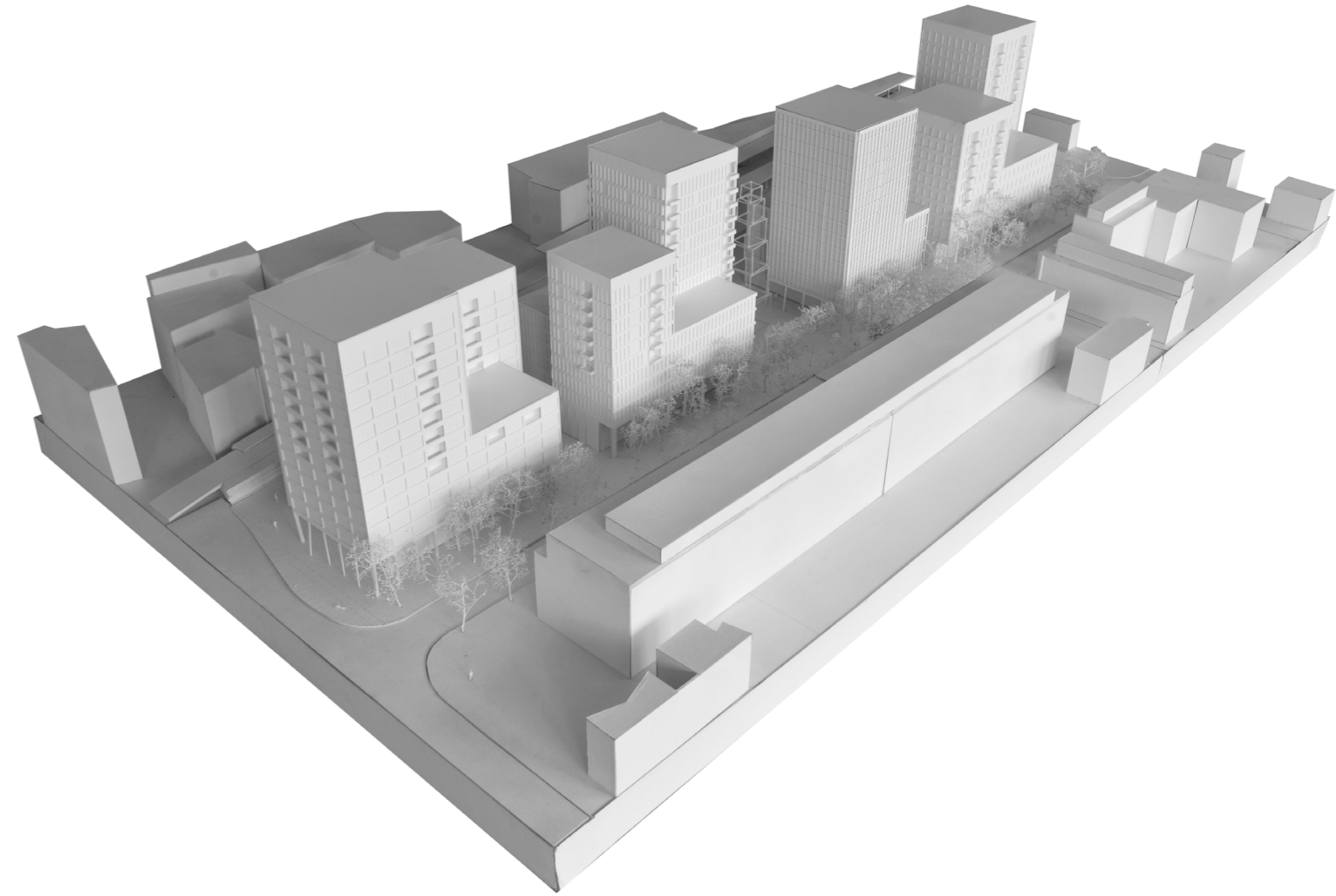


**Richtprojekt BBP Baarerstrasse West / Bahnhof Zug  
Überarbeitung 21.03.2023**



# Projektteam

Auftraggeber	Verein IG BBPL Baarerstrasse / Bahnhof Zug Baarerstrasse 37, 6300 Zug
Arge Architektur	SLIK Architekten GmbH eth sia Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich Güller Güller architecture urbanism Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
Begleitung	Metron Raumentwicklung AG Stahlrain 2, 5200 Brugg
Landschaftsarchitektur	Hansjörg Jauch Landschaftsarchitekt bsia Asylstrasse 58 8032 Zürich
Verkehr	Teamverkehr Zug AG Zugerstrasse 45, 6330 Cham
Umwelt	edelmann energie ag Allmendstrasse 149, 8041 Zürich



# Projekt in Kürze

**Das Gebiet des Bebauungsplan Baarerstrasse West – Bahnhof Zug ist Teil des heutigen Zentrums von Zug zwischen Altstadt, See, Bahnhof und Metalli. In den nächsten Jahren soll das Gebiet für Einwohner, Arbeitende und Besucher massvoll verdichtet werden und an Attraktivität zulegen. Mit dem zukunftsweisenden Projekt sollen wichtige Bedürfnisse für Zug erfüllt und das Zentrum nachhaltig aufgewertet werden.**

Die Grundeigentümer und die Stadt Zug leisten mit dem Projekt für das Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug einen Beitrag zur qualitativ hochwertigen und langfristigen Weiterentwicklung der Innenstadt von Zug. Die angestrebte hohe Dichte ist Ausdruck des Willens zur Siedlungsentwicklung nach innen mit einem hohen Qualitätsanspruch und zur Konzentration der Bevölkerung insbesondere im Umfeld der Knoten des öffentlichen Verkehrs.

Das Areal ist ein Ort für alle. Der öffentliche Raum ist überall zugänglich. Die programmatische und soziale Durchmischung unterstützt den hohen Öffentlichkeitsgrad des Areals sowie des Bahnhofsumfelds als Ganzes für die Stadt und die Agglomeration. Neue Fussgängerverbindungen vom Bahnhof ins umliegende Quartier sowie ein zentraler Platz als Scharnier zwischen Bahnhof, der Baarerstrasse und dem geplanten Metalli Platz werden geschaffen.

Der Lage des Areals an der stark frequentierten Ostseite des Bahnhofs entsprechend wird eine speziell hohe Qualität des öffentlichen Raums angestrebt. Dies betrifft sowohl die Gestaltung wie auch die Belebung des öffentlichen Raums durch publikumsorientierte Nutzungen innerhalb des Areals. Im Erdgeschoss tragen die öffentlichen respektive publikumsorientierten Nutzungen zur Belebung des Bahnhofsumfelds bei. Darüber garantieren ein Wohnanteil von 30-50% und ein Dienstleistung und Gewerbeanteil von 50-70% ein durchmisches und lebendiges Stadtquartier.

Die Umgestaltung des Areals wird etappenweise vollzogen. Die ältesten Gebäude bestehen seit den 50er-Jahren und sind in die Jahre gekommen, die Bausubstanz ist schlecht. Andere Gebäude sind jünger oder renoviert. Dies führt zu sehr unterschiedlichen Erneuerungshorizonten der Grundeigentümer und bedarf einer flexibel etappierbaren Umsetzung.



Quelle: Stadtmodell Zug. Geplante Bebauung des Areals Baarerstrasse West / Bahnhof Ost



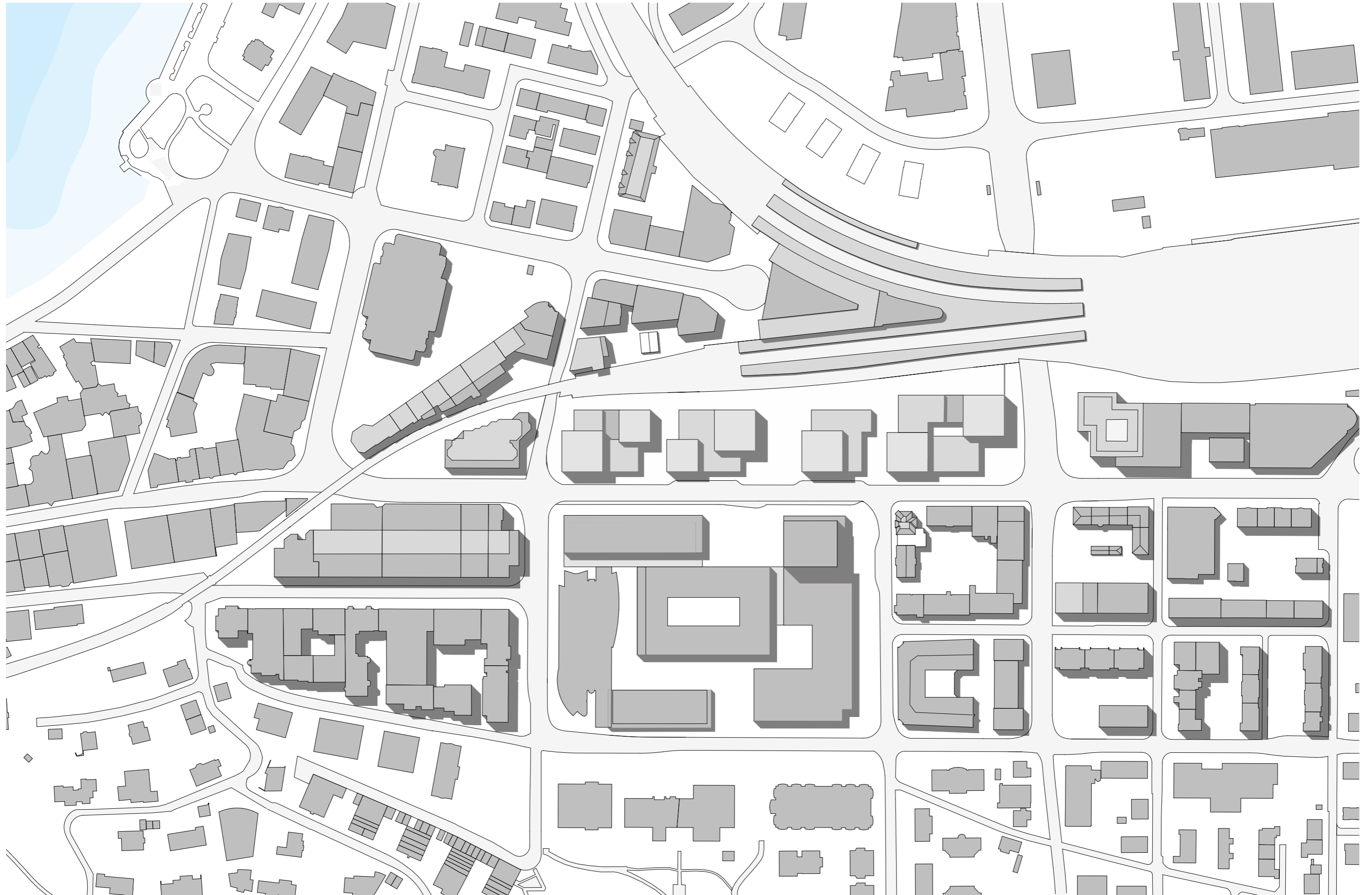
Quelle: Google Earth 21.09..2021.

