

Interpellation Hans-Beat Uttinger zur Bahnhofplanung Zug 3. Anlauf betreffend
Wahrung der Interessen der Stadt Zug bei der Neuplanung des Bahnhof Zug

Schriftliche Antwort des Stadtrates vom 7. April 1998

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Datum vom 21. Januar 1998 hat Gemeinderat H.-B. Uttinger die vorgenannte Interpellation eingereicht und den Stadtrat ersucht, diese schriftlich zu beantworten. Der Wortlaut dieser Interpellation befindet sich auf S. 1506 f. im Protokoll Nr. 40 vom 27. Januar 1998.

Der Stadtrat hat in der Vorlage Nr. 1395 vom 16. September 1997 die Bedürfnisse der Stadt Zug an ein neues Bahnhofprojekt dargelegt. In den Beratungen wurde darauf hingewiesen, dass auch die Anliegen von SBB und Kanton vorliegen. Diese verschiedenen Anforderungen müssten noch zu einem Gesamt-Pflichtenheft integriert werden. Dabei muss jeder Partner für die von ihm zu finanzierenden Teile die Verantwortung übernehmen.

Da die Planer-Submission nach BÖB/VöB anspruchsvoll ist und sehr viel Zeit beansprucht, wurde diese bereits im November 1997 eingeleitet. In dieser Submission ist das Raum-Pflichtenheft sehr allgemein formuliert zur Bestimmung eines groben Mengengerüsts. Die detaillierte Flächenzuweisung ist für die Auswahl von Ingenieuren auch kein relevantes Kriterium.

Zu den Fragen:

1. War dem Stadtrat (eventuell auch der Bau- und Planungskommission) am 11.11.1997 dieses Raumprogramm bekannt?

Das Raumprogramm der Bereiche Betrieb, Kundendienst und Liegenschaften für das Bahnhofgebäude wird im Zeitraum vom Dezember 1997 bis März 1998 erarbeitet und vom Koordinationsausschuss an einer Sitzung Anfang April 1998 erstmals bereinigt. Die Behördendelegation dürfte das Raumprogramm voraussichtlich Ende Juni definitiv genehmigen.

2. Wenn ja, warum wurde dies dem GGR nicht offengelegt?

Der Grosse Gemeinderat wurde korrekt über die damals vorliegenden Grundlagen informiert.

3. und 4. *Wenn nein, inwiefern hat der Stadtrat für die Erarbeitung dieses Raumprogrammes Vorgaben gemacht, und welche waren dies?*

Wenn bisher keine Vorgaben gemacht worden sind, welche gedenkt der Stadtrat der Bauherrschaft (SBB) zu machen?

Der Stadtrat hat die in der GGR-Vorlage Nr. 1395 dargelegten Vorgaben in die Bahnhofplanung eingebracht. Zudem hat er auf die relevanten Rechtsgrundlagen, insbesondere auf die städtische Bauordnung, aufmerksam gemacht. Auch die Behördendelegation Bahnhof Zug hat bereits im Juli 1997 an einer Sitzung beschlossen, die geltenden städtischen Rechtsgrundlagen (z.B. Baulinien, Ausnützung usw.) nach Möglichkeit einhalten zu wollen. Allerdings muss hier einmal mehr festgehalten werden, dass das Bewilligungsverfahren erst aufgrund des konkreten Projektes festgelegt werden kann. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass es sich um ein Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht handelt, bei welchem die kantonalen und die städtischen Rechtsgrundlagen nicht direkt zur Anwendung kommen (vgl. nächste Antwort).

5. *Warum verzichtet der Stadtrat auf Wohnnutzung gemäss Bauordnung der Stadt Zug, obwohl bei anderen an Geleiseanlagen anschliessende Neubauten solche vorgeschrieben worden sind?*

Wieweit bei Bahnanlagen die kantonalen und gemeindlichen Bauvorschriften Anwendung finden, bestimmt sich vorab nach Art. 18 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101). Diese Vorschrift lautet, soweit hier von Interesse, wie folgt:

¹Die Pläne für die Erstellung und Änderung von Bauten und Anlagen, die ganz oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienen, sind vor ihrer Ausführung allein von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.

