

Nr. 2662.2

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Strassen und Wege: Personenunterführung Guthirt; Planungskredit

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission Nr. 2662.2 vom 30. Juni 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug erstatte ich Ihnen gemäss den §§ 13 und 20 GSO folgenden Bericht:

1 Ausgangslage

Ich verweise auf den Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 2662 vom 4. Mai 2021 und auf den Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission Nr. 2662.1 vom 15. Juni 2021.

2 Ablauf der Kommissionsarbeit

Die GPK behandelte die Vorlage an ihrer ordentlichen Sitzung in Sechser-Besetzung und in Anwesenheit von Stadträtin Eliane Birchmeier, Vorsteherin Baudepartement, Jascha Hager, Stadtingenieur, Stadtrat André Wicki, Vorsteher Finanzdepartement sowie Andreas Rupp, Finanzsekretär. Ein Mitglied war entschuldigt. Auf die Vorlage wird eingetreten.

3 Erläuterungen der Vorlage

Die zuständige Stadträtin und Jascha Hager erläutern und kommentieren die Vorlage.

Die Personenunterführung Guthirt ist kein neues Projekt, es gibt schon länger die Idee, auf Höhe des Siemens-Parkhauses eine Personenunterführung (PU) unter dem Bahndamm zu realisieren. Entsprechend ist diese Personenunterführung seit 2009 in der kommunalen Richtplanung enthalten. Ursprünglich war eine recht einfache Personenunterführung geplant, die die Stadtteile im Osten und im Westen verbindet. Dann ist die SBB auf das städtische Projekt aufgesprungen und hat sich bereit erklärt, zusätzlich Perronaufgänge zu machen, wenn die Stadt Zug die Personenunterführung realisiert.

Das Projekt ist heute also nicht nur eine Verbindung der beiden Stadtteile und Quartiere, sondern dient zusätzlich auch der Erschliessung der SBB-Perrons.

Den grösseren Rahmen bildet der Ausbauschritt 2035 der SBB. Geplant ist, dass der Zimmerberg-Tunnel 2035 in Betrieb genommen werden kann. Allenfalls wird sich das Projekt um zwei, drei Jahre verspäten. Der Ausbauschritt 2035 ist aber tatsächlich auf gutem Weg, die Gelder auf Bundesebene wurden gesprochen und die Planung in vollem Gang.

Die Stadt Zug ist an der Planung beteiligt, ist Teil der Projektgruppe und wird von der SBB und vom Bundesamt für Verkehr regelmässig über die Fortschritte informiert. In dieser Projektgruppe sind zudem auch die Gemeinden Baar und Cham vertreten.

Die BPK hat die Vorlage bereits beraten und hat dem Planungskredit mit 9:2 Stimmen zugestimmt. Gleichzeitig hat die BPK dem Baudepartement folgende fünf Aufträge mitgegeben:

- Abklärung Mehrkosten für Verbreiterung der Personenunterführung auf rund 8.4 Meter
- Abklärung Mehrkosten für velotaugliche Lifts zu den Perrons (Liftlänge genügend, um den Lift mit einem Velo zu betreten, ohne das Velo anheben zu müssen)
- Nachverhandlungen führen über Kostenteiler zwischen SBB und Stadt Zug
- Präsentation des Vorprojektes in der BPK
- Abgelehnt hat die BPK, dass die Machbarkeitsstudie (technischer Bericht) Beilage des BPK-Berichts wird. Begründung der BPK war insbesondere der Umfang des Dokuments.

Der Stadtgenieur erläutert die Vorlage anhand einer Präsentation (Siehe Beilage 1). Ergänzend zur Präsentation werden folgende Punkte näher ausgeführt:

1. Ausgangslage (Folie 3 und 4)

Zwischen dem Bahnhof Zug und der Stadtgrenze gibt es verschiedene Unterquerungen des Gleiskörpers (Gubelstrasse, Feldstrasse, Lindenpark). Auf dem Abschnitt zwischen Gubelloch und Feldstrasse fehlt aber eine Verbindung der zwei wichtigen Stadtquartiere (Entwicklungsgebiete). Die stark trennenden Gleisanlagen sollen mittels der Personenunterführung unterquert werden. Es handelt sich dabei um ein breites Gleisfeld bestehend aus 7 Gleisen. Die Personenunterführung ist am Nordende der Perronanlage angesiedelt.

