

Traktandum 3

Bauliche Ergänzungen bei den drei Stadtbahnhaltestellen

1. Allgemein

Am 4. März 2001 hat die Zuger Bevölkerung mit einem klaren Ja dem Kredit für die Realisierung der 1. Etappe der Stadtbahn Zug zugestimmt. Dieser Kredit beinhaltet eine funktionsfähige 1. Etappe mit zehn neuen Haltestellen und Anpassungen an den fünf bestehenden Bahnhöfen im Kanton Zug.

Um die Kosten für das Stadtbahnprojekt möglichst tief zu halten, wurde versucht, die neuen Haltestellen im Bereich von bestehenden Bahnunterführungen anzuordnen. Da diese Möglichkeit jedoch nicht bei allen neuen Haltestellen bestand, war im Grundkonzept der Stadtbahn aus Kostenüberlegungen vorgesehen, Bahnüberführungen zu erstellen. Den Gemeinden wurde aber die Alternative eingeräumt, anstelle der vorgesehenen Überführung attraktive Fuss- und Radwegunterführungen zu realisieren. Dafür stehen im Rahmen des Gesamtkredites von Seiten des Kantons CHF 3.5 Mio. zur Verfügung. Die Gemeinden können jedoch von diesen Mitteln nur profitieren, wenn sie sich an den Mehrkosten gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Überführung zu mindestens 50% beteiligen. Nach Auffassung des Kantons kann dadurch für die Gemeinden eine Chance geschaffen werden, das Umfeld der Stadtbahnhaltestellen in städtebaulicher Hinsicht aufzuwerten. Dies mit einem vorteilhaften finanziellen Mitteleinsatz der Gemeinden.

Die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, als Bestellerin der 1. Etappe der Stadtbahn Zug, hat das Projekt derart terminiert, dass eine Inbetriebnahme im Dezember 2004 gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der 1. Etappe der Bahn 2000 ermöglicht wird. Seit August 2001 läuft das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren für die Stadtbahn 1. Etappe. Im Verlaufe des Jahres 2002 sollte die Baubewilligung durch das Bundesamt für Verkehr erteilt werden können. Seit Anfang 2002 liegen nun die Bauprojekte und die Kostenberechnungen ($\pm 10\%$) für die 1. Etappe der Stadtbahn und die durch die Gemeinde zu finanzierenden Bauteile bei den Stadtbahnhaltestellen vor.

Mit der Stadtbahn wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde Baar beachtlich verbessert. Der Bahnhof Baar wird zum Ausgangspunkt der Linie 1. Auf dem Gemeindegebiet von Baar kommen zwei neue Haltestellen zu liegen, nämlich «Baar Neufeld» und «Baar Stadtgrenze». Ab Dezember 2004 werden stündlich vier moderne und geräuscharme Stadtbahnzüge in Richtung Zug und Cham verkehren.

2. Generalplaner-Rahmenvertrag mit der SBB AG

Der Gemeinderat will die durch die Gemeinde zu finanzierenden Bauteile technisch und terminlich optimal auf das Bauvorhaben der Stadtbahn abstimmen. Dazu wurde mit der SBB AG, vertreten durch die Division Infrastruktur, Grossprojekte Zimmerberg, ein Generalplaner-Rahmenvertrag ausgearbeitet. In diesem Vertrag sind die Bauingenieure, Architekten und Landschaftsarchitekten für den Teil des Bauprojektes eingebunden. Einen ähnlichen Generalplaner-Rahmenvertrag hat das Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Zug für die Realisierung der 1. Etappe der Stadtbahn Zug mit der SBB AG abgeschlossen. Ebenso stimmen die Ansätze überein. In den Aufwendungen der SBB AG sind die Kosten und Honorare für die SBB-eigenen und zugezogenen Experten und Spezialisten für die Aufgabe der Oberbauleitung enthalten.

