

Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 28. Juli 1987

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. Juni 1987 haben die Stimmbürger der Stadt Zug den Beschluss des Grossen Gemeinderates betreffend Umbau Bahnhof Zug mit 2813 JA zu 2821 NEIN abgelehnt. Der Stadtrat bedauert dieses Ergebnis, zumal das abgelehnte Projekt sowohl funktionell als auch gestalterisch kurz- und mittelfristig eine gute und kostengünstige Lösung am Bahnhof gebracht hätte. Nun gilt es aber, den Entscheid der Stimmbürger zu respektieren und rasch das weitere Vorgehen zu planen sowie vorsorgliche Massnahmen zu treffen.

Der Stadtrat betrachtet den Volksentscheid als eine Aufforderung, einen neuen Gesamtplan für den Umbau des Bahnhofes Zug zu entwickeln. Zur Erreichung dieses Zieles schlägt er Ihnen im Einvernehmen mit den SBB die Durchführung eines Ideenwettbewerbes vor. Die nötigen Aufträge zur Vorbereitung dieses Wettbewerbes wurden anfangs Juli schon erteilt.

Ziel des Ideenwettbewerbes ist es, für den Bahnhof und seine Umgebung zweckmässige Lösungen zu erhalten, welche die vielfältigen städtebaulichen, verkehrstechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anliegen zu einem Gesamtkonzept vereinigen.

Die Vorabklärungen für den Wettbewerb mit der Programmerarbeitung und den zugehörigen Randbedingungen werden Ende September abgeschlossen. Wir werden dem Grossen Gemeinderat den Wettbewerbskredit in der Sitzung vom 10. November 1987 beantragen, so dass das Ergebnis des Wettbewerbes im Sommer 1988 vorliegen kann. Die daraus sich ergebenden Projektierungsaufträge werden ca 2 Jahre beanspruchen, so dass mit ersten baulichen Massnahmen im Jahre 1991 gerechnet werden kann.

II.

Zunächst muss daran erinnert werden, dass die Generaldirektion SBB Kredite von 101,8 Millionen Franken bewilligte und damit die Voraussetzung schuf, dass bis 1990 die S-Bahn über zwei Linien - Thalwil und Affoltern a.A. - den Bahnhof Zug anfahren kann. Im Bereich Bahnhof Zug müssen zudem wesentliche betriebliche Verbesserungen vorgenommen werden. Folgende Massnahmen, die vom Volksentscheid nicht betroffen sind, werden von den SBB in eigener Kompetenz und zu ihren Lasten unverzüglich an die Hand genommen:

- Verlängerung der bestehenden Perrons auf eine Nutzlänge von 420 m für die Hauptgeleise,
- Bau je eines neuen Perrons auf der Ostseite (Zürich-Gotthard) mit 420 m Nutzlänge sowie auf der Westseite (Zürich-Steinhausen-Zug) mit 220 m Nutzlänge,
- Erhöhung sämtlicher Perronkanten um ca 30 cm auf 55 cm ab Schienenoberkante,
- Schaffung neuer Treppenaufgänge auf die in nördlicher Richtung verlängerten Perrons ab dem nördlichen Trottoir der Unterführung Gubelstrasse, unter gleichzeitiger Anhebung des Trottoirs um ca 1.0 m, damit die Treppen weniger Stufen erhalten,
- Systematisierung und Vereinfachung der Gleisanlagen; Einsparung von 46 Weicheneinheiten,
- Bau einer neuen Sicherungsanlage,
- Umbau des bestehenden Dienstgebäudes für die Aufnahme der technischen Installationen,
- Ergänzung der elektrischen Anlagen,
- Doppelspurausbau der Strecke Zug-Cham mit neuer Brücke über die Dammstrasse und einem neuen Viadukt Albisstrasse bis Aabachstrasse.

Die SBB wollen einem neuen Konzept für das Bahnhofgebiet möglichst wenig Hindernisse in den Weg legen. Alle von den SBB und der Stadt gemeinsam geplanten Massnahmen, die Gegenstand des abgelehnten Kredites waren, werden nicht ausgeführt. Es sind dies:

- die Umgestaltung des Bahnhofplatzes,
- die Fussgängerpassage vor dem Bahnhofgebäude,
- die Fussgängerzugänge Ost von der Baarerstrasse her und West von der Dammstrasse her sowie die von diesen Zugängen her geplanten Rampen und Treppen zu den Perrons,
- die Vorfahrten auf der Seite Dammstrasse für Bus, Taxis, Velos und Anlieferverkehr,
- die Erweiterung der Perrondächer,
- der Umbau des Aufnahmegebäudes,
- die PTT-Rampe von der Gotthardstrasse her.

III.

Der Stadtrat vertritt die Auffassung, dass ein Gesamtkonzept verwirklicht werden soll, ohne dass die bereits aufgenommenen Arbeiten der SBB für die Stadt unabwendbare Einschränkungen verursachen. Im Kapitel II haben wir dargelegt, welche Massnahmen die SBB sofort an die Hand nehmen und was bis zum Vorliegen eines neuen Konzeptes zurückgestellt wird. Dank dem Verständnis der SBB wäre es möglich, den notwendigen Raumgewinn auf der Westseite des Bahnhofes zu schaffen; dieser Raumgewinn besteht in der nachfolgend beschriebenen Arkadenlösung. Aus bahnbetrieblichen Gründen muss aber das Geleise 7 (=äusserstes Geleise auf der Westseite) und der neue Aussenperron bis Frühjahr 1988 erstellt sein. Eine Aufschiebung ist nicht möglich.

Nach der Urnenabstimmung haben die SBB unverzüglich geprüft, wie die Westseite des Bahnhofes ohne Beteiligung der Stadt realisiert werden soll. Grundsätzlich gibt es 2 Varianten:

- Variante A mit Stützmauer direkt hinter dem Aussenperron  
Kosten: ca Fr. 3'000'000.--
- Variante B mit Stützmauer am Fuss der bestehenden Böschung  
Kosten: ca Fr. 1'500'000.--

Beurteilung der beiden Varianten:

Die Fundamenthöhen müssen so festgelegt werden, dass später eine Terrainabsenkung möglich ist, wie dies beim abgelehnten Projekt vorgesehen war. Dies führt zu folgenden Mauerhöhen:

	Variante A	Variante B
- ab Fundament	5,0 - 6,0 m	2,0 - 5,8 m
- ab Dammweg	4,2 - 5,2 m	1,2 - 5,1 m

Die Gesamtlänge der Stützmauern von der Gubelstrasse bis zur Dammstrasse beträgt rund 215 m. Mit den erforderlichen Mauerhöhen ergäbe dies gestalterisch denkbar schlechte Lösungen.

Die Nutzung des Gebietes zwischen dem Bahnareal und der Dammstrasse muss im Rahmen des Ideenwettbewerbes untersucht werden. Ein Raumgewinn gegenüber heute ist von grösstem Nutzen. Bei den vorgeschlagenen Varianten wäre dieser wie folgt:

	Variante A	Variante B
- Raumgewinn (Tiefe) ab bestehendem Dammweg	0,3 - 5,4 m	0 - 0,5 m

Für einen Aufwand von Fr. 3 Millionen bei der Variante A wäre der Raumgewinn doch recht bescheiden und bei der Variante B würde überhaupt keiner entstehen.

Mit der vorgeschlagenen Arkadenlösung unter dem Geleise 7 und dem Aussenperron könnte ein optimaler Raumgewinn erzielt werden:

Arkadenlösung Westseite:

Raumgewinn (Tiefe) ab  
bestehendem Dammweg 5,1 - 10,3 m

Sofern man aber diese Arkadenlösung später realisieren möchte, müsste man nach Schätzungen der SBB mit folgenden Kosten rechnen:

	Variante A	Variante B
Heutige Zwischenlösung	Fr. 3'000'000.--	Fr. 1'500'000.--
Späterer Abbruch und Erstellung der Arkade	ca Fr. 15'000'000.--	ca Fr. 15'000'000.--
Total	ca Fr. 18'000'000.--	ca Fr. 16'500'000.--

Demgegenüber wären die Kosten für die vorgeschlagene Arkadenlösung (=Variante C gemäss Plan) anstelle einer der beiden Stützmauer-Lösung ca Fr. 4'100'000.--. Somit müsste im günstigsten Fall später mit Mehrkosten von ca Fr. 12,5 Millionen gerechnet werden.

Vor der Abstimmung wurden auch Ideen für grössere Nutzungen unter den Geleiseanlagen vorgebracht. Ein Raumgewinn von lediglich 3 - 4 m zusätzlich zur Arkadenlösung würde weitere Mehrkosten von Fr. 12 - 15 Millionen ergeben. Bei noch grösseren Nutzungen würden die Kosten unverhältnismässig anwachsen.

IV.

Der Stadtrat hat anlässlich seiner Klausurtagung die ganze Problematik eingehend analysiert. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist er zum Schluss gekommen, dem Grossen Gemeinderat und den Stimmberechtigten die Erstellung der Arkade auf der Westseite zu beantragen, ohne jedoch deren Nutzung im voraus zu bestimmen. Diese Lösung drängt sich aus Kostengründen geradezu auf, denn wollte man diesen Raumgewinn später doch noch erzielen, müsste, wie bereits erwähnt, mit einem Mehraufwand von rund Fr. 12,5 Millionen gerechnet werden. Aber auch aus gestalterischen Gründen ist die Arkade den vorgesehenen Betonmauern vorzuziehen. Der

Stadtrat ist auch der Auffassung, die Arkade müsse als Randbedingung in den Ideenwettbewerb aufgenommen werden, da andere Lösungen zum Raumgewinn den Kostenrahmen sprengen würden.

Im Interesse der Fussgänger erachtet der Stadtrat zudem die Verlängerung der bestehenden Unterführung bei der Post bis zur Arkade, welche die Perrons erschliesst, im Sinne eines Provisoriums als sinnvoll. Diese Unterführung soll jedoch nicht als Randbedingung ins Wettbewerbsprogramm aufgenommen werden. Der Zugang könnte jederzeit wieder geschlossen werden.

V.