# Nordansicht

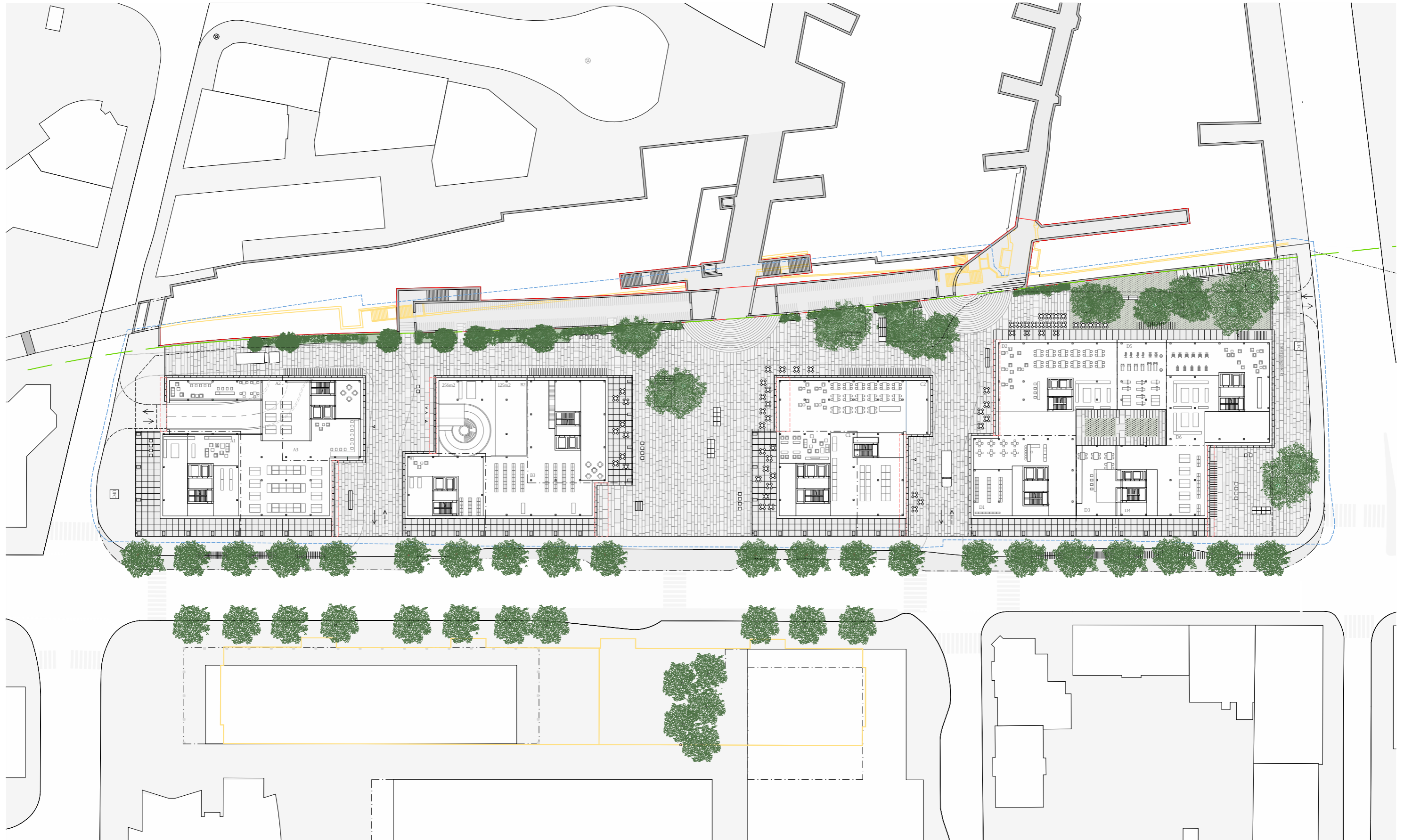




# Situation 1:2000

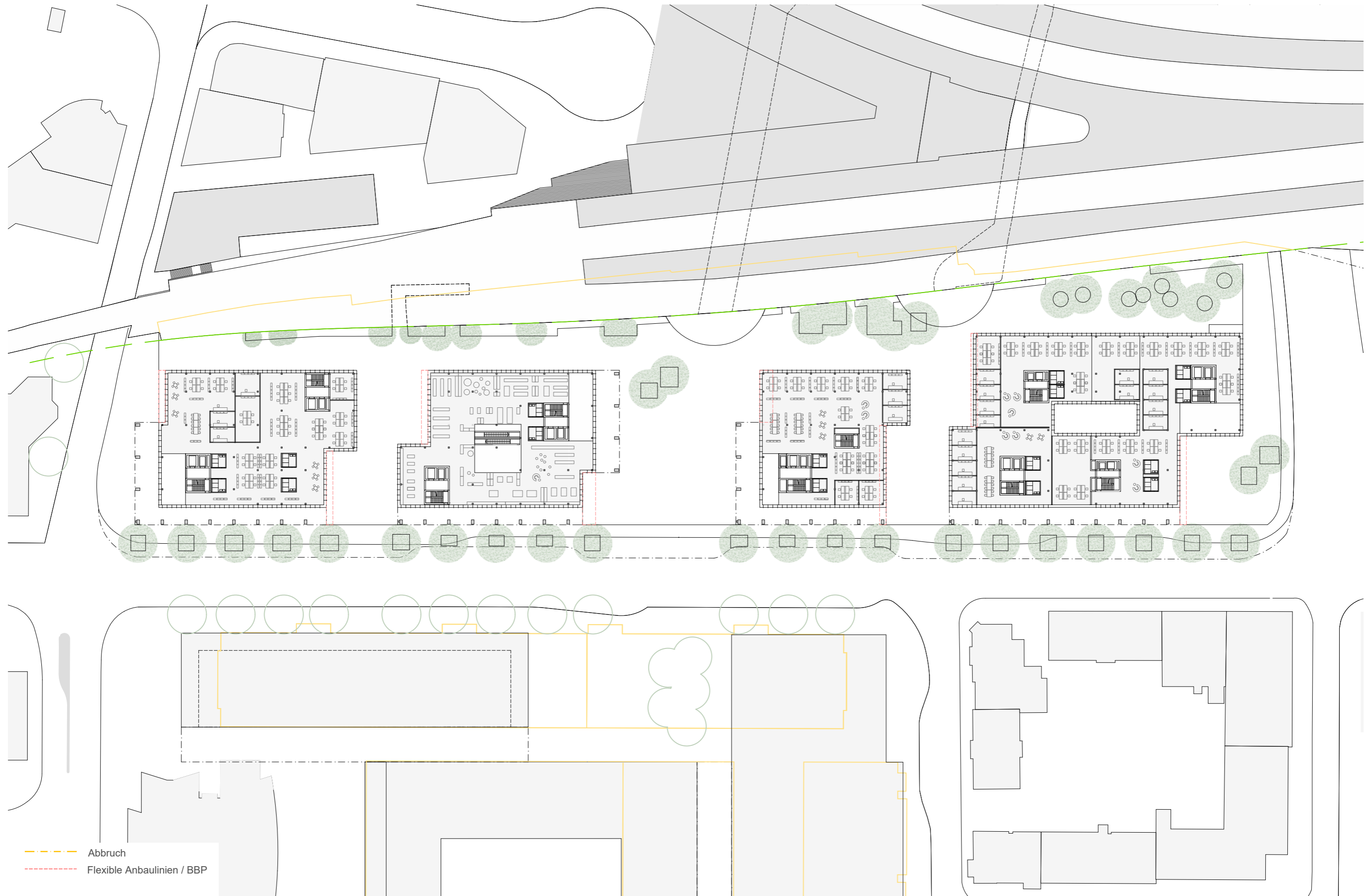


# Stadtebene

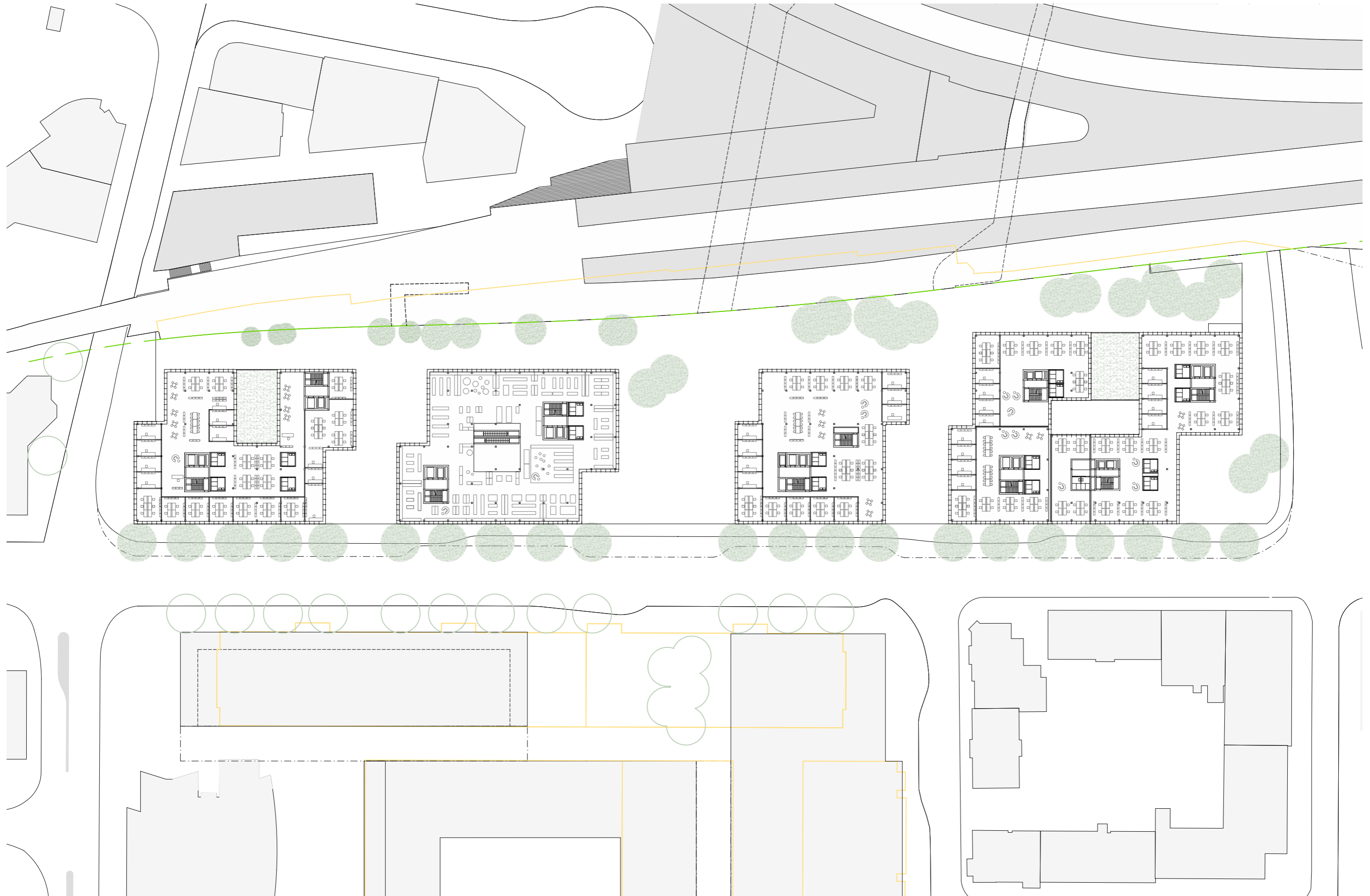


- |                             |                        |                         |                                   |                         |
|-----------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
| Betrachtungsperimeter       | Abbruch (SBB, Metalli) | Natursteinplatten       | Naturstein Arkade/Fries Onsernone | Veloparkierung          |
| Flexible Anbaulinien / BBP  | Parzellen Heute        | Kleinere Plattenformate | Asphalt                           | Neue Bäume auf Parzelle |
| LKW Anlieferung oberirdisch | SBB Interessenslinie   | Chaussierung            | UFC Unterflurcontainer            | neue Bäume Teil vom BGk |