Die Objektbestandteile dieses Generalplaner-Rahmenvertrages sind:

Am Bahnhof Baar:

- Verbreitern und Absenken der bestehenden Personenunterführung (Teil Süd)
- neuer Treppenabgang und Lift
- Verbindung zur Einstellhalle unter dem Bahnhofplatz
- provisorisches Dach über dem Treppenabgang und dem Lift
- vierter Busperron mit Dach
- Abschluss Bahnhofplatz gegen SBB-Perron im Bereich Busbahnhof

Baar Neufeld:

- Personenunterführung

Die Gemeinde Baar tritt gegenüber der SBB AG als Bestellerin beziehungsweise Teilbestellerin der vorgängig erwähnten Objektbestandteile auf. Gegenüber den Unternehmern tritt die SBB AG als Bauherrin und Vertragspartnerin auf.

Der Generalplaner-Rahmenvertrag ist in zwei Phasen aufgeteilt:

Die Phase 1 mit Projektierung (2000 bis 2002) beinhaltet Auflageprojekt, Bauprojekt, Submission, Evaluation der Angebote und Werkvertragsentwurf.

Die Phase 2 mit Ausführung (2003 bis 2004) beinhaltet Ausführungsprojekt, örtliche Bauleitung, Oberbauleitung, übergeordnetes Koordinationsmandat und Abnahme der Garantiearbeiten.

Die Bauarbeiten für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug (zehn Haltestellen) werden als Generalunternehmer-Submission öffentlich ausgeschrieben. In einem zweiten Los der Generalunternehmer-Submission sind die zusätzlichen Umbauten am Bahnhof Baar, bei der Haltestelle Baar Neufeld, beim Bahnhof Cham und beim Bahnhof Walchwil enthalten. Beide Submissionen laufen gleichzeitig und können entsprechend den Zustimmungen des Souveräns in den einzelnen Gemeinden zusammen mit dem Hauptlos ausgeführt werden oder nicht. In diesen GU-Submissionen ist auch die Ausführungsplanung enthalten. Jeder Unternehmer, der eine Offerte einreicht, hat die entsprechenden Planer (Bauingenieure / Architekten) in sein Team aufzunehmen.

3. Haltestelle «Baar Bahnhof»

Im Juni 2000 orientierte der Gemeinderat, dass das bisherige Projekt mit Kioskverlegung, unter der Federführung der Gemeinde, mit der Absicht sistiert wurde, eine kostengünstigere Variante zu erlangen. Da die SBB zwischenzeitlich eine öffentliche Ausschreibung zur Abgabe des Baurechtes über das Areal des Güterschuppens durchführten und auch die Planung der Stadtbahn bevorstand, verzichtete die Gemeinde definitiv auf die provisorische Lösung eines Ersatzbaues für den Kiosk und die Veloabstellplätze. Das eingereichte Plangenehmigungsverfahren bei den SBB wurde zurückgezogen.

Das Projekt mit Abgang und Lift, Verbreiterung der Personenunterführung und Verbindung zur Einstellhalle wurde nun gemeinsam mit dem Projekt Stadtbahn weitergeplant.

Grosse Investitionen sind im Rahmen der Bauarbeiten für die Stadtbahn Zug am Bahnhof Baar nötig. Nach dem Abbruch des Güterschuppens mit Rampe, Kiosk / WC sowie Elektroschaltposten und Silo wird die bisherige Gleisanlage auf drei Gleise reduziert und ein neuer Hausperron an das neue Gleis 1 gebaut. Darin integriert wird eine Rampe im Bereich zwischen dem heutigen Bahnhofgebäude und dem neuen Gleis 1 als direkter und behindertengerechter Zugang vom Busbahnhof zur Personenunterführung.