Die Arkade liegt vollumfänglich auf SBB-Land. Aus diesem Grund treten die SBB als Bauherrin auf. Die Stadt müsste jedoch für die Mehrkosten gegenüber der aufgezeigten SBB-Lösung aufkommen. Aufgrund der Kostensituation würden sich die SBB für die Variante B entscheiden. Aus dieser Sachlage ergeben sich folgende Kostenaufführungen:

Gesamtaufwand für die Arkade gemäss öffentlicher Submission	Fr. 4'100'000.--
Kosten einer notwendigen SBB-Lösung nach Variante B	- Fr. 1'500'000.--
Mehrkosten zu Lasten Stadt	<u>Fr. 2'600'000.--</u>

Für den Mehraufwand gegenüber einer SBB-Lösung muss die Stadt eine ein- malige Abgeltung für Unterhalt und Erneuerung des Bauwerkes leisten	Fr. 150'000.--
--	----------------

Auch für die Verlängerung der Perso- nenunterführung bei der Post würde die SBB als Bauherrin auftreten. Diese Kosten müssten jedoch voll von der Stadt übernommen werden, somit	Fr. 250'000.--
--	----------------

Gesamtaufwand für die Stadt (Pauschale ohne allfällige Mehrkosten)	<u>Fr. 3'000'000.--</u> =====
--	----------------------------------

SBB und Stadt haben sich geeinigt, dass der Beitrag der Stadt als Pauschale festgelegt wird. Da aber das Bauvorhaben bereits im Frühjahr 1988 erstellt sein muss, wird die auszuweisende Teuerung ab 1.1.1988 nicht hoch sein und von den SBB übernommen. Sollten jedoch wider Erwarten die Baukosten für die Arkade und die Personenunterführung von

Fr. 4'350'000.-- überschritten werden, müsste sich die Stadt an den Mehrkosten beteiligen und zwar im Verhältnis der folgenden Baukostenaufteilung:

<u>Gesamtbaukosten</u>	<u>Fr. 4'350'000.--</u>	<u>100 %</u>
Anteil SBB	Fr. 1'500'000.--	34,5 %
Anteil Stadt	Fr. 2'850'000.-- (ohne Abgeltung von Fr. 150'000.--)	65,5 %

Obwohl der Pauschalbeitrag der Stadt mit Fr. 3 Millionen gerade noch in der Kompetenz des Grossen Gemeinderates liegt und nicht dem obligatorischen Referendum unterliegt, beantragt der Stadtrat im Falle einer Zustimmung durch den Grossen Gemeinderat, den Beschluss der Urnenabstimmung zu unterbreiten. In Anbetracht der bereits erfolgten Urnenabstimmung über den Bahnhof Zug erachtet der Stadtrat dieses Vorgehen als richtig.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und der Absichtserklärung, einen Ideenwettbewerb über das ganze Bahnhofgebiet durchzuführen, zuzustimmen sowie zu Lasten der Investitionsrechnung einen Pauschalbeitrag von Fr. 3'000'000.-- (zusätzlich allfällige Mehrkosten) für die Erstellung einer Arkade auf der Bahnhofwestseite und die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post zu bewilligen sowie die Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Chr. Buri betreffend bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes (Punkt 1 und 3) abzuschreiben.

Zug, 28. Juli 1987

DER STADTRAT VON ZUG  
Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

O. Kamer

A. Müller

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Variantenskizzen A, B, C Seite Dammstrasse

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.  
BETREFFEND UMBAU BAHNHOF / WEITERES VORGEHEN UND VORSORGLICHE MASSNAHMEN

---

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 921 vom 28. Juli 1987

b e s c h l i e s s t :

1. Von der Absichtserklärung, über das Bahnhofgebiet einen Ideenwettbewerb durchzuführen, wird Kenntnis genommen.
2. Für die Erstellung einer Arkade als Abschluss der westseitigen Bahnanlagen und für die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 409/501.08) ein Pauschalbeitrag von Fr. 3'000'000.-- bewilligt.

Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr. 4'350'000.-- überschreiten, erhöht sich der Pauschalbeitrag der Stadt um 65,5 % der ausgewiesenen Mehrkosten.

3. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 unterliegt der Urnenabstimmung und tritt mit Annahme der Stimmberechtigten in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

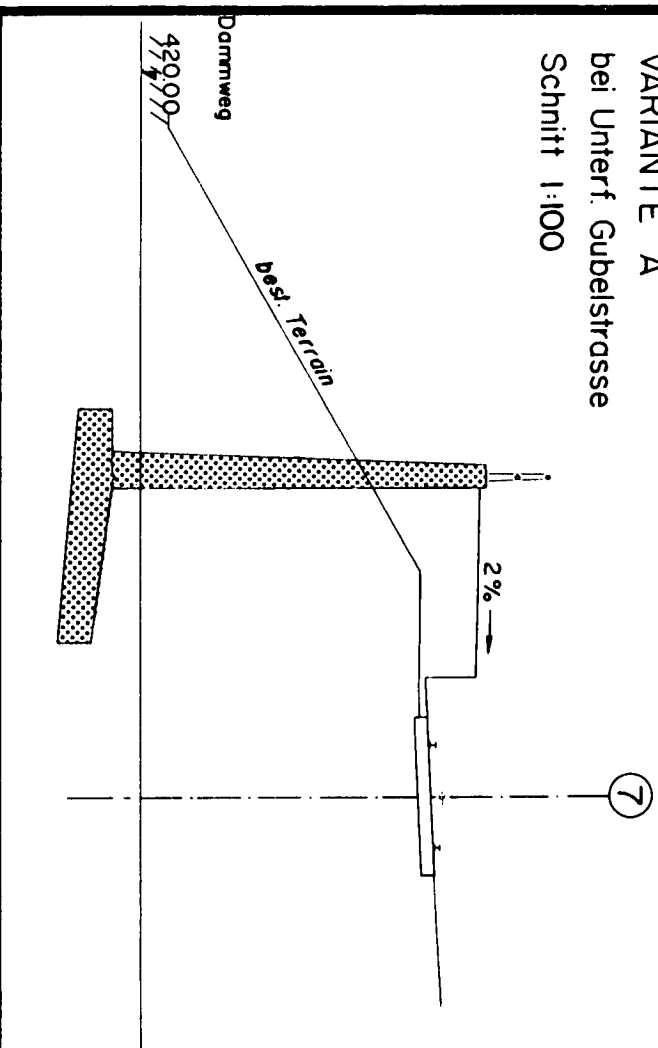
Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

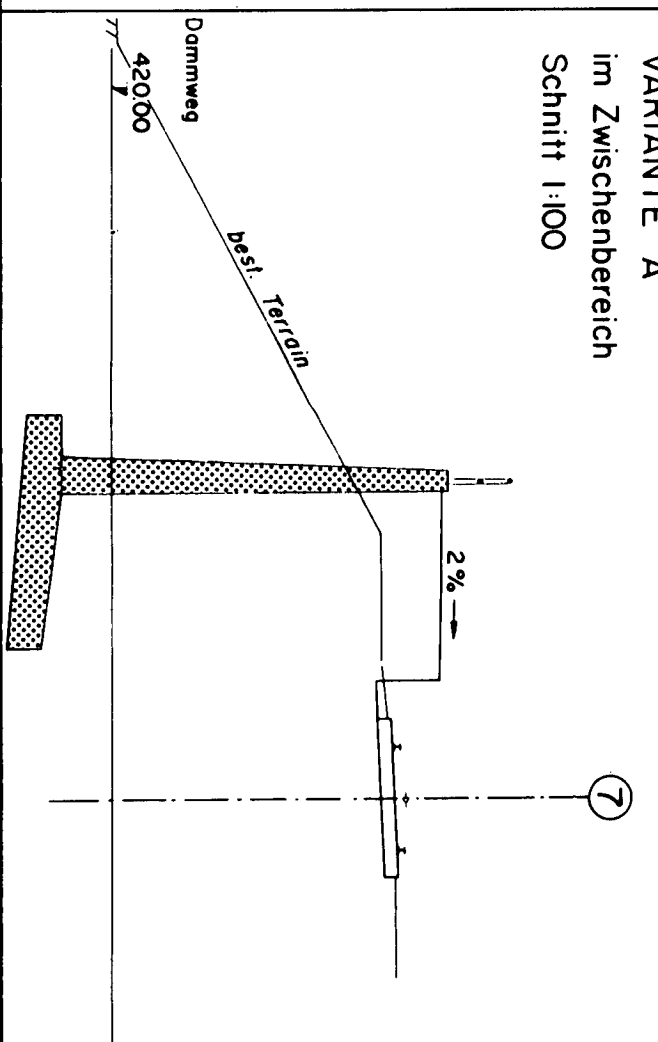
DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG  
Der Präsident:      Der Stadtschreiber:

Urnenabstimmung: 27. September 1987

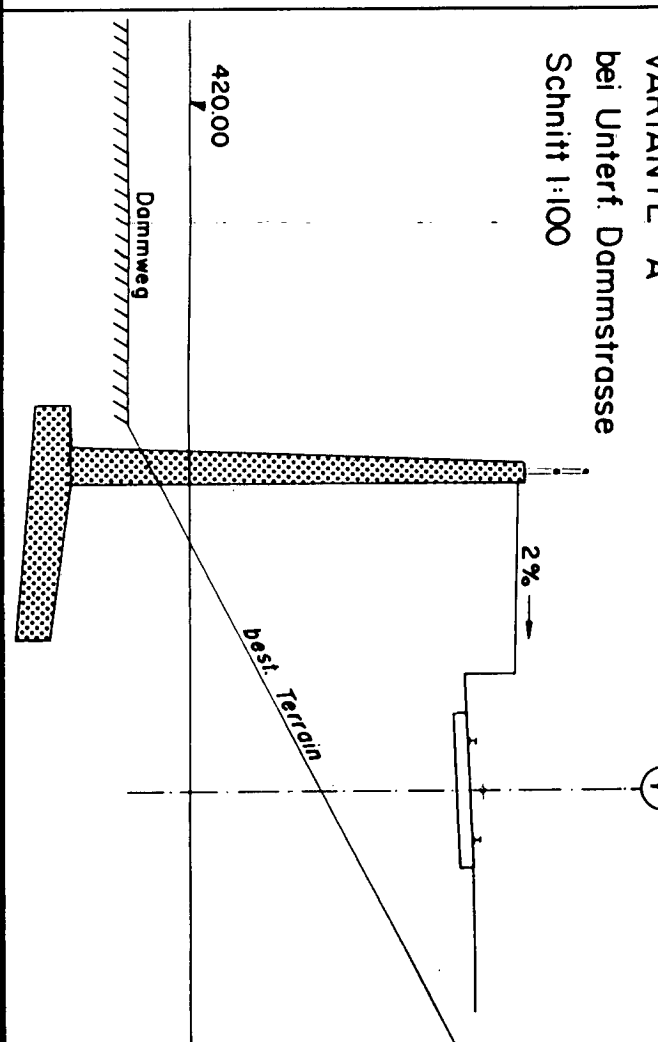
VARIANTE A  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



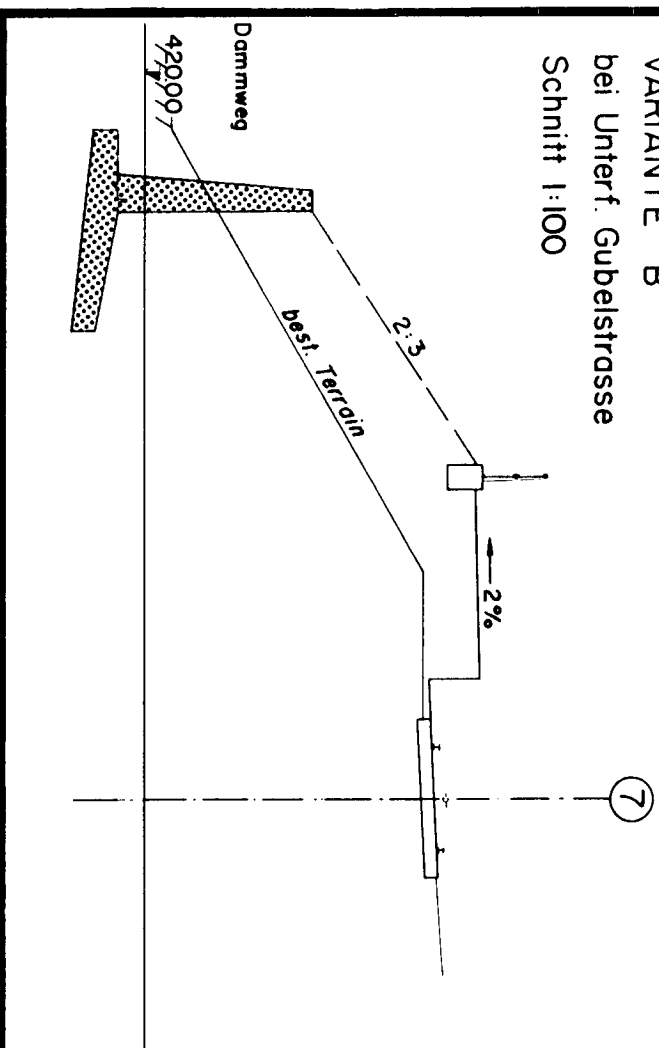
VARIANTE A  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