Entwicklung 2009 bis 2021:

- Bereits im Richtplan von 2009 war eine Quartierverbindung als Personenunterführung auf Höhe Guthirtstrasse/Güterbahnhof eingetragen.
- In den letzten 20 Jahren wurden Veränderungen im Mobilitätsverhalten mit Zunahme des Bahn- und Veloverkehrs festgestellt.
- Angebot SBB für zusätzliche Perron-Erschliessung über PU Guthirt: Die Züge werden tendenziell länger und diese Mehrlänge bedient man besser in Richtung Norden aufgrund der Kurvensituation im Süden des Bahnhofs Zug.

Status Projekt 2021:

- Das Projekt wurde gegenüber 2009 erweitert. Zurzeit läuft eine Machbarkeitsstudie für eine Personenunterführung (PU), die drei Nutzergruppen abdeckt: Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und SBB-Nutzende (Perronzugang).
- Bereits im Jahr 2009 wurde das Projekt beim Agglomerationsprogramm (2. Generation) des Bundes angemeldet. Mit diesem Programm unterstützt der Bund Infrastrukturprojekte in Sachen Verkehr in den Agglomerationen. Eine Finanzierung von 40% der damals angenommenen CHF 9 Mio. wurden zugesagt.

2. SBB: Entwicklungen Bahnhof Zug (Folie 5)

Ausbauschritt 2035 (AS 35): Ausbau Achse Zürich-Zug-Luzern:

- Zimmerberg Basistunnel II
- Zusätzliches drittes Gleis zwischen Zug und Baar
- Umbau Gleiskopf Nord
- Verlängerung Perrons Richtung Norden
- Ertüchtigung hindernisfreie Perronzugänge (BehiG)

Diesen Ausbau finanziert die SBB, die Stadt Zug muss hier keinen finanziellen Beitrag leisten.

Zusätzliches SBB-Angebot mit AS 35:

- plus 8 Regio-Express und 1 Fernverbindung/Stunde
- total 32 Verbindungen/Stunde mit Viertelstundentakt Richtung Luzern und Zürich
- Reduktion Fahrzeit Zug-Zürich auf ca. 15 Minuten

3. Arealentwicklungen beidseits Bahndamm (Folie 6)

LG Areal u.a. mit SBB als Grundeigentümerin:

- Gemischt genutztes Quartier mit bis zu 1'200 Wohnungen (Anteil 75%) und Dienstleistungen/Gewerbe (Anteil 25%)
- Personenunterführung Guthirt ist integraler Teil der Arealplanung. In der Umgebungsplanung wird berücksichtigt, dass dort ein Ankunftsort für Bahnkundinnen und Bahnkunden und eine Querung ist und entsprechende Veloinfrastrukturen vorgesehen werden müssen.

Güterbahnhof-Areal mit SBB als Grundeigentümerin:

- Die SBB erstellt Überbauung Kirschloh in Regelbauweise. Trotzdem wird ein Konkurrenzverfahren (Wettbewerb) durchgeführt.
- Gemischte Nutzung: Ca. 75% Wohnen und 25% Dienstleistungen/Gewerbe
- Erschliessung PU-Guthirt ist Teil des Studienverfahrens (im Wettbewerbsprogramm als Randbedingung berücksichtigt)

4. PU Guthirt: Projektbeschreibung (Folie 7 bis 12)

Lage PU Guthirt:

- Südlich Höhe Ökihof und Parkhaus LG-Areal

Dimensionierung Personenunterführung:

- Länge: 60.0 Meter
- Breite: 7.2 Meter
- Höhe: 3.5 Meter

Zur Breite:

Die Breite wurde mit verschiedenen Methoden ermittelt. Die Breite hängt davon ab, wie viele Personen die Unterführung nutzen werden. Dazu gibt es Normen vom Strassenfachverband und von der SBB. Mittels Personenflussrechnung (wie viele Züge kommen an, wie viele Personen fassen diese Züge und wie viel Prozent dieser Personen verlassen das Perron über diese Abgänge) wurde ermittelt, dass in Spitzenstunden bis 500 Personen (nur SBB-Nutzende) die Personenunterführung nutzen. Der Veloverkehr und die querenden Fussgängerinnen und Fussgänger sind dabei noch nicht mitgerechnet. Die Breite beträgt im Minimum 7.2 Meter.