Bis Dezember 2004 sollen mit der Stadtbahn und der SBB AG die durch die Gemeinde zu finanzierenden Bauteile realisiert werden. Es handelt sich dabei um folgende Objekte:

- Verbreiterung und Absenkung der bestehenden Personenunterführung (südlicher Teil)
- Realisierung eines neuen Treppenabganges respektive eines direkten Aufganges zur Bahnhofstrasse mit provisorischer Überdachung
- Erstellung eines direkten Zuganges aus dem Parkhaus unter dem Bahnhofplatz zur Personenunterführung
- Einbau eines transparenten, behindertengerechten Liftes, mit dem auch Kinderwagen und Fahrräder transportiert werden können
- Ergänzung des Plattenbelages als Abschluss des Bahnhofplatzes gegen den SBB-Perron hin im Bereich des Busbahnhofes

Im Weiteren ist auf denselben Zeitpunkt hin die Realisierung des vierten Busperrons mit Überdachung, als Bestandteil des Projektes Bahnhofplatz Süd, vorgesehen.

Der neue Treppenaufgang wirkt mit der grosszügigen Breite einladend und führt zusammen mit dem Glaslift und der Rampe genügend Tageslicht in die Personenunterführung.

Alle diese Vorhaben stehen im Einklang mit den weiteren Etappen am Bahnhof Baar (Überbauung im Güterschuppenbereich, neues Bahnhofgebäude).

Kosten für die Gemeinde Baar

– Personenunterführung (Absenkung / Verbreiterung) Aufgang Bahnhofstrasse, Verbindung zum Parkhaus	CHF	1'950'000.–
– Anteil an Liftanlage	CHF	40'000.–
– Ergänzung Platzbelag als Anschluss an neuen Hausperron	CHF	150'000.–
– Dach über Aufgang zur Bahnhofstrasse	CHF	175'000.–
– Diverses und Reserven	CHF	140'000.–
– Generalplaner-Rahmenvertrag mit der SBB AG (Anteil)	CHF	135'000.–
– Mehrwertsteuer	CHF	210'000.–
– bisherige Vorprojekte und Planungen	CHF	100'000.–

Total Anlagekosten, Anteil Gemeinde Baar **CHF 2'900'000.–**

Baukredit

Total Anlagekosten, Anteil Gemeinde Baar	CHF	2'900'000.–
Projektierungskredit vom 17. Juni 1999	– CHF	250'000.–

Total Baukredit **CHF 2'650'000.–**

Kostenübernahmen der weiteren Partner

– Abbruch Güterschuppen / Rampe	SBB AG	CHF	183'000.–
– Rückbau Gleis 1 und 5 (schlanke Infrastruktur)	SBB AG	CHF	2'700'000.–
– Bahntechnik	Stadtbahn	CHF	3'850'000.–
– Anpassung Mittelperron (inklusive Unterbau Gleis 2 und 3)	Stadtbahn	CHF	2'880'000.–
– Hausperron (inklusive Unterbau Gleis 1)	Stadtbahn	CHF	2'210'000.–
– neue Rampe (Hausperron) inklusive Dachanpassungen	Stadtbahn	CHF	480'000.–
– Liftanlage zur Personenunterführung	SBB AG	CHF	100'000.–
– provisorische Velounterstände	SBB AG		Betrag noch offen
– Abbruch Kiosk / WC / provisorischer Kiosk / WC	SBB AG		Betrag noch offen
– definitive Veloabstellanlage	SBB AG		Betrag noch offen

Die Personenunterführung am Bahnhof bleibt auch nach dem Umbau im Eigentum der SBB AG. Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt wird eine neue Vereinbarung angestrebt.

4. Haltestelle «Baar Neufeld»

Die Haltestelle «Baar Neufeld» kommt südlich der Überführung Südstrasse zu liegen und dient vor allem der Erschliessung der Gewerbezone Neuhof. Im Vorprojekt für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug war der nicht sonderlich attraktive bestehende Weg unter dem SBB-Damm als Fussgängerunterführung vorgesehen. Diese Wegführung entlang der Südstrasse liegt abseits von bestehenden und zukünftigen Überbauungen und ist schlecht einsehbar. Dadurch entstehen unsichere Bereiche.