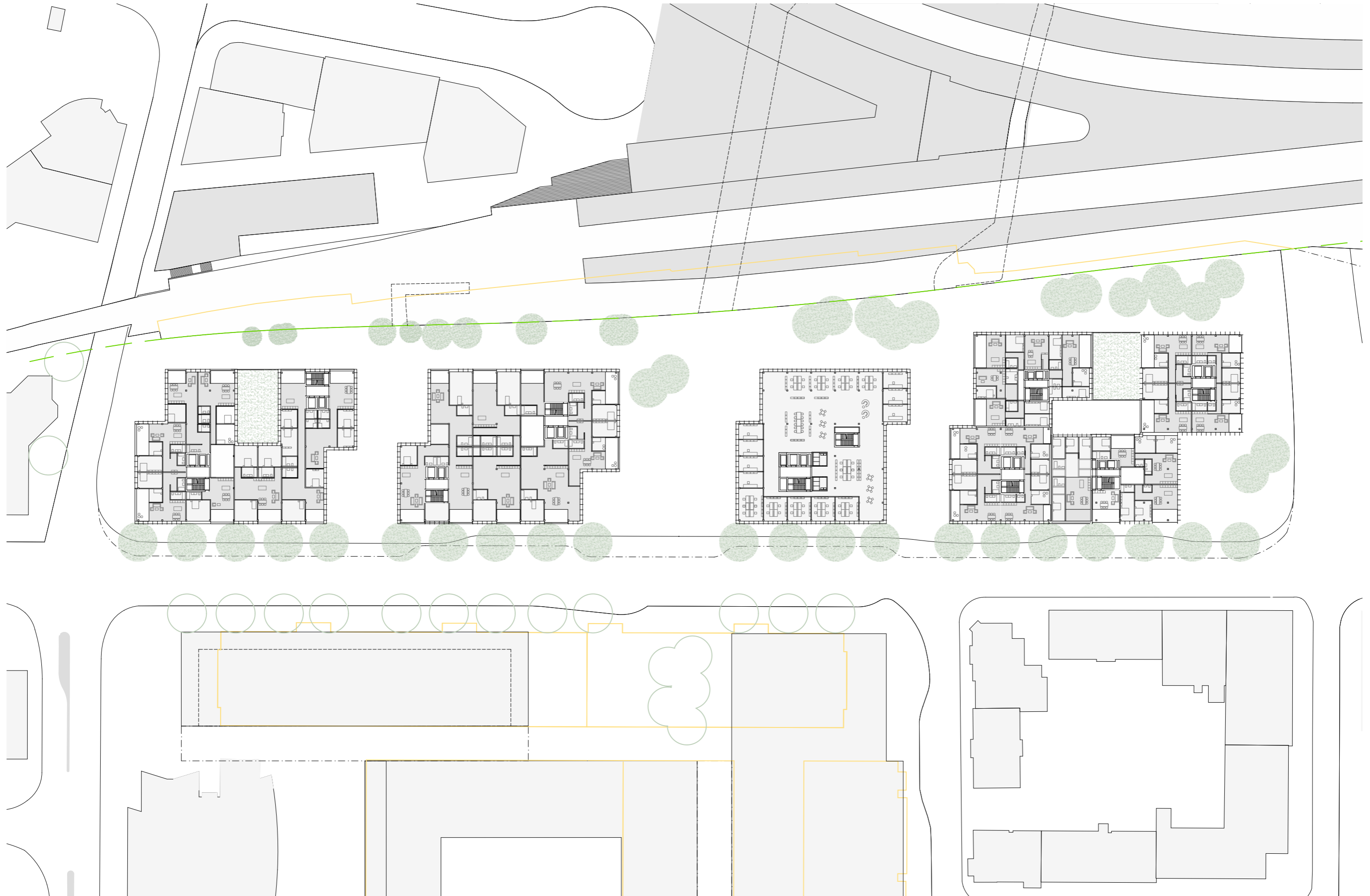
# 1. Obergeschoss



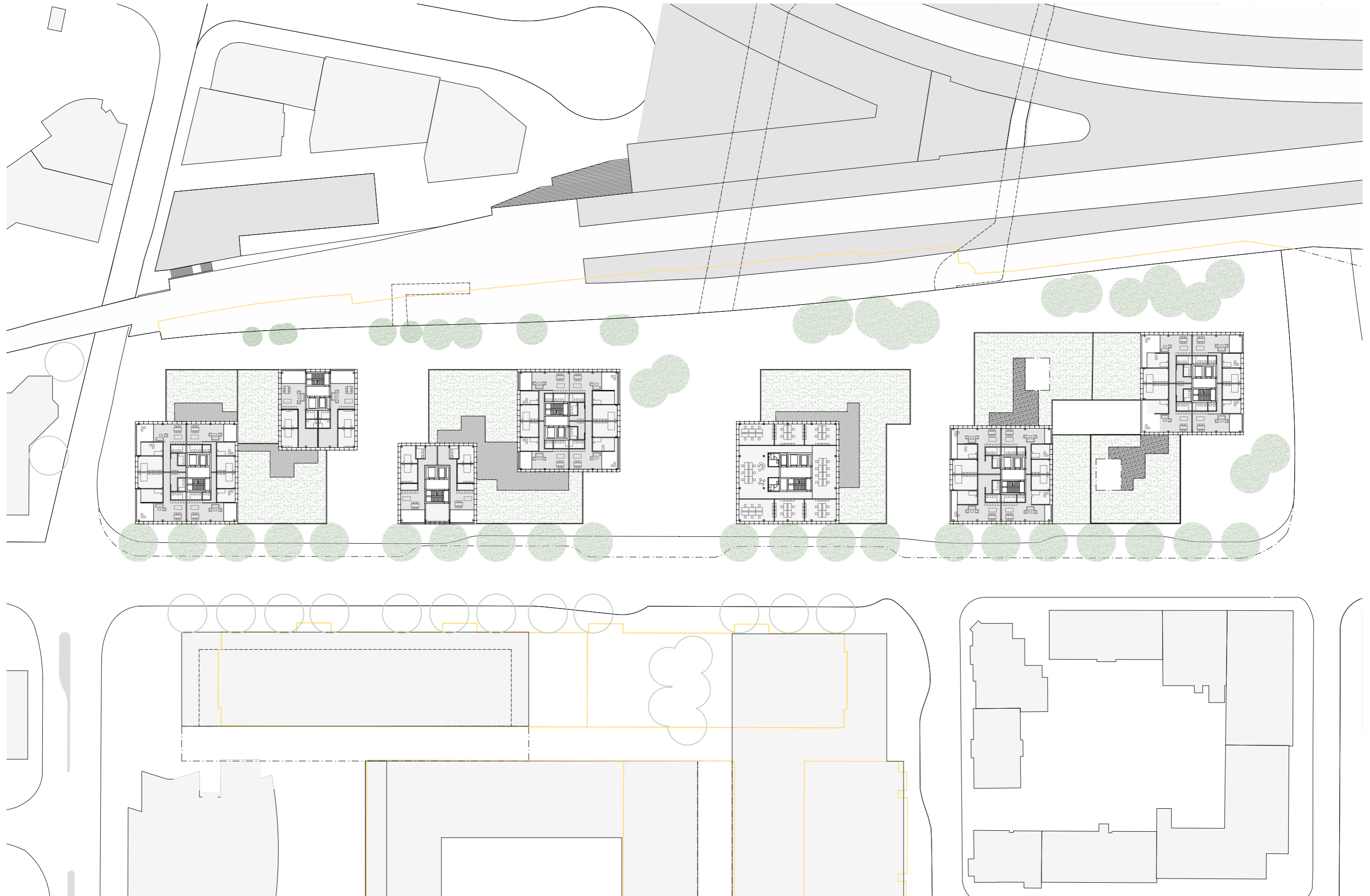
# Obergeschoss 2-4



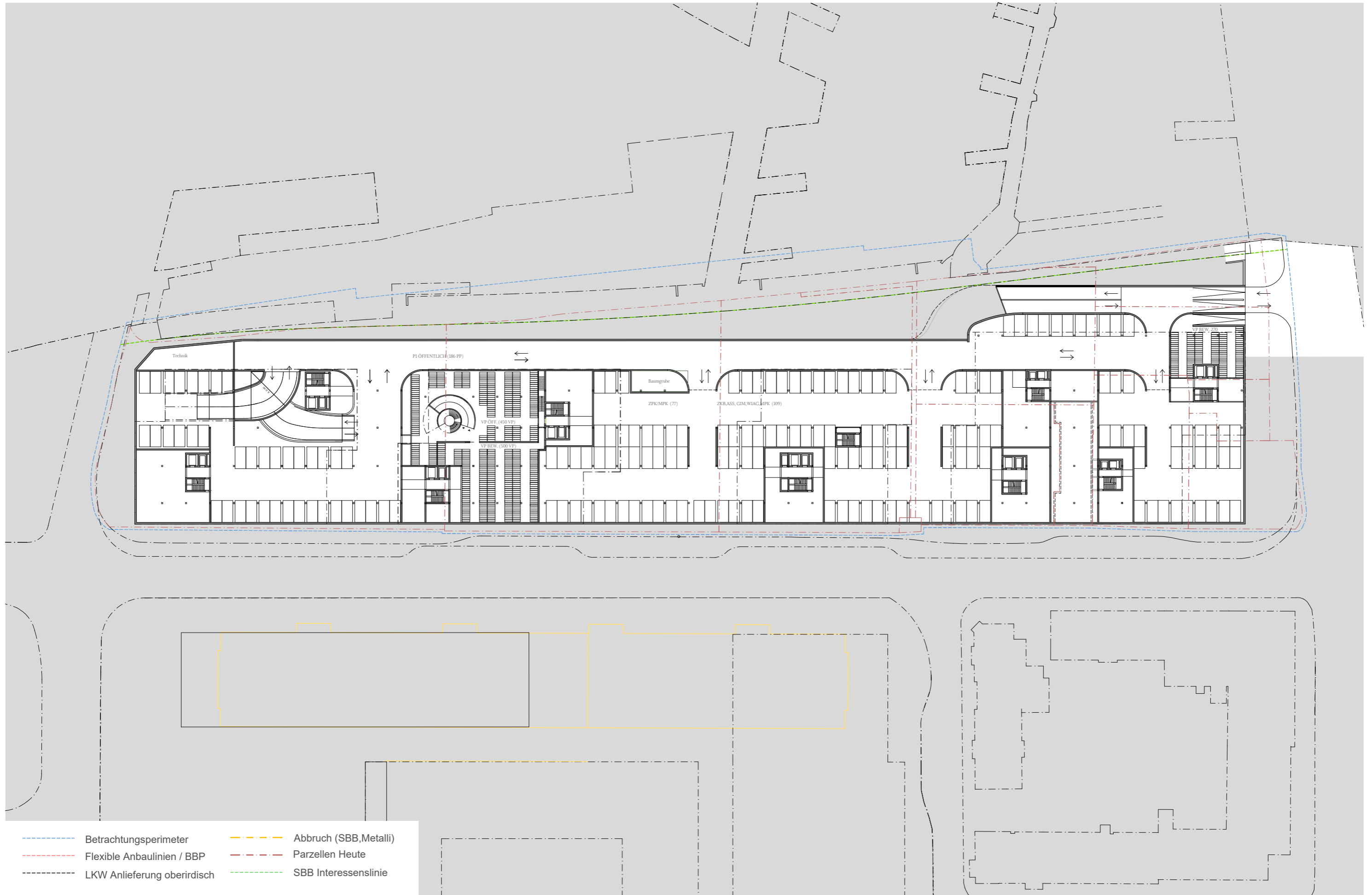
# 5. Obergeschoss



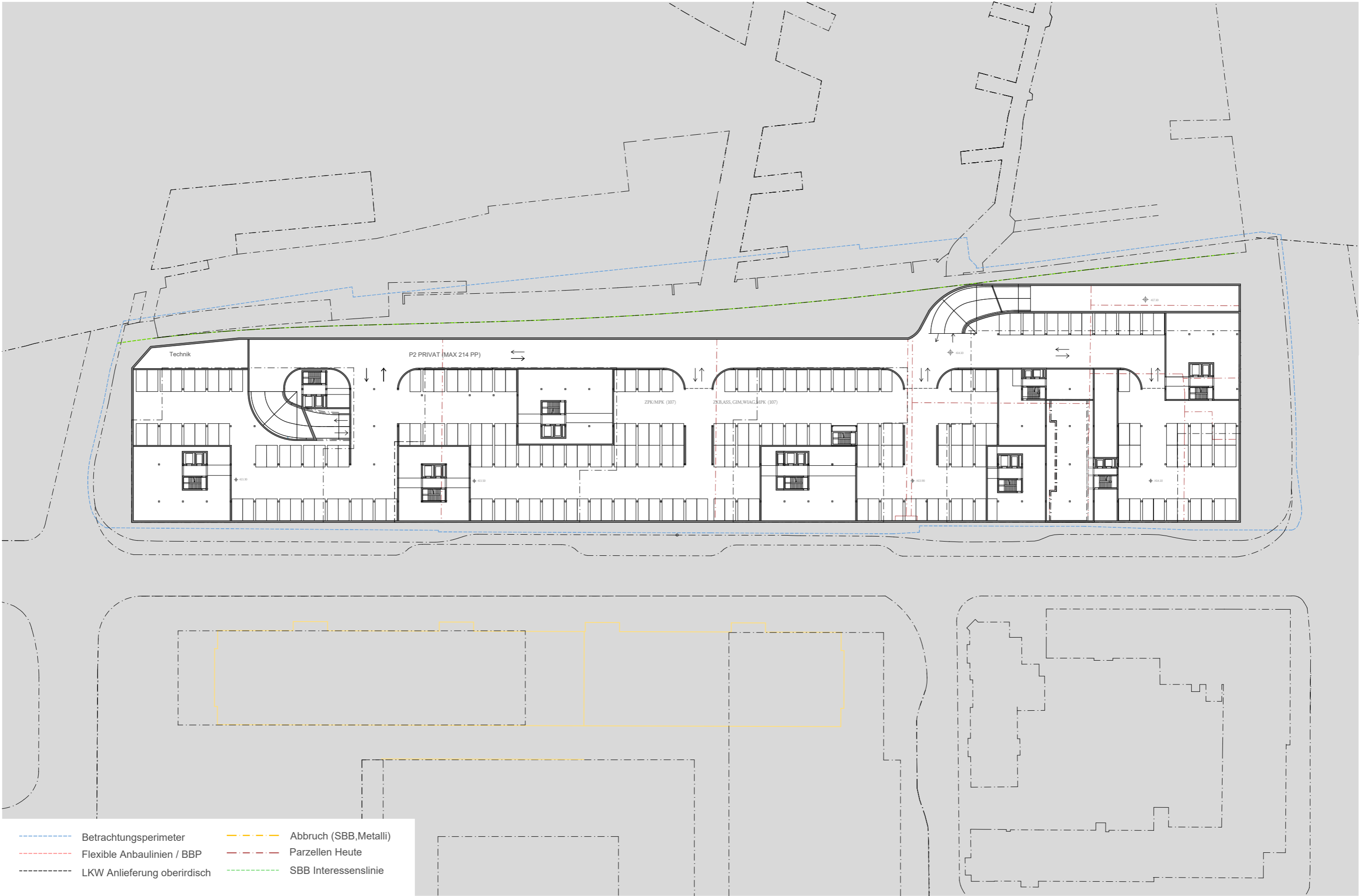
# Turmgeschoss



# 1.Untergeschoss

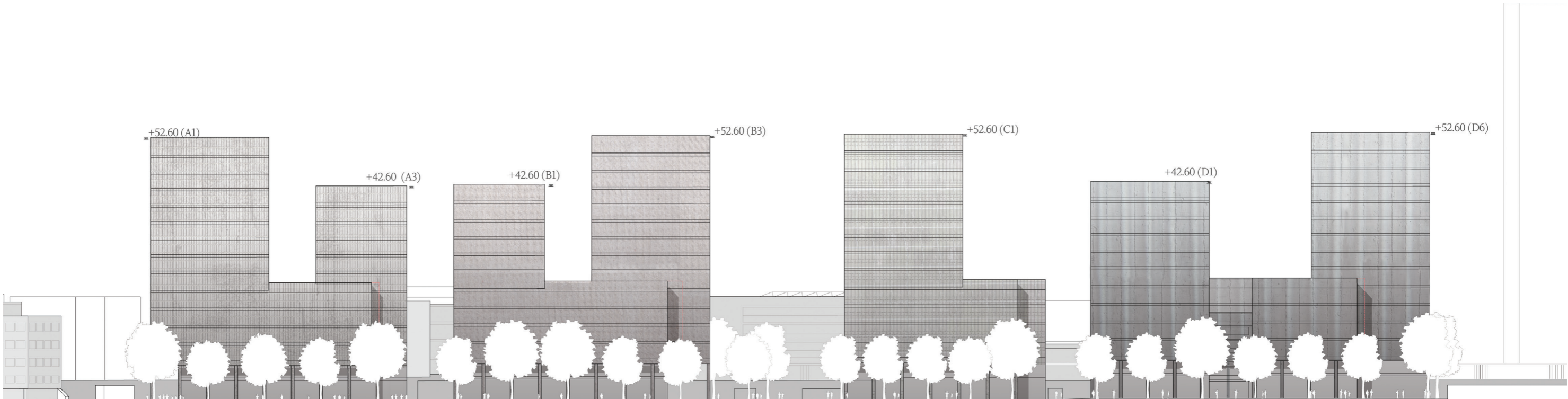
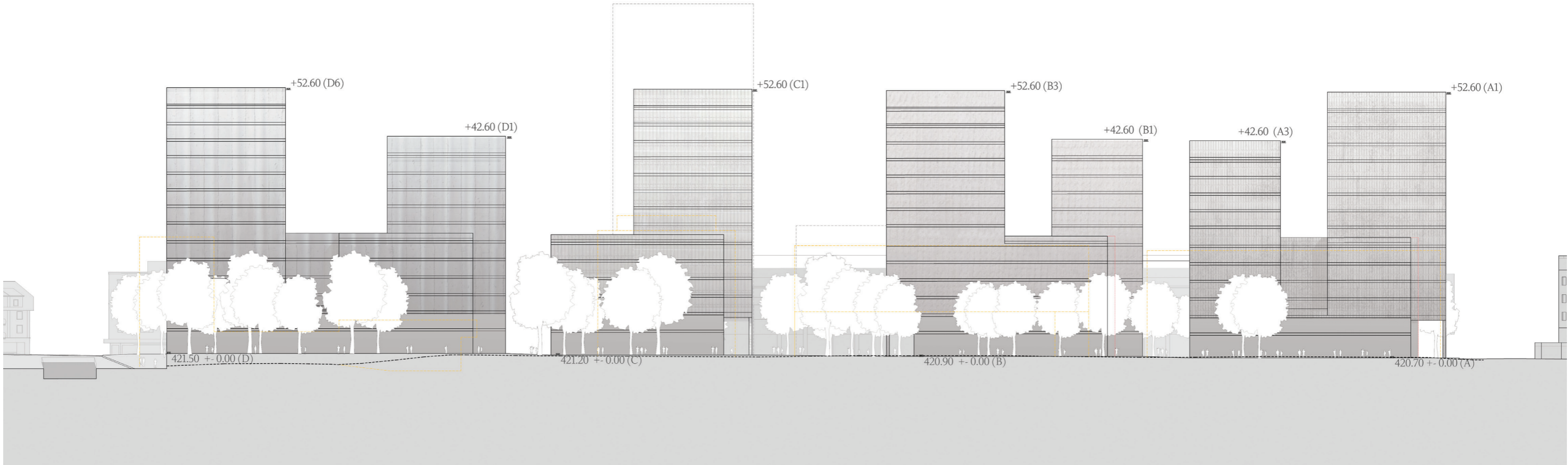


# 2. Untergeschoss



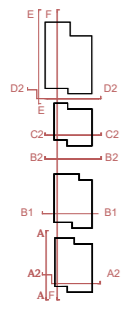
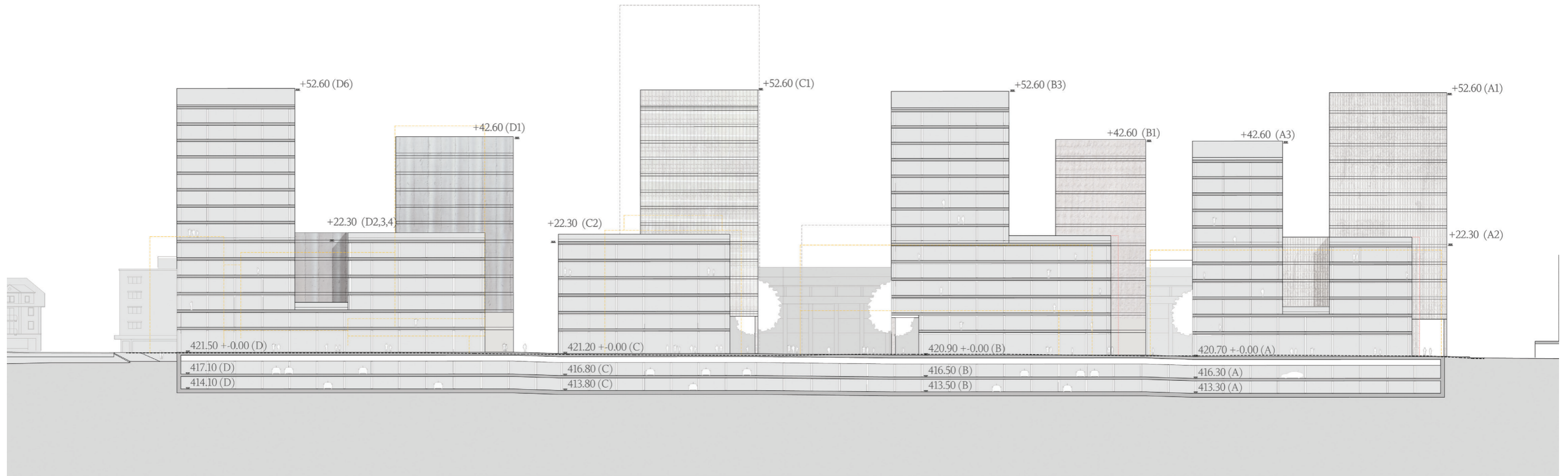
- - - - - Betrachtungspersimeter
- - - - - Flexible Anbaulinien / BBP
- - - - - LKW Anlieferung oberirdisch
- - - - - Abbruch (SBB, Metalli)
- - - - - Parzellen Heute
- - - - - SBB Interessenslinie

# Ansichten Bahnhof/Baarerstrasse

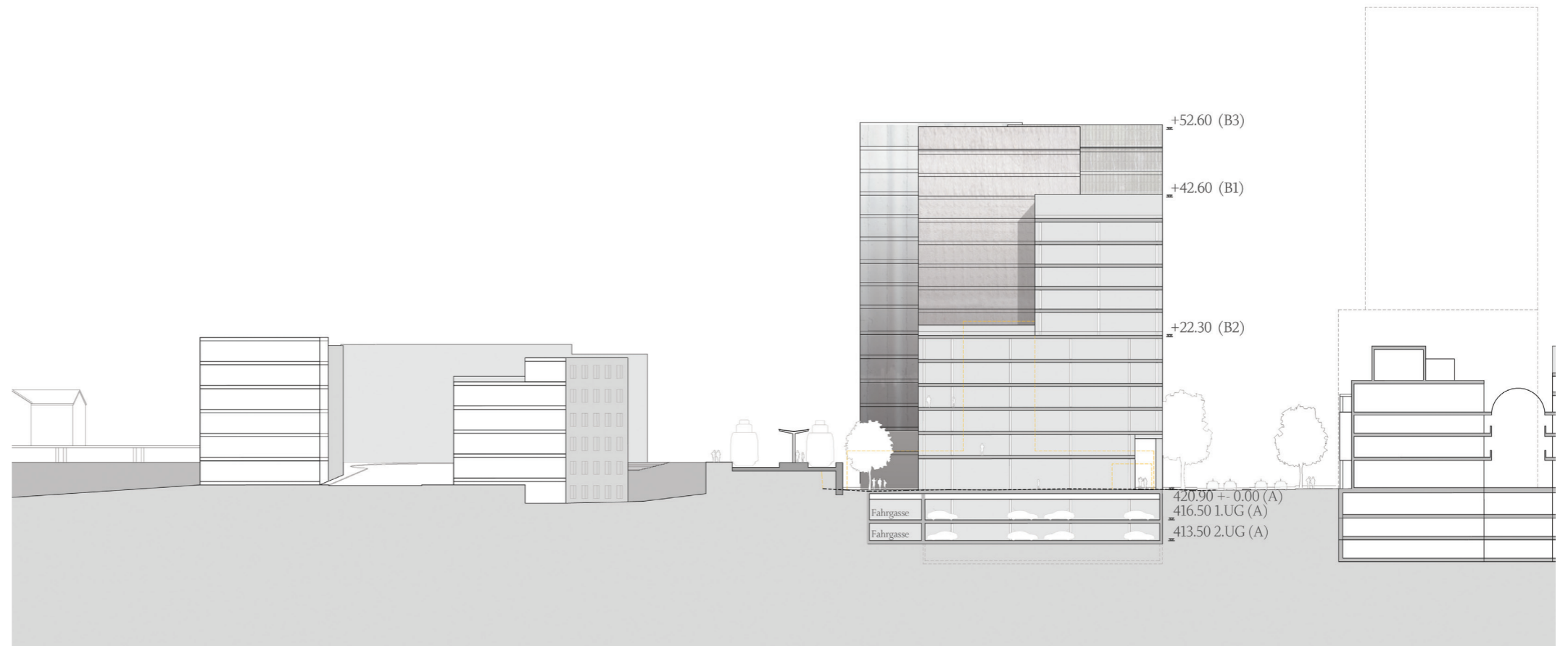


- Gewachsenes Terrain
- - - - - Abbruch
- - - - - Flexible Anbaulinien / BBP

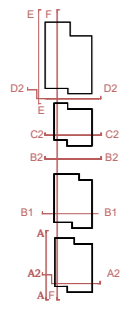
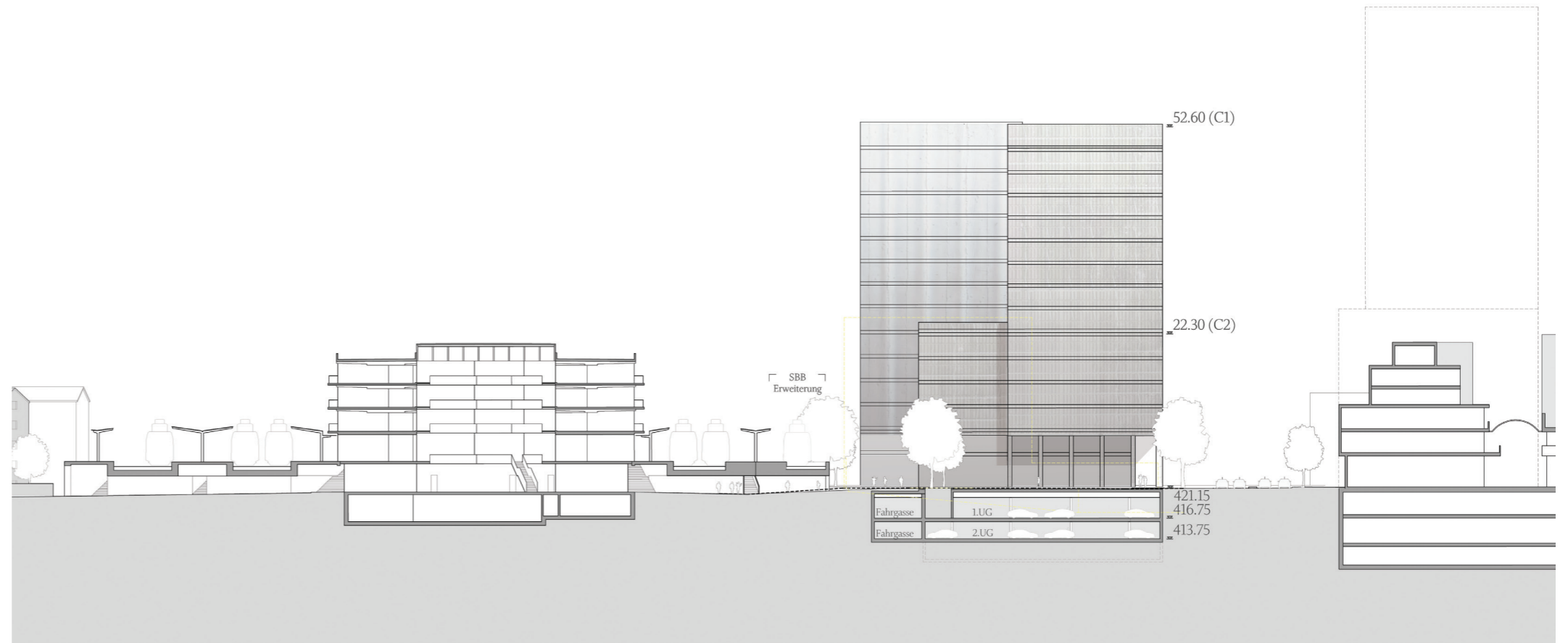
# Schnitt F/B1



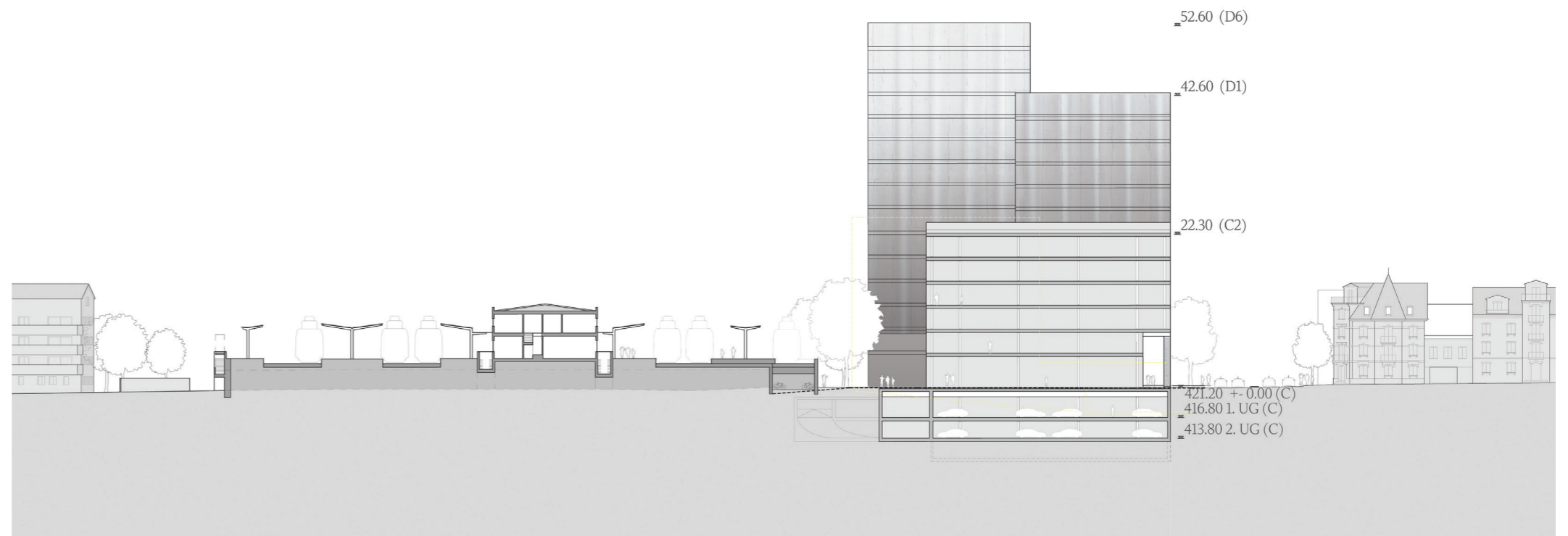
- Gewachsenes Terrain
- - - - - Abbruch
- - - - - Flexible Anbaulinien / BBP



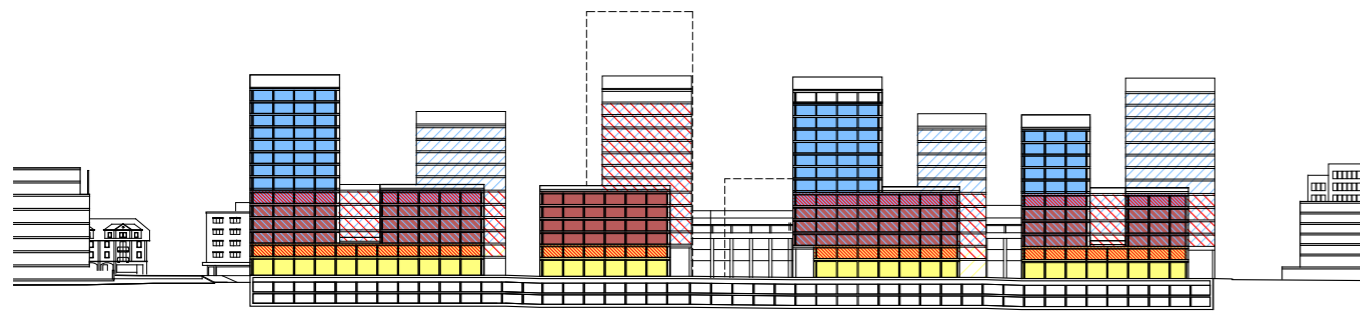
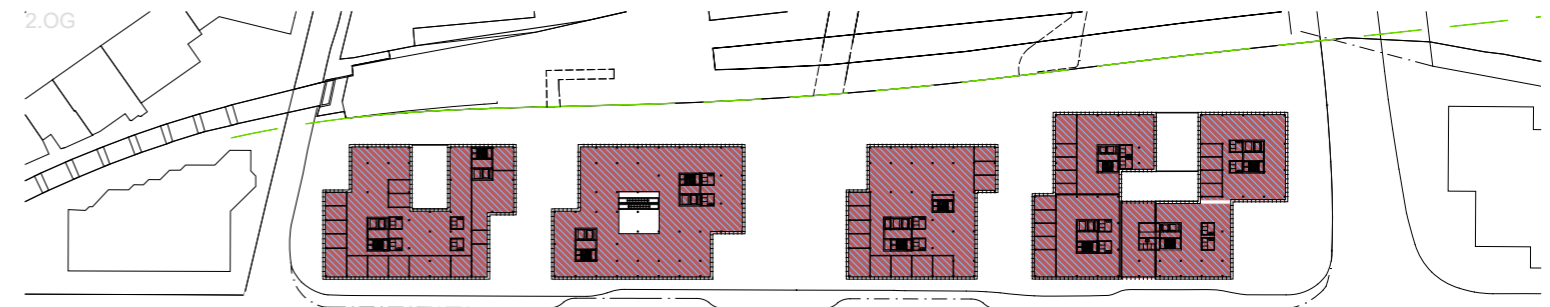
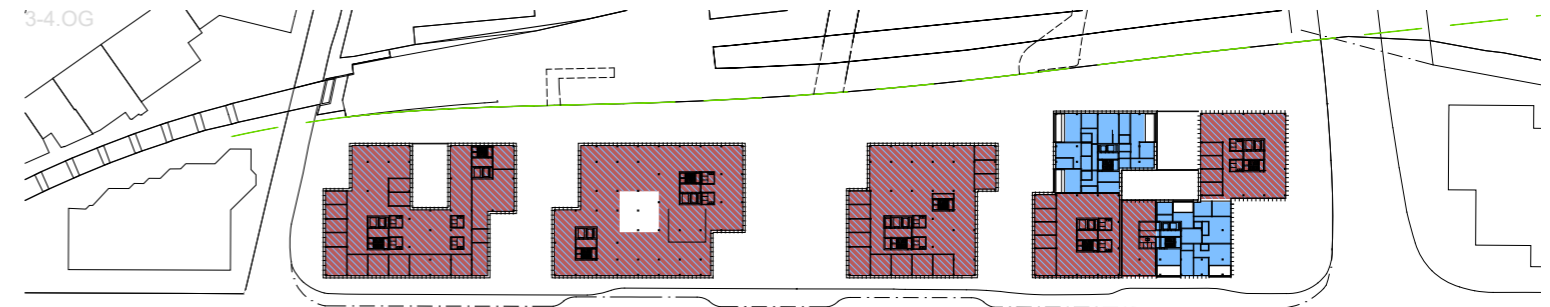
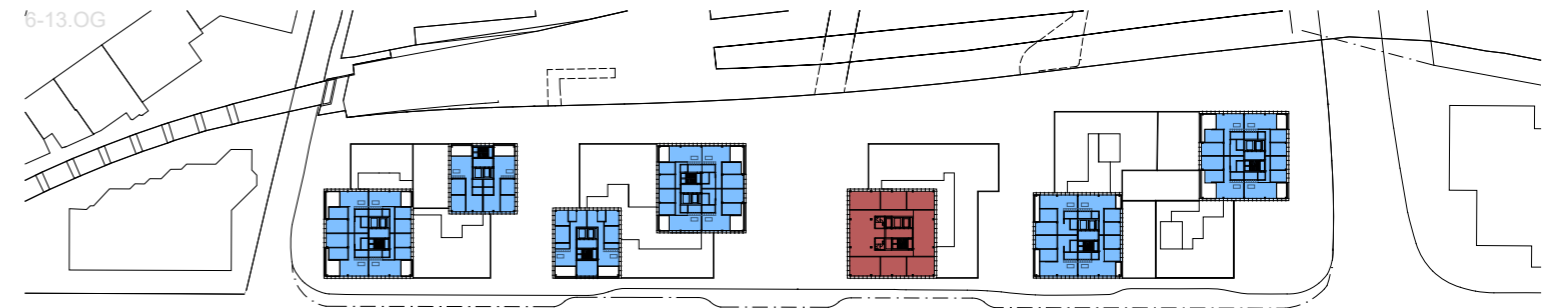
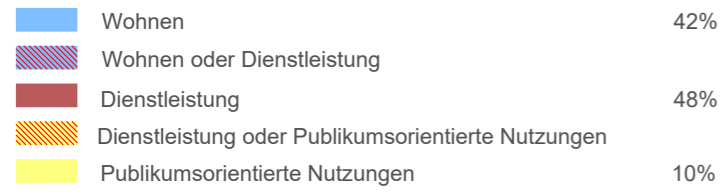
# Schnitte B2 / C