Zur Höhe:

Die Höhe von 3.5 Meter ergibt sich aus der Länge von 60.0 Meter. Je länger die Unterführung, desto mehr Luft bedarf es in der Höhe für das Wohlbefinden. Diese 3.5 Meter müssen nach unten gebaut werden. Dies hat zur Folge, dass man auf Seite Güterbahnhof bei -5.6 Meter ankommt. Umso wichtiger ist es, dass dieser Anschluss der Unterführung bei der Überbauung Kirschloh berücksichtigt wird. Auf der Seite LG-Areal befindet sich der Ausgang -1.6 Meter unter Boden (vergleichbar mit der Situation bei der Unterführung Lindenpark) und ist mit einer anständigen Umgebungsgestaltung gut integrierbar.

Die Erschliessung der Perrons erfolgt mit Treppen und Liften (hindernisfreier Zugang).

Zur Situation PU Guthirt:

- Das Gleis 7 wird seitlich erschlossen.

Zur Perronerschliessung PU Guthirt:

- Knappe Perronkantenabstände haben eine Verlegung der Gleise zur Folge.

Querprofil PU Guthirt:

- Der Bereich für Fussgängerinnen und Fussgänger (3.9 Meter) wird von der Veloverbindung (3.3 Meter) mit einer fühl- und sichtbaren Markierung getrennt. Sowohl die Velos als auch Fussgängerinnen und Fussgänger müssen im Begegnungsfall queren können.

5. PU Guthirt: Termine (Folie 13)

Die SBB ist verantwortlich für die Gesamtkoordination, engagiert aber lokale Büros, um die Ingenieurarbeit durchzuführen. Es handelt sich nicht nur um Tiefbau, sondern auch Elektrotechnik und vieles mehr ist zu berücksichtigen. Deshalb ist die Projektleitung bei der SBB.

6. PU Guthirt: Kosten + Finanzierung (Folie 14 bis 16)

Kostenvergleich Varianten:

Aus der Machbarkeitsstudie ist ein Kostenvergleich verschiedener Varianten hervorgegangen (Variante mit Breiten 5 Meter oder 7.5 Meter, Variante mit Verkaufsflächen und Variante ohne Lift). Die Einsparungen, die bei einer Reduktion der Breite (auf 5 Meter) und dem damit einhergehenden Verzicht auf die Nutzbarkeit für Velofahrerinnen und -fahrer, entstehen, sind mit rund CHF 300'000.00 allerdings gering. Daher soll eine Unterführung realisiert werden, die auch für Velos tauglich ist. Die gewählte Variante ist aus Kosten-Nutzen-Sicht die beste Variante. Gelb markiert ist die Planungsphase, um die es im Moment geht.

Kosten gewählte Variante (Breite 7.5 Meter):

Die Kosten für die Ausführung betragen für die gewählte Variante rund CHF 17.6 Mio. Man könnte nun argumentieren, dass das ein enormer Betrag ist für eine Unterführung. Die detaillierte Aufstellung der Kosten (Folie 15) zeigt auf, dass der Tiefbau rund CHF 8 Mio. ausmacht. Ein grosser Teil der Kosten betrifft die SBB-Gleise. Die Unterführung wird nicht auf einer grünen Wiese, sondern unter einem Gleisfeld erstellt. Die Züge müssen jederzeit fahren können, es müssen Hilfsbrücken erstellt werden und hinzu kommen Themen wie Fahrstrom, Kabel, Sicherungsanlagen bis hin zu Weichenheizungen und technischer Ausrüstung. Die Kosten entfallen also nicht nur auf den Tiefbau (bzw. den Beton, der auf den vorherigen Folien rot eingefärbt war).