²Die beteiligten Bundesstellen, Kantone, Gemeinden und die betroffenen Grundeigentümer sind vor der Genehmigung der Pläne für Bauten und Anlagen anzuhören. Die Anhörung von Gemeinden und betroffenen Grundeigentümern ist Sache der Kantone.

³Die auf kantonales Recht gestützten Anträge sind soweit zu berücksichtigen, als ihre Anwendung die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt.

Ausschliesslich oder überwiegend dem Bahnbetrieb dienende Grundstücke unterstehen nach Absatz 1 demnach in formeller Hinsicht einzig dem bundesrechtlichen Plangenehmigungsverfahren. Bahnbetriebsgrundstücke, wie z.B. Stationsgebäude, Gleis- und Perronanlagen, dürfen deshalb nicht in ein kantonales Quartierplanverfahren einbezogen werden (BGE 115 Ib 166 ff.; BGE in Zbl 1989, 412 ff.). Auch in solchen Fällen geht indessen das Bundesrecht dem kantonalen und gemeindlichen Recht in materieller Hinsicht nicht einfach vor, sondern es ist gemäss Absatz 3 eine Lösung anzustreben, die beiden Rechten möglichst Rechnung trägt.

Bauvorhaben, die weder ausschliesslich noch zur Hauptsache dem Bahnbetrieb dienen, unterstehen dagegen dem kantonalen Recht, auch wenn dafür in gewissen Fällen (vgl. Art. 18a EBG) eine bundesrechtliche Genehmigung erforderlich ist.

Sogenannte gemischte Bauten, die teils dem Bahnbetrieb, teils betriebsfremden Zwecken dienen, sind allein vom Bundesamt für Verkehr im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu genehmigen, wenn das Gesamtbauwerk überwiegend dem Bahnbetrieb dient (vgl. BGE 116 Ib 400 ff., Bahnhof Stadelhofen Zürich). Werden Verkaufsflächen von erheblicher Grösse in eine Bahnhofanlage eingebaut, so ist dies nach Art. 18 EBG ebenfalls im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren zu bewilligen, wenn sie im Vergleich mit dem Gesamtbauwerk flächen- und volumenmässig von untergeordneter Bedeutung und baulich und funktionell völlig in dieses einbezogen sind (BGE 122 II 165 ff., Hauptbahnhof Zürich).

Die Abgrenzung zwischen eidgenössischem Eisenbahnrecht und kantonalem Bau-recht erfolgt vorfrageweise im Plangenehmigungs- oder Baubewilligungsverfahren. Sie kann aber auch selbständig im Anstandsverfahren von Art. 40 lit. a EBG beurteilt werden, wobei gegen letztere Entscheide die Verwaltungsgerichtsbeschwerde an das Bundesgericht offen steht (vgl. BGE 117 Ib 113 E. 1a).

Aufgrund des Projektes wird zu beurteilen sein, ob, wovon in der Regel wohl auszugehen ist, das Bahnhofsgebäude Zug überwiegend dem Bahnbetrieb dient. Ist dies der Fall, finden die gemeindlichen Vorschriften nicht unmittelbar Anwendung. Nach Art. 18 EBG kann die Gemeinde im Plangenehmigungsverfahren indessen Anträge stellen und die Beachtung der Anliegen des kantonalen und kommunalen Bau- und Planungsrechts verlangen. Solche Anträge haben die zuständigen Bundesbehörden zumindest soweit zu berücksichtigen, als ihre Anwendung die Bahnunternehmung in der Erfüllung ihrer Aufgaben nicht unverhältnismässig einschränkt (Art. 18 Abs. 2 EBG; BGE 122 II 274). In diesem Verfahren kann auch die Frage des Wohnanteils eingebracht werden. Allerdings wird hier der Wohnanteil möglicherweise weitgehend durch die dem Bahnbetrieb dienenden Nutzungen verdrängt werden.