- Gewachsenes Terrain
- Abbruch
- Flexible Anbaulinien / BBP

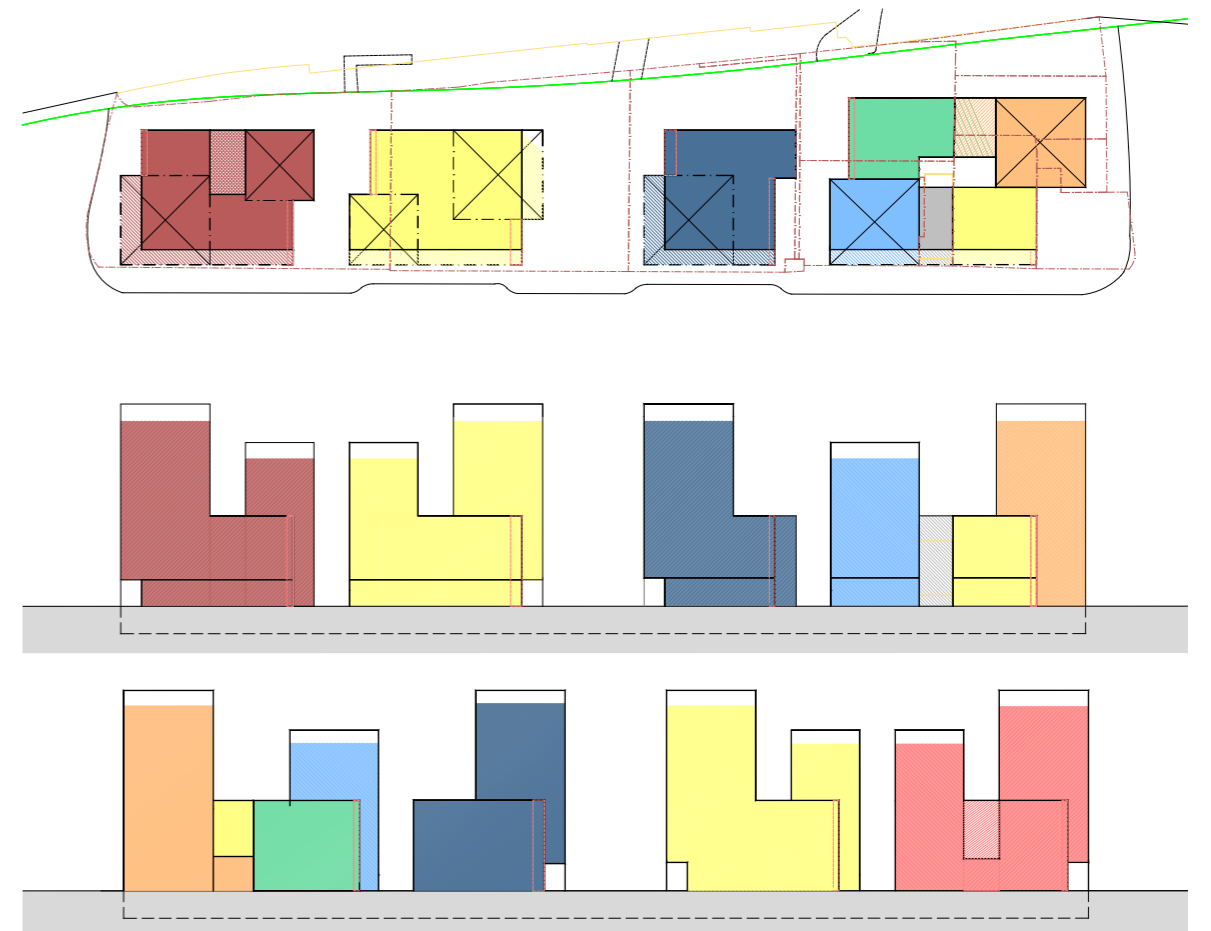


# Nutzungsverteilung



# Eigentümerschaft

Parzellen Nr.	Eigentümer	Kurzname	Parz.grösse	
			m2 %	%
Nr.	Name / Firma	Kurzname		
556	Zuger Pensionskasse	Zuger PK	3'497	24.5%
557	Migros-Pensionskasse	Migros PK	3'169	22.2%
558	Zuger Kantonalbank	Zuger KB	2'403	16.9%
1966	Gimmenenhof AG	Gimmenenhof	1'245	8.7%
561	ASSETIMMO Immobilien-A	ASSETIMMO	898	6.3%
3228	Miteigentum	Miteigentum	227	1.6%
2988	Stadt Zug	Stadt Zug	522	3.7%
559/560	WWZ AG	WWZ	102	0.7%
2145	Migros-Pensionskasse	Migros PK	768	5.4%
562/3036/2473	WIAG-Immobilien AG	WIAG	1'418	10.0%
<b>Total</b>			<b>14'249</b>	<b>100.0%</b>



# Südansicht Baarerstrasse



# Gestaltungsprinzipien

Das Gebiet des Bebauungsplan Baarerstrasse West – Bahnhof Zug ist Teil des heutigen Zentrums von Zug zwischen Altstadt, See, Bahnhof und Metalli. Mit einer massvollen vertikalen Ausdehnung wird an die bestehende Stadtstruktur angeknüpft. Ein sechsgeschossiger Sockel übernimmt die Höhe des umliegenden Stadtkörpers. Daraus herausragende Türme bilden eine Silhouette. Sie sind in Massstäblichkeit und Geometrie untereinander verwandt und stellen überdies einen Bezug zu den weiteren Bauten in der Innenstadt her.

## Stadtraum – Freiraum

Das ganze Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug ist als ein grosser Stadtplatz konzipiert, in dem vier kompakte Baukörper stehen. Zum Bahndamm hin entsteht auf der ganzen Länge des Areals ein grosser städtischer Freiraum. Die Baukörper fassen drei Bereiche, die den bahnseitigen Freiraum mit der Baarerstrasse verbinden: einen zentralen, grosszügigen Bereich zwischen den beiden mittleren Baukörpern auf der Höhe des Hauptdurchgangs des Bahnhofs (Zugang zur Schalterhalle), und zwei schmalere Bereiche jeweils zwischen den beiden nördlichen beziehungsweise südlichen Baukörpern. Diese schmaleren Bereiche befinden sich auf der Höhe der weiteren Zugänge zu den Gleisen.

## Strukturierung der Blocks

Die Bebauung des Areals besteht aus vier ähnlich grossen Baukörpern. Die mittels Durchbrüchen rhythmisierten Längsfassaden der Bebauung zitieren quartiersübliche Fassadenlängen. Die eigentliche Grösse des Gesamtprojekts wird somit in der Wahrnehmung des Besuchers reduziert. Die Baukörper sind aus einem Sockel und Türmen aufgebaut. Sie sind sowohl bezüglich Fussabdruck wie auch bezüglich Höhe kompakt. Höhe und Massigkeit des Sockels sind vergleichbar mit der angrenzenden Bebauung der Zuger Innenstadt.

In den Baukörpern Süd und Nord besteht die Möglichkeit, in der Sockelbebauung vom 2. bis ins 5. Obergeschoss Einschnitte zur Bahn hin vorzunehmen und damit Belichtung, Belüftung und Raumeinteilung zu verbessern. In den Bereichen zwischen den Baukörpern sind die Volumen durch Vor- und Rücksprünge gegeneinander versetzt. Dadurch ergibt sich in den Durchgängen zwischen Bahnhof und Baarerstrasse eine grössere Leichtigkeit und eine räumliche Spannung.

## Höhenprofil, Position der Türme

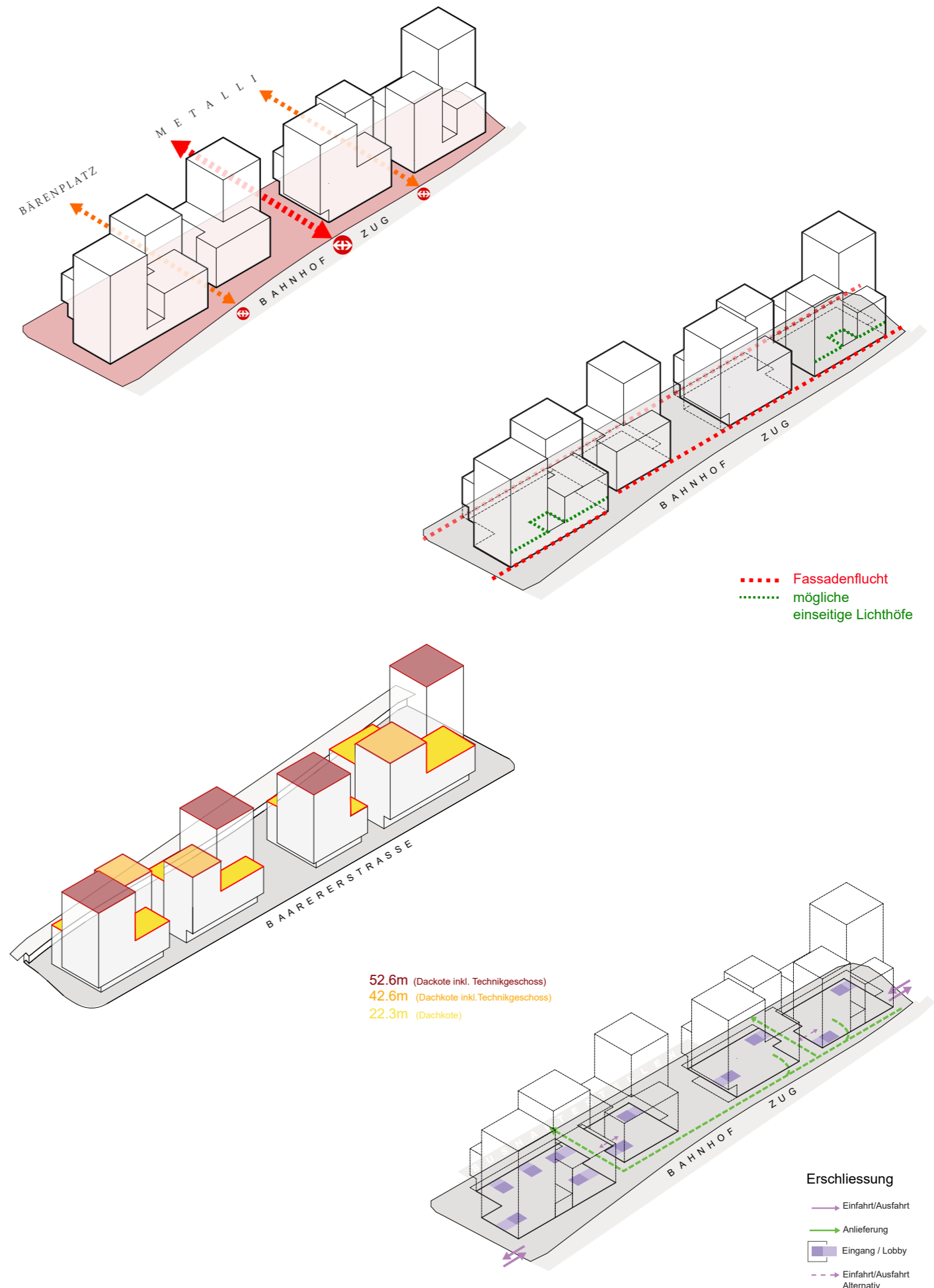
Der Sockel der vier Baukörper ist über das ganze Areal gleichbleibend hoch mit sechs Geschossen (Erdgeschoss und fünf Obergeschosse) oder rund 22.3m (Dachkote).

Darüber erhebt sich die Silhouette der Überbauung mit den Turmvolumen bis auf drei Referenzhöhen:

- Haupttürme mit 14 Geschossen + Technik bis rund 52.60 m (Dachkote)
- Türme geringerer Höhe mit 11 Geschossen + Technik bis rund 42.60 m (Dachkote)

## Erschliessungskonzept

Fussgängern und Velofahrern steht die ganze Fläche des Areals um die Baukörper zur Verfügung. Die Veloabstellplätze der SBB befinden sich im neu projektierten Bahndamm und im Gebäude der MPK. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Gubelstrasse und die Gotthardstrasse / Baarerstrasse Süd oder alternativ über die Baarerstrasse Nord und die Gotthardstrasse. Für das gesamte Areal ist eine zusammenhängende Tiefgarage zu erstellen. Parkplätze an der Oberfläche sind nicht vorgesehen. Die Anlieferung für LKWs erfolgt über den neuen Platz mit Zufahrt von Süden her ab der Gotthardstrasse und Wegfahrt in die Baarerstrasse auf der Höhe der Metallstrasse.



## Pflichtbaulinien vs Flexible Anbaulinien

Zur Baarerstrasse sowie zum Bahndamm hin bilden die vom Projekt vorgegebenen Fluchten Pflichtbaulinien. Dasselbe gilt für die Stirnseiten grossen Türme an der Gubelstrasse, an der Gotthardstrasse und am Hauptplatz. In den drei Bereichen zwischen den Baukörpern besteht die Möglichkeit, die Fassaden des Sockels bis zu 1.5m respektive 3.0m von der Anbaulinie zurückzusetzen.

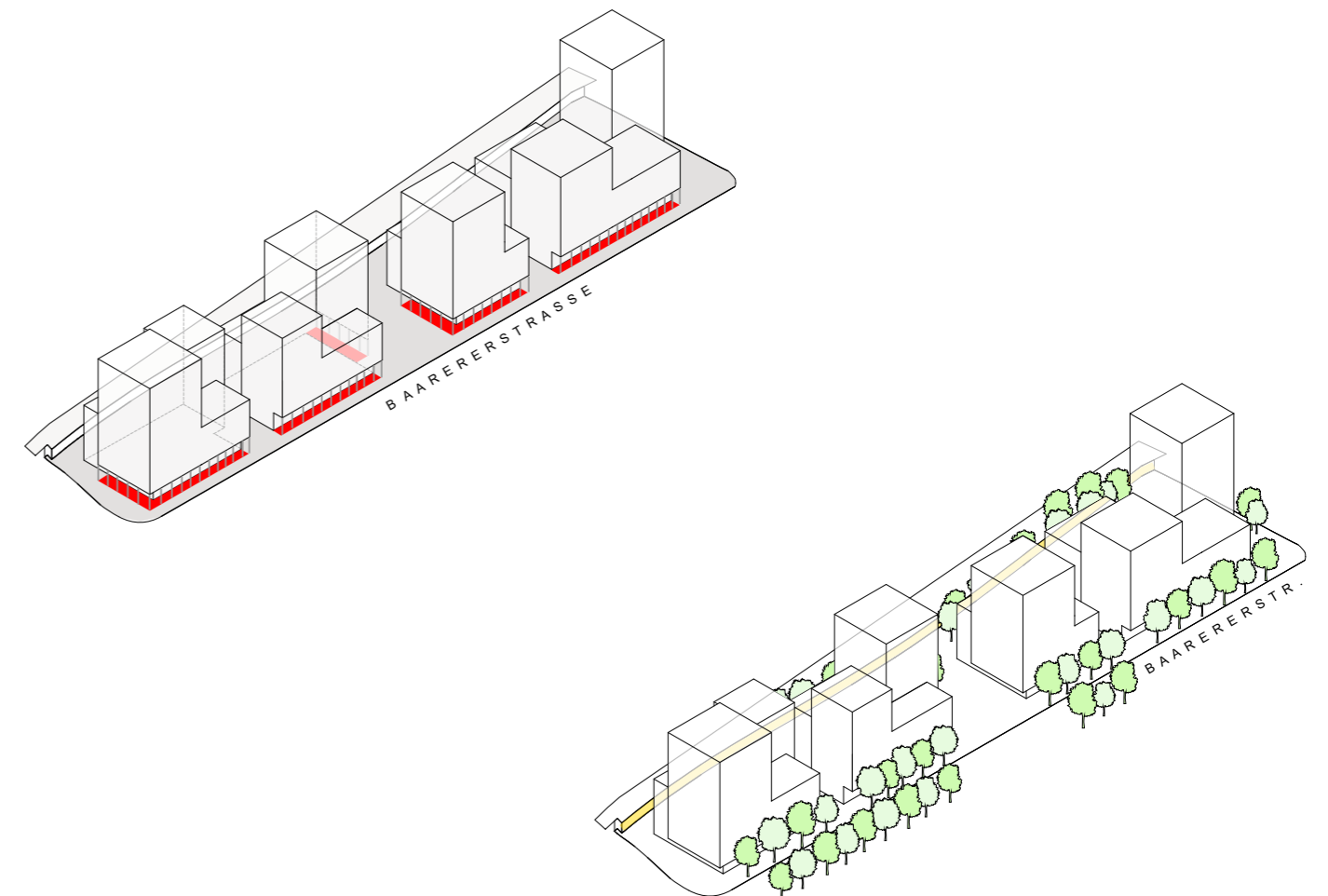
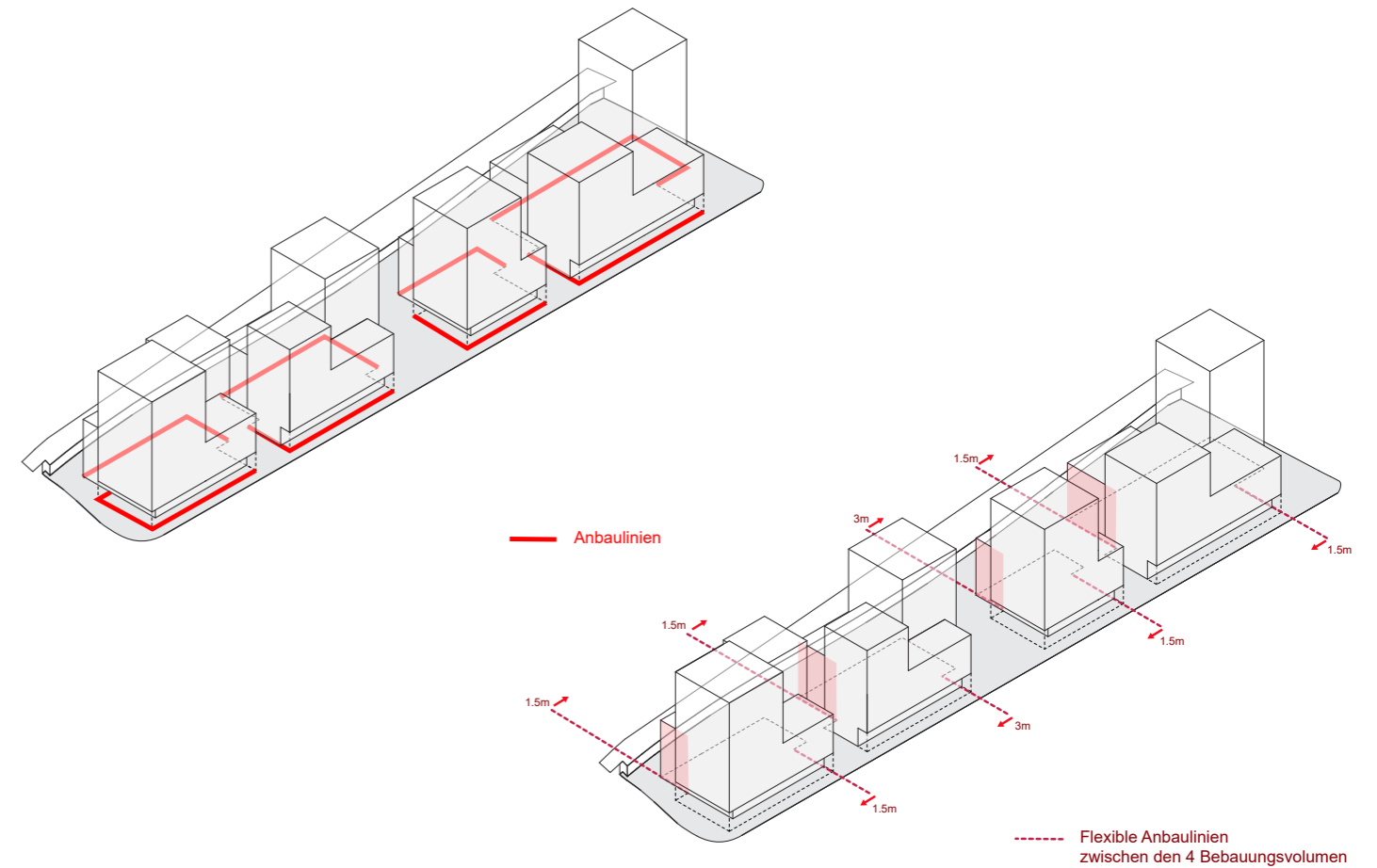
## Arkaden