Die Stadt Zug erhält für die Personenunterführung Beiträge und kann aufgrund von Synergieeffekten Einsparungen machen:

Objektkosten PU Guthirt brutto gemäss Tabelle 1 (G2662, Seite 6)	CHF 26'600'000.00
Geschätzter Synergieeffekt mit AS 35 (kein separater Gleisumbau nötig):	- CHF 5'000'000.00
Beitrag Agglomerationsprogramm 2. Generation (zugesichert):	- CHF 3'150'000.00
Beitrag Agglomerationsprogramm 4. Generation (geschätzt, offen)	- CHF 5'000'000.00

Damit verbleiben Netto-Investitionskosten für die Stadt Zug von geschätzt CHF 13'450'000.00

Ergänzend ist zu bemerken:

- Die Portalbereiche gehen zulasten angrenzender Planungen Kirschloh und LG-Areal.
- Die Kostenreduktion bei Verzicht auf Velotauglichkeit beträgt nur ca. CHF 300'000.00.

7. PU Guthirt: Antrag Planungskredit (Folie 17)

Somit wird dem GGR beantragt, ein Planungskredit für das Vor- und Bauprojekt der PU Guthirt gemäss Machbarkeitsstudie von CHF 1'640'000.00 zu bewilligen.

- Die Vorfinanzierung Planungskredit für PU Guthirt erfolgt durch die Stadt Zug. Der Bund wird dann bei der Ausführung finanzieren.
- Die Planung erfolgt durch die SBB in Abstimmung mit der Stadt Zug und dem Kanton Zug. Der Kanton Zug stösst seinerseits eine Perrondachverlängerung an, damit die Fussgängerinnen und Fussgänger trockenen Fusses zur Personenunterführung gelangen.

Die Stadträtin ergänzt abschliessend: Das Ziel für die Stadt Zug war ursprünglich und ist immer noch eine Personenunterführung zur Verbindung der Stadtteile. Dies, weil die Unterführungen Feldstrasse und Gubelloch zu weit auseinanderliegen und keine optimalen Quartierverbindungen darstellen. Wenn die Stadt Zug auf die Realisierung der Personenunterführung verzichten würde, dann würde auch die SBB die Perronaufgänge nicht realisieren. Es hängt also von der Stadt Zug ab, ob sie ihre eigene Personenunterführung realisieren will oder nicht.

Fragen aus der Kommission

Mehrwertabgabe/Bebauungsplan

Der GPK-Präsident führt aus, dass es das grosse Projekt LG-Areal und das Projekt Kirschloh gibt, die der Stadt Zug eine Mehrwertabgabe zahlen müssten. Deshalb ist die **Frage**, ob bereits bekannt ist, wie hoch diese Mehrwertabgabe sein wird. Die Mehrwertabgabe deckt dann wahrscheinlich plus/minus die Kosten für die Personenunterführung.

Antwort: Beim LG-Areal fällt keine Mehrwertabgabe an. Die Überbauung Kirschloh auf der anderen Seite wird von der SBB in Regelbauweise erstellt. Deshalb wird auch dort keine Mehrwertabgabe anfallen. Eine Mehrwertabgabe wird nur fällig, wenn es eine zusätzliche Ausnützung gibt.

Der GPK-Präsident führt aus, dass in einem Artikel aus dem Jahr 2019 betreffend Areal Güterbahnhof von einem Bebauungsplan gesprochen wurde und dass die Stadt Zug dort dann mitreden könne. Deshalb sei eigenartig, dass die SBB bei der Überbauung Kirschloh offenbar nur vier Stockwerke hoch ausführen will. Die SBB mit ihrer Überbauung ist eine direkte Profiteurin der Personenunterführung. Es sei zwar absolut unbestritten, dass die Stadt Zug die Personenunterführung Guthirt realisieren muss. Jedoch stellt sich die **Frage**, wer sich an der Finanzierung der Personenunterführung beteiligt, was zahlt zum Beispiel die SBB? Der Bund zahlt sehr viel und der Kanton Zug offenbar nichts, hat aber den Richtplan festgesetzt. Die Stadt Zug muss rund CHF 13 Mio. bezahlen und dazu eine Volksabstimmung durchführen?