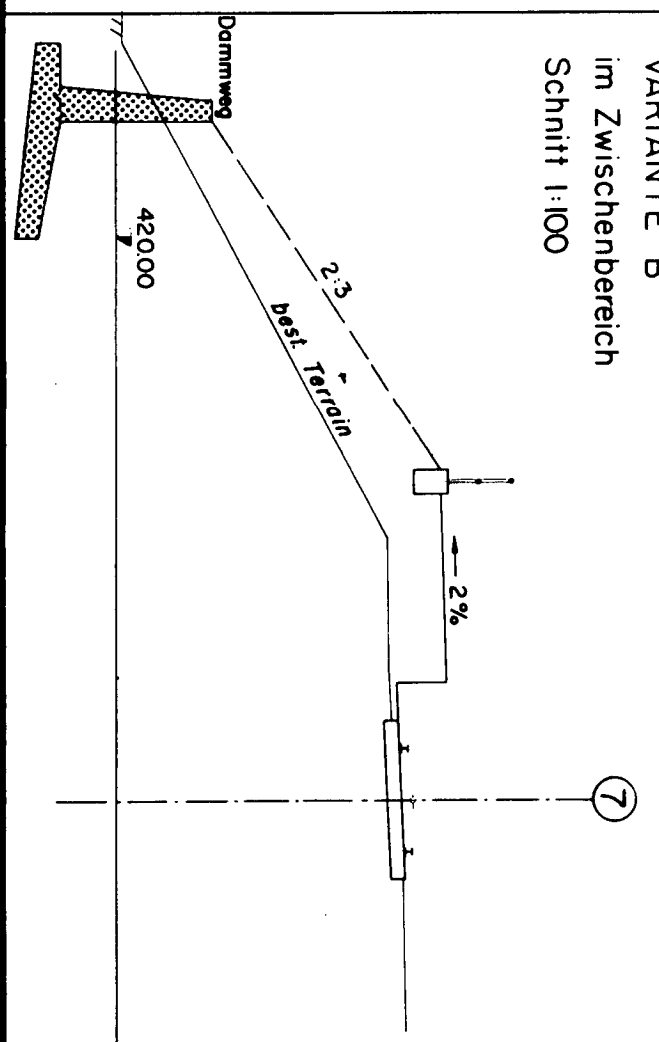
VARIANTE A  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



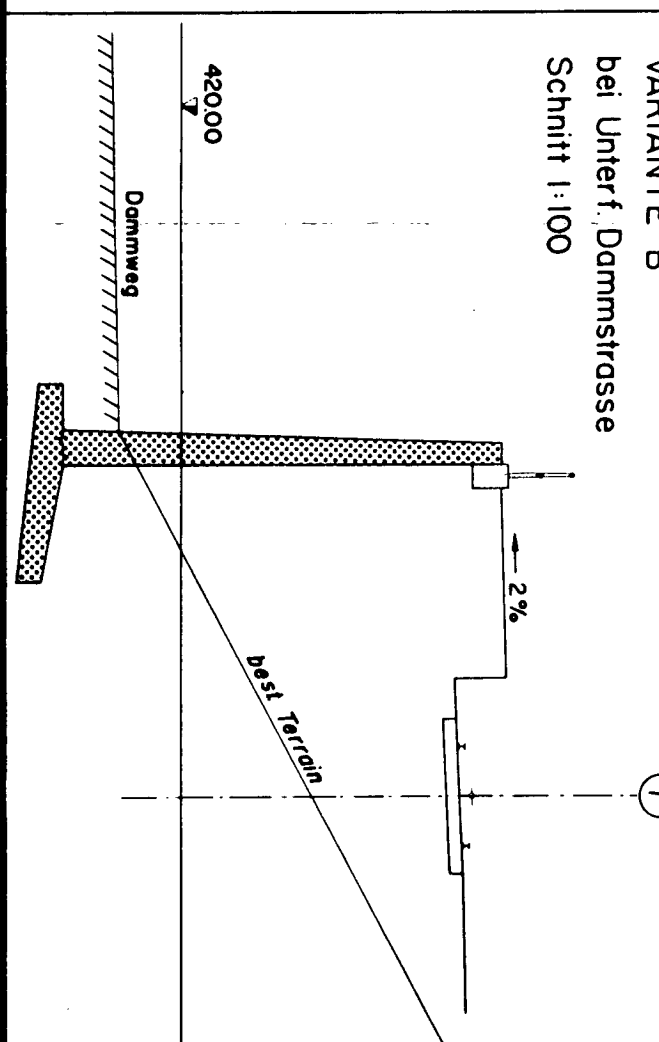
VARIANTE B  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



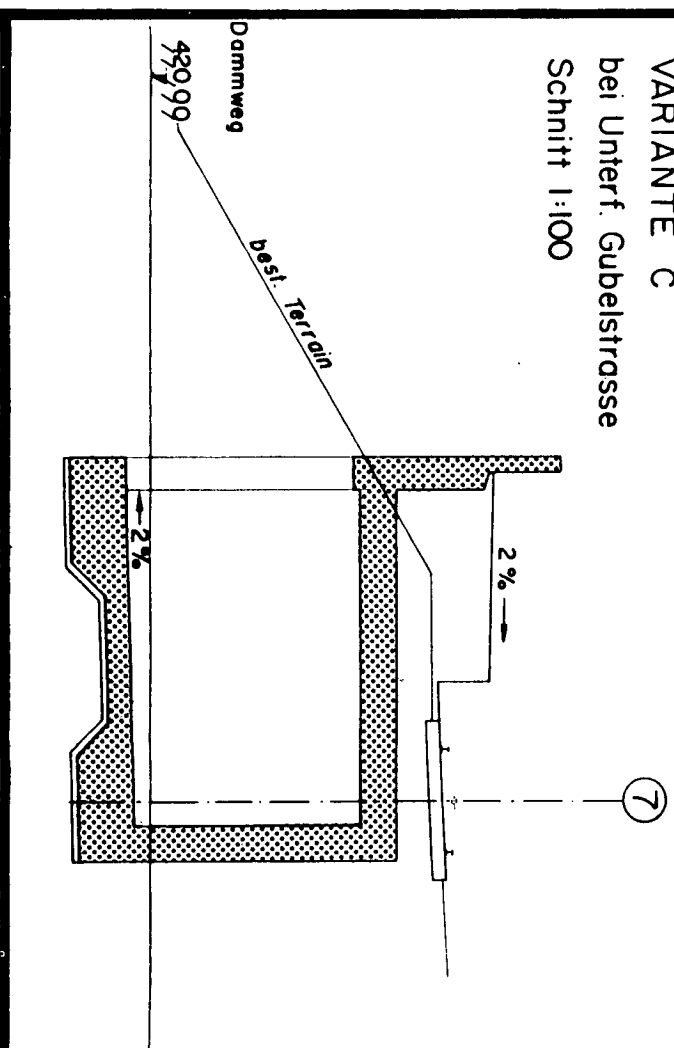
VARIANTE B  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



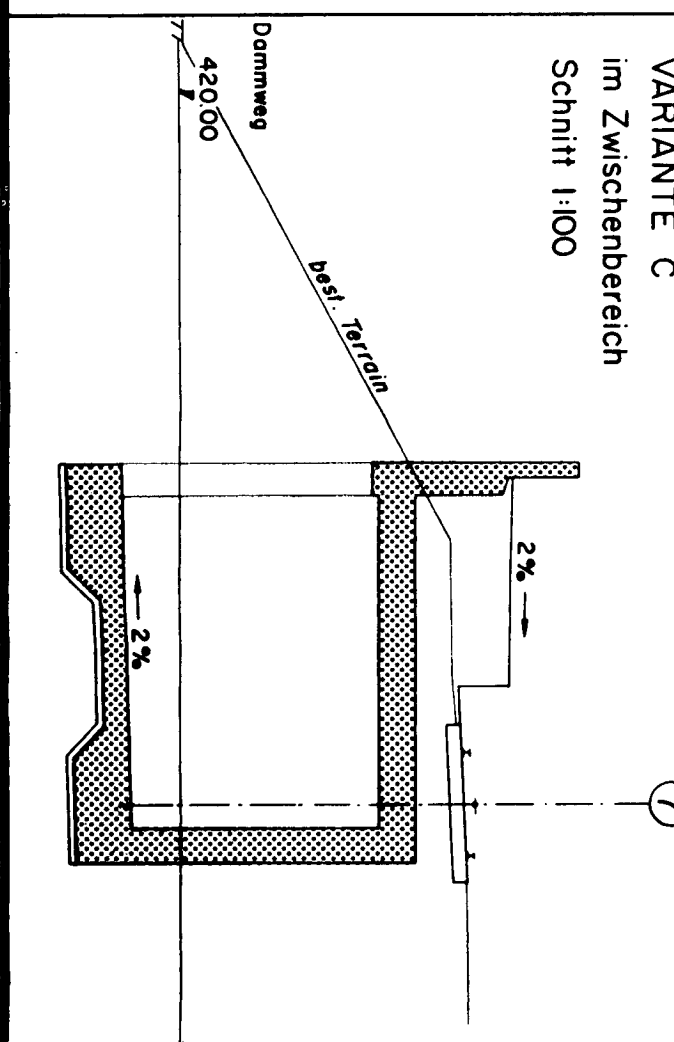
VARIANTE B  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



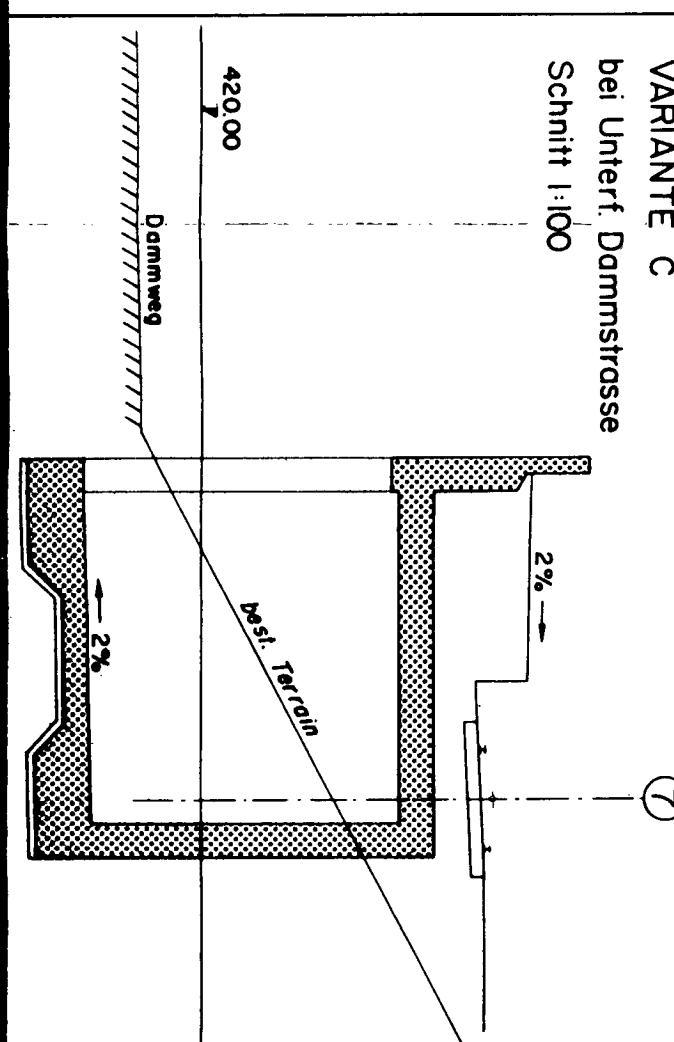
VARIANTE C  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



VARIANTE C  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



VARIANTE C  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

**Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom  
10. August 1987**

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Geschäftsprüfungskommission hat im Beisein des Baupräsidenten, Herr Hansjörg Werder und des Stadtingenieurs, Herr Hans Schnurrenberger, die Vorlage beraten.