Im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss entlang der Baarerstrasse sind Arkaden zu realisieren. Diese Arkaden sind zweigeschossig auszubilden, 7.5 m hoch (im Licht) und 4 m tief zur Baarerstrasse hin. Indem die Arkaden am zentralen Platz (unter den Türmen der ZKB und der MPK) sowie am südlichen Platz zur Gotthardstrasse hin auch quer zur Baarerstrasse realisiert werden, fassen sie jeweils zwei Baukörper zusammen.

Publikumsorientierte Nutzungen. Auf dem ganzen Areal ist das Erdgeschoss öffentlichen respektive publikumsorientierten Nutzungen vorbehalten und muss zur Belebung des Bahnhofsumfelds beitragen. Das 1. Obergeschoss kann ebenfalls für solche Nutzungen vorgesehen werden, desgleichen auch das 1. Untergeschoss, falls die Vorgaben betreffend aGF eingehalten werden.

## Aussenraum - Stadtbäume

Das ganze Areal Baarerstrasse West / Bahnhof Zug ist als ein grosser Stadtplatz konzipiert mit Bäumen auf beiden Seiten der Bebauung. Zum Bahndamm hin entsteht auf der ganzen Länge des Areals ein grosser städtischer Freiraum. Zur Baarerstrasse hin wird die Baumallee erweitert. Auf der Höhe des neuen Metalli Platz wird die Allee grosszügig unterbrochen. Der zu erweiternde Bahndamm, einst aufgeschüttet aus Baumaterial des Bahnbaus, ist ein Zeitzeuge der Industrialisierung. Er wird auf seiner ganzen Länge freigespielt.



# Umgebungskonzept

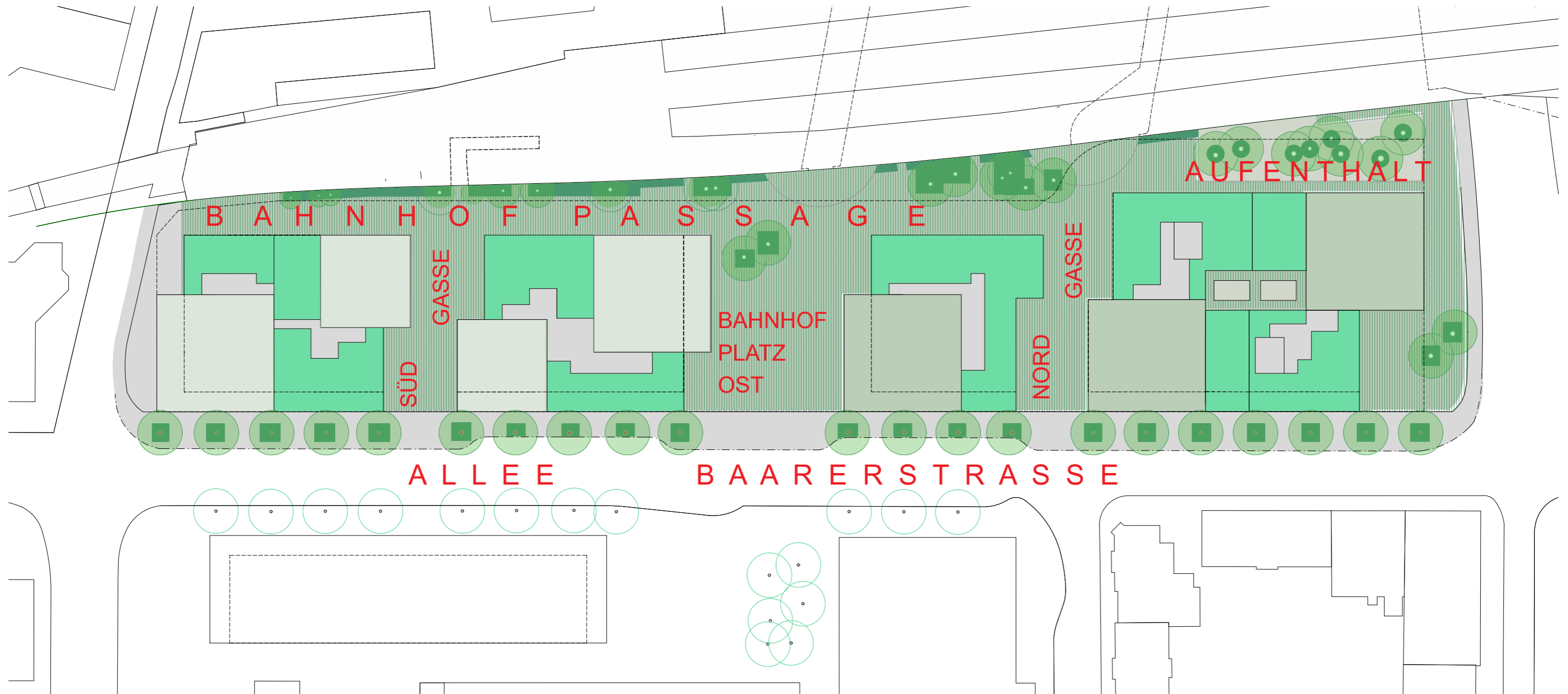
Eisenbahndamm und Viadukt sind durch die unabhängige Setzung der grossen Bauvolumen als räumlich zusammenhängende Infrastruktur in der Stadt erlebbar präsent. Das neue bauliche Gefüge generiert in Wechselbeziehung stehende Zwischenräume, kleine und grosse Teilflächen. Der grossstädtische Massstab der Bebauung und die zu erwartende hohe Frequentierung verbinden diese Teilflächen zu einem Platz- Kontinuum, das so zur gemeinsamen Basis der Bauten wird. Die Absicht der Konfiguration ist es die Zwischenräume, je nach Lage zu werten und mittels Bäumen, Möblierung und Kunstwerk differenziert zu charakterisieren.



# Umgebungskonzept

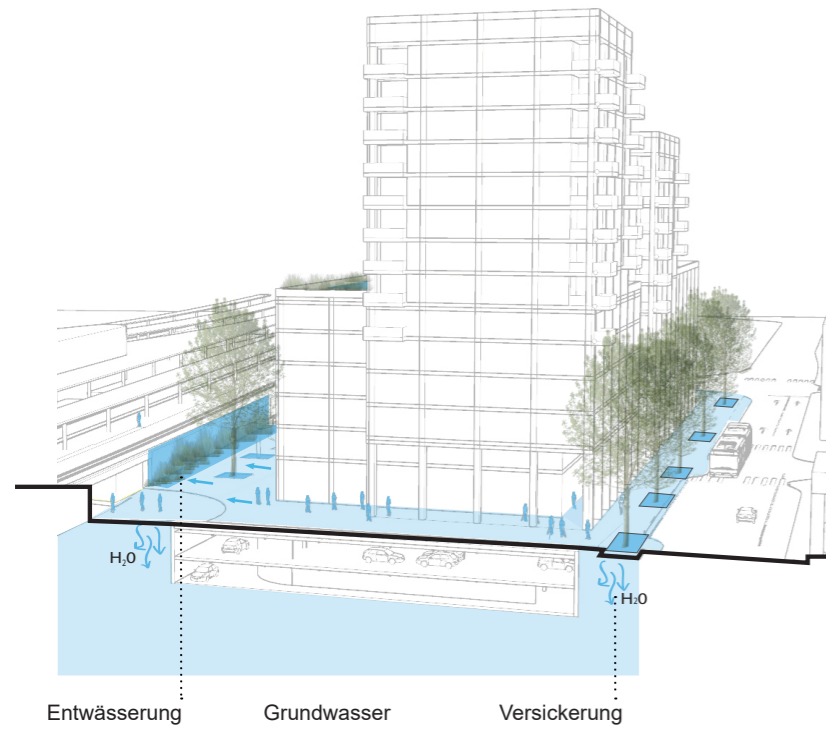
Folgende Platzglieder lassen sich benennen:

- Das baumbestandene, von Arkaden begleitete breite Trottoir längs der Baarerstrasse
- Die lange, der Eisenbahn folgende westliche, besonnte Zone
- Der quer zum Grundstück gelegene, grösste Zwischenraum, eigentliches Kernstück des Freiraums, als Bahnhofplatz bezeichnet. Hauptverbindung zwischen dem Osten der Stadt und dem Bahnhof.
- Zwei querende, etwas verschachtelte «Gassen» - durch sie wird die Bebauung durchlässig, der Platz als Verbindendes manifest.
- Der über der Gubelstrasse gelegene, nördliche Platzabschluss. Ein beruhigter, mit frei gruppierten, heiteren Bäumen bestandener Aufenthaltsort.
- Der Südplatz im Übergang zum Viadukt.



# Materialisierung

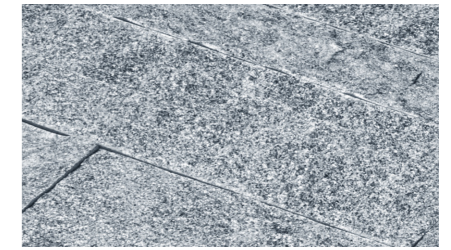
Dimension und städtebauliche Bedeutung des Vorhabens motivieren den Wunsch nach einem grosszügigen, bequemen, noblen Boden; verwandt der Eleganz die Mies van der Rohes Arbeiten in ähnlichem Kontext ausstrahlen. Eigenschaften, Beschaffung, Herstellung und Einbau stellen Ansprüche die das Material erfüllen muss. Einige sollen hier erwähnt sein: grossflächige, freie Formatwahl; mit Ausnahme des Anlieferungsbereiches (fest verbunden) in Splitt verlegbar (heisst auch aus statischen Gründen in verschiedenen Plattenstärken lieferbar), Fugen sollen mit Distanzhaltern offen sein (versickerndes Meteorwasser); rutschsichere Oberfläche; einfache Produktion von Passstücken (z.B. bei Gefällsbrüchen, Randanschlüssen et cetera); vertrautes, nicht ortsfremdes Material von verhalten lebendigem Ausdruck. Ein Material das diese Bedingungen ideal erfüllt, Platten aus Onsernone - Gneis, ein graues Urgestein aus dem gleichnamigen Tessiner Tal. Bei verzogenen, verdrehten Gefällsverhältnissen, wie sie bei den Anschlüssen zu den SBB-Unterführungen unumgänglich sind, wird dieses Material durch kleinere Plattenformate pragmatisch ersetzt. Auch der schmale Spiel- und Aufenthaltsplatz im Norden ist anders materialisiert: Mit einem luft- und wasserdurchlässigen Belag. Hierfür ist eine Chaussierung oder, alternativ, der Saibro- Belag vorgeschlagen. Analog zu den Viaduktbogen soll die Stützmauer zur SBB als bossiertes Hartsanstein- Mauerwerk oder gleichwertig ausgebildet werden:



Grossformatige Platten, unterschiedlicher Grösse Onsernone Gneis



Annähernd quadratische Platten in den Arkaden, Onsernone Gneis



Gefällsanpassung: Kleiner Formate, Onsernone Gneis



Bahndamm mit bossierten Natursteinen analog Viadukt oder gleichwertig



Möblierung: Burri Landscape Private Möblierung davon ausgenommen



Durchlässiger Spiel- und Aufenthaltsplatz, Chaussierung oder Saibrobelag



Entwässerungs und Vegetationsstreifen entlang dem Bahndamm mit Kräutersaum



Kletterpflanzen entlang Bahndamm, Efeu, Wildreben



Allee Baarerstrasse z.B. Spitzahorn (Acer platanoides)



Aufenthalt: Freie Baumgruppe z.B. Schwarzkiefer (Pinus nigra J.F. Arnold)



Bahndamm: Freie Baumgruppe z.B. Vogelkirsche (Prunus avium)

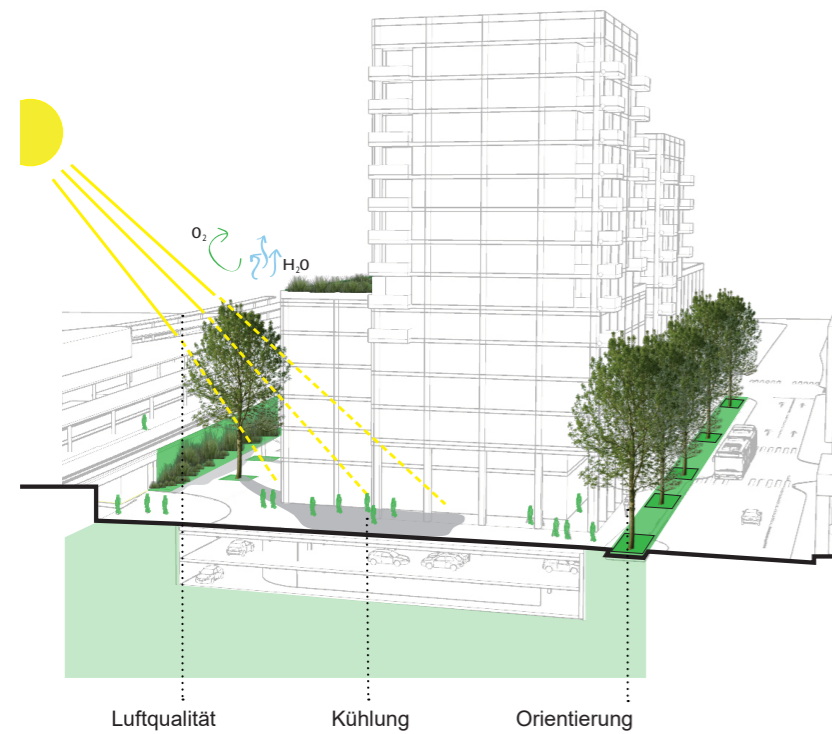


Südlicher Bahndamm: Freie Baumgruppe mit Heistern

# Vegetation

Der Bedeutung der Pflanzen gerade in der verdichteten Stadt als vermittelnder, ausgleichender, harmonisierender Gegenpol zur Architektur wird am Boden auf zweierlei Weise Acht gegeben: Als «Stadt»- Baum und als Kletterpflanze. Die Bäume, wichtigstes städtische Grün überhaupt, in geometrischer Reihe entlang der Baarerstrasse, frei gruppiert im Zwischenraum zur SBB sind klassische Hochstämme; haben also einen Stamm und eine ab ca. 400 cm ansetzende Krone. So wird Durchsicht und Raumprofil gewahrt. Die Wahl der Baumarten orientiert sich an den Standortbedingungen und versucht die klimatischen Veränderungen zu berücksichtigen. Für die Baumreihe an der Baarerstrasse werden Spitzahorn (*Acer platanoides*) vorgeschlagen. Für die frei gruppierten Bäume zur SBB werden lichte, heitere Arten die den jahreszeitlichen Wechsel mit ihrem Blattaustrieb, Blüten und Herbstfärbung betonen, gewählt. Arten die in Frage kommen sind z.B. Schwarzkiefer (*Pinus nigra* J.F. Arnold subsp. *nigra*), Vogelkirsche (*Prunus avium*) und Ferldahorn (*Acer campestre*).

Das zweite grüne «Element» ist der Saum der SBB- Stützmauer und deren Bewuchs. Der Saum besteht aus einem versickerungsfähigen, idealerweise von einer ökotypischen Krautschicht überwachsenen Grünfläche, darin Kletterpflanzen wie Efeu (*Hedera helix*), Wilder Wein (*Parthenocissus tricuspidata* «Veichtchii») wurzeln. Die Baumgruben in den Natursteinflächen sollen als extensive Krautschichten (Blumenrasen) angesät werden. Der Aufbau über den Dachflächen des Sockelbau ist so bemessen, dass sie grösstenteils intensiv begrünt werden können mit einer Substrathöhe von mind. 50cm; ein Potential für naturnahe Pflanzengesellschaften wie Hochstaudenflur und einheimische Gebüsche.



Bahnhofspassage Süd



Bahnhofspassage



Aufenthalt

# Bahnhof Zugang

Der „Bahnhofplatz Ost“ als grösster Zwischenraum der Überbauung, wird als östlicher Hauptzugang des Bahnhof Zugs mit hohem Pendleraufkommen grosszügig dimensioniert. Die gepflästerte Gefällsanpassung, als runde Senke vor dem Zugang ausgestaltet, kann den Höhenunterschied vom Platz in die Unterführung aufnehmen. Die Bahnhofunterführung Nord wird mittelfristig angepasst und kann ebenfalls über eine gepflästerte Gefällsanpassung erreicht werden. Die Zugänge sollen einerseits eine für alle überwindbare Steigung kleiner gleich 6% aufweisen und den Personenstrom möglichst direkt in die Gassen zwischen den Gebäuden führen.