Antwort: Es gibt in der Stadt Zug keine Bebauungsplanpflicht. Die Entscheidung für oder gegen einen Bebauungsplan liegt bei der Grundeigentümerin oder beim Grundeigentümer. Die öffentliche Hand kann nicht eine Bebauungsplanpflicht vorschreiben. Die SBB ist eine normale Grundeigentümerin und es ist ihr überlassen, wie sie die Parzelle bebauen will. Die SBB hat sich entschieden, die Überbauung

Kirschloh in Regelbauweise zu erstellen. Die genaue Anzahl Stockwerke kann zurzeit nicht genannt werden, weil das Studienverfahren erst kürzlich angestossen wurde. Die Stadt Zug ist in der Jury des Studienverfahrens vertreten. Das ist bei einer Regelbauweise sonst nicht üblich, wird hier aber so gehandhabt, weil es sich um eine Bebauung an einem sehr markanten Ort handelt und um die Anbindung an die Personenunterführung Guthirt sicherzustellen.

Der GPK-Präsident liest aus einem Artikel der Zuger Zeitung vor, online erschienen am 20. März 2019, Zitat: *«Stadträtin Eliane Birchmeier pflichtete allen Voten bei. Man sei in der Planung des Kirschloh-Areals mittlerweile schon sehr weit, der Ball liege bei den SBB. «Sehr wichtig ist uns in Zukunft ein guter Mix aus preisgünstigen Wohnungen und Flächen für Gewerbe sowie Dienstleistungen», legte Birchmeier dar. Diese Nutzungen müssten sorgfältig geplant werden. Der genaue Ablauf der Planung für ein städtebauliches Konzept sowie ein Nutzungskonzept werde in den kommenden Monaten von Stadt und SBB erarbeitet. Das Postulat wurde schliesslich als erledigt abgeschrieben. Bis voraussichtlich Ende 2022 bleibt auf dem Areal Güterbahnhof der Ökihof bestehen, welcher attraktive Nutzungsmix danach an zentraler Lage zu stehen kommt, wird sich zeigen.»*

Der GPK-Präsident ist der Meinung dies klinge doch stark nach einem Bebauungsplan und preisgünstigen Wohnungen. Die Stadträtin hält dazu fest, dass diese Aussagen im damaligen Artikel soweit korrekt sind. Aber ein Bebauungsplan wurde im soeben vorgelesenen Text mit keinem Wort erwähnt. Mit der SBB spricht die Stadt Zug nach wie vor über preisgünstige Wohnungen und preisgünstiges Gewerbe. Die SBB ist bereit, das zu leisten. Das ist der aktuelle Stand. Es handelt sich aber ganz klar nicht um einen Bebauungsplan.

Die Parzelle, die im Eigentum der SBB ist, wäre zudem zu klein, als dass auf dieser Parzelle ein Bebauungsplan möglich wäre. Die Parzellengrösse müsste erweitert und benachbarte Parzellen müssten integriert werden. Das Baudepartement stösst natürlich keine Bebauungspläne an. Offenbar ist die Bereitschaft von benachbarten Eigentümerinnen und Eigentümern aber nicht vorhanden, in ein Bebauungsplanverfahren einzusteigen.

Frage: Vor sieben oder acht Jahren ging es an einer Sitzung im Haus Zentrum um diese Kirschloh-Überbauung. Damals hiess es, dass die Überbauung nicht nur den Güterbahnhof betrifft, sondern bis an die Baarerstrasse geht. Ist dieses Projekt nun wegen der Nachbarschaft gestorben?