Der Gemeinderat vertritt seit Beginn der Projektierung ganz klar die Haltung und hat dies auch schriftlich gegenüber der Volkswirtschaftsdirektion festgehalten, dass aus Gründen der Sicherheit und Funktionalität eine Bahnunterführung beziehungsweise ein Bahndammdurchstich zu realisieren ist, obwohl diese Variante im Kredit für die 1. Etappe nicht vorgesehen ist. Die Personenunterführung mit einer Breite von 4.00 m und einer Höhe von 2.50 m verläuft beinahe ebenerdig und bildet eine sichere Verbindung von der Zugerstrasse in das Industriegebiet Neuhof. Eine gleichzeitige Realisierung mit dem Bau der Haltestelle ist sinnvoll und kostengünstig. Aufgrund des am 4. März 2001 bewilligten Kredites teilte der Kanton mit, dass eine Mitfinanzierung für ergänzende Objekte zurzeit leider nicht möglich ist. Für den Fall von weiteren Krediten für die Stadtbahn Zug, z.B. im Rahmen einer 2. Etappe beziehungsweise einer Teilergänzung der 1. Etappe, wurde jedoch Verhandlungsbereitschaft signalisiert.

Baukredit

– Generalplaner-Rahmenvertrag mit der SBB AG (Anteil)		CHF	50'000.–
– Baukosten Personenunterführung		CHF	1'084'000.–
– Mehrwertsteuer		CHF	86'000.–
Total Baukredit		CHF	1'220'000.–

Die Personenunterführung geht in das Eigentum der Gemeinde über. Die Gemeinde ist auch zuständig für den baulichen und betrieblichen Unterhalt.

Zur besseren Erschliessung der Gebiete Zugermatte und Altgasse (in nördlicher Richtung) hat der Gemeinderat eine Fussgängerüberführung über die Südstrasse zur Stadtbahnhaltestelle «Baar Neufeld» zur Projektierung in Auftrag gegeben. Die Fussgängerbrücke aus einer Stahlbeton-Verbundkonstruktion weist eine Breite von 2.50 m und eine Länge von ca. 35.50 m auf. Der Fussgängersteg soll erst realisiert werden, wenn im östlichen Einzugsgebiet der Stadtbahnhaltestelle mehr Überbauungen realisiert sind. Die Baukosten für diese Überführung wurden auf ca. CHF 650'000.– geschätzt.

5. Haltestelle «Baar Stadtgrenze»

Die Haltestelle «Baar Stadtgrenze» kommt am südlichen Ende des ehemaligen Areals der Sägerei Spillmann zu liegen und befindet sich vollständig auf dem Gebiet der Gemeinde Baar. Aufgrund des zu erwartenden Passagieraufkommens soll diese eine der meistfrequentiertesten Stadtbahnhaltestellen werden. Im bewilligten Stadtbahnkredit war für diese Haltestelle eine Überführung anstelle einer Unterführung vorgesehen. Der Kanton zeigte sich jedoch bereit, zur besseren Quartierserschliessung und zu einer besseren städtebaulichen Lösung, auf die vorgesehene Überführung zu verzichten und sich an einer Unterführung massgeblich zu beteiligen. Aus Gründen der Benutzerfreundlichkeit haben sich der Stadtrat von Zug und der Gemeinderat von Baar vor Projektierungsbeginn für eine Unterführung anstelle einer Überführung ausgesprochen. Die für Fussgänger und Radfahrer vorgesehene kombinierte Unterführung mit einer Breite von 6.00 m und einer Höhe von 2.80 m wird mit gestreckten Rampen attraktiv ausgestaltet. Zu vermerken ist, dass der überdeckte Teil der Gleisanlagen ca. 22.00 m lang ist und es sich mehr um einen Durchstich des Bahndammes als um eine eigentliche Unterführung handelt. Mit der vorgesehenen Unterführung wird eine wichtige Ost- / Westverbindung für Fussgänger und Velofahrer in die Lorzebene und zu den Sportanlagen Herti geschaffen. Es werden somit Interessen der Stadt Zug und der Gemeinde Baar abgedeckt. Deshalb haben sich der Stadtrat von Zug und der Gemeinderat von Baar geeinigt, die verbleibenden Mehrkosten der Unterführung gemeinsam zu tragen.