Bahnhofplatz Ost



Bahnhofplatz Ost Zugang

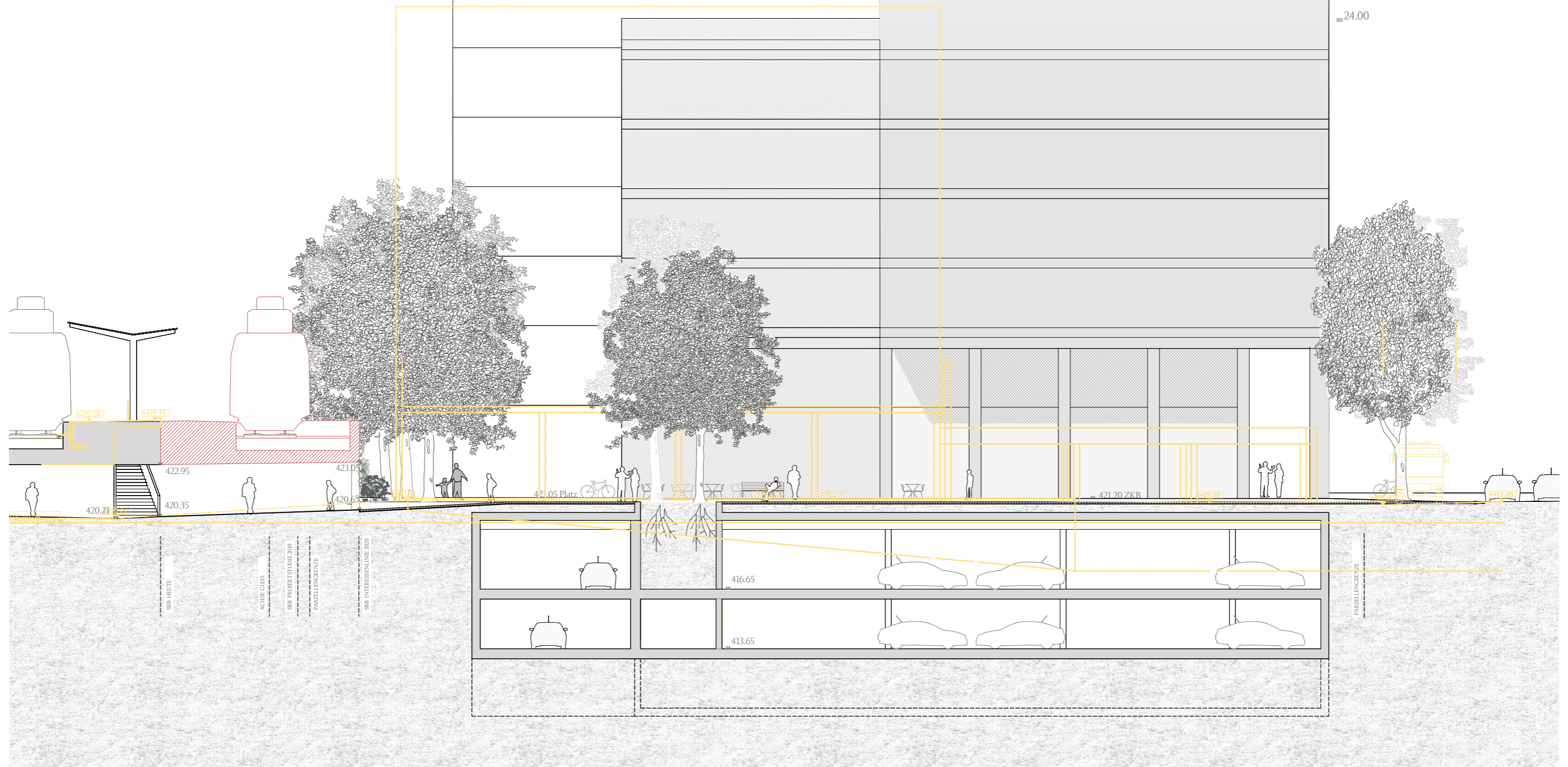


Personenunterführung Nord Zugang

# Bahnhofplatz Ost (Schnitt B2)

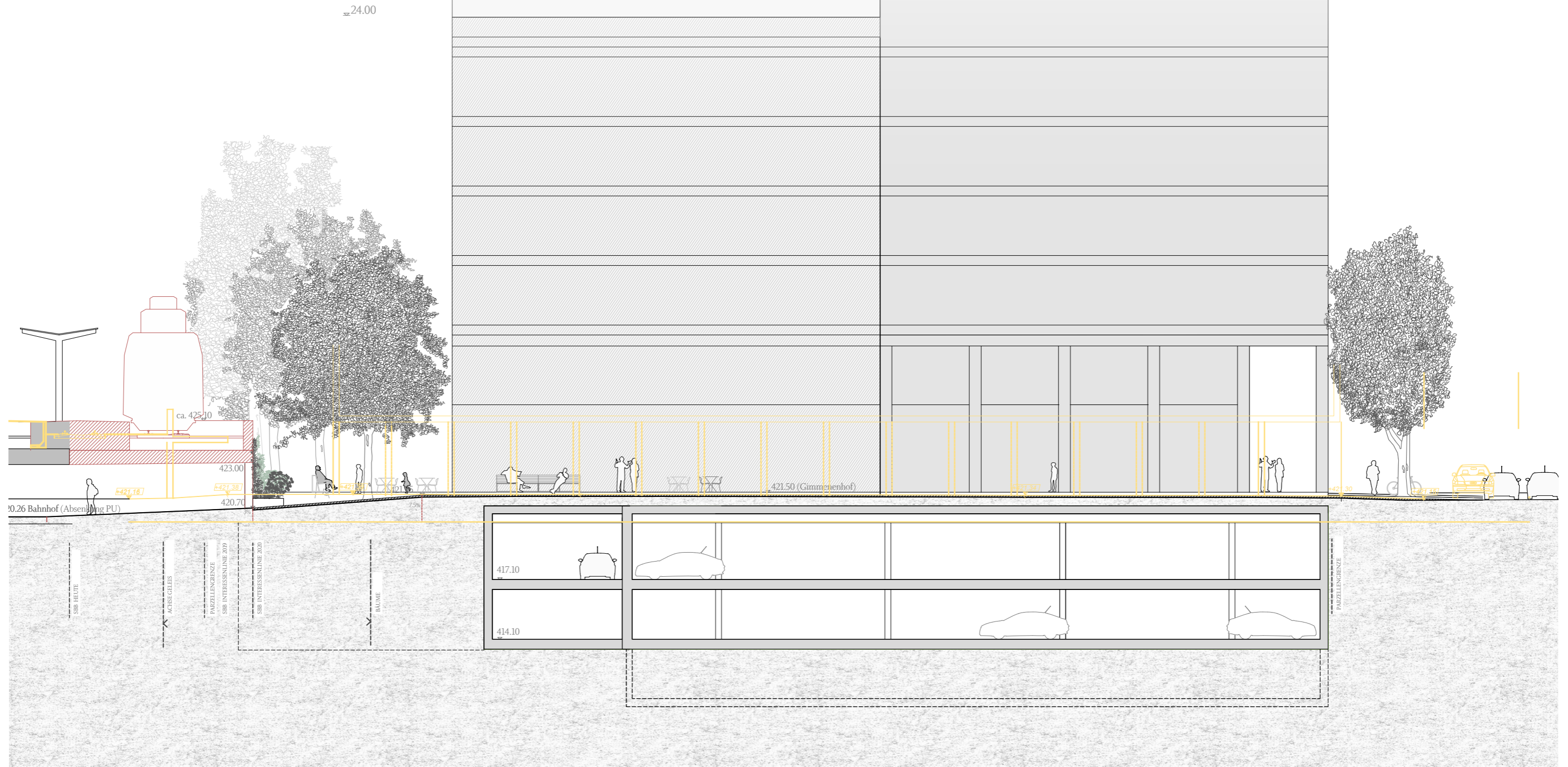
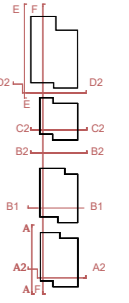
Der „Bahnhofplatz Ost“ ist der grösste Zwischenraum der Überbauung und Hauptzugang zum Bahnhof Zug mit hohem Pendleraufkommen. Über eine gepflasterte Gefällsanpassung erschliesst man den Bahnhof behindertengerecht. Der Platz steht für ein hindernisfreies und einfaches Durchleiten der Personenströme mittels offener und durchlässiger Gestaltung.

Der Platz wird von den zwei ca. 50m hohen Türmen definiert. Zur neuen Metalli Überbauung wird die Allee an der Baarerstrasse unterbrochen. Die Wahl der Baumarten orientiert sich an den Standortbedingungen und versucht, die klimatischen Veränderungen zu berücksichtigen.

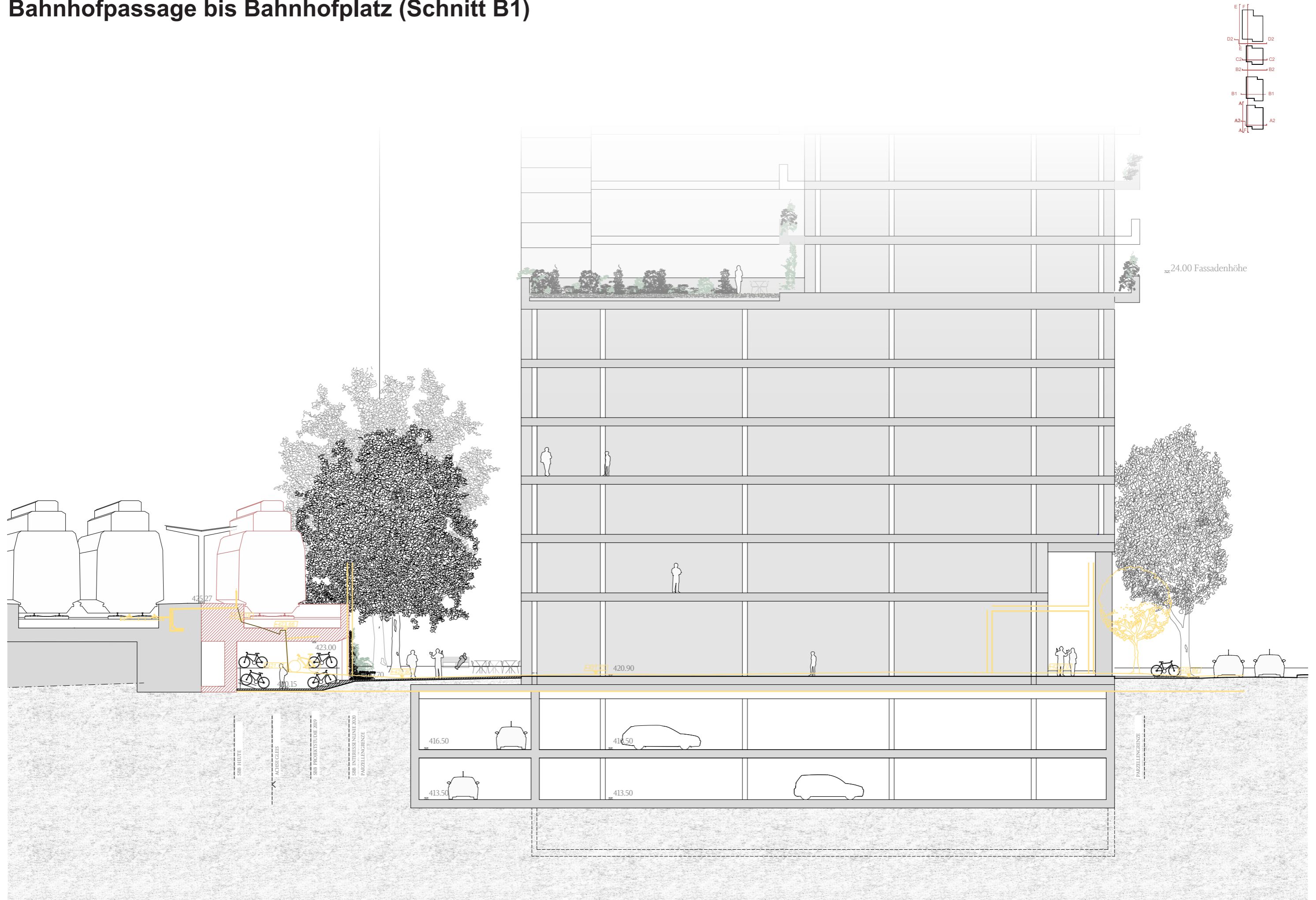


# Bahnhofspassage bis Unterführung Nord (Schnitt D2)

Die „Passage“ spannt sich zwischen SBB Bahndamm und den Gebäudevolumen auf. Sie beansprucht den grösseren Teil des städtischen Freiraums entlang des SBB Bahndamms bis zur neuen Bahnhofunterführung Nord. Die unterschiedlich Breite Passage wird von Velofahrern und Fussgängern genutzt. Der bodengebundene Vegetationsstreifen funktioniert als Entwässerung und dient zum Bewuchs der Stützmauer. Es gibt Sitzmöglichkeiten im Schatten für die Mittagspause oder das Warten auf den Zug. Auch Restaurationsbetriebe im Erdgeschoss sind dank der günstigen Himmelsrichtung willkommen.

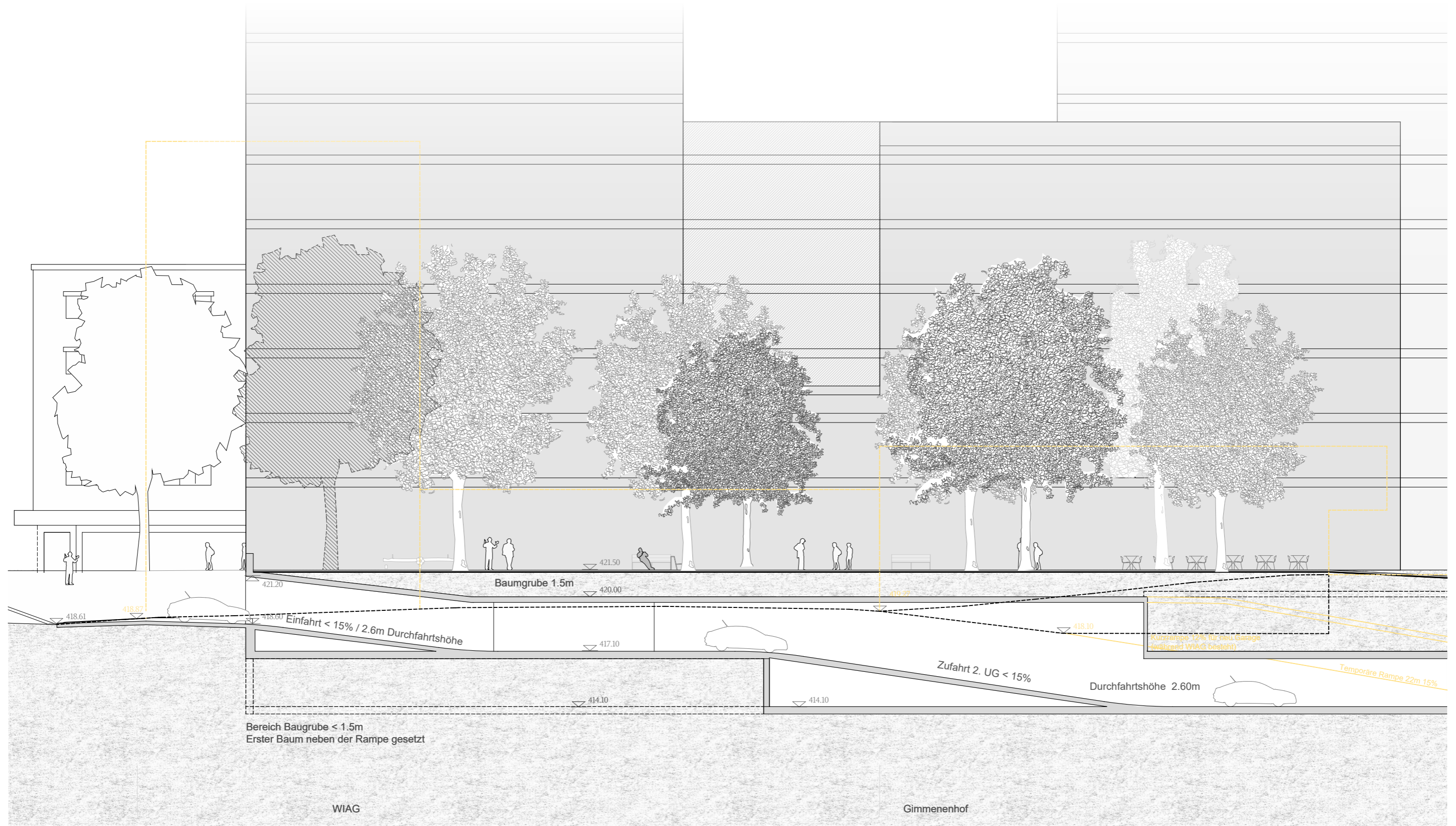
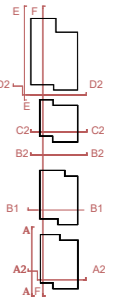


# Bahnhofspassage bis Bahnhofplatz (Schnitt B1)



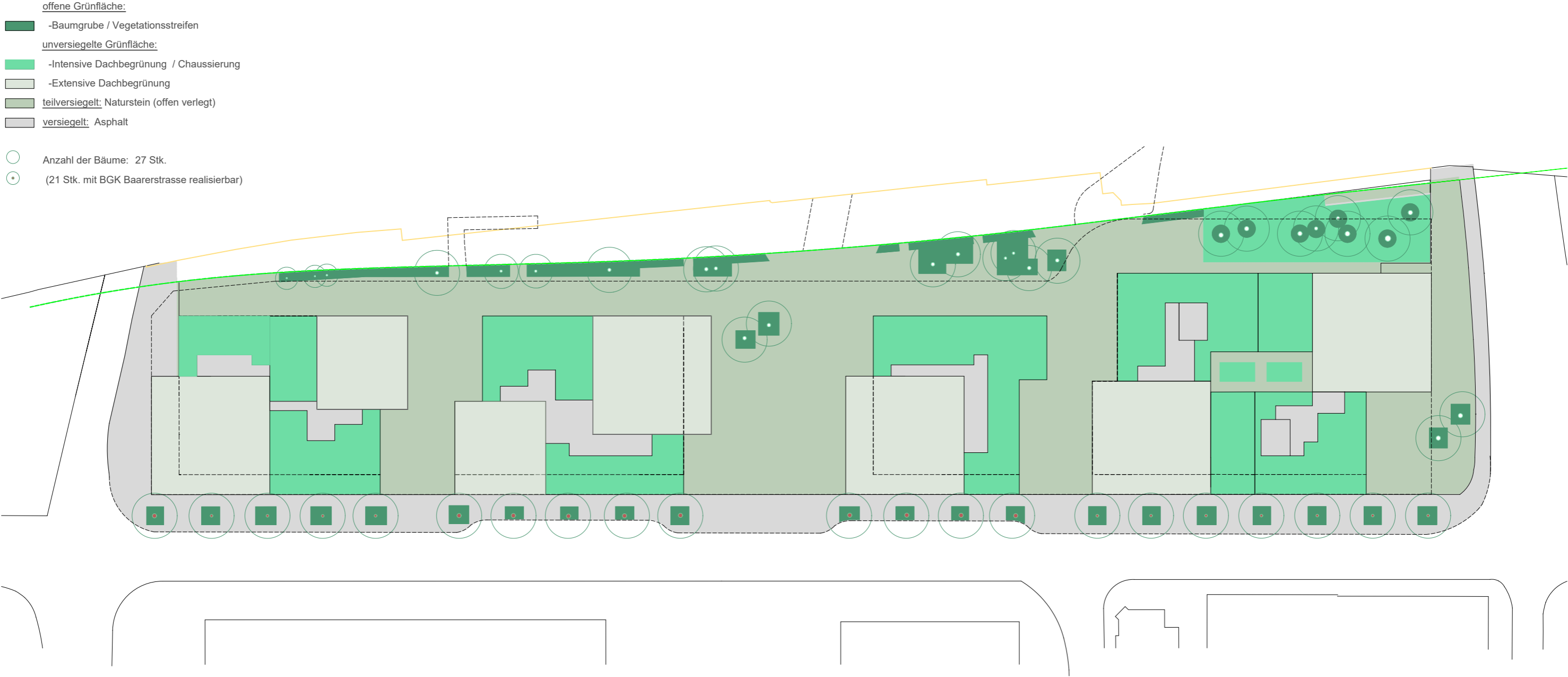
# Spiel und Aufenthaltsbereich (Schnitt E)

Der Spiel und Aufenthaltsbereich liegt unter frei gruppierten Bäumen aus lichten, heiteren Arten, die den jahreszeitlichen Wechsel mit ihrem Blattaustrieb, Blüten und Herbstfärbung betonen. Die Bäume stehen auf einem luft- und wasserdurchlässigen Belag (Chaussierung oder, alternativ, dem Saibro-Belag). Tische, Bänke, Hocker, Spielgeräte (Wippfiguren, Schaukelpferdchen) und ein Trinkwasserbrunnen oder Wasserspender in den Bäumen sind angedacht. Die Zufahrt zur Tiefgarage ist im Endausbau mit einer 1.5m hohen Substratschicht gedeckt.