Antwort: Vielleicht hatte die SBB dazumal in der Tat die Idee, einen Bebauungsplan zu machen. Nun ist es aber ein Projekt in Regelbauweise, das absolut zonenkonform ist. Das Projekt gibt es aber noch nicht, sondern erst einen Studienwettbewerb, bei dem die eingeladenen Teilnehmenden Projekte entwickeln werden. Bis an die Baarerstrasse wird die neue Überbauung aber nicht gehen, weil in diesem Fall andere Grundstücke involviert wären.

Der Stadttingenieur ergänzt dazu: Was die SBB bei ihrem Projekt mitberücksichtigt und auch mitfinanziert, ist der Portalbereich, der Aufgang von den -5.6 Meter hinauf zum Stadtniveau. Es ist Aufgabe der SBB, diesen Aufgang ins Projekt zu integrieren. Die Personenunterführung geht nur bis an den Rand des SBB-Grundstückes. Der Aufgang muss ins Grundstück gelegt werden, welches die SBB bebaut. Diesen Aufgang zu realisieren und zu finanzieren ist Sache der SBB, die Stadt Zug muss nichts dazu beitragen. Der Aufgang liegt auf dem Grundstück der SBB und muss in das Überbauungsprojekt integriert werden. Es ist Teil des Studienverfahrens, wo der Ausgang hingehet und wie das mit Rampen und Treppen gelöst wird.

Wichtig festzuhalten ist, dass die PU Guthirt von Portal zu Portal geht, sie hat weder mit dem LG-Areal noch dem Kirschloh-Areal direkt etwas zu tun, sondern ist ein eigenständiges Projekt. Selbstverständlich müssen aber nach den Portalen die Anschlüsse stimmen.

4 Beratung

Beratung in der Kommission

Ein Mitglied stimmt dieser Vorlage betreffend Planungskredit für die Personenunterführung Guthirt zu. Das aktuelle SBB-Projekt Kirschloch hingegen wird mit einem gewissen Missfallen zur Kenntnis genommen. Dabei handelt es sich jedoch um ein anderes Geschäft. Es wird ergänzend angefügt, dass es sich um Land handelt, das einst enteignet wurde, und nicht um Land, das über Generationen vererbt wurde oder im Eigentum der SBB war. Die mediale Berichterstattung und die Pläne der SBB wurden ebenfalls anders wahrgenommen, auch im Zusammenhang mit der Diskussion zum Hochhausreglement. Damals klangen die Pläne für die Überbauung Kirschloch noch etwas anders. Die politischen Überlegungen diesbezüglich habe jedoch nichts mit dem Entscheid über die Personenunterführung zu tun.

Die Stadträtin: Es hat offenbar bei der SBB einen Meinungsumschwung gegeben, weshalb sie in Regelbauweise baut und nicht anders. Es hat auch Personalwechsel auf oberster Stufe des Konzernbereichs SBB Immobilien gegeben, der dafür verantwortlich ist. Die Stadt Zug hat zweimal im Jahr ein Austausch-Meeting mit dem Konzernbereich SBB Immobilien. Von der SBB hat der Stadtrat erfahren, dass die Stadt Zug nach wie vor einer der zwölf wichtigen Standorte in der ganzen Schweiz ist. Und noch etwas: Die SBB Immobilien mussten ihre Investitionen aufgrund von Corona enorm zurückfahren. Die Stadt Zug kann froh sein, dass die SBB Immobilien in Zug an ihren Plänen festhalten (auch wenn die Entscheidung zum Kirschloch nicht mit Corona zusammenhängt) und Zug als verhältnismässig kleine Stadt nach wie vor zu den 12 wichtigen Standorten für die SBB gehört.

Der GPK-Präsident führt aus, dass er selbst sowie die Gemeinderäte David Meyer und Roman Burkard am 15. Juni 2018 an einer Sitzung mit dem Vorsteher des Baudepartementes und dem damaligen Leiter Immobilien der SBB, Jürg Stöckli, dabei waren und dass es damals etwas anders getönt habe. Es gebe auch ein schriftliches Protokoll zu dieser Sitzung. Die Besprechung bezog sich auf das Postulat zur Planung der SBB auf dem Areal Güterbahnhof (<https://www.stadtzug.ch/newsarchiv/660800>). (Das entsprechende Protokoll wurde später der GPK nachgereicht und im Extranet abgelegt).