– Gesamtkosten Unterführung (inklusive Mehrwertsteuer)	CHF	3'406'000.–
– Anteil Kanton Zug	CHF	2'226'000.–
– Restbetrag: Aufteilung auf die Gemeinden (Baar und Zug)	CHF	1'180'000.–
– Anteil Stadt Zug	CHF	590'000.–
– Anteil Gemeinde Baar	CHF	590'000.–

Für unvorhergesehene Aufwendungen usw. muss ein Zuschlag von ca. 10% eingeplant werden, sodass der Kostenanteil für die Gemeinde Baar auf CHF 650'000.– (inklusive Mehrwertsteuer) beziffert werden kann.

Formell ist die Standortgemeinde Baar für die Kreditbeschaffung und für die Erstellung der Unterführung verantwortlich. Der zu beantragende Kredit, inklusive Anteil der Stadt Zug, beträgt somit total CHF 1'300'000.–. Dieser Betrag wird jedoch nur fällig, wenn der Grosse Gemeinderat von Zug seinem Anteil zustimmt.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Gemeinde Baar aufgrund der Kostenbeteiligung von Kanton und Stadt Zug mit relativ geringen Kosten eine für Fussgänger und Radfahrer wichtige und sichere Unterquerung der Bahnlinie bei der Haltestelle «Baar Stadtgrenze» erhält. Die Gemeinde ist Miteigentümerin der Unterführung. Für den baulichen und betrieblichen Unterhalt wird eine Vereinbarung getroffen.

6. Termine

Die Ausführung der Arbeiten erfolgt in Abstimmung mit der Realisierung der Stadtbahn Zug, deren Termine wie folgt aussehen:

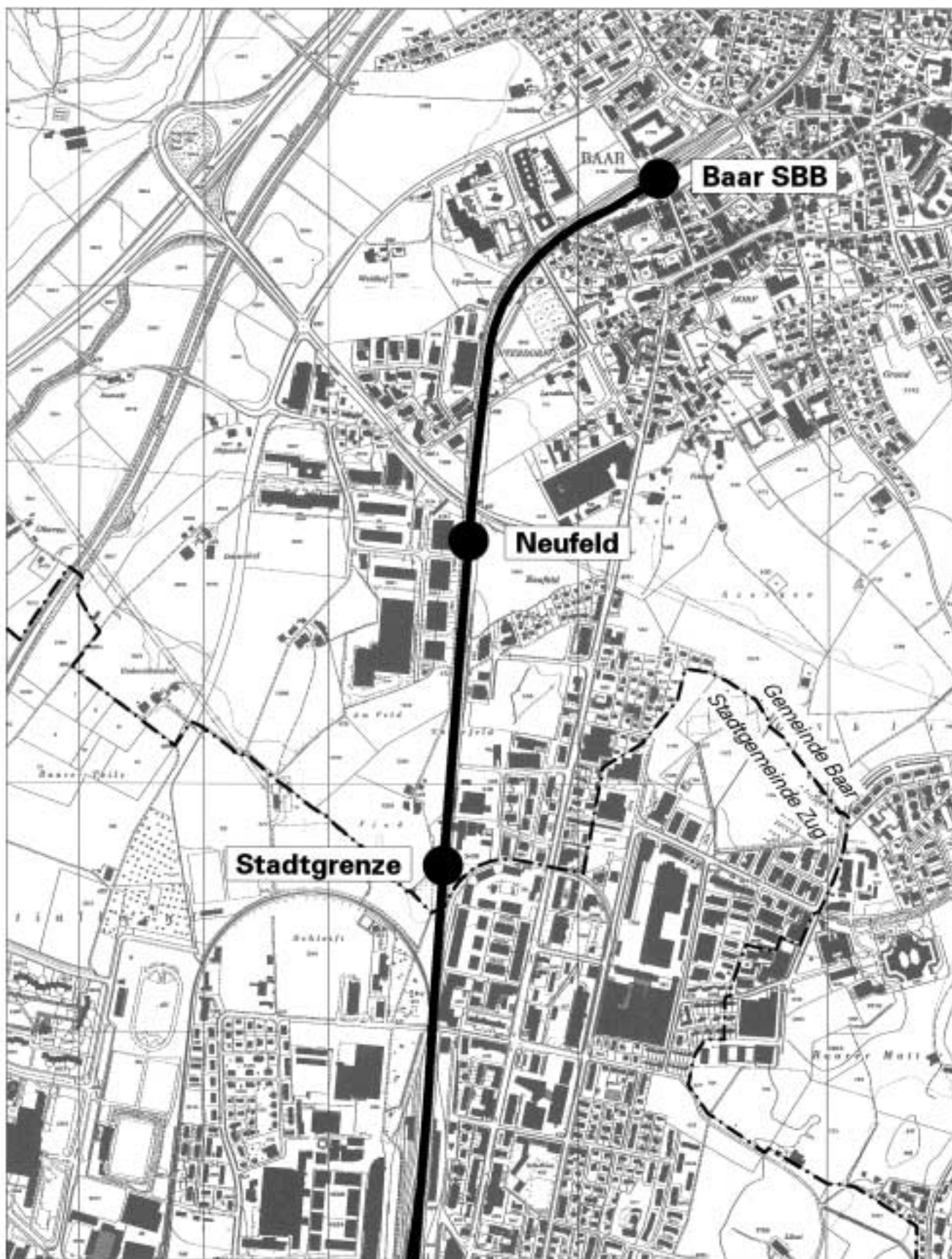
- Baubeginn Anfang Januar 2003
- Bauende Ende November 2004
- Inbetriebnahme 15. Dezember 2004