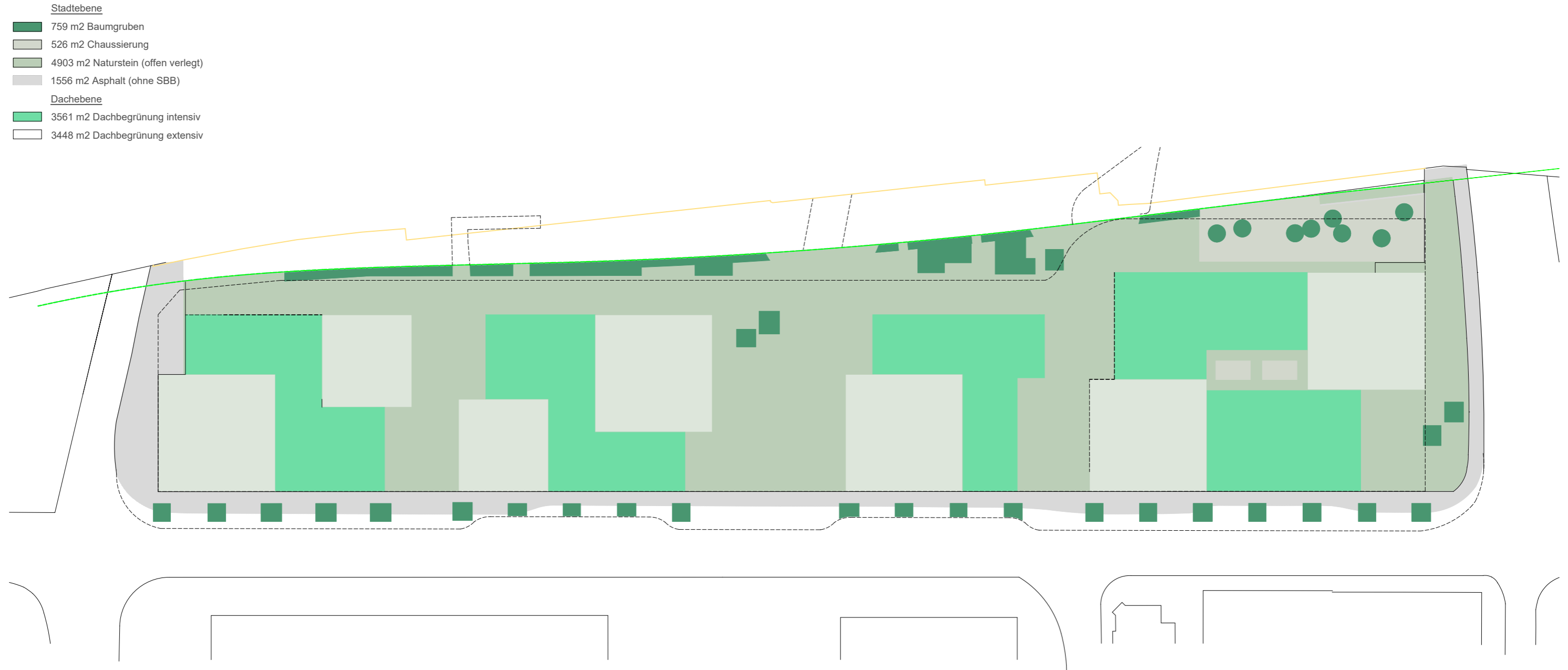
# Ökologisch wertvolle Flächen

Ökologisch wertvolle Flächen ( Baumgruben, Vegetationsstreifen und Intensive Dachbegrünung ca. 8500m<sup>2</sup> )



# Retentionsflächen

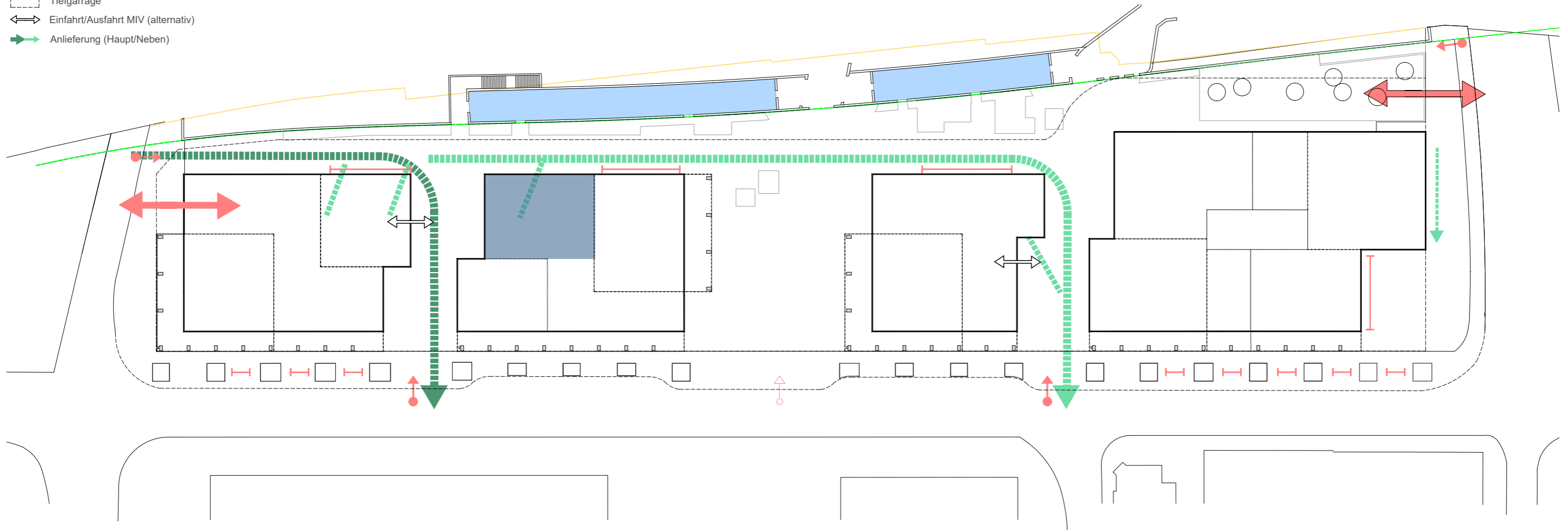
Potentielle Flächen für Retentionsmassnahmen: Die Retentionflächen sind die offenen Grünflächen der „Baumgruben“ und „Vegetationsstreifen“ mit insgesamt 759 m<sup>2</sup> sowie die unversiegelten Flächen der „intensiven Dachbegrünung“ und der „Chaussierung“ mit insgesamt 4087 m<sup>2</sup>. Detailplanung der Massnahmen, definitive Volumenberechnung und Platzierung erfolgt bei Baueingabe. (Lagedarstellung approximativ)



# Erschliessung und Veloparkierung

Fussgängern und Velofahrern steht die ganze Fläche des Areals um die Baukörper zur Verfügung: die Veloabstellplätze der SBB befinden sich im neu projektierten Bahndamm und im 1.UG der MPK. Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr erfolgt für über die Gubelstrasse (alternativ über Baarerstrasse zwischen den nördlichen Baukörpern) und die Gotthardstrasse (alternativ über Baarerstrasse in den südlichen Baukörpern). Die Einfahrten sind in die Gebäude integriert zu erstellen.

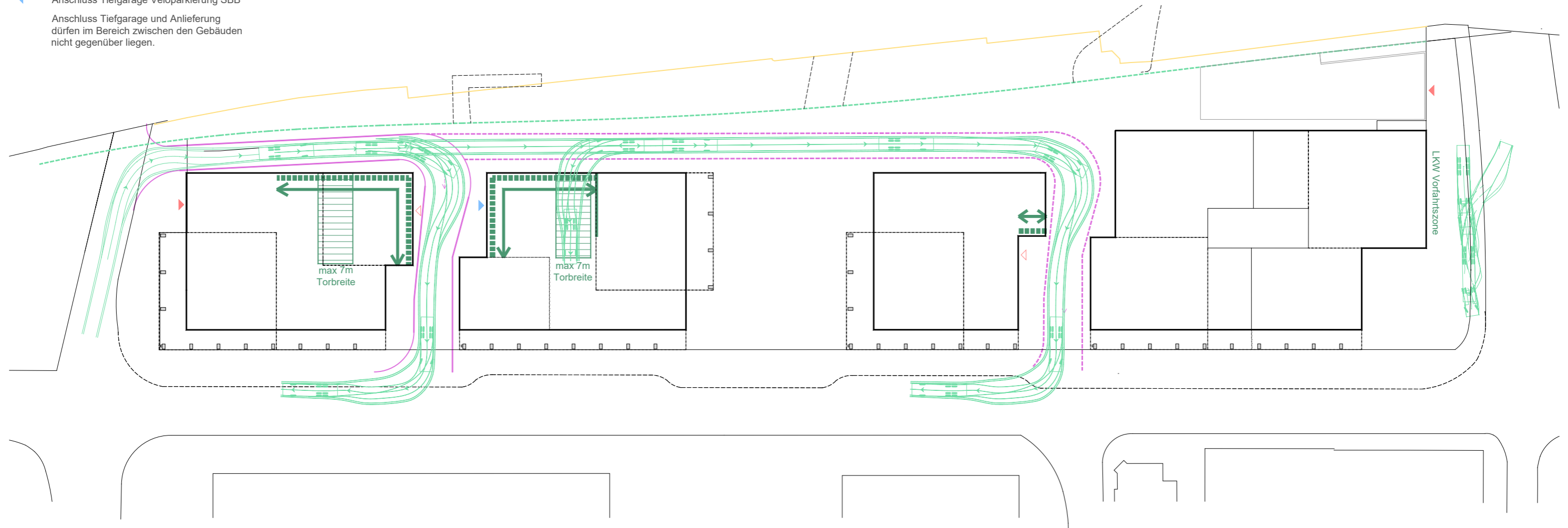
- 350 Velopp SBB Heute & mit Gleisausbau
- 450 Velopp SBB MPK 1.UG
- Zugangspunkte auf Areal
- Veloparkplätze Aussen Besucher (400 VP)
- Veloparkplätze Bewohner im 1. Untergeschoss (600-800 VP)
- Zufahrt MIV
- Tiefgarage
- Einfahrt/Ausfahrt MIV (alternativ)
- Anlieferung (Haupt/Neben)



# LKW Anlieferung

Die Anlieferung erfolgt über den neuen Platz mit Zufahrt von Süden her ab der Gotthardstrasse und Wegfahrt in die Baarerstrasse auf der Höhe der Metallstrasse. Geregelte Zufahrtszeiten vermeiden Konflikte mit den Fussgängerströmen in den Stosszeiten des Bahn- und Busbetriebs.

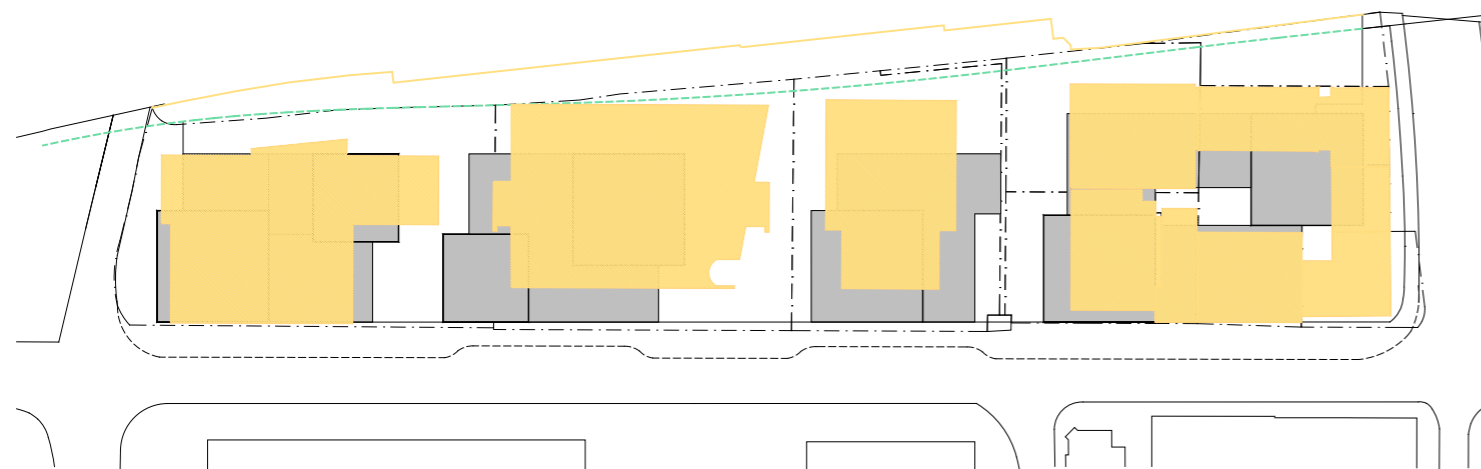
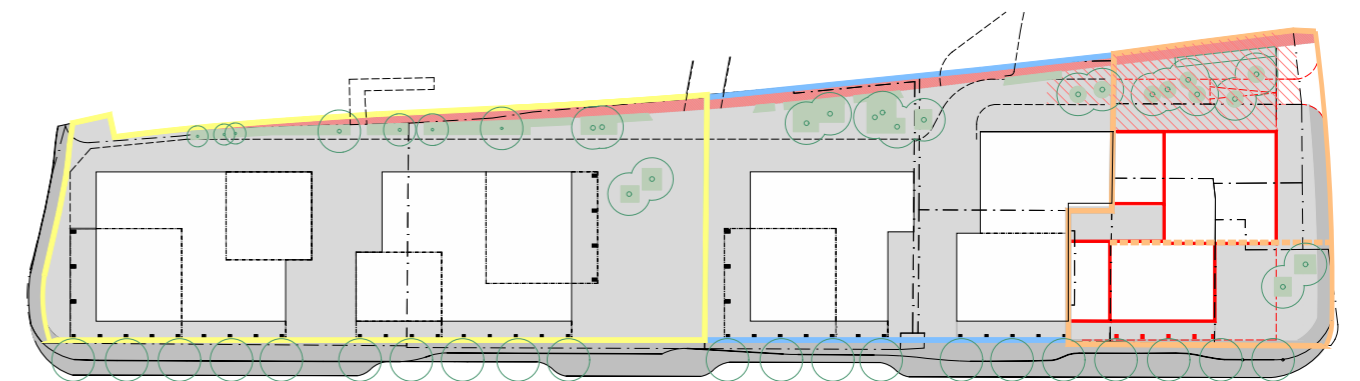
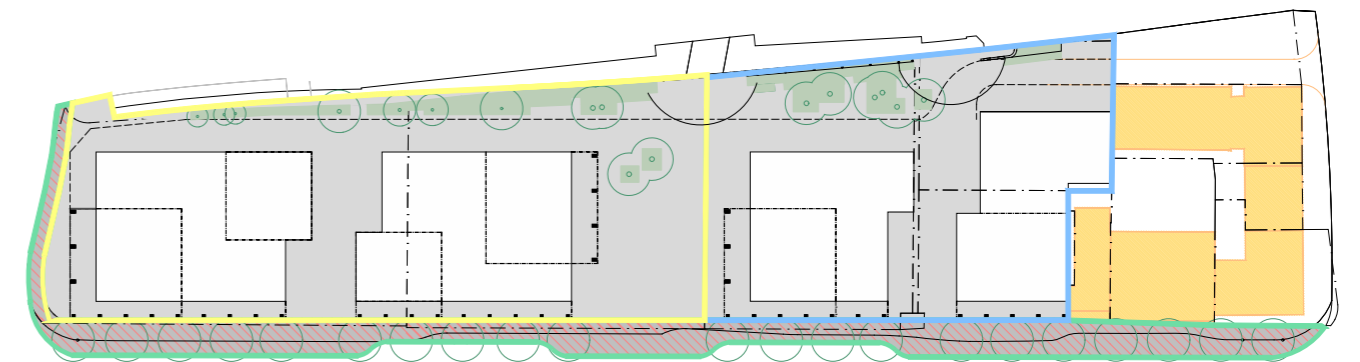
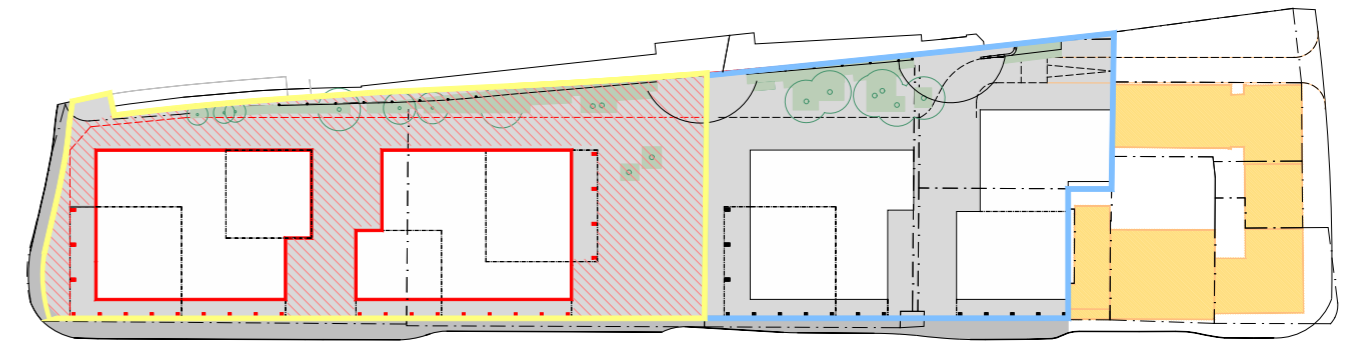
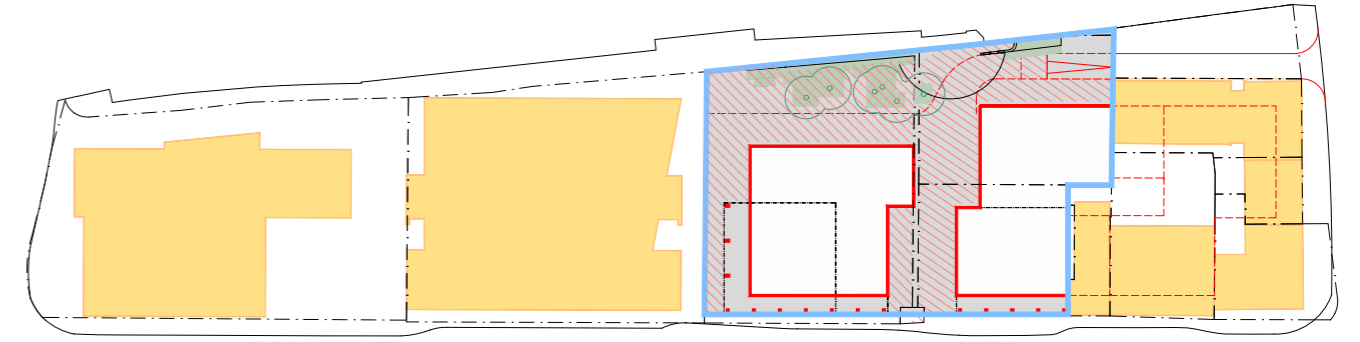
- Anlieferung
  - - - Anlieferung
  - Bereich möglicher LKW Anlieferung, innerhalb Gebäude mit maximaler Torbreite in der Fassade 7m (Bsp Dimensionierung)
  - ◀ Anschluss Tiefgarage MIV
  - ◀ Option Anschluss Tiefgarage MIV
  - ▶ Anschluss Tiefgarage Veloparkierung SBB
- Anschluss Tiefgarage und Anlieferung dürfen im Bereich zwischen den Gebäuden nicht gegenüber liegen.