Die Stadträtin hält nochmals fest, dass die SBB eine Grundeigentümerin wie jede andere sei, auf welche die Stadt Zug keinen Einfluss nehmen kann.

Der GPK-Präsident möchte klarstellen, dass er in keinsten Art und Weise die Stadträtin persönlich angreift. Er ist aus Erfahrung von anderen Projekten über die letzten Jahre jedoch leider nicht erstaunt über solche Entwicklungen und das Vorgehen der SBB.

Honorar

Ein Mitglied führt aus, dass bei der Kostenschätzung für das Projekt PU Guthirt in der Höhe von CHF 26'600'000.00 eine Kostengenauigkeit von +/- 30% angegeben wird.

Frage: Ist es beim Honorar von CHF 1'650'000.00 auch möglich, dass es plötzlich Nachträge +/- 30% gibt.

Antwort: Nein, diese Unsicherheiten beziehen sich vor allem auf die Ausführung. Die Planungskosten von CHF 1'640'000.00 sind unabhängig von der Variante gesetzt. Zudem wurden bereits diverse Zuschläge (Koordination, Ungenauigkeit) in den Preis aufgenommen, so dass es beim Honorar keine Ausschläge von +/- 30% geben sollte. Die Höhe des Honorars für das Vorprojekt und das Bauprojekt

ist eigentlich gesetzt. Wenn das Projekt günstiger wird, dann wird auch die Ausführung (Bauleitung) günstiger ausfallen. Der Horizont von Vor- und Bauprojekt ist aber bereits ziemlich präzise abgesteckt und ist unabhängig von den Baukosten.

Hinweis Nutzergruppen Personenunterführung

Ein Mitglied weist darauf hin, dass die Argumentation, dass es drei Nutzergruppen gebe (Folie 4), die von der Personenunterführung profitieren, nicht ganz korrekt sei. Es werden die Nutzergruppen Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und SBB-Nutzende genannt. Jedoch sind die SBB-Nutzenden auch zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Es sind also zwei Gruppen. Der Titel «Personenunterführung» lässt offen, mit welcher Mobilität diese Personen unterwegs sind. Es sind unterschiedliche Kategorien, ob es sich um die Art der Mobilität oder um das Ziel der Personen handelt. Dieser Hinweis ist im Hinblick auf die zukünftige Präsentation und Kommunikation allenfalls wichtig.

BPK-Anträge

Der GPK-Präsident bittet den Stadttingenieur eine kurze Ausführung zum BPK-Antrag, betreffend Abklärung einer Verbreiterung der Personenunterführung auf 8.4 Meter, zu machen. Was war die Überlegung der BPK hinter diesem Antrag? Und wie kommt man auf eine Breite von 8.4 Meter.

Der Stadttingenieur: Es fand eine intensive Diskussion mit der SBB und den Planerinnen und Planern statt, wie breit die Unterführung sein muss. Es gibt aus der VSA-Norm gewisse Minimalabstände. Eine Variante in der Diskussion war dazumal die Breite von 8.4 Meter. Die BPK äusserte, dass eine breitere Unterführung auf lange Sicht Sinn machen könnte, falls die Mehrkosten nicht zu gross sind. Es muss abgeklärt werden, ob es bei einer Verbreiterung der Personenunterführung einen Kostensprung gibt, der unter Umständen grösser ist als bei einer Verschmälerung.

Der GPK-Präsident erachtet eine Verbreiterung als sehr sinnvolle Überlegung, bei solch langlebigen Bauten sei es immer gut, grosszügig und in die Zukunft zu denken, auch wenn es am Schluss etwas mehr kostet, auf die gesamte Dauer der Nutzung lohnen sich diese Kosten.