Ergänzend zu den Ausführungen in der Vorlage erklärt der Baupräsident, dass das Bauprogramm der SBB für den Geleiseausbau feststeht, damit die S-Bahn programmgemäss 1990 ihren Betrieb aufnehmen kann. Auf der Bahnhof-Ostseite entstehen keine Probleme. Auf der Westseite wird jedoch die einzige Platzreserve im Bereich der Geleiseanlagen verbaut.

Nach dem negativen Volksentscheid hat der Stadtrat in Zusammenarbeit mit der SBB verschiedene Lösungen studiert und ist zu folgendem Schluss gekommen, dass die Stadt Zug Fr. 3. Mio. für die Platzgewinnung auf der Bahnhof-Westseite, als vorsorgliche Massnahme, investieren muss. Der Titel "Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen" wurde vom Stadtrat absichtlich gewählt. Eine Zweckzuweisung für die Arkadenfläche ist bewusst nicht vorgesehen worden. Die Entscheidungen fallen erst beim neuen Gesamtplan mit dem Wettbewerbsresultat.

Eintreten auf die Vorlage wurde einstimmig beschlossen.

In der Detailberatung wurde festgestellt, dass die Arkadentiefe gleich gross ist, wie bei der letzten Vorlage. Die Lichtraumhöhe der Arkade wurde auf der südlichen Hälfte zu Gunsten einer möglichen Busdurchfahrt erhöht. Der Bus könnte somit die südliche Hälfte der Arkade passieren. Die Arkadensichtfläche wird geradlinig erstellt, und deren Ausgestaltung in die neue Gesamtplanung einbezogen.

Die GPK nimmt zur Kenntnis, dass die Kostenberechnung auf der Basis einer öffentlichen Submission erfolgt ist. Für die Finanzierung ist das Beitragsprinzip gewählt worden. Es ist das gleiche System wie beim Doppelspurausbau für die Dammstrasse und für den Aabach-Viadukt. Die SBB treten dabei als Bauherr und Besitzer auf und tragen dabei auch die Verant-

wortung für die zeitliche Realisierung bis zum Frühling 1988.

Der Gesamtaufwand für die Arkade beträgt gemäss Vorlage Fr. 4,1 Mio.. Die auszuweisende Teuerung ab 1.1.1988 wird dabei von der SBB übernommen. Die Stadt Zug muss, sofern die Gesamtbaukosten Fr. 4,1 Mio. übersteigen, sich zu 65,5 % an den Mehrkosten beteiligen. Mehrkosten können entstehen, als Folge von aussergewöhnlichen Winterverhältnissen. Nachdem die Gesamtbaukosten bis Fr. 4,1 Mio. pauschal sind, hingegen zufolge aussergewöhnlicher Winterverhältnisse höher ausfallen können, handelt es sich nicht um einen Pauschalbeitrag, sondern lediglich um einen Beitrag.

Die Geschäftsprüfungskommission stellt deshalb einstimmig den Antrag, dass in Punkt 2 in den beiden Abschnitten des Beschlussentwurfes, das Wort "Pauschalbeitrag" durch "Beitrag" ersetzt wird. Die Kontonummer unter Punkt 2 muss ebenso geändert werden, auf Konto: 205/560.02.

Die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten auf der Westseite des Bahnhofes werden von der Kommission begrüsst. Für diesen Platzgewinn müssten später gemäss Vorlage ca. Fr. 15 Mio. aufgewendet werden. Die GPK stellt fest, dass mit dieser Investition in einem späteren Zeitpunkt verschiedene Nutzungslösungen möglich sind. Sollte die Volksabstimmung vom 27. September 1987 negativ ausgehen, wäre die SBB gezwungen, die kostengünstigere Dammböschungs-Variante auszuführen. Das Land für das Arkaden-Bauwerk steht auf dem Areal der SBB. Ueber die Nutzung und das Verfügungsrecht für die neu entstehende Fläche wird zwischen der SBB und der Stadt Zug ein Vertrag abgeschlossen. In diesem Vertrag wird auch das Nutzungsmitspracherecht der Stadt geregelt. Für die Nutzung ist der öffentliche Verkehr der Stadt Zug und der SBB vorgesehen.

In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage einstimmig zugestimmt.

## II. Antrag der Kommission

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen einstimmig, unter Berücksichtigung des vorerwähnten Antrages, auf die Vorlage einzutreten und der Absichtserklärung, einen Ideenwettbewerb über das ganze Bahnhofgebiet durchzuführen, zuzustimmen sowie zu Lasten der Investitionsrechnung einen Beitrag von Fr. 3 Mio. (zusätzlich allfällige Mehrkosten) für die Erstellung einer Arkade auf der Bahnhof-Westseite und die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Der Präsident:

Karl Rust

Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 18.8.87

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

### I Bericht der Kommission

Am 18. August 1987 liess sich die Bau- und Planungskommission durch Herrn Stadtrat Hansjörg Werder sowie Herrn Stadtingenieur Hans Schnur-  
renberger über das Kreditbegehren für das weitere Vorgehen und die vor-  
sorglichen Massnahmen betreffend Umbau Bahnhof Zug orientieren. Ergän-  
zend zu der Stadtratsvorlage Nr. 921 stand eine Grundrisskizze sowie  
der Kostenvoranschlag der Bauabteilung II der SBB vom 27.7.1987 zur Ver-  
fügung.

Beim vorliegenden Bauvorhaben handelt es sich um eine Massnahme, welche  
sich aus der kurzfristigen Lagebeurteilung durch den Stadtrat nach dem  
negativen Abstimmungsausgang vom 28.6.1987 ergeben hat. Der Stadtrat ge-  
langte zur Auffassung, dass die Variante C (Arkadenlösung auf der West-  
seite) kein Präjudiz für die weitere Gestaltung des Bahnhofareals dar-  
stellt. Die Bau- und Planungskommission liess sich anhand des Zeitplanes  
der SBB davon überzeugen, dass eine weitere Hinausschiebung der Bauter-  
mine bzw. des Entscheides über die vorsorglichen Massnahmen nicht möglich  
ist, ohne dass später die extrem hohen Kosten in Kauf genommen werden  
müssen. Zur bautechnischen Ausführung ist zu bemerken, dass die Galerie  
so gestaltet ist, dass später auch öffentliche Verkehrsmittel quer durch  
die Galerie fahren könnten, dies sofern ein entsprechender Durchstich  
unter den Geleiseanlagen geschaffen würde. Die Rückwand der Galerie ist  
jedoch als geschlossene Betonwand vorgesehen. Oertliche Aufbrüche zu  
einem späteren Zeitpunkt sind zweckmässiger als Vorplanungen, welche  
ihrerseits wieder Sachzwänge präjudizieren könnten.

Die Bau- und Planungskommission liess sich auch über den Stand der Vor-  
bereitungsarbeiten zum Ideenwettbewerb orientieren. Sie nimmt zur Kennt-  
nis, dass die Vorarbeiten zum Ideenwettbewerb bereits angelaufen sind  
und der entsprechende Kredit durch den Stadtrat bewilligt wurde. Mit  
diesem Ideenwettbewerb soll eine definitive und langfristige Planung für  
die Nutzung des Bahnhofareals in die Wege geleitet werden. Kurzfristig  
werden jedoch unabhängig vom Ideenwettbewerb Massnahmen im Bereich des  
Bahnhofvorplatzes zu treffen sein, damit der öffentliche Verkehr bis zu  
einer definitiven Lösung befriedigend funktionieren kann. Eine Entla-  
stung für den Privatverkehr und die Velofahrer wird der vorgesehene  
Durchstich (Verlängerung der heutigen Unterführung bei der Post) ergeben  
weil dann die PTT-Kunden sowie die Velofahrer von der Dammstrassenseite  
her zum Bahnhofvorplatz gelangen können.

Der Ideenwettbewerb soll in Partnerschaft mit den SBB und der Stadt Zug durchgeführt werden. In den Sachfragen werden auch die PTT, die Busbetriebe, der Kanton Zug und allfällige Anstösser begrüsst werden. Die Aufgaben des Wettbewerbes bestehen vorallem darin, städtebaulich, verkehrstechnisch, betrieblich und wirtschaftlich eine optimale Lösung herbeizuführen. Der Stadtrat stellt sich auf den Standpunkt, dass ein einstufiges Verfahren (Ideenwettbewerb mit anschliessenden Projektaufträgen) die zweckmässigere Lösung ist.

Die Verantwortung und das Risiko über das vorgesehene Bauvorhaben liegt ausschliesslich bei den SBB. Damit ist die Stadt Zug auch von der terminlichen Verpflichtung, betreffend Fertigstellung im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb, entlastet. Die Bau- und Planungskommission nimmt zur Kenntnis, dass bereits vor dem Abstimmungsdatum (27.9.1987) mit Bauarbeiten begonnen werden muss. Es handelt sich jedoch hierbei um Bauarbeiten, welche unabhängig von der Variantenwahl A, B oder C im gleichen Umfang erforderlich sind.

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

In der Detailberatung wurde vorallem die Frage nach der Nutzung des zu schaffenden Raumes bzw. die Kompetenz über die Nutzung gestellt. Der Stadtrat steht hierüber in Verhandlungen mit den SBB. Die im Kostenvorschlag enthaltenen, provisorischen Aufgänge werden als aussenliegende Aufgänge in offener Ausführung vorgesehen. Zu den Kosten stellt sich die Bau- und Planungskommission hinter die ebenfalls von der Geschäftsprüfungskommission aufgeworfene Frage nach der Berechtigung für eine Pauschalbeitrag-Lösung. Es ist die einheitliche Meinung der Bau- und Planungskommission, dass die finanzielle Verpflichtung über den Beitrag so zu formulieren sei, dass auch Minderkosten zu Gunsten der Stadt Zug gehen.

## II Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen mit 8 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung auf die Vorlage Nr. 921 einzutreten. Die Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Christoph Buri betreffend bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes Punkt 1 + 3 seien abzuschreiben.

Im weiteren beantragt Ihnen die Bau- und Planungskommission den Punkt 2, zweiter Abschnitt wie folgt abzuändern:

Neu: Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr. 4'350'000.-- über- oder unterschreiten, erhöht oder senkt sich der Beitrag der Stadt Zug um 65.5 % der ausgewiesenen Mehr- oder Minderkosten.

Für die Bau- und Planungskommission des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug.

Der Präsident:

Hans Abicht

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 698

BETREFFEND UMBAU BAHNHOF / WEITERES VORGEHEN UND VORSORGLICHE MASSNAHMEN

---

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 921 vom 28. Juli 1987

b e s c h l i e s s t :

1. Von der Absichtserklärung, über das Bahnhofgebiet einen Ideenwettbewerb durchzuführen, wird Kenntnis genommen.
2. Für die Erstellung einer Arkade als Abschluss der westseitigen Bahnanlagen und für die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 205/560.02) ein Beitrag von Fr. 3'000'000.-- bewilligt.

Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr.4'350'000.-- über- oder unterschreiten, erhöht oder senkt sich der Beitrag der Stadt um 65,5% der ausgewiesenen Mehr- oder Minderkosten.

3. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 unterliegt der Urnenabstimmung und tritt mit Annahme der Stimmberechtigten in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 25. August 1987

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:	Der Stadtschreiber:
P. Rupper	A. Müller

Urnenabstimmung: 27. September 1987

Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 28. Juli 1987

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 28. Juni 1987 haben die Stimmbürger der Stadt Zug den Beschluss des Grossen Gemeinderates betreffend Umbau Bahnhof Zug mit 2813 JA zu 2821 NEIN abgelehnt. Der Stadtrat bedauert dieses Ergebnis, zumal das abgelehnte Projekt sowohl funktionell als auch gestalterisch kurz- und mittelfristig eine gute und kostengünstige Lösung am Bahnhof gebracht hätte. Nun gilt es aber, den Entscheid der Stimmbürger zu respektieren und rasch das weitere Vorgehen zu planen sowie vorsorgliche Massnahmen zu treffen.

Der Stadtrat betrachtet den Volksentscheid als eine Aufforderung, einen neuen Gesamtplan für den Umbau des Bahnhofes Zug zu entwickeln. Zur Erreichung dieses Zieles schlägt er Ihnen im Einvernehmen mit den SBB die Durchführung eines Ideenwettbewerbes vor. Die nötigen Aufträge zur Vorbereitung dieses Wettbewerbes wurden anfangs Juli schon erteilt.

Ziel des Ideenwettbewerbes ist es, für den Bahnhof und seine Umgebung zweckmässige Lösungen zu erhalten, welche die vielfältigen städtebaulichen, verkehrstechnischen, betrieblichen und wirtschaftlichen Anliegen zu einem Gesamtkonzept vereinigen.

Die Vorabklärungen für den Wettbewerb mit der Programmerarbeitung und den zugehörigen Randbedingungen werden Ende September abgeschlossen. Wir werden dem Grossen Gemeinderat den Wettbewerbskredit in der Sitzung vom 10. November 1987 beantragen, so dass das Ergebnis des Wettbewerbes im Sommer 1988 vorliegen kann. Die daraus sich ergebenden Projektierungsaufträge werden ca 2 Jahre beanspruchen, so dass mit ersten baulichen Massnahmen im Jahre 1991 gerechnet werden kann.

II.

Zunächst muss daran erinnert werden, dass die Generaldirektion SBB Kredite von 101,8 Millionen Franken bewilligte und damit die Voraussetzung schuf, dass bis 1990 die S-Bahn über zwei Linien - Thalwil und Affoltern a.A. - den Bahnhof Zug anfahren kann. Im Bereich Bahnhof Zug müssen zudem wesentliche betriebliche Verbesserungen vorgenommen werden. Folgende Massnahmen, die vom Volkssentscheid nicht betroffen sind, werden von den SBB in eigener Kompetenz und zu ihren Lasten unverzüglich an die Hand genommen:

- Verlängerung der bestehenden Perrons auf eine Nutzlänge von 420 m für die Hauptgeleise,
- Bau je eines neuen Perrons auf der Ostseite (Zürich-Gotthard) mit 420 m Nutzlänge sowie auf der Westseite (Zürich-Steinhausen-Zug) mit 220 m Nutzlänge,
- Erhöhung sämtlicher Perronkanten um ca 30 cm auf 55 cm ab Schienenoberkante,
- Schaffung neuer Treppenaufgänge auf die in nördlicher Richtung verlängerten Perrons ab dem nördlichen Trottoir der Unterführung Gubelstrasse, unter gleichzeitiger Anhebung des Trottoirs um ca 1.0 m, damit die Treppen weniger Stufen erhalten,
- Systematisierung und Vereinfachung der Gleisanlagen; Einsparung von 46 Weicheneinheiten,
- Bau einer neuen Sicherungsanlage,
- Umbau des bestehenden Dienstgebäudes für die Aufnahme der technischen Installationen,
- Ergänzung der elektrischen Anlagen,
- Doppelspurausbau der Strecke Zug-Cham mit neuer Brücke über die Dammstrasse und einem neuen Viadukt Albisstrasse bis Aabachstrasse.

Die SBB wollen einem neuen Konzept für das Bahnhofgebiet möglichst wenig Hindernisse in den Weg legen. Alle von den SBB und der Stadt gemeinsam geplanten Massnahmen, die Gegenstand des abgelehnten Kredites waren, werden nicht ausgeführt. Es sind dies:

- die Umgestaltung des Bahnhofplatzes,
- die Fussgängerpassage vor dem Bahnhofgebäude,
- die Fussgängerzugänge Ost von der Baarerstrasse her und West von der Dammstrasse her sowie die von diesen Zugängen her geplanten Rampen und Treppen zu den Perrons,
- die Vorfahrten auf der Seite Dammstrasse für Bus, Taxis, Velos und Anlieferverkehr,
- die Erweiterung der Perrondächer,
- der Umbau des Aufnahmegebäudes,
- die PTT-Rampe von der Gotthardstrasse her.

### III.

Der Stadtrat vertritt die Auffassung, dass ein Gesamtkonzept verwirklicht werden soll, ohne dass die bereits aufgenommenen Arbeiten der SBB für die Stadt unabwendbare Einschränkungen verursachen. Im Kapitel II haben wir dargelegt, welche Massnahmen die SBB sofort an die Hand nehmen und was bis zum Vorliegen eines neuen Konzeptes zurückgestellt wird. Dank dem Verständnis der SBB wäre es möglich, den notwendigen Raumgewinn auf der Westseite des Bahnhofes zu schaffen; dieser Raumgewinn besteht in der nachfolgend beschriebenen Arkadenlösung. Aus bahnbetrieblichen Gründen muss aber das Geleise 7 (=äusserstes Geleise auf der Westseite) und der neue Aussenperron bis Frühjahr 1988 erstellt sein. Eine Aufschiebung ist nicht möglich.

Nach der Urnenabstimmung haben die SBB unverzüglich geprüft, wie die Westseite des Bahnhofes ohne Beteiligung der Stadt realisiert werden soll. Grundsätzlich gibt es 2 Varianten:

- Variante A mit Stützmauer direkt hinter dem Aussenperron  
Kosten: ca Fr. 3'000'000.--
- Variante B mit Stützmauer am Fuss der bestehenden Böschung  
Kosten: ca Fr. 1'500'000.--

Beurteilung der beiden Varianten:

Die Fundamenthöhen müssen so festgelegt werden, dass später eine Terrainabsenkung möglich ist, wie dies beim abgelehnten Projekt vorgesehen war. Dies führt zu folgenden Mauerhöhen:

	Variante A	Variante B
- ab Fundament	5,0 - 6,0 m	2,0 - 5,8 m
- ab Dammweg	4,2 - 5,2 m	1,2 - 5,1 m

Die Gesamtlänge der Stützmauern von der Gubelstrasse bis zur Dammstrasse beträgt rund 215 m. Mit den erforderlichen Mauerhöhen ergäbe dies gestalterisch denkbar schlechte Lösungen.

Die Nutzung des Gebietes zwischen dem Bahnareal und der Dammstrasse muss im Rahmen des Ideenwettbewerbes untersucht werden. Ein Raumgewinn gegenüber heute ist von grösstem Nutzen. Bei den vorgeschlagenen Varianten wäre dieser wie folgt:

	Variante A	Variante B
- Raumgewinn (Tiefe) ab bestehendem Dammweg	0,3 - 5,4 m	0 - 0,5 m

Für einen Aufwand von Fr. 3 Millionen bei der Variante A wäre der Raumgewinn doch recht bescheiden und bei der Variante B würde überhaupt keiner entstehen.

Mit der vorgeschlagenen Arkadenlösung unter dem Geleise 7 und dem Aussenperron könnte ein optimaler Raumgewinn erzielt werden:

Arkadenlösung Westseite:

Raumgewinn (Tiefe) ab  
bestehendem Dammweg 5,1 - 10,3 m

Sofern man aber diese Arkadenlösung später realisieren möchte, müsste man nach Schätzungen der SBB mit folgenden Kosten rechnen:

	Variante A	Variante B
Heutige Zwischenlösung	Fr. 3'000'000.--	Fr. 1'500'000.--
Späterer Abbruch und Erstellung der Arkade	ca Fr. 15'000'000.--	ca Fr. 15'000'000.--
Total	ca Fr. 18'000'000.--	ca Fr. 16'500'000.--

Demgegenüber wären die Kosten für die vorgeschlagene Arkadenlösung (=Variante C gemäss Plan) anstelle einer der beiden Stützmauer-Lösung ca Fr. 4'100'000.--. Somit müsste im günstigsten Fall später mit Mehrkosten von ca Fr. 12,5 Millionen gerechnet werden.

Vor der Abstimmung wurden auch Ideen für grössere Nutzungen unter den Geleiseanlagen vorgebracht. Ein Raumgewinn von lediglich 3 - 4 m zusätzlich zur Arkadenlösung würde weitere Mehrkosten von Fr. 12 - 15 Millionen ergeben. Bei noch grösseren Nutzungen würden die Kosten unverhältnismässig anwachsen.

IV.

Der Stadtrat hat anlässlich seiner Klausurtagung die ganze Problematik eingehend analysiert. Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile ist er zum Schluss gekommen, dem Grossen Gemeinderat und den Stimmberechtigten die Erstellung der Arkade auf der Westseite zu beantragen, ohne jedoch deren Nutzung im voraus zu bestimmen. Diese Lösung drängt sich aus Kostengründen geradezu auf, denn wollte man diesen Raumgewinn später doch noch erzielen, müsste, wie bereits erwähnt, mit einem Mehraufwand von rund Fr. 12,5 Millionen gerechnet werden. Aber auch aus gestalterischen Gründen ist die Arkade den vorgesehenen Betonmauern vorzuziehen. Der

Stadtrat ist auch der Auffassung, die Arkade müsse als Randbedingung in den Ideenwettbewerb aufgenommen werden, da andere Lösungen zum Raumgewinn den Kostenrahmen sprengen würden.

Im Interesse der Fussgänger erachtet der Stadtrat zudem die Verlängerung der bestehenden Unterführung bei der Post bis zur Arkade, welche die Perrons erschliesst, im Sinne eines Provisoriums als sinnvoll. Diese Unterführung soll jedoch nicht als Randbedingung ins Wettbewerbsprogramm aufgenommen werden. Der Zugang könnte jederzeit wieder geschlossen werden.

V.

