlage ist zu thematisieren.**
- **Eine räumliche Durchlässigkeit ist anzustreben; die Ost-West-Verbindung ist als grosszügige Fussgängerpassage (Passage Süd) auszubilden. Die Verbindung zum See ist aufzuwerten. In der Nord-Süd-Richtung sind entlang der Gleise auf Stadtniveau zwischen der Gubel- und der Gotthardstrasse attraktive Fussgängerbeziehungen zu schaffen.**

d) Wirtschaftlichkeit

- Das sich bietende Potential soll unter Berücksichtigung der städtebaulichen, verkehrstechnischen und betrieblichen Randbedingungen ausgeschöpft werden.
- **Eine kundenfreundliche Gestaltung und ein attraktives und aktuelles Sortiment an Dienstleistungen für Bahnkunden und Passanten ist anzubieten.**

e) Raumprogramm

- | | | |
|--|-------------|----------------------|
| - Bahnreisezentrum (Stadt- und Gleisniveau) | ca. | 1'200 m ² |
| - Bahnnebennutzungen (Stadtniveau)
(z.B. Restaurant, Aperto, Kiosk) | ca. | 1'000 m ² |
| - Bahnnebennutzungen (Gleisniveau)
(Take-Away, Blumen, Feinkost) | ca. | 300 m ² |
| - Büronutzungen (Obergeschosse) | max. | 3'900 m ² |
| - Untergeschoss | nach Bedarf | |

III. Vorprojekt für den Bahnhof Zug

Nach einer Projektierungszeit von rund einem Jahr und engagierter, konstruktiver Zusammenarbeit unter den drei beteiligten Partnern kann ein Vorprojekt mit folgendem Inhalt präsentiert werden (siehe Planbeilagen im Anhang):

Projektbeschreibung:

Verkehr/Umgebungsgestaltung:

Der Bahnhofplatz und die Alpenstrasse dienen dem öffentlichen Verkehr (Bushaltestellen und Wendeplatz) sowie dem Fussgänger- und Veloverkehr. Von der Alpenstrasse her gelangt man treppenfrei zu den Geleisen 3 und 4 sowie zur neuen Fussgängerpassage Süd. Diese verbindet die Baarerstrasse, die Dammstrasse und die Alpenstrasse auf dem Stadtniveau. Weite nach Süden verlaufende Treppen ermöglichen den direkten Zugang zu allen Perrons. Von hier aus sind auch alle Perrons mit neuen Liften erschlossen. Durch die Optimierung des Buskonzepts, die Schaffung zusätzlicher Veloparkplätze und vor allem die Verbindung Baarerstrasse/Bahnhofplatz über die neue Passage Süd wird der Bahnhof als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs aufgewertet. Die Bahnhofvorfahrt (Kiss and Ride,

Taxi, Parkplätze, Anlieferung) befindet sich auf der Westseite, wo die gesamte Verkehrsfläche neu aufgeteilt und die bestehende Parkplatzanordnung optimiert werden. Kandelaber schliessen den Verkehrsraum ab und leuchten nachts die ganze Zone aus. Die Ausgänge der Passage Süd werden von leichten Vordächern überspannt. Sie verbessern den Komfort für die Bahnkundschaft und markieren zugleich die Eingänge zur neuen Stadtverbindung. Auf der Ostseite werden neue Velowege und gedeckte Veloabstellplätze direkt bei den Zugängen geschaffen.

Städtebau:

Die Lage der Parzelle im bestehenden Stadtgefüge und im Gleisfeld sowie die neue Passage Süd bilden den Rahmen für das Konzept des neuen Bahnhofs. Zwei gleisbegleitende Baukörper generieren die zentrale Bahnhofhalle. Durch die Halle werden die bestehenden Ebenen (Stadt- und Gleisniveau) miteinander verbunden, die vorhandenen städtebaulichen Strukturen (Metalli, Baarerstrasse, Alpenstrasse, Grafenau, kantonale Verwaltung) ergänzt und miteinander verknüpft. Die Bahnhofhalle und der Bahnhofplatz bilden eine räumliche Einheit mit fliessenden Raumgrenzen. Die grosszügige Halle hat Fernwirkung bis zum See. Eine helle und attraktive Fussgängerunterführung mit Läden und Infrastruktureinrichtungen verbinden die durch Bahndämme getrennten Quartiere Metalli und Grafenau miteinander und unterstützen dadurch die westliche Stadtentwicklung. Der Bahnhof präsentiert sich über Fassade und verwendete Materialien als öffentlicher Bau und fügt sich massstäblich in die Stadtstruktur ein. Zug erhält einen grosszügigen öffentlichen Bau im Herzen der Stadt, der als Treffpunkt für alle von grossem Nutzen ist.