Die Kommission geht die 5 Anträge der BPK an den GGR miteinander durch:

- a) BPK-Antrag 1: Abklären Mehrkosten für Verbreiterung der Personenunterführung auf rund 8.4 Meter
Der GPK-Präsident stellt stillschweigende **Zustimmung** der GPK zu diesem Antrag fest.
- b) BPK-Antrag 2: Abklären der Mehrkosten für velotaugliche Lifts zu den Perrons (genügende Liftlänge, um mit dem Velo den Lift benutzen zu können, ohne das Velo auf das Hinterrad stellen zu müssen)
Der GPK-Präsident stellt stillschweigende **Zustimmung** der GPK zu diesem Antrag fest.
- c) BPK-Antrag 3: Prüfung und Nachverhandlungen Kostenteiler zwischen SBB und Stadt Zug
Der GPK-Präsident stellt stillschweigende **Zustimmung** der GPK zu diesem Antrag fest.
- d) BPK-Antrag 4: Präsentation des Vorprojekts in der BPK
Der GPK-Präsident stellt fest, dass auch die GPK über das Vorprojekt laufend informiert werden will. Auch dazu gibt es eine **Zustimmung**.
- e) BPK-Antrag 5. Machbarkeitsstudie als Beilage zum Bericht des Präsidenten

Der GPK-Präsident führt aus, dass der Bericht zwar sehr «technisch» daherkommt, aber die Komplexität dieser Operation am offenen Herzen sehr gut aufzeigt. Die Personen müssten sich bewusst sein, dass es nicht um bauen auf der grünen Wiese geht.

Der GPK-Präsident stellt fest, dass die GPK stillschweigend **zustimmt**, dass die Machbarkeitsstudie dem GPK-Bericht als Beilage beigelegt wird.

Frage: Wird die Stadt Zug Bauherrin sein?

Antwort: Die SBB wird die Bauherrin sein. Es handelt sich um ein kombiniertes Projekt mit dem Ausbauschritt 2035. Gebaut wird nicht unter befahrenen Gleisen, sondern es werden Gleisumlegungen geschehen. Weil sowieso Gleise ersetzt und verschoben werden müssen, wird das genutzt, um die neue Unterführung machen zu können. Es wird nicht mit Deckelbauweise und Hilfsbrücken gebaut, dies würde das Projekt massiv verteuern.

Der GPK-Präsident wird der Vorlage ebenfalls zustimmen und erachtet das Projekt als sehr wichtig. In diesem Zusammenhang macht sich auch die Gemeinde Baar Überlegungen, was der Ausbauschritt 2035 für sie bedeutet. Der GPK-Präsident ist mit einem Baarer Kantonsrat einverstanden, der sich in einem Artikel der Zuger Zeitung kürzlich so zitieren lassen, dass das Bevölkerungswachstum bis 2035 kaum bei nur 25'500 Einwohnerinnen und Einwohnern bleiben wird. Der GPK-Präsident empfiehlt deshalb, bei einem solchen Jahrhundertbauwerk entsprechend grosszügig zu denken. Er erinnert dabei an den schlechten Entscheid des Kantonsrates bei der Unterführung im Rigiblick (Gemeinde Cham/Steinhausen) für die ZVB, wo viel zu klein gedacht wurde.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt die GPK der Vorlage einstimmig mit 6:0 Stimmen zu.

5 Zusammenfassung

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Informationen und in Kenntnis des Bericht und Antrages des Stadtrates Nr. 2662 vom 4. Mai 2021 und des Bericht und Antrages der Bau- und Planungskommission (BPK) Nr. 2662.1 vom 15. Juni 2021 empfiehlt die GPK die Vorlage zur Annahme.

6 Antrag

Die GPK beantragt Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- den Anträgen der BPK zuzustimmen und
- für die Erarbeitung von Vor- und Bauprojekt einen Planungskredit von CHF 1'640'000.00 einschliesslich MWST zulasten der Investitionsrechnung, Objekt Nummer 0173 / Kostenstelle 4400 zu genehmigen.

Zug, 19. August 2021

Für die Geschäftsprüfungskommission
Philip C. Brunner, Kommissionspräsident

Beilagen:

1. Präsentation vom Baudepartement: Strassen und Wege: Personenunterführung Guthirt; Planungskredit
2. Auszug Technischer Bericht Machbarkeitsstudie SBB vom 20. September 2021 zur PU Guthirt