Die Arkade liegt vollumfänglich auf SBB-Land. Aus diesem Grund treten die SBB als Bauherrin auf. Die Stadt müsste jedoch für die Mehrkosten gegenüber der aufgezeigten SBB-Lösung aufkommen. Aufgrund der Kostensituation würden sich die SBB für die Variante B entscheiden. Aus dieser Sachlage ergeben sich folgende Kostenaufführungen:

Gesamtaufwand für die Arkade  
gemäss öffentlicher Submission Fr. 4'100'000.--

Kosten einer notwendigen SBB-Lösung  
nach Variante B - Fr. 1'500'000.--

Mehrkosten zu Lasten Stadt Fr. 2'600'000.--

Für den Mehraufwand gegenüber einer  
SBB-Lösung muss die Stadt eine ein-  
malige Abgeltung für Unterhalt und  
Erneuerung des Bauwerkes leisten Fr. 150'000.--

Auch für die Verlängerung der Perso-  
nenunterführung bei der Post würde  
die SBB als Bauherrin auftreten. Diese  
Kosten müssten jedoch voll von der  
Stadt übernommen werden, somit Fr. 250'000.--

Gesamtaufwand für die Stadt  
(Pauschale ohne allfällige  
Mehrkosten) Fr. 3'000'000.--  
=====

SBB und Stadt haben sich geeinigt, dass der Beitrag der Stadt als Pauschale festgelegt wird. Da aber das Bauvorhaben bereits im Frühjahr 1988 erstellt sein muss, wird die auszuweisende Teuerung ab 1.1.1988 nicht hoch sein und von den SBB übernommen. Sollten jedoch wider Erwarten die Baukosten für die Arkade und die Personenunterführung von

Fr. 4'350'000.-- überschritten werden, müsste sich die Stadt an den Mehrkosten beteiligen und zwar im Verhältnis der folgenden Baukostenaufteilung:

<u>Gesamtbaukosten</u>	<u>Fr. 4'350'000.--</u>	<u>100 %</u>
Anteil SBB	Fr. 1'500'000.--	34,5 %
Anteil Stadt	Fr. 2'850'000.--	65,5 %
	(ohne Abgeltung von Fr. 150'000.--)	

Obwohl der Pauschalbeitrag der Stadt mit Fr. 3 Millionen gerade noch in der Kompetenz des Grossen Gemeinderates liegt und nicht dem obligatorischen Referendum unterliegt, beantragt der Stadtrat im Falle einer Zustimmung durch den Grossen Gemeinderat, den Beschluss der Urnenabstimmung zu unterbreiten. In Anbetracht der bereits erfolgten Urnenabstimmung über den Bahnhof Zug erachtet der Stadtrat dieses Vorgehen als richtig.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und der Absichtserklärung, einen Ideenwettbewerb über das ganze Bahnhofgebiet durchzuführen, zuzustimmen sowie zu Lasten der Investitionsrechnung einen Pauschalbeitrag von Fr. 3'000'000.-- (zusätzlich allfällige Mehrkosten) für die Erstellung einer Arkade auf der Bahnhofwestseite und die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post zu bewilligen sowie die Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Chr. Buri betreffend bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes (Punkt 1 und 3) abzuschreiben.

Zug, 28. Juli 1987

DER STADTRAT VON ZUG  
Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

O. Kamer

A. Müller

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Variantenskizzen A, B, C Seite Dammstrasse

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.  
BETREFFEND UMBAU BAHNHOF / WEITERES VORGEHEN UND VORSORGLICHE MASSNAHMEN

---

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 921 vom 28. Juli 1987

b e s c h l i e s s t :

1. Von der Absichtserklärung, über das Bahnhofgebiet einen Ideenwettbewerb durchzuführen, wird Kenntnis genommen.
2. Für die Erstellung einer Arkade als Abschluss der westseitigen Bahnanlagen und für die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 409/501.08) ein Pauschalbeitrag von Fr. 3'000'000.-- bewilligt.

Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr. 4'350'000.-- überschreiten, erhöht sich der Pauschalbeitrag der Stadt um 65,5 % der ausgewiesenen Mehrkosten.

3. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 unterliegt der Urnenabstimmung und tritt mit Annahme der Stimmberechtigten in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

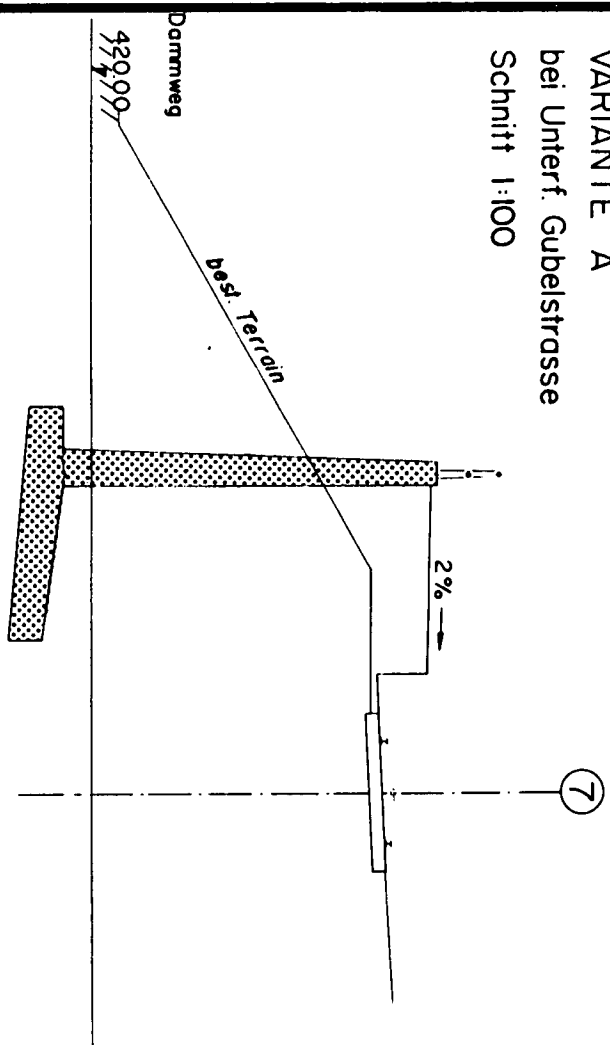
Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

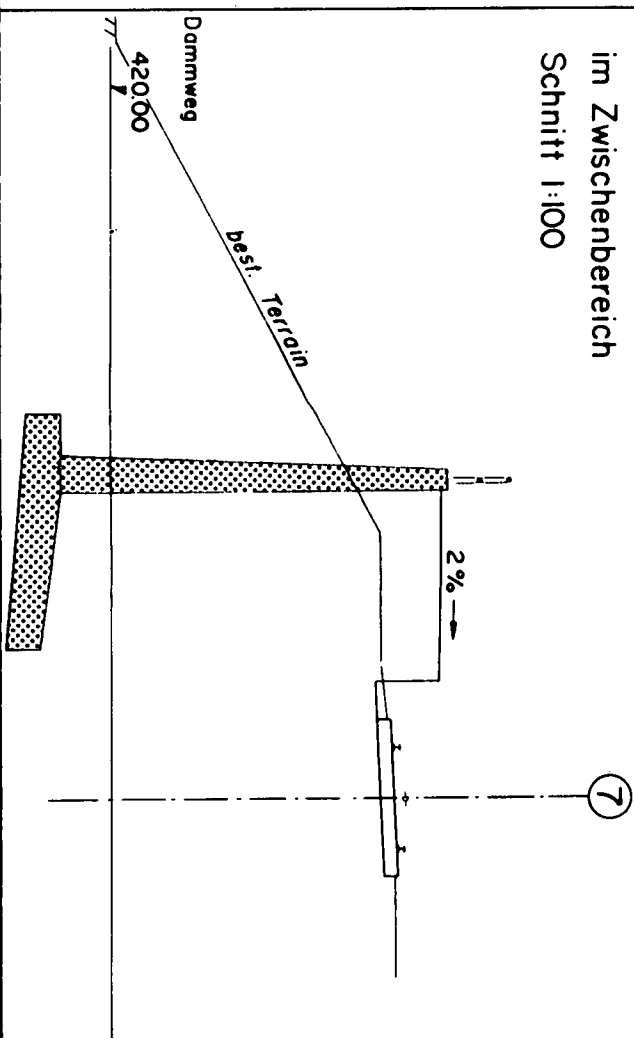
DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG  
Der Präsident:      Der Stadtschreiber:

Urnenabstimmung: 27. September 1987

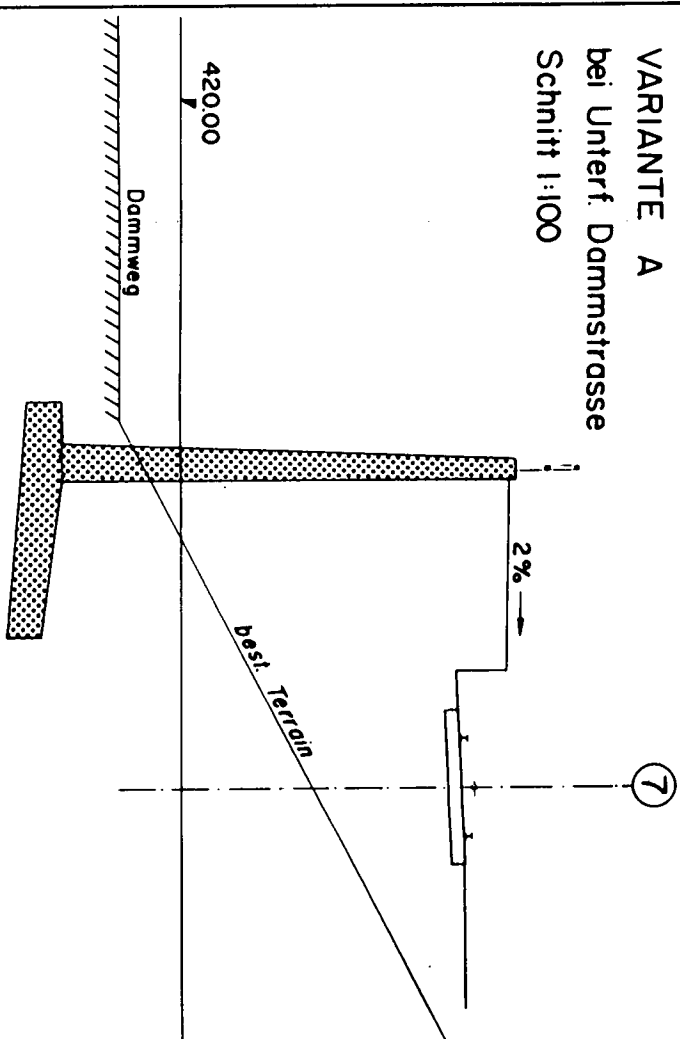
VARIANTE A  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



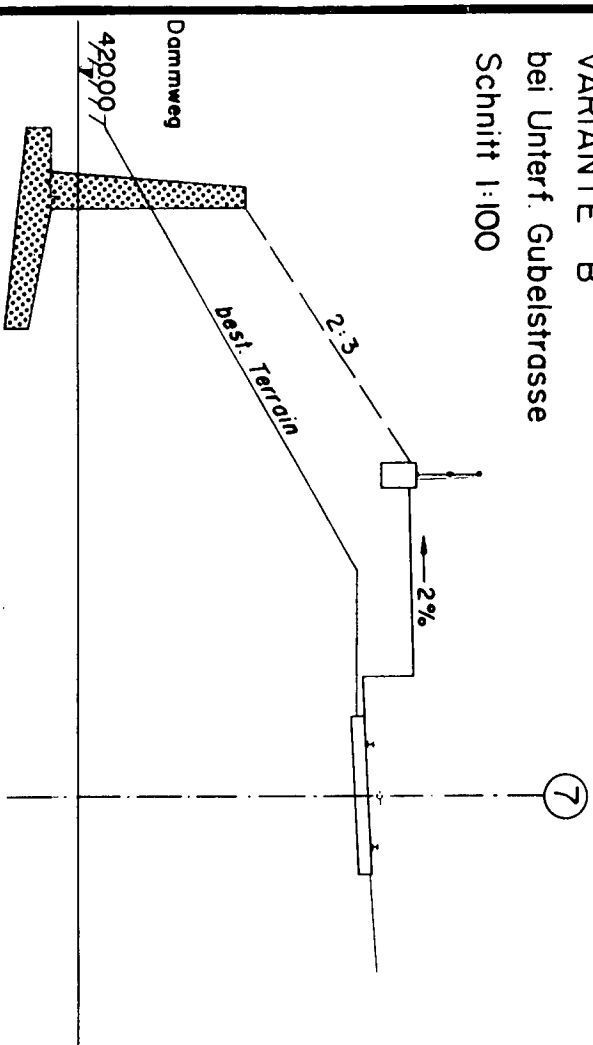
VARIANTE A  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