# Etappierung

Die folgende Etappierung erlaubt eine Realisierung mit Rücksicht auf den Bestand. Die grosse Herausforderung besteht in der Realisierung der etappierten Tiefgarage und ihren Zufahrten. Im Baufeld Nord wird eine teilweise offene Rampe als Zwischenlösung nötig sein. Dem etappenweisen Ausbau kommen zwei Umstände entgegen. Erstens der Platzbelag in Splitt zu verlegen, dadurch ist entfernen und ansetzen des Belages eigentlich jederzeit möglich. Zweitens die Ausbildung des Vegetationsstreifens entlang der SBB- Mauer. Damit wird eine Pufferzone zwischen SBB und Baufeld geschaffen und der Ausbau des nächsten Geleises durch die SBB unabhängiger.

- Neu
- Etappierung Umgebung
- bestehende Bebauung / Abbruch
- Parzellen
- Etappe 1
- Etappe 2
- Etappe 3
- Etappe 4

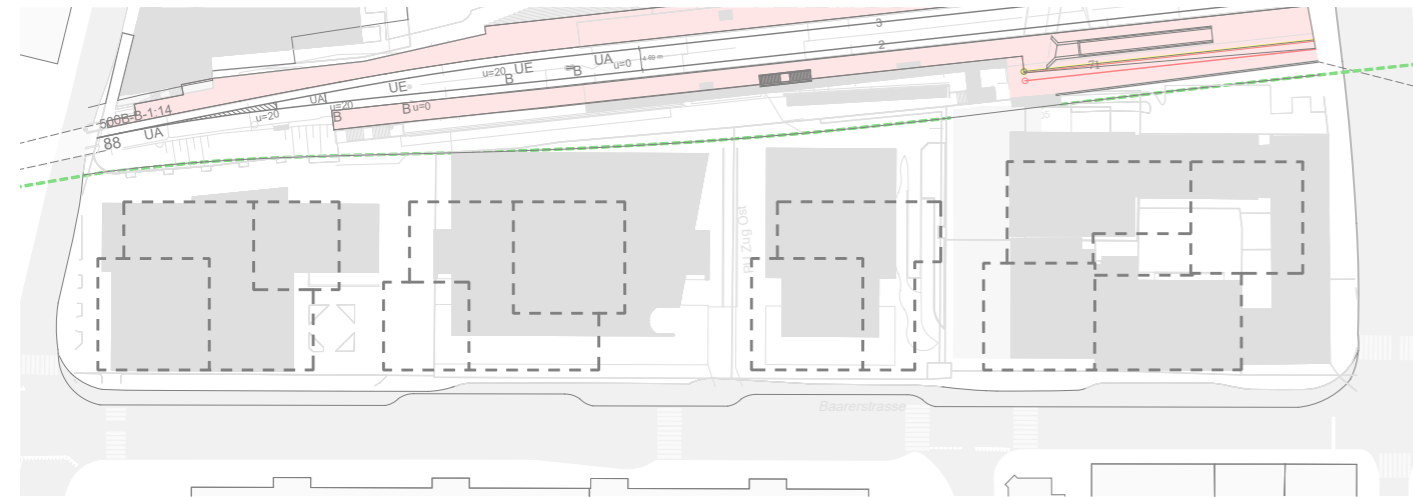


# Anhang: SBB Bahndamm 2035 / 2070

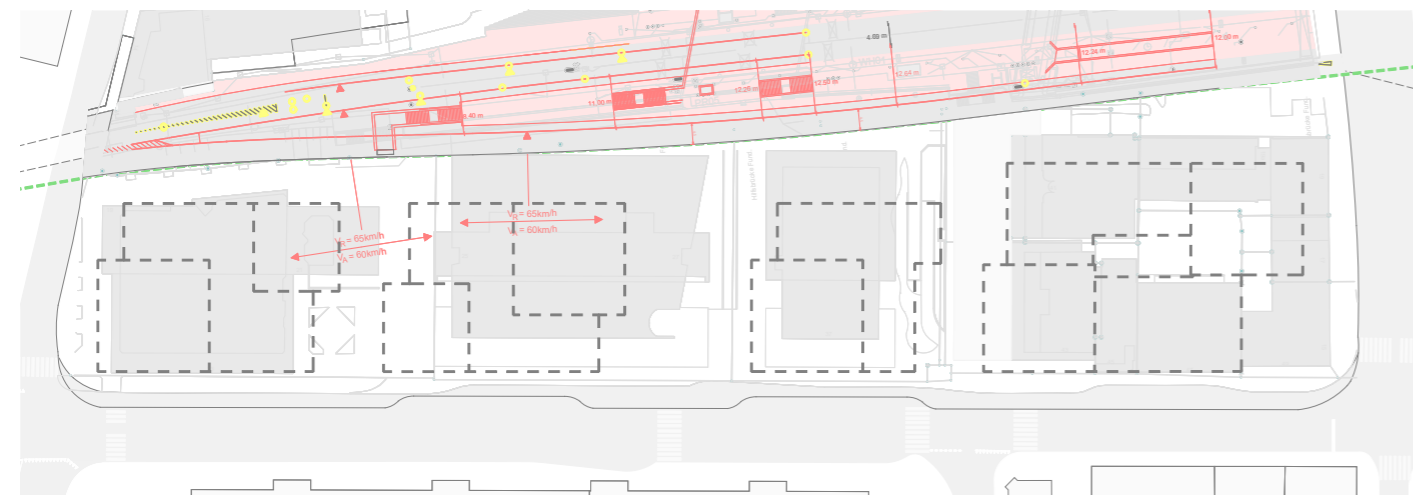
Die SBB sieht eine Anpassung des Bahndamm Ost in zwei Schritten vor.

- Der Entwicklungsschritt 2035 betrifft eine minimale Anpassung der Perronbreite des Gleis 1.
- Der Entwicklungsschritt 2070 "Übermorgen" sieht den Gleisausbau 1 als Durchgangsverkehr vor mit einer massiven Erweiterung des Bahndamms. Dieser Endzustand ist im Richtprojekt abgebildet.

Die SBB Planung 2035



Die SBB Planung 2070 (Übermorgen)



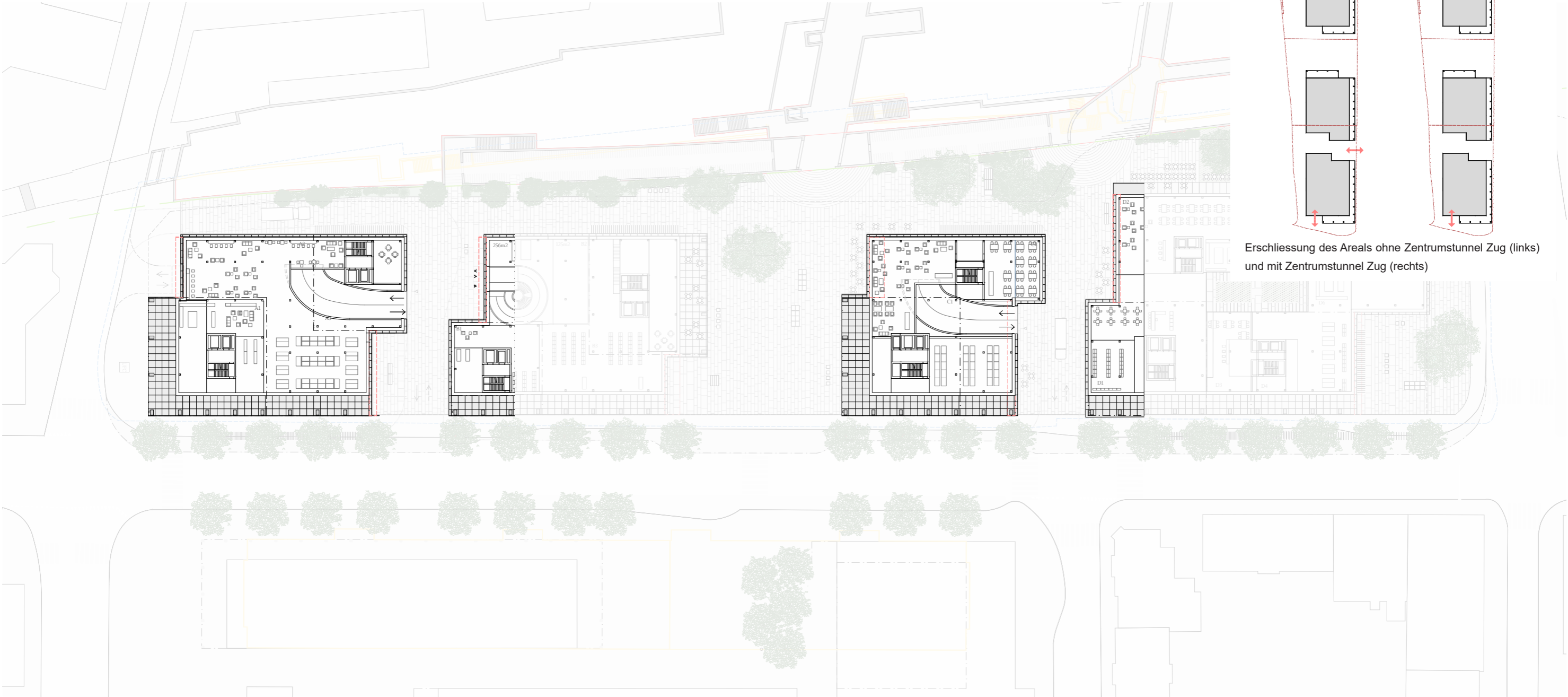
Die SBB Planung 2035 Ausbau Perron 1: Im Bereich des Haupt Bahnhofzugang bleibt der Bahndamm gemäss heutiger Ausdehnung bestehen. Anschlüsse des Aussenraums sind mit der SBB Planung 2035 weiter zu koordinieren. Die Personenunterführung Nord ist noch in Planung. Das Gestaltungskonzept wird darauf reagieren .



Die SBB Planung 2070 (Übermorgen) für den Ausbau Gleis 1 mit Durchgangsverkehr. (Hier mit maximaler Ausdehnung des Bahndamms abgebildet). Anschlüsse der Umgebungsgestaltung sind gemäss definitivem "Endzustand" SBB 2070 definiert.

# Anhang: Alternative Arealerschliessung Erdgeschoss

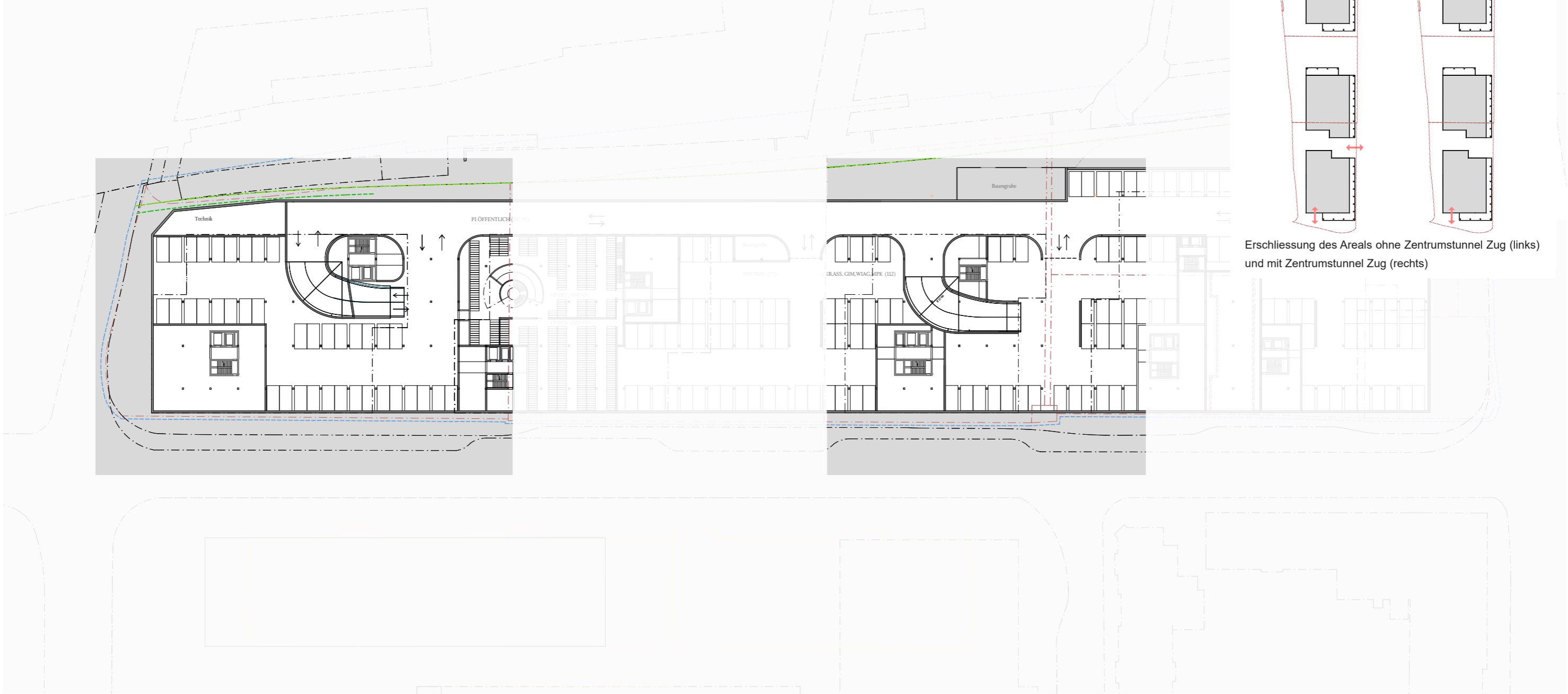
Die MIV Erschliessung des Bebauungsplangebiets erfolgt grundsätzlich über einen nördlichen Anschluss über die Gubelstrasse und einem südlichen Anschluss von der Baarerstrasse oder der Gotthardstrasse in die gemeinsame Tiefgarage, jeweils im rechts-rechts-Prinzip. Diese Erschliessung kann, sofern die «Umfahrung Zug» realisiert wird, allenfalls nicht umgesetzt werden. Aus diesem Grund werden für diesen Fall alternative Arealanschlüsse vorgesehen, die stattdessen umzusetzen wären.



Erschliessung des Areals ohne Zentrumstunnel Zug (links) und mit Zentrumstunnel Zug (rechts)

- Betrachtungsperimeter
- Flexible Anbaulinien / BBP
- LKW Anlieferung oberirdisch
- Abbruch (SBB,Metalli)
- Parzellen Heute
- SBB Interessenslinie

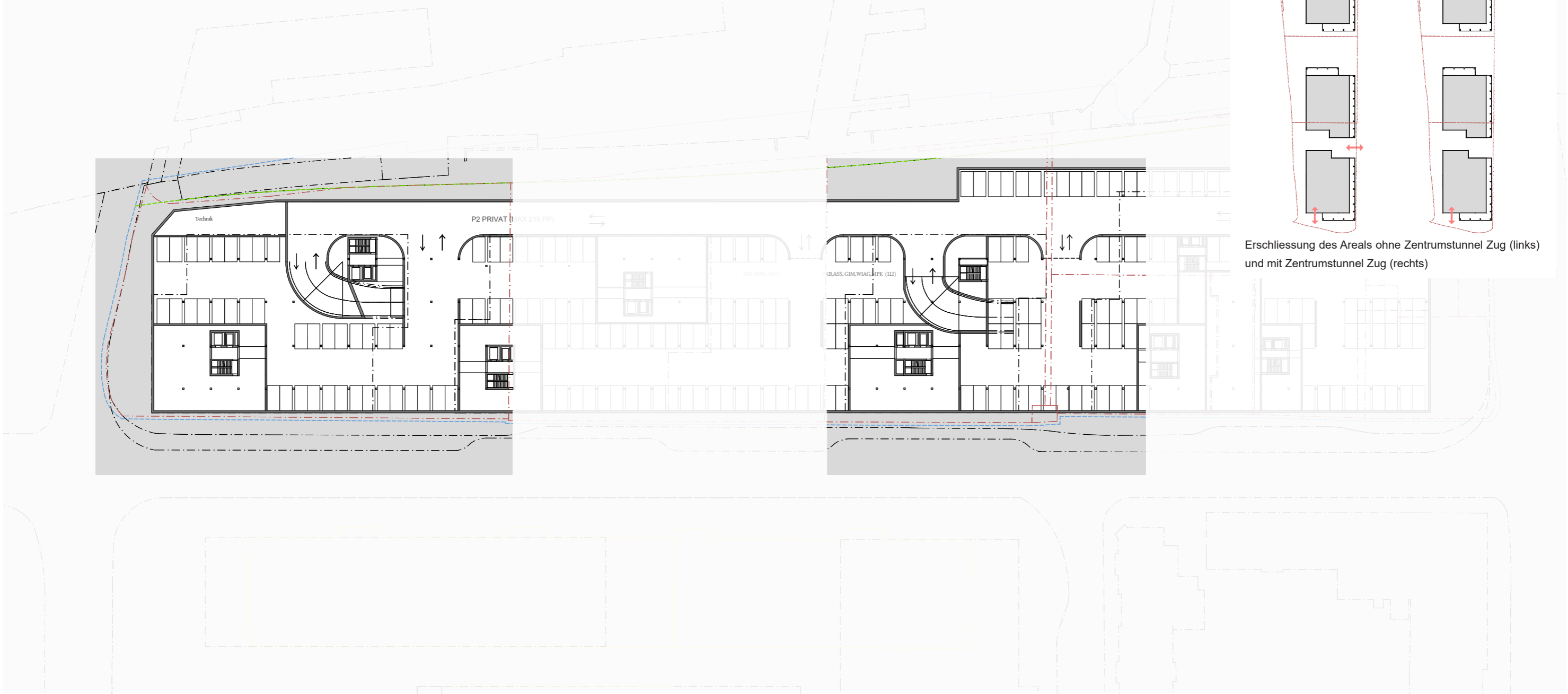
# Anhang: Alternative Arealerschliessung 1.Untergeschoss



Erschließung des Areals ohne Zentrumstunnel Zug (links) und mit Zentrumstunnel Zug (rechts)

- Betrachtungsperimeter
- Flexible Anbaulinien / BBP
- LKW Anlieferung oberirdisch
- Abbruch (SBB,Metalli)
- Parzellen Heute
- SBB Interessenslinie

# Anhang: Alternative Arealerschliessung 2.Untergeschoss



- Betrachtungspersimeter
- Flexible Anbaulinien / BBP
- LKW Anlieferung oberirdisch
- Abbruch (SBB, Metalli)
- Parzellen Heute
- SBB Interessenslinie