7. Beurteilung durch die Bau- und Planungskommission

Die Bau- und Planungskommission unterstützt die Realisierung aller baulichen Ergänzungen bei den Stadtbahnhaltestellen und empfiehlt einstimmig allen Anträgen zuzustimmen.

Antrag

1. Für die im vorstehenden Bericht aufgezeigten baulichen Anpassungen im Zusammenhang mit der Stadtbahnhaltestelle «Bahnhof Baar» sei zulasten der Investitionsrechnung ein Baukredit von CHF 2'650'000.– zu bewilligen.
2. Für die Fussgängerunterführung bei der Haltestelle «Baar Neuhof» sei zulasten der Investitionsrechnung ein Baukredit von CHF 1'220'000.– zu bewilligen.
3. Für die Fussgänger- und Velounterführung bei der Haltestelle «Baar Stadtgrenze» sei zulasten der Investitionsrechnung, vorbehältlich Kreditgenehmigung durch den Grossen Gemeinderat von Zug (Anteil Stadt Zug CHF 650'000.–), ein Bruttokredit von CHF 1'300'000.– zu bewilligen.
4. Die Baukredite erhöhen oder senken sich bis zum Zeitpunkt der Vertragsausfertigung entsprechend der Teuerung des Zürcher Baukostenindexes, Stand 1. April 2001. Nach Vertragsabschluss erfolgt die Teuerungsberechnung aufgrund der jeweiligen ausgewiesenen Teuerung.



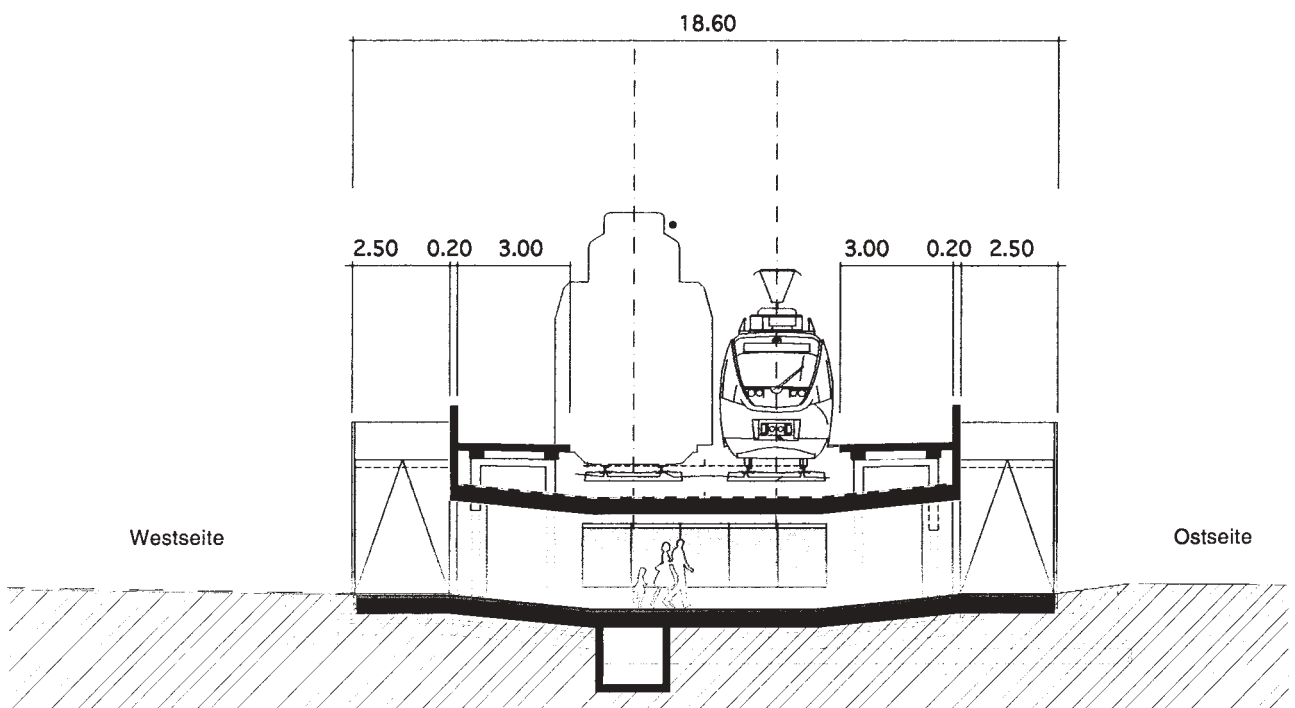
Situation mit Stadtbahnhaltestellen



HALTESTELLE NEUFELD



Blick Richtung Westen

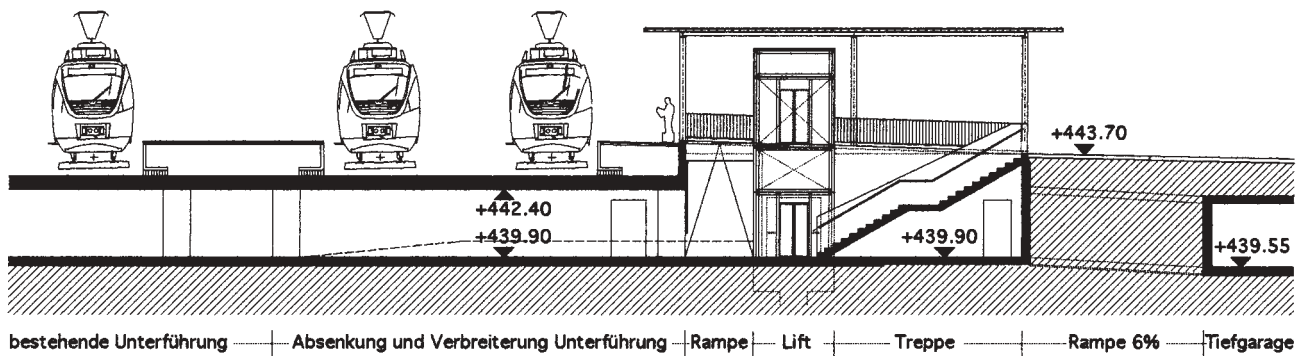


Querschnitt

BAHNHOF BAAR



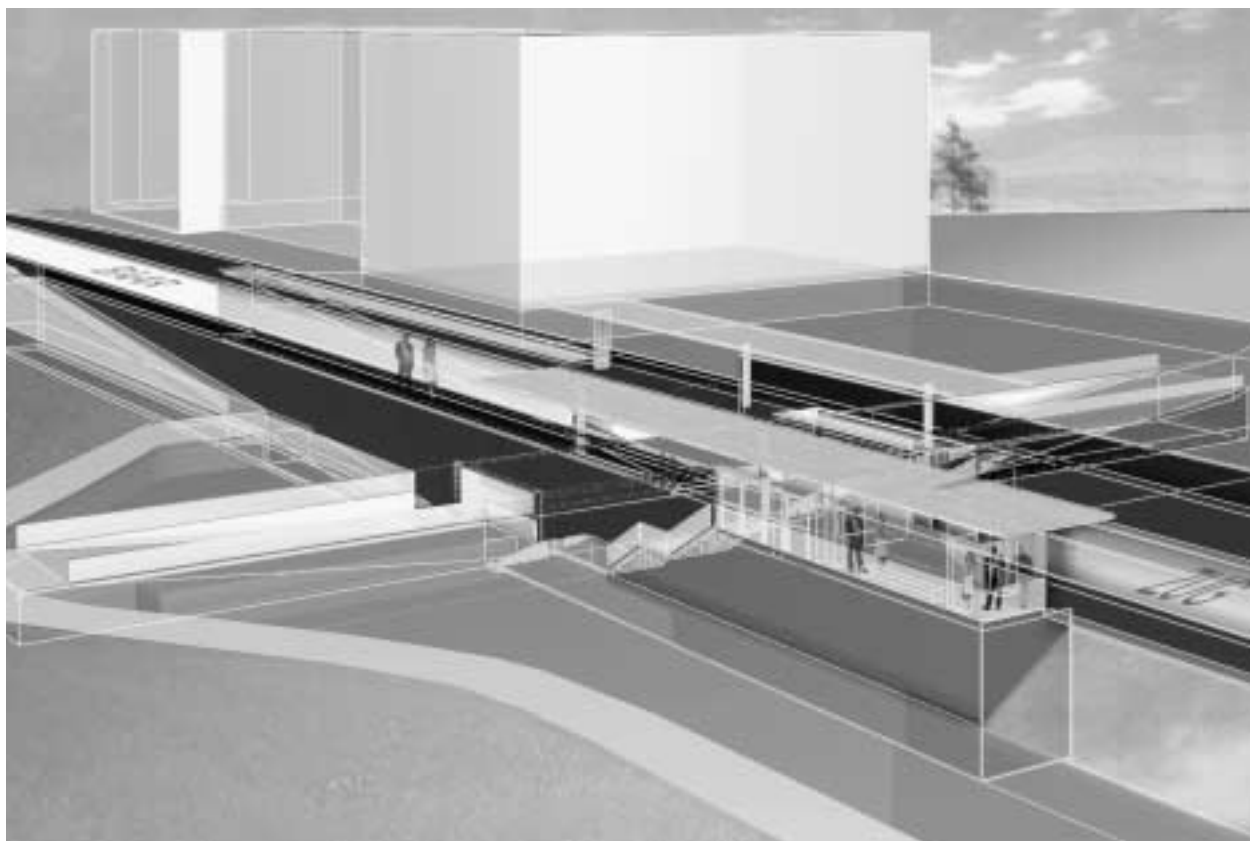
Aufgang Bahnhofplatz Süd



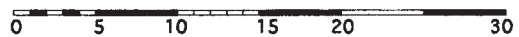