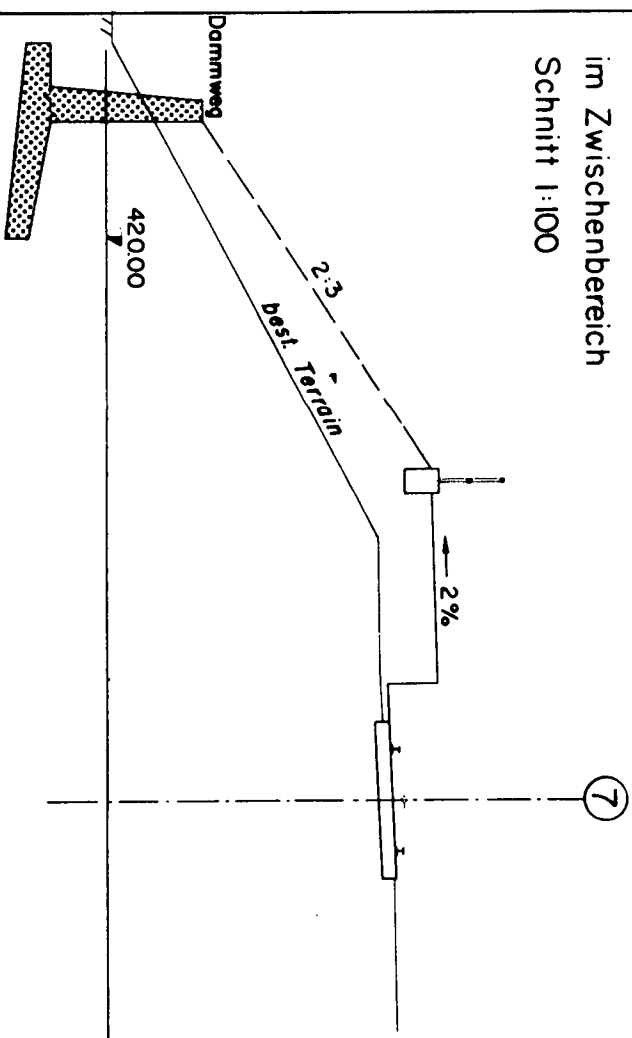
VARIANTE A  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



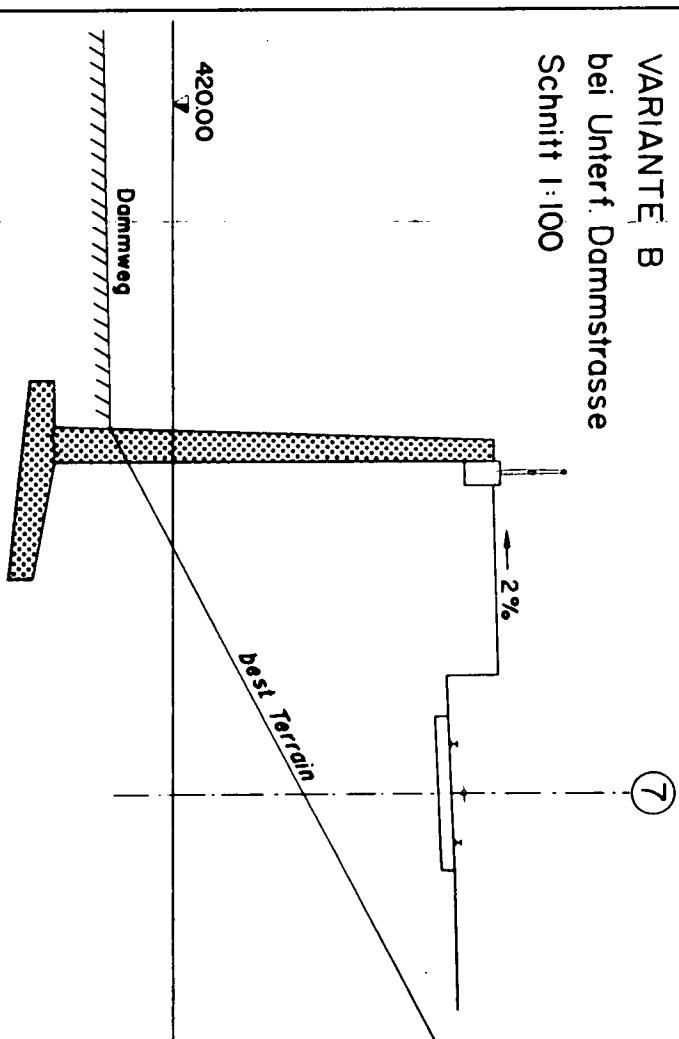
VARIANTE B  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



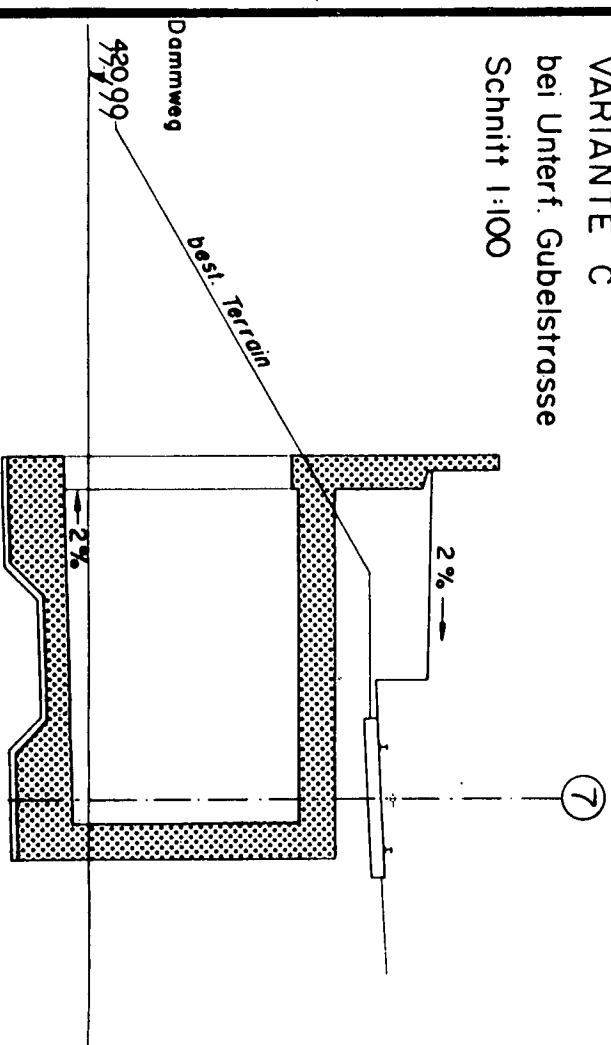
VARIANTE B  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



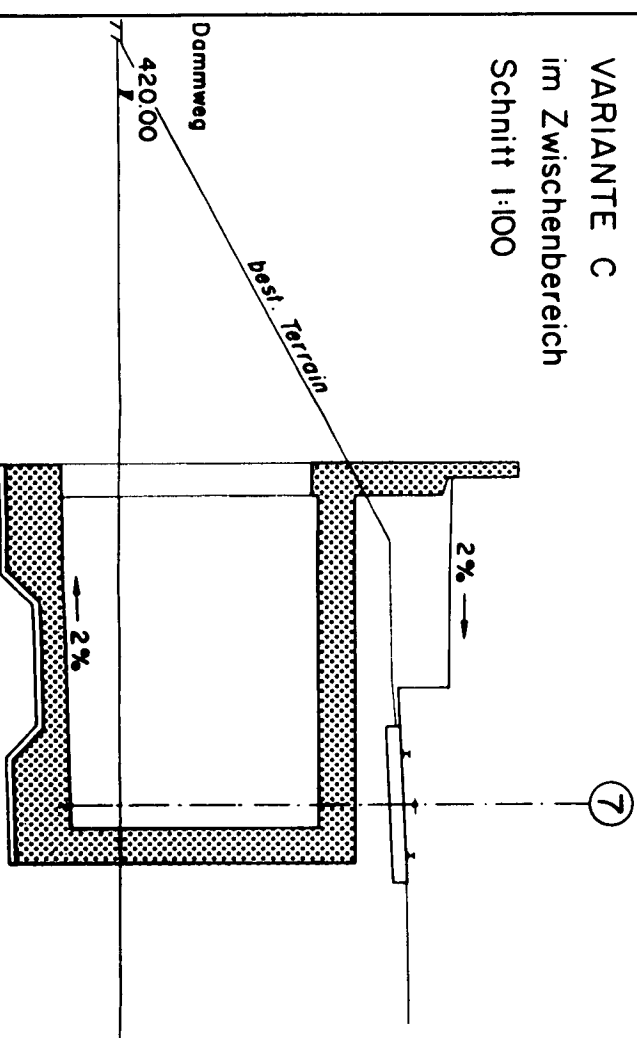
VARIANTE B  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



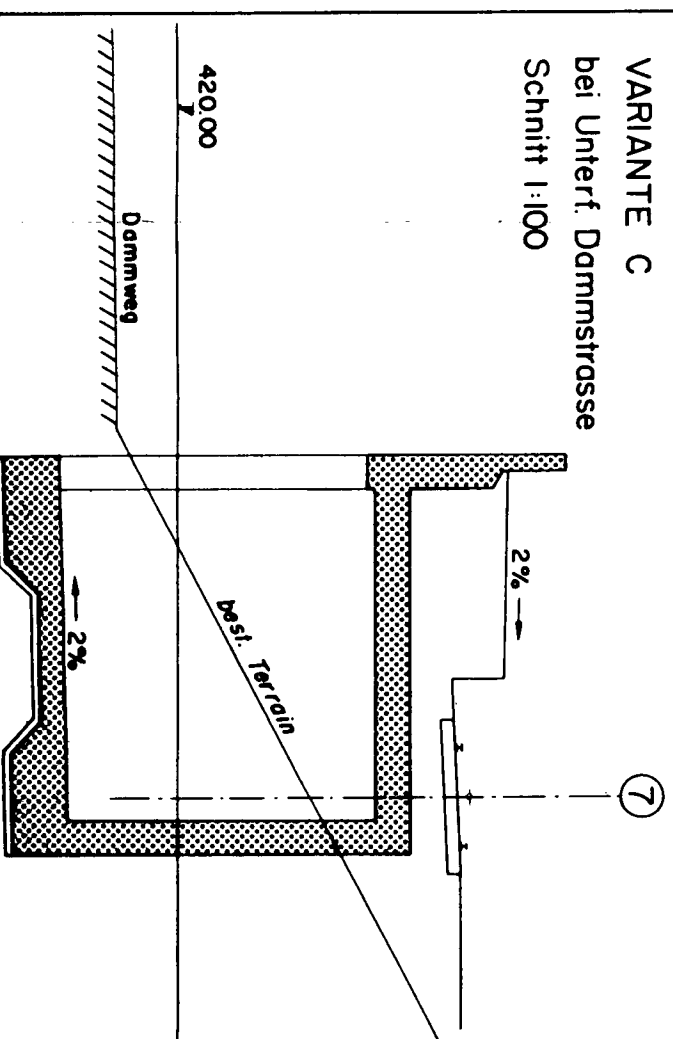
VARIANTE C  
bei Unterf. Gubelstrasse  
Schnitt 1:100



VARIANTE C  
im Zwischenbereich  
Schnitt 1:100



VARIANTE C  
bei Unterf. Dammstrasse  
Schnitt 1:100



Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

**Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom  
10. August 1987**

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Geschäftsprüfungskommission hat im Beisein des Baupräsidenten, Herr Hansjörg Werder und des Stadtingenieurs, Herr Hans Schnurrenberger, die Vorlage beraten.