Perronanlagen und Perrondächer:

Das Perrondach Gleis 5/6 (Zwischenperron Westseite für Züge von Luzern) aus dem Jahr 1900 (südlicher Teil) und dem Jahr 1935 (nördlicher Teil) wurde seit 1935 mit Ausnahme einer Profilanpassung 1998 nicht mehr saniert. Dringend anstehende Sanierungen wurden in den vergangenen 10 Jahren in Erwartung eines Neubaus nicht realisiert. Die Aussenperrondächer (S-Bahnlinien 1 und 9) sind Provisorien (Perron Ostseite für Züge Richtung Gotthard aus dem Jahr 1990, Perron Westseite für Züge nach Affoltern/Zürich aus dem Jahr 1988). Im Zusammenhang mit dem Bahnhofneubau werden die Perrondächer, mit Ausnahme des relativ neuen Perrondaches Gleis 7, vollständig ersetzt. Sie überdecken die Aufgänge von Passage Süd, bestehender Unterführung Nord und zusätzlich die Treppenausgänge Gubelstrasse. Die Perrondächer stellen sowohl städtebaulich als auch funktional eine gute Lösung dar. Sie erhöhen den Komfort der Bahnbenützerinnen und Bahnbenutzer wesentlich.

Bestehende Unterführungen:

Der Bau der Liftverbindungen zu den Perrons - als Sofortmassnahme im Jahre 1998 ausgeführt - ermöglicht eine relativ bequeme Erschliessung aller Perrons während der gesamten Bauzeit. Es sind daher diesbezüglich keine Provisorien nötig. Nach Inbetriebnahme der neuen, grosszügigen Passage Süd mit optimalen Beziehungen zwischen Stadt und Perrons wird die bestehende Unterführung Nord ihre kundenspezifische Bedeutung verlieren. Nach der Ausführung des neuen Bahnhofgebäudes wird die Unterführung Nord primär für die gesamte Ver- und Entsorgung der Gebäudenutzungen (SBB-Bahnnebenbetriebe und Drittnutzungen in den Obergeschossen) verwendet. Für das Publikum steht sie als zusätzliche Ost-West-Verbindung und Gleiserschliessung bis auf weiteres zur Verfügung. Im Rahmen des Projekts sind keine Investitionen in die bestehende Perronunterführung Nord vorgesehen. Die bestehende Unterführung Süd mit der Westseite des Bahnhofs (Verbindung Parkplatz/Kiosk) wird geschlossen, bzw. durch die neue Personenunterführung Süd ersetzt.

Architektur:

Massive Kopfbereiche spannen zusammenhängende Hauptnutzflächen auf. Diese sind flexibel und ohne wesentliche Einschränkungen unterteilbar. Die Kopfbereiche im Norden und Süden der beiden Gebäudeschenkel erfüllen sowohl statische (Aussteifung), funktionale (Fluchttreppen, Lift, Schächte, Technik und Nebenräume) wie auch ästhetische (optischer Halt für die Halle) Anforderungen. Die Erschliessung der Obergeschosse geschieht in der Vertikalen über einen frei in der Halle stehenden Treppen- und Liftkern, in der Horizontalen über umlaufende, offene Galerien. Dadurch ist eine weitgehende Flexibilität in der Ausbildung unterschiedlich grosser Mieteinheiten möglich. Auch die Perrons werden mit neuen Treppen und Liften erschlossen. Die Anlieferung/ Entsorgung erfolgt über die Vorfahrt auf der Westseite, die Unterführung Nord und das Untergeschoss des Dienstgebäudes.

Besonders attraktiv sind die Verbindungsbrücken auf Gleis- und Obergeschossniveau, mit interessanten Ausblicken Richtung See und Halle. Sie werden publikumsorientierte Nutzungen und Drittnutzungen aufnehmen. Die öffentlichen Geschosse sind hoch transparent gestaltet, so dass die Orientierung der Kunden überall gewährleistet ist. Sämtliche Fussgängerbeziehungen und öffentlich zugänglichen Räume sind behindertengerecht ausgebildet.

Die Mobilitätszentrale (Integration der Distribution und Beratung der SBB, der ZVB und von Zug Tourismus) befindet sich auf Stadtniveau an zentraler Lage direkt an der Personenunterführung Süd liegend. Durch die flexible Grundrissgestaltung können sich verändernde Nutzungsbedürfnisse gut aufgenommen werden.

Die Fassaden auf der Ost- und Westseite werden durch geschosshohe Verglasungen in Konstruktionsraster geprägt. Fluchttüren akzentuieren die regelmässige Fassade in den Obergeschossen. Das Gebäude erhält durch Fluchtbalkone und grosszügige Fensterbänder ein horizontales, liegendes Gepräge.

Konstruktion / Materialien:

Die Kopfbereiche der Gebäudeschenkel werden in Sichtbeton gegossen. Sowohl Halle wie auch äussere Seitenfassade werden als geschosshohe Pfostenriegelkonstruktion mit Metallfenster ausgeführt. Der Sonnenschutz der Südfassade ist durch vorgehängte Glaslamellen gewährleistet. Das Hallendach besteht aus einer Filigran-Stahlkonstruktion aus Normprofilen mit Glaseindeckung. Das Hallendach kann weitgehend geöffnet werden und benötigt deshalb keinen eigentlichen Sonnenschutz, sondern nur einen Blendschutz. Der Einsatz von nur wenigen Materialien soll dem neuen Bahnhof Zug ein homogenes und einprägsames Erscheinungsbild verleihen.

IV. Würdigung der Vorprojekte aus der Sicht des Stadtrates

Die Stadt Zug ist als Kantonshauptort ein attraktiver sowie dynamischer Lebens- und Wirtschaftsraum. Für einen solchen ist eine gute Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel lebenswichtig. Aus diesem Grund sind in den vergangenen 15 Jahren im öffentlichen Verkehr zahlreiche Verbesserungen eingeführt worden. Dass der neue Bahnhof eine moderne Bahnhofanlage sein muss, welche den Bahn- und Busreisenden in erster Linie dient, ist selbstverständlich. Wenn die neuen Anlagen die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zu einem attraktiven Erlebnis machen oder sogar zu einem beliebten Treffpunkt der Stadt werden, dann werden die Kundenbedürfnisse optimal befriedigt. Ein neuzeitlicher Bahnhof und ein entsprechendes Fahrplanangebot sind primäre Voraussetzungen für die umweltfreundliche Gestaltung des Berufs- und Freizeitverkehrs.

Aus der Sicht der Stadt Zug sollte zudem die neue Bahnhofanlage in ihrer Erscheinung erkennen lassen, dass die Stadt Zug ein Kantonshauptort, ein regionales Zentrum und ein bedeutender Wirtschaftsstandort ist. Das Image der Stadt Zug und ihre offene Atmosphäre sollten sich hier widerspiegeln. Der neue Bahnhof soll den Reisenden und Kunden ein attraktives Angebot an Dienstleistungen bieten.

Die bestehenden Gleisanlagen in der Hochlage trennen die Stadt Zug im Zentrumsbereich spürbar. Aus städtebaulicher Sicht ist deshalb mit dem Bau des neuen Bahnhofs auch die Ausführung einer attraktiven Fussgängerachse, welche die Stadtteile West-Süd-Ost auf dem Stadtniveau verbindet, von immenser Bedeutung. Das nun vorliegende Vorprojekt trägt den städtischen Bedürfnissen in ausgezeichneter Art Rechnung. Die Anforderungen an die städtebauliche Funktion und Qualität sind überzeugend erfüllt. Aus der Idee der „Personenunterführung Süd“ ist eine benutzerfreundliche und belebte Fussgängerpassage auf Stadtniveau entwickelt worden, welche die Verbindung zwischen Osten, Süden und Westen unter Einbezug der grosszügigen Bahnhofshalle optimal gewährleistet.

