

Bahnhof Zug: Stand der Arbeiten Ende 1996

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 14. Januar 1997

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit dem Bahnhof Zug sind drei Motionen hängig:

. **Motion Ruth Jorio vom 12. März 1995:**

Der Stadtrat wird beauftragt, unverzüglich mit den SBB Gespräche zu führen um abzuklären, in welcher Form die Stadt sich bei der Sanierung des Bahnhofs beteiligen kann und muss, damit die Bedürfnisse behinderter und betagter Bahnbenützer, sowie Reisende mit Kinderwagen und Gepäck optimal gedeckt werden können (vgl. GGR-Protokoll Nr. 5 vom 9. Mai 1995 / S. 152 f.).

. **Motion der Fraktion SGA/Parteilose vom 13. März 1995:**

Der Stadtrat wird beauftragt, sich zusammen mit Kanton, SBB und ZVB für schnell realisierbare Verbesserungen am Bahnhof (behindertengerechte Aufgänge, Businformationssystem, gedeckte Veloplätze, oberirdischer FussgängerInnen-Uebergang die ZVB-Haltestelle Metalli, hellere Glashof-Passage, längere Perronüberdachungen) einzusetzen, hierüber dem Grossen Gemeinderat bis Herbst 1995 Bericht zu erstatten und einen Kreditantrag vorzulegen (vgl. GGR-Protokoll Nr. 5 vom 9. Mai 1995 / S. 152 f.).

. **FDP-Motion vom 23. Mai 1996 (stadträtliche Variante):**

Der Stadtrat wird beauftragt, ohne Verzug Gespräche mit den SBB und dem Kanton aufzunehmen mit dem Ziel, ein Konzept auszuarbeiten, welches gewährleistet, dass die kurzfristigen Verbesserungen in die langfristig anzustrebenden Erneuerungen integriert werden können. Dem GGR ist baldmöglichst, spätestens aber bis Ende Jahr, Bericht zu erstatten (vgl. GGR-Protokoll Nr. 18 vom 2. Juli 1996 / S. 610 ff.).

Wir haben Sie zuletzt bei der Entgegennahme der am 2. Juli 1996 erheblich erklärten Motion über die bisherigen Schritte orientiert. Bevor wir Sie über die Ergebnisse der seither vorgenommenen Abklärungen und geführten Verhandlungen sowie das weitere Vorgehen orientieren, wollen wir nochmals die Prioritäten aus damaliger städtischer Sicht in Erinnerung rufen:

1. Aus städtischer Sicht ist sicher die Verbesserung der Fussgängeraufgänge und -verbindungen am vordringlichsten. Zusammen mit den SBB sollte möglichst bald ein entsprechendes Projekt ausgearbeitet und realisiert werden.
2. Eine Ergänzung der Veloabstellplätze (Osten / Bahnhofplatz) ist notwendig und durch die Stadt zu realisieren.
3. Das bisherige Bussystem ist bis auf weiteres beizubehalten - ausgenommen Verbesserungen im Komfort der Bushaltestellen (z.B. Verbesserungen in der Fahrgastinformation usw.). Von der Volkswirtschaftsdirektion und den ZVB ist eine verbindliche Erklärung über deren Absichten einzufordern.
4. Eine Absenkung des Bahnhofplatzes kann an sich städtebaulich begründet werden, hat aber bis zum Zeitpunkt einer konkreten Projektausarbeitung keine Priorität.
5. Mögliche Neubauprojekte für den Bahnhof sind zwar durchaus wünschbar, können aber - bedingt durch die Grundeigentumsverhältnisse - nicht als primäres städtisches Anliegen gelten. Die Federführung kann somit auch nicht durch die Stadt Zug erfolgen. Die Stadt hat sich für ein weiteres Vorgehen aber die wichtige Mitsprache zur Durchsetzung der städtebaulichen Anliegen zu sichern.

Bisherige Abklärungen und Verhandlungen:

Ende Sommer 1996 orientierte die SBB die Vertreter des Kantons und der Stadt über die Ergebnisse ihrer seit 1995 getätigten Planungsarbeiten an den Verbesserungen der Erschliessung für die Kunden und Fussgänger. Im Bahnhofbereich ist geplant:

- . das Aufnahmegebäude zu sanieren, eventuell umzubauen;
- . die Perronüberdachungen zum Teil zu sanieren und zu ergänzen;
- . die Personenunterführung Nord (Glashof) zu sanieren und auszubauen und ab dieser alle Perrons treppenfrei zu erschliessen.

Die Bauausführung soll gemäss Finanzplan der SBB im Jahre 1998 erfolgen. Die SBB erwarten eine Beteiligung der Stadt und des Kantons an den Kosten.

Der Kanton und die Stadt haben ihrerseits ihr Interesse an einer neuen südlich gelegenen Ost-Süd-West-Verbindung für die Fussgänger dargelegt (vgl. Beilage). Diese soll kurzfristig die Bushaltestellen Metalli/Bahnhof und Bahnhofplatz miteinander verbinden sowie die bisher getätigten Investitionen in die Personenunterführung Baarerstrasse nutzbar machen. Mittelfristig soll die neue Fussgängerpassage die beidseitig der Bahndämme liegenden Stadtteile, alle SBB-Gleise und die SBB-Aufnahmegebäude komfortabel, grosszügig und treppenfrei verbinden. Sie soll so konzipiert werden,

dass sie in einen allfälligen Neubau der Bahnhofgebäude integriert werden kann und dessen Rückgrat bildet.

Eine im gemeinsamen Auftrag der Volkswirtschaftsdirektion und der Stadt erarbeitete Studie betreffend die Bushaltestelle Metalli/Bahnhof zeigt die kurzfristigen Verbesserungsmöglichkeiten an dieser Haltestelle und ihre Verbindung zum Bahnhof auf. Ein wesentliches Element ist die Schaffung eines Fussgängerstreifens über die Baarerstrasse, welches die besseren Umsteigebeziehungen dieser Bushaltestelle und die sicherere und leistungsfähigere Verbindung zum Bahnhof gewährleistet. Die genaue Situierung des Fussgängerstreifens wird zur Zeit durch die Baudirektion näher untersucht. Alle weiteren Massnahmen wie Wegweisung, Informationssystem, Sitzgelegenheiten usw. sind von der neuen Lage des Fussgängerüberganges abhängig.

Im Verlaufe der Herbstmonate haben die SBB ihre Bauvorhaben zu Handen des Plangenehmigungsverfahrens weiterbearbeitet. Die Stadt Zug hat die Personenunterführung Süd und einen neuen Zugang zu den Geleisen 1 und 2 mittels Rampe studiert. Es zeigte sich, dass eine gute Lösung für die Verbindung der Geleise 1 und 2 mit der Personenunterführung Nord und Süd sowie mit dem Stadtniveau in den vorhandenen Platzverhältnissen nur sehr schwer möglich ist. Im weiteren stellt sich erneut die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, von Anfang an eine neue durchgehende Unterführung Süd zu realisieren. Damit könnten die Investitionen auf den Ort konzentriert werden, der für die Stadtentwicklung auch langfristig richtig ist. Dies wird die Investitionshöhe gegenüber der SBB-Planung um ein mehrfaches übersteigen, da nicht nur die Fussgängerverbindungen saniert werden. Im weiteren wird eine zeitliche Verzögerung der Realisierung treppenfrier Zugänge deutlich verzögert. Kosten und Zeitplan der jeweiligen Variante lagen Ende 1996 noch nicht vor.

Weiteres Vorgehen:

Für die weiteren Abklärungen sind folgende zwei Varianten zugrunde gelegt worden.

Variante A:

- . Ausbau der Personenunterführung Nord durch die SBB gemäss ihrem Projekt. Kostentragung durch SBB und Stadt.
- . Bau der 1. Etappe der Personenunterführung Süd unter den Geleisen 2 und 3 als direkte Verbindung zwischen den Bushaltestellen Metalli/Bahnhof und Bahnhofplatz. Kostentragung Stadt und Kanton.

Variante B:

- . Neue Personenunterführung Süd unter den Geleisen 2 bis 7. Kostentragung Stadt und Kanton. Als Untervariante könnten die Perrons ab dieser Personenunterführung anstelle der Personenunterführung Nord treppenfrie erschlossen werden.

Zur Zeit laufen die Studien für die beiden Varianten. Ende des ersten Quartals 1997 wird die Frage der Kosten und der Zeitprogramme beantwortet werden können.

Die Variante B steht aus städtischer Sicht klar im Vordergrund. Ihre städtebauliche Qualität wird auch vom Kanton und den SBB anerkannt, wobei gleichzeitig höhere Investitionen und Verzögerungen bei der Realisierung treppenfreier Aufgänge erwartet werden. Eine wesentliche zeitliche Ersparnis könnte auch mit der Sprechung des Baukredites (Volksabstimmung) auf der Grundlage der Projektstudie mit Kostenschätzung erreicht werden.

**Antrag:**

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und vom vorliegenden Bericht über den Stand der Arbeiten Ende 1996 betr. Bahnhof Zug Kenntnis zu nehmen.

Zug, 14. Januar 1997

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:      Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilage:  
Planskizze

# Bahnhof Zug