Demzufolge kann die Frage 5 konkret wie folgt beantwortet werden: Wenn es sich um ein Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht handelt, kann der Stadtrat keine verbindlichen Vorgaben machen.

Vorausgesetzt, das Bewilligungsverfahren richtet sich nach städtischem Recht, kann die Frage, ob eine Reduktion des Wohnanteils gemäss Bauordnung gewährt werden kann, nur aufgrund von fachlichen Abklärungen bei einem vorliegenden Projekt festgestellt werden. Zu beurteilen ist insbesondere die Immissionssituation.

6. Wo sind die für die Büronutzung (ca. 3'500 m²) erforderlichen Parkierungsmöglichkeiten vorgesehen?

Wieviele Parkplätze erforderlich sind, wird ebenfalls erst nach Vorliegen eines Projektes beurteilt werden können. Je nach anzuwendendem Recht wird auch das Bahnhofgebäude die Vorgaben des Parkplatzreglementes erfüllen müssen. Wie dies geschehen wird, wird das Projekt zeigen. Immerhin darf darauf hingewiesen werden, dass die SBB über eigenes Land verfügt, auf welchem eine bestimmte Anzahl Parkplätze ausgewiesen werden können. Zudem ist das Areal bestens mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

7. Inwiefern ist die für das Raumprogramm dominante private Büronutzung mit der Absicht zur „Schaffung eines beliebten Treffpunktes der Stadt“ vereinbar?

Für die „Schaffung eines beliebten Treffpunktes der Stadt“ sind vor allem die Stadtebene und die Geleiseebene wichtig. Die Nutzungen in den übrigen Geschossen dürften darauf eher wenig Einfluss haben.

8. Wie beabsichtigt der Stadtrat zu vermeiden, dass der Grosse Gemeinderat und die Öffentlichkeit nicht erst bei der Beratung des Baukredites die Möglichkeit haben, sich mit den räumlichen Gegebenheiten des neuen Bahnhofes zu befassen?

Der Grosse Gemeinderat hat einen Projektierungskredit „zur Erarbeitung eines Vorprojektes für die Personenunterführung Süd in Kombination mit einem neuen Bahnhofgebäude“ bewilligt. Demzufolge wird sich der Grosse Gemeinderat nach Abschluss des Vorprojektes wieder mit dem Bahnhofprojekt befassen können. Wie der Interpellant beweist, ist es auch im Zusammenhang mit politischen Vorstössen möglich, immer wieder über den Bahnhof zu reden.

9. Ist der Stadtrat der Auffassung, dass es bei einem im Vergleich zum abgelehnten Projekt „Kirschtorte“ um mehr als die Hälfte reduzierten Raumprogramm und der städtebaulichen Bedeutung des Bahnhofes verantwortbar ist, die Architektur des Projektes „Kirschtorte“ in etwas „amputierter“ Form weiterhin zum Ausgangspunkt der Bahnhofplanung zu setzen?

Die Behördendelegation Bahnhof hat entschieden, das bisher mit der Planung beauftragte Architekturbüro auch mit der Erarbeitung des Vorprojektes zu beauftragen. Der Auftrag beinhaltet nicht die Projektierung einer „amputierten“ Kirschtorte sondern die Gestaltung des nach wie vor richtigen städtebaulichen und funktionellen Konzeptes unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen.

10. Ist der Stadtrat in der Lage, die Einhaltung der von ihm vorgeschlagenen städtischen Submissionsordnung durchzusetzen?

Für die Vergebung von Aufträgen im Zusammenhang mit dem Bahnhofprojekt kommt das Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen vom 16. De-

zember 1994 (SR 172.056.1) zur Anwendung und nicht das städtische Submissionsreglement.

Zug, 7. April 1998

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

i.V. Hans Hagmann