Ergänzend zu den Ausführungen in der Vorlage erklärt der Baupräsident, dass das Bauprogramm der SBB für den Geleiseausbau feststeht, damit die S-Bahn programmgemäss 1990 ihren Betrieb aufnehmen kann. Auf der Bahnhof-Ostseite entstehen keine Probleme. Auf der Westseite wird jedoch die einzige Platzreserve im Bereich der Geleiseanlagen verbaut.

Nach dem negativen Volksentscheid hat der Stadtrat in Zusammenarbeit mit der SBB verschiedene Lösungen studiert und ist zu folgendem Schluss gekommen, dass die Stadt Zug Fr. 3. Mio. für die Platzgewinnung auf der Bahnhof-Westseite, als vorsorgliche Massnahme, investieren muss. Der Titel "Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen" wurde vom Stadtrat absichtlich gewählt. Eine Zweckzuweisung für die Arkadenfläche ist bewusst nicht vorgesehen worden. Die Entscheidungen fallen erst beim neuen Gesamtplan mit dem Wettbewerbsresultat.

Eintreten auf die Vorlage wurde einstimmig beschlossen.

In der Detailberatung wurde festgestellt, dass die Arkadentiefe gleich gross ist, wie bei der letzten Vorlage. Die Lichtraumhöhe der Arkade wurde auf der südlichen Hälfte zu Gunsten einer möglichen Busdurchfahrt erhöht. Der Bus könnte somit die südliche Hälfte der Arkade passieren. Die Arkadensichtfläche wird geradlinig erstellt, und deren Ausgestaltung in die neue Gesamtplanung einbezogen.

Die GPK nimmt zur Kenntnis, dass die Kostenberechnung auf der Basis einer öffentlichen Submission erfolgt ist. Für die Finanzierung ist das Beitragsprinzip gewählt worden. Es ist das gleiche System wie beim Doppelspurausbau für die Dammstrasse und für den Aabach-Viadukt. Die SBB treten dabei als Bauherr und Besitzer auf und tragen dabei auch die Verant-

wortung für die zeitliche Realisierung bis zum Frühling 1988.

Der Gesamtaufwand für die Arkade beträgt gemäss Vorlage Fr. 4,1 Mio.. Die auszuweisende Teuerung ab 1.1.1988 wird dabei von der SBB übernommen. Die Stadt Zug muss, sofern die Gesamtbaukosten Fr. 4,1 Mio. übersteigen, sich zu 65,5 % an den Mehrkosten beteiligen. Mehrkosten können entstehen, als Folge von aussergewöhnlichen Winterverhältnissen. Nachdem die Gesamtbaukosten bis Fr. 4,1 Mio. pauschal sind, hingegen zufolge aussergewöhnlicher Winterverhältnisse höher ausfallen können, handelt es sich nicht um einen Pauschalbeitrag, sondern lediglich um einen Beitrag.

Die Geschäftsprüfungskommission stellt deshalb einstimmig den Antrag, dass in Punkt 2 in den beiden Abschnitten des Beschlussentwurfes, das Wort "Pauschalbeitrag" durch "Beitrag" ersetzt wird. Die Kontonummer unter Punkt 2 muss ebenso geändert werden, auf Konto: 205/560.02.

Die Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten auf der Westseite des Bahnhofes werden von der Kommission begrüsst. Für diesen Platzgewinn müssten später gemäss Vorlage ca. Fr. 15 Mio. aufgewendet werden. Die GPK stellt fest, dass mit dieser Investition in einem späteren Zeitpunkt verschiedene Nutzungslösungen möglich sind. Sollte die Volksabstimmung vom 27. September 1987 negativ ausgehen, wäre die SBB gezwungen, die kostengünstigere Dammböschung-Variante auszuführen. Das Land für das Arkaden-Bauwerk steht auf dem Areal der SBB. Ueber die Nutzung und das Verfügungsrecht für die neu entstehende Fläche wird zwischen der SBB und der Stadt Zug ein Vertrag abgeschlossen. In diesem Vertrag wird auch das Nutzungsmitspracherecht der Stadt geregelt. Für die Nutzung ist der öffentliche Verkehr der Stadt Zug und der SBB vorgesehen.

In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage einstimmig zugestimmt.

## II. Antrag der Kommission

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen einstimmig, unter Berücksichtigung des vorerwähnten Antrages, auf die Vorlage einzutreten und der Absichtserklärung, einen Ideenwettbewerb über das ganze Bahnhofgebiet durchzuführen, zuzustimmen sowie zu Lasten der Investitionsrechnung einen Beitrag von Fr. 3 Mio. (zusätzlich allfällige Mehrkosten) für die Erstellung einer Arkade auf der Bahnhof-Westseite und die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Der Präsident:

Karl Rust

Umbau Bahnhof Zug  
Weiteres Vorgehen und vorsorgliche Massnahmen  
Kreditbegehren

---

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 18.8.87

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

#### I Bericht der Kommission

Am 18. August 1987 liess sich die Bau- und Planungskommission durch Herrn Stadtrat Hansjörg Werder sowie Herrn Stadtingenieur Hans Schnurrenberger über das Kreditbegehren für das weitere Vorgehen und die vorsorglichen Massnahmen betreffend Umbau Bahnhof Zug orientieren. Ergänzend zu der Stadtratsvorlage Nr. 921 stand eine Grundrisskizze sowie der Kostenvoranschlag der Bauabteilung II der SBB vom 27.7.1987 zur Verfügung.

Beim vorliegenden Bauvorhaben handelt es sich um eine Massnahme, welche sich aus der kurzfristigen Lagebeurteilung durch den Stadtrat nach dem negativen Abstimmungsausgang vom 28.6.1987 ergeben hat. Der Stadtrat gelangte zur Auffassung, dass die Variante C (Arkadenlösung auf der Westseite) kein Präjudiz für die weitere Gestaltung des Bahnhofareals darstellt. Die Bau- und Planungskommission liess sich anhand des Zeitplanes der SBB davon überzeugen, dass eine weitere Hinausschiebung der Bauphase bzw. des Entscheides über die vorsorglichen Massnahmen nicht möglich ist, ohne dass später die extrem hohen Kosten in Kauf genommen werden müssen. Zur bautechnischen Ausführung ist zu bemerken, dass die Galerie so gestaltet ist, dass später auch öffentliche Verkehrsmittel quer durch die Galerie fahren könnten, dies sofern ein entsprechender Durchstich unter den Geleiseanlagen geschaffen würde. Die Rückwand der Galerie ist jedoch als geschlossene Betonwand vorgesehen. Oertliche Aufbrüche zu einem späteren Zeitpunkt sind zweckmässiger als Vorplanungen, welche ihrerseits wieder Sachzwänge präjudizieren könnten.

Die Bau- und Planungskommission liess sich auch über den Stand der Vorbereitungsarbeiten zum Ideenwettbewerb orientieren. Sie nimmt zur Kenntnis, dass die Vorarbeiten zum Ideenwettbewerb bereits angelaufen sind und der entsprechende Kredit durch den Stadtrat bewilligt wurde. Mit diesem Ideenwettbewerb soll eine definitive und langfristige Planung für die Nutzung des Bahnhofareals in die Wege geleitet werden. Kurzfristig werden jedoch unabhängig vom Ideenwettbewerb Massnahmen im Bereich des Bahnhofvorplatzes zu treffen sein, damit der öffentliche Verkehr bis zu einer definitiven Lösung befriedigend funktionieren kann. Eine Entlastung für den Privatverkehr und die Velofahrer wird der vorgesehene Durchstich (Verlängerung der heutigen Unterführung bei der Post) ergeben weil dann die PTT-Kunden sowie die Velofahrer von der Dammstrassenseite her zum Bahnhofvorplatz gelangen können.

Der Ideenwettbewerb soll in Partnerschaft mit den SBB und der Stadt Zug durchgeführt werden. In den Sachfragen werden auch die PTT, die Busbetriebe, der Kanton Zug und allfällige Anstösser begrüsst werden. Die Aufgaben des Wettbewerbes bestehen vorallem darin, städtebaulich, verkehrstechnisch, betrieblich und wirtschaftlich eine optimale Lösung herbeizuführen. Der Stadtrat stellt sich auf den Standpunkt, dass ein einstufiges Verfahren (Ideenwettbewerb mit anschliessenden Projektaufträgen) die zweckmässigere Lösung ist.

Die Verantwortung und das Risiko über das vorgesehene Bauvorhaben liegt ausschliesslich bei den SBB. Damit ist die Stadt Zug auch von der terminlichen Verpflichtung, betreffend Fertigstellung im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb, entlastet. Die Bau- und Planungskommission nimmt zur Kenntnis, dass bereits vor dem Abstimmungsdatum (27.9.1987) mit Bauarbeiten begonnen werden muss. Es handelt sich jedoch hierbei um Bauarbeiten, welche unabhängig von der Variantenwahl A, B oder C im gleichen Umfang erforderlich sind.

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

In der Detailberatung wurde vorallem die Frage nach der Nutzung des zu schaffenden Raumes bzw. die Kompetenz über die Nutzung gestellt. Der Stadtrat steht hierüber in Verhandlungen mit den SBB. Die im Kostenvorschlag enthaltenen, provisorischen Aufgänge werden als aussenliegende Aufgänge in offener Ausführung vorgesehen. Zu den Kosten stellt sich die Bau- und Planungskommission hinter die ebenfalls von der Geschäftsprüfungskommission aufgeworfene Frage nach der Berechtigung für eine Pauschalbeitrag-Lösung. Es ist die einheitliche Meinung der Bau- und Planungskommission, dass die finanzielle Verpflichtung über den Beitrag so zu formulieren sei, dass auch Minderkosten zu Gunsten der Stadt Zug gehen.

## II Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen mit 8 zu 1 Stimmen bei 1 Enthaltung auf die Vorlage Nr. 921 einzutreten. Die Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Christoph Buri betreffend bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes Punkt 1 + 3 seien abzuschreiben.

Im weiteren beantragt Ihnen die Bau- und Planungskommission den Punkt 2, zweiter Abschnitt wie folgt abzuändern:

Neu: Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr. 4'350'000.-- über- oder unterschreiten, erhöht oder senkt sich der Beitrag der Stadt Zug um 65.5 % der ausgewiesenen Mehr- oder Minderkosten.

Für die Bau- und Planungskommission des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug.

Der Präsident:

Hans Abicht

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 698  
BETREFFEND UMBAU BAHNHOF / WEITERES VORGEHEN UND VORSORGLICHE MASSNAHMEN

---

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme vom Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 921 vom 28. Juli 1987

b e s c h l i e s s t :

1. Von der Absichtserklärung, über das Bahnhofgebiet einen Ideenwettbewerb durchzuführen, wird Kenntnis genommen.
2. Für die Erstellung einer Arkade als Abschluss der westseitigen Bahnanlagen und für die Verlängerung der bestehenden Personenunterführung bei der Post wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 205/560.02) ein Beitrag von Fr. 3'000'000.-- bewilligt.

Sofern die Gesamtbaukosten den Betrag von Fr.4'350'000.-- über- oder unterschreiten, erhöht oder senkt sich der Beitrag der Stadt um 65,5% der ausgewiesenen Mehr- oder Minderkosten.

3. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 unterliegt der Urnenabstimmung und tritt mit Annahme der Stimmberechtigten in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 25. August 1987

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:      Der Stadtschreiber:  
P. Rupper              A. Müller

Urnenabstimmung: 27. September 1987