Für den Benutzer des öffentlichen Verkehrs werden ausgezeichnete und komfortable Verbindungsmöglichkeiten zwischen Bahn und Bus geschaffen. Der Einbezug verschiedenster privater und öffentlicher Nutzungen verspricht ein belebtes Zentrum in Zugs Mitte.

Es ist das Verdienst aller Beteiligten, dass die Gesamtanlage mit einem Kostenrahmen von 65 Millionen Franken ausgeführt werden kann.

V. Beitrag der Einwohnergemeinde Zug

Die Realisierung des Neubaus Bahnhof Zug kostet nach Berechnungen auf Stufe Vorprojekt 65 Millionen Franken, woran die Stadt Zug einen Beitrag von 12,5 Millionen und der Kanton Zug einen Beitrag von 8,8 Millionen Franken zur Mitfinanzierung leisten sollen. Die SBB als Bauherrschaft stellen mit einem Beitrag von 43,7 Millionen Franken gemäss Vorprojekt die Finanzierung für das Bahnreisezentrum, die Dienstleistungsbetriebe und die Drittnutzungen sicher und sind nach Ausrichtung der Beiträge von Stadt und Kanton dafür verantwortlich, dass das Bauprojekt auf der Basis Vorprojekt erstellt und finanziert wird. Die Stadt plant, ihren fixen Beitrag entsprechend ihren Anforderungen (vgl. Kapitel III) an die Kosten des Projekts zu leisten. Im Rahmen intensiver Verhandlungen zwischen den drei am Projekt beteiligten Partner wurde ein den Interessen entsprechender Kostenteiler für die einzelnen Bauobjekte definiert. Da sich jedes Bauobjekt in der nachfolgenden Liste wieder aus verschiedenen Unterpositionen zusammensetzt, an denen sich die Stadt teilweise mit unterschiedlichen Anteilen beteiligt, kann nicht ein genereller Prozentsatz pro Position definiert werden. Stadt und Kanton leisten feste Beiträge, das finanzielle Risiko bei der Realisierung des gesamten Bauwerks liegt bei den SBB.

Die Kostentragung für den Neubau des Bahnhofs Zug ist in der Vereinbarung zwischen den Schweizerischen Bundesbahnen und der Einwohnergemeinde Zug sowie dem Kanton Zug vom 28. April 1999 geregelt. Voraussetzung für die Realisierung des Projektes sind einerseits die Genehmigung der erforderlichen Kredite durch den Grossen Gemeinderat der Einwohnergemeinde Zug und die Urnenabstimmung, den Kantonsrat des Kantons Zug sowie durch den Verwaltungsrat der SBB, anderseits die baurechtliche Genehmigung im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens sowie die vertragliche Regelung über den Land- und Rechtserwerb.

Als Gegenleistung für die Nutzung der Personenunterführung Süd als Verbindung der Stadtteile tritt die Stadt das vom neuen Bahnhofgebäude am Bahnhofplatz beanspruchte Land (ca. 600 m²) an die SBB ab. Der Bahnhofplatz wurde im Jahre 1933 von den SBB an die Stadt unentgeltlich abgetreten.

Die Stadt Zug hat die Ausführung des kommerziellen Bereichs in den Obergeschossen an die Bedingung geknüpft, dass das erste Geschoss des Südtraktes (ca. 200 m²) einer publikumsorientierten Nutzung zugeführt wird. Diese attraktive Lage soll, soweit ein Betreiber einer sinnvollen Nutzung, z.B. als Lesesaal gefunden werden kann, öffentlich zugänglich sein.

Der Beitrag der Stadt Zug setzt sich wie folgt zusammen:

	Planungs- und Baukosten	Anteil Stadt Zug
Gleisunterbauten PU Süd ¹⁾	Fr. 13'120'000.--	Fr. 4'880'000.--
Bahnhofhalle ²⁾	Fr. 13'595'000.--	Fr. 2'385'000.--
Anpassungen auf Gleisniveau ³⁾	Fr. 12'680'000.--	Fr. 1'438'000.--
Obergeschosse	Fr. 16'440'000.--	--.--
Anpassungen Bahnhofplatz/Alpenstr. ⁴⁾	Fr. 2'735'000.--	Fr. 1'800'000.--
Umgebungsgestaltung ⁵⁾	Fr. 1'830'000.--	Fr. 881'000.--
elektronisches Anzeigesystem ⁶⁾	Fr. 1'250'000.--	Fr. 240'000.--
übergeordnete Aufwendungen ⁷⁾	Fr. 2'800'000.--	Fr. 529'000.--
Zwischentotal	Fr. 64'450'000.--	Fr. 12'163'000.--
Ökopaket ⁸⁾	Fr. 320'000.--	Fr. 320'000.--
Total gerundet	Fr. 64'770'000.--	Fr. 12'500'000.--

Erläuterung

- ¹⁾ Diese Position beinhaltet den Rohbau der Personenunterführung (PU) Süd, die Treppen- und Liftanlagen sowie den Ausbau des Fussgängerbereichs. Dank der Erstellung der PU Süd und der Absenkung des Bahnhofplatzes wird die Forderung der Stadt Zug erfüllt, auf dem Stadtniveau eine attraktive Verbindung zwischen Osten, Süden und West zu schaffen.
- ²⁾ Bei dieser Position beteiligt sich die Stadt Zug an der Erstellung der öffentlichen Bahnhofhalle, an der Hallen- und Bodenoberfläche, der Hallenmöblierung und den Aufgängen zu den Gleisen sowie am Hallendach und der Südfassade der Halle. Die Anteile der Stadt begründen sich ebenfalls an dem Erfordernis, eine attraktive Fussgänger Verbindung (durch die Bahnhofhalle) zwischen den unter Punkt 1 erwähnten Stadtteilen zu schaffen.
- ³⁾ Bei dieser Position beteiligt sich die Stadt an den Kosten der Anpassungen der Perrons - ausgelöst durch den Bau der PU Süd - sowie an den Anpassungen der Perrondächer zur Überdeckung aller Perronzugänge.
- ⁴⁾ Dieser Beitrag steht für die Anpassung des Bahnhofplatzes und der Alpenstrasse an die geänderten Bedürfnisse, einerseits bezüglich Modernisierung der Anlegekanten für den Busverkehr, inkl. Überdachung des Wartebereichs, andererseits Schaffung der Ost-Süd-West-Verbindung auf dem Stadtniveau.
- ⁵⁾ Unter dieser Position beteiligt sich die Stadt an den baulichen Massnahmen an der Ostseite, insbesondere an der Erweiterung der Veloabstellplätze; sie schaffen eine direkte Verbindung zur wichtigen Veloachse der Gotthardstrasse sowie einer Fussgänger Verbindung entlang der Geleise.
- ⁶⁾ Zur besseren Orientierung, insbesondere beim Umsteigen zwischen Bus und Bahn, ist ein Abfahrtsanzeigesystem vorgesehen. Dank dieser elektronischen Anlage sollen sich ortsunkundige Reisende am Bahnhof Zug besser orientieren und auf dem direktesten Weg vom Bahnperon zu den Bushaltestellen, Taxis usw. geleitet werden.
- ⁷⁾ Unter diese Position sind verschiedene, für den Bau des Bahnhofs Zug notwendige Massnahmen subsumiert, z.B. Dienstbarkeiten, Etappierungen, allgemeine Signalisation, Wegweisung, Massnahmen zur Si-

cherheit, Kunst am Bau, Projektbegleitung, usw. Der Anteil der Stadt Zug von 19 % ergibt sich aus dem Verhältnis Gesamtkosten zu Kosten, die von der Stadt Zug zu tragen sind.

- ⁸⁾ Zusätzlich zu den ökologischen Bestrebungen im Rahmen der Haustechnik sollen weitere Massnahmen zu Lasten der Stadt ausgeführt werden. Auf den Gebäudeschenkeln soll ein begrüntes Retentionsdach erstellt werden. Die Aus- und Eingänge der Passage Süd und die Perrondurchgänge sollen mit elektrischen Schiebetüren ausgerüstet werden, um die Wärmeverluste zu verringern.

VI. Zusammenfassung und Antrag

Die Erarbeitung des Vorprojekts für einen neuen Bahnhof Zug dauerte rund ein Jahr. Das Vorprojekt wurde von Architekt Dr. Klaus Hornberger, Zürich, auf der Basis des letzten Bahnhofprojekts weiter entwickelt und auf die Bedürfnisse der SBB, der Stadt Zug und des Kantons Zug abgestimmt. Das Projekt überzeugt durch hohe Funktionalität und architektonische Qualität und wurde nach eingehender Auseinandersetzung mit den Bedürfnissen der Bauherrschaft und den städtebaulichen Gegebenheiten des Orts erarbeitet. Der neue Bahnhof Zug symbolisiert in seiner Transparenz Offenheit und ist klar als öffentlicher Bau erkennbar. Im neuen Bahnhof entsteht an zentraler Lage ein kundenfreundliches Bahnreisezentrum.

Weitere Dienstleistungsbetriebe und Geschäfte runden das Angebot ab. Bahnhofplatz und Alpenstrasse dienen primär dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fussgänger- und Veloverkehr. Das Buskonzept wurde optimiert und es entstehen zusätzliche Veloabstellplätze. Die Personenunterführung Süd schafft Verbindungen von der Baarerstrasse zum Bahnhofplatz und weiter zum Westen der Stadt. Ein modernes, elektronisches Fahrgastinformationssystem leitet die Kundschaft übersichtlich und einfach von der zentralen Personenunterführung Süd zu den zwei Bushöfen in der Alpenstrasse und vor dem Metallzentrum. Die grosszügig dimensionierte Bahnhofhalle wird Ort der Begegnung und Verkehrsdrehscheibe in einem. Mehr Reisekomfort wird auf den Bahnsteigen, die erneuert werden, und durch die Dächer, die Richtung Gubelstrasse verlängert werden, erreicht.

Die finanzielle Beteiligung der Stadt wird davon abhängig gemacht, dass alle drei Partner ihre Beiträge leisten, das Bauprojekt auf der Basis des Vorprojekts ausgeführt wird und die Stadt - wie auch der Kanton - angemessen in der Projektorganisation vertreten sind. Wenn der SBB-Verwaltungsrat dem Projekt zustimmt und der Kantonsrat und die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zug zum Finanzierungsbeitrag ja sagen, erfolgt der Spatenstich zum neuen Bahnhof voraussichtlich im Frühjahr 2001. Der Neubau wird als attraktiver, zentraler Verkehrsknotenpunkt des Lebens- und Wirtschaftsraums Zug im Jahre 2003 zur Verfügung stehen.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und

1. einen Beitrag von pauschal Fr. 12'500'000.— an die Kosten des Neubaus Bahnhof Zug und die dazugehörigen Infrastrukturanlagen zu bewilligen.
2. den Stadtrat zu ermächtigen, die für die Ausführung des Bauvorhabens erforderlichen Verträge abzuschliessen.

Zug, 22. Juni 1999

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:

Der Stadtschreiber:

Christoph Luchsinger

Albert Rüttimann

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Planbeilagen
- Vereinbarung (für Parlament)
- Dokumentation (Pläne, für Parlament)

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1492
BETREFFEND BAHNHOF ZUG, FINANZIERUNGSBEITRAG FÜR EINEN NEUBAU

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1492 vom 22. Juni 1999

b e s c h l i e s s t :

1. Für den Neubau des Bahnhofs Zug und die dazugehörigen Infrastrukturanlagen gemäss Vorprojekt vom 21. April 1999 wird ein pauschaler Beitrag von Fr. 12'500'000.– zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, die für die Ausführung des Bauvorhabens erforderlichen Verträge abzuschliessen.
3. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Der Präsident: Der Stadtschreiber:

Urnenabstimmung: