

## Grosser Gemeinderat, Vorlage

### Postulat zur Planung der SBB auf dem Areal Güterbahnhof

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 19. Februar 2019

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 27. Februar 2018 haben Philip C. Brunner, SVP, Roman Burkard, FDP, Martin Eisenring, CVP, und David Meyer, glp, das Postulat "Zur Planung der SBB auf dem Areal Güterbahnhof". Sie verlangen im Wesentlichen, dass

- a) bei der Entwicklung des Areals Güterbahnhof ein städtischer Nutzungsmix mit Bildung, Kultur und Unterhaltung anzustreben sei, zudem sei ein entsprechendes Wohnungsangebot inklusive preisgünstiges Wohnen bereitzustellen; (siehe nachstehend Pkt. 1)
- b) eine längerfristige städtebauliche Perspektive anzustreben sei, insbesondere seien Verbindungen zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen zu schaffen. Dabei sei mittelfristig auch eine Immobiliennutzung des Gleisraums im Sinne einer Überdachung ins Auge zu fassen; (siehe nachstehend Pkt. 2 + 3) und
- c) die städtebauliche Gestaltung sei so anzustreben, dass ein angemessenes Eingangstor der Stadt von Norden her entstehe. (siehe nachstehend Pkt. 4)

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Postulatstext im Anhang ersichtlich. Am 20. März 2018 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen. Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht und Antrag.

#### **1. Vielfältiger Nutzungsmix mit Mehrwert für das Quartier**

Der Stadtrat und die SBB gehen mit den Postulanten einig, dass auf dem Areal Güterbahnhof eine Bebauung mit einem vielfältigen, städtischen Nutzungsmix entstehen soll. Dazu gehören unter anderem auch preisgünstige Flächen für Wohnen sowie Dienstleistungen und Gewerbe. Das städtebauliche architektonische Konzept ist Hand in Hand mit dem Nutzungskonzept zu erarbeiten – mit Einbezug des Quartiers und der Öffentlichkeit. Nur so kann ein stimmungsvoller, flexibler und langfristig funktionierender Quartierteil entstehen. Der genaue Ablauf der Planung und der Mitwirkung werden in den kommenden Monaten von Stadt und SBB erarbeitet.

Wie sich der Nutzungsmix zusammensetzen wird, kann heute nicht gesagt werden. Ob dabei Bildung, Kultur und Unterhaltung im Vordergrund stehen, wie von den Postulanten gewünscht, oder anderweitige Nutzungen, ist offen und wird durch die noch zu definierenden Bedürfnisse der verschiedenen Kreise, unter anderem der Öffentlichkeit, aber auch durch die zukünftige Nachfrage beeinflusst.

## 2. Verbindung Stadtteile und Überdachung Gleisraum

Die Verbindungen der diversen Quartiere und Quartierteile in der Stadt Zug, insbesondere in der Richtung Ost-West, sind in den kommenden Jahren zu optimieren. Ein besonderes Augenmerk ist auf die Querungen der Gleise für den Fuss- und Radverkehr mit sicheren, vom motorisierten Individualverkehr getrennten Verbindungen zu legen. Im Vordergrund stehen folgende Unterführungen:

- Bereits in Planung befindet sich die Unterführung Guthirt, welche möglichst gleichzeitig mit der Entwicklung der Areale Landis & Gyr und Güterbahnhof erstellt werden soll. Sie dient einerseits als Quartierverbindung Ost-West für Fussgänger und Radfahrer und ermöglicht andererseits einen neuen Bahnhofzugang am nördlichen Ende der Perronanlagen.
- Zudem ist kurz- bis mittelfristig eine Aufwertung der Unterführung Gubelstrasse (Gubelloch) für Fussgängerinnen und -gänger sowie Radfahrende und langfristig eine weitere Unterquerung der Gleise auf Höhe Theilerstrasse-Äussere Güterstrasse gemäss kommunalem Richtplan vorgesehen.

## 3. Mögliche Überdachung Gleisraum

### 3.1 Technische Machbarkeit

Die SBB gelangte bei der Überprüfung der technischen Machbarkeit zu folgenden Erkenntnissen (siehe auch Bericht «Randbedingungen der Infrastruktur für die Überbauung des Gleisbereichs und des Freiverlads» vom 20. Juli 2018 in der Beilage):

#### Teilgebiete Gleisfeld und Freiverlad



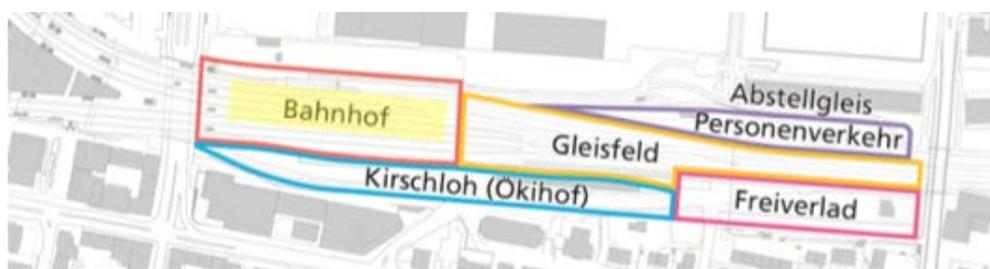
Beim Gleisfeld und Freiverlad besteht kein Handlungsspielraum für eine Überbauung. Insbesondere können keine Gleisspreizungen vorgenommen werden, um Stützen zu stellen und Einbauten zur Sicherstellung des Anprallschutzes zu errichten. Die Gleisgeometrie des Weichenkopfes beeinflusst auch die Lage der Streckengleise nach Baar, die Abstellgleise Personenverkehr und die Gleislage im Freiverlad. Zwischen den Hauptgleisen und den Gleisen im Teilperimeter Freiverlad können keine Stützen gestellt werden, weil die Freiverladegleise wegen der angrenzenden Bebauung nicht verschoben und die Freiverladefläche nicht reduziert werden können. Innerhalb des Perimeters des neuen Freiverlads können ebenfalls keine Stützen gestellt werden.

## Abstellgleise Personenverkehr



Eine gewisse Flexibilität besteht aus Sicht der SBB bei der Anordnung der neuen Abstellgleise für den Personenverkehr auf der Westseite der Hauptgleise (Erstellung voraussichtlich im Zeitraum 2030/2035). Eine allfällige Verschiebung dieser Gleisgruppe, um Stützen zwischen das Gleisfeld und die Abstellanlage zu stellen und die Abstellgleise überbauen zu können, bedingt allerdings die Verschiebung der gesamten Gleisgruppe und damit auch der Interessenslinie zu Lasten des Nachbargrundstücks im Westen. Dieses Grundstück ist mit einem Wohngebäude (Baujahr 2013) bebaut. Zwischen dem Bau und der Interessenslinie verläuft der kantonale Radweg. Eine Verschiebung der Interessenslinie nach Westen und die Setzung von Stützen für die Überbauung der Abstellanlagen ausserhalb der Interessenslinie (im Bereich des Radwegs) sind nicht möglich.

## Teilgebiet Bahnhof



Der Teilperimeter «Bahnhof» umfasst den Gleis- und Perronbereich zwischen der Unterführung Gubelstrasse und dem nördlichen Perronende. Berücksichtigt sind darin vier Mittelperrons, acht Perrongleise und ein Anschlussgleis zum Freiverlad. Die gleisgeometrischen Abhängigkeiten erlauben keine Verschiebung von Gleisachsen, um den Gleisachsabstand zu vergrössern. Für Stützen zwischen den Gleisen ist ein Gleisachsabstand von 5.2 m plus Stützendurchmesser einzuhalten. Zusätzlich ist der Anprallschutz sicherzustellen. In Zug haben diese Randbedingungen für Stützen zwischen den Gleisen somit ausschliessenden Charakter. Stützen sind deshalb höchstens auf den Perrons 1 und 4 sowie ausserhalb der Interessenslinie denkbar. Ob auf dem Perron 1 Stützen gestellt werden können, hängt wesentlich von den Traglasten, der Anzahl Stützen, dem jeweiligen Abstand und den Möglichkeiten für die Foundation ab.

Die technische Machbarkeit ist für diesen Teilbereich grundsätzlich gegeben, vertiefte Abklärungen wären jedoch erforderlich. Zu beachten ist, dass Stützen ausserhalb der Interessenslinien erforderlich sind, also in den Bereichen der Planungsgebiete Areal Landis & Gyr sowie Güterbahnhof.

Die Abklärungen zur technischen Machbarkeit zeigen, dass eine Überbauung des Gleisfelds einzig zwischen der Gubelstrasse und der neuen Personen- und Radwegunterführung möglich wäre. Die SBB stehen einer Überbauung des Gleisraums aufgrund negativer Erfahrungen in anderen Städten (Zürich, Bern, etc.) kritisch gegenüber und verfolgen selbst keine entsprechenden Entwicklungsabsichten. Einer allfälligen Einzonung des Gleisfelds würden sich die SBB jedoch nicht verschliessen.

### 3.2 Örtliche Gegebenheiten

Die Eisenbahnanlagen im Raum Zug befinden sich mehrheitlich an erhöhter Lage auf Dämmen und Brücken. Ab Stadtniveau käme eine Gleisüberbauung deshalb auf eine Höhe von rund 17 Metern<sup>1</sup> zu liegen:

- 5 Meter ab Stadtniveau bis Perronanlage
- plus 9 Meter lichte Höhe ab Perronanlage bis Unterseite Konstruktionshöhe
- plus 2 bis 3 Meter Konstruktionshöhe inkl. Werkleitungen bis bebaubare Fläche.

Die technischen Rahmenbedingungen der SBB (bestehendes Gleisfeld, Sicherheitsabstände etc.) haben gezeigt, dass eine durchgängige Gleisüberbauung nur nördlich der Gubelstrasse möglich wäre. Bei einer Spannweite von 44 Metern ergebe sich eine erschliessbare Fläche von rund 11'000 m<sup>2</sup>.

### 3.3 Quartierverbindungen

Der Stadtrat unterstützt das Anliegen der Postulanten, die Quartiere westlich und östlich der Gleise besser miteinander zu verbinden. Weil die Gleisanlagen auf einem Hochdamm liegen, bieten sich ebenerdige Unterführungen an. Diese Verbindungen sind hindernisfrei (allenfalls flache Rampen), rasch und einfach benutzbar sowohl von Fussgängern wie auch von Radfahrern.

Eine Gleisüberbauung bietet hingegen keine optimale Verbindung. Die Höhendifferenz von bis zu 17 Metern ab Stadtniveau bis EG Gleisüberbauung müsste mit Treppen oder Liftanlagen überwunden werden (siehe auch Pkt. 2.2). Eine ebenerdige Unterführung ist für die kurze Strecke von lediglich 55 Metern (Breite Gleisfeld) attraktiver und komfortabler.

### 3.4 Beurteilung aus städtebaulicher Sicht

Aus städtebaulicher Sicht ist die Höhenlage der Bahnanlagen in der Stadt Zug relevant. Das Erdgeschoss einer Gleisüberbauung kommt rund 17 Meter über dem Stadtniveau zu liegen. Aufgrund der hohen Kosten für die Grundkonstruktion müsste von einer Bebauung mit mindestens sechs Vollgeschossen ausgegangen werden. Das hätte bei einer Mischnutzung Gebäudehöhen von mindestens 21 Metern zur Folge resp. ab Stadtniveau von bis zu 38 Metern. Eine Überbauung der Gleise nördlich des Bahnhofs Zug würde deutlich, das heisst um etwa 18 Meter, aus dem Stadtniveau herausragen. Das Bahnhofsgebäude wäre rund fünf Geschosse niedriger als die nördlich angrenzende Gleisüberbauung.

---

<sup>1</sup> Die Höhenlage der Umgebung sieht wie folgt aus: LG-Areal beim Kreisel Dammstrasse 420 m.ü.M., Baarerstrasse Höhe Gubelstrasse 421 m.ü.M., Baarerstrasse Höhe Nr. 50 422 m.ü.M., Baarerstrasse Höhe Nr. 80 423 m.ü.M.

Die Konstruktion für die Gleisüberbauung bedingt Stützen sowie Zugangskonstruktionen ausserhalb der Interessenlinien. Dieser Umstand sowie die Höhenentwicklung der Gleisüberbauung tangieren die Areale Landis & Gyr und Güterbahnhof erheblich und schränken sie sowohl in ihrer Bebaubarkeit wie Nutzbarkeit ein. Die beiden fraglichen Areale sollen in den kommenden Jahren neu bebaut werden. Die Planungen dazu sind bereits weit fortgeschritten bzw. wurden in die Wege geleitet. Es werden Bebauungen mit hoher innerstädtischer Dichte und entsprechender Nutzungsdurchmischung angestrebt. Diese Bebauungen werden den Gleisraum klar fassen und die erwünschte Lesbarkeit der Stadtstruktur deutlich stärken.

### **3.5 Verdichtung / Wachstum**

Alleine auf den beiden angrenzenden Arealen Landis & Gyr sowie Güterbahnhof können neue Nutzflächen von rund 210'000 m<sup>2</sup> (davon ca. 160'000 m<sup>2</sup> Wohnen und ca. 50'000 m<sup>2</sup> Gewerbe) geschaffen werden. Hinzu kommt das Entwicklungspotential in der restlichen Stadt Zug, das Platz für bis zu 45'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 50'000 Arbeitsplätze bietet. In Anbetracht dieser Zahlen drängt sich die Schaffung von 11'000 m<sup>2</sup> zusätzlichem und aufgrund der Konstruktion zudem teuren Bauland über den Gleisen aus heutiger Sicht nicht auf.

### **4. Eingangstor von Norden**

Die Stadt Zug strebt gemeinsam mit den Grundeigentümern der beidseits der Gleisanlagen angrenzenden Parzellen eine Neubebauung der Areale mit einer hohen innerstädtischen Dichte und Nutzungsdurchmischung an. Der Gleisraum soll baulich gefasst werden und erhält damit ein unverwechselbares Bild. Die Breite des Gleisfelds führt zu einem optischen Freiraum innerhalb der dichten Stadtstruktur, welcher zu einer guten Belichtung und Besonnung der angrenzenden Bauten, zu einer Weitsicht und einer Durchlüftung des Stadtkörpers führt. All diese Faktoren werden dazu beitragen, dass das von den Postulanten geforderte Eingangstor von Norden in den kommenden Jahren umgesetzt wird.

### **5. Zusammenfassung**

Für die weitere Entwicklung der Stadt Zug ist es von grosser Bedeutung, dass die beiden Areale Landis & Gyr und Güterbahnhof in den kommenden Jahren entwickelt, überbaut und einer vielseitigen, neuen Nutzung zugeführt werden können, unter anderem mit preisgünstigen Flächen für Wohnen sowie Gewerbe und Dienstleistungen.

Dem Anliegen der Postulanten, die Verbindungen zwischen den westlichen und östlichen Stadtteilen zu verbessern, das Areal Güterbahnhof mit einem vielseitigen, städtischen Nutzungsmix und einer angemessenen städtebaulichen Gestaltung zu entwickeln, steht der Stadtrat positiv gegenüber und wird dessen Umsetzung weiter verfolgen. Einer Überbauung der Gleisanlagen steht der Stadtrat hingegen aus städtebaulicher und wirtschaftlicher Sicht aus heutiger Perspektive kritisch gegenüber, zumal genügend Entwicklungsflächen in der unmittelbaren Umgebung sowie in weiteren Gebieten der Stadt Zug zur Verfügung stehen.

Der Stadtrat beantragt im Sinne der Ausführungen, das Postulat als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

## 5. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat von Philip C. Brunner, SVP, Roman Burkard, FDP, Martin Eisenring, CVP, und David Meyer, glp, vom 27. Februar 2018 betreffend Planung der SBB auf dem Areal Güterbahnhof als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 19. Februar 2019

Dr. Karl Kobelt  
Stadtpräsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilagen:

- Postulat Planung der SBB auf dem Areal Güterbahnhof
- Bericht Rahmenbedingungen Überdeckung Bahnareal Zug vom 20. Juli 2018

Die Vorlage wurde vom Baudepartment verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Eliane Birchmeier, Departementsvorsteherin, Tel. 041 728 21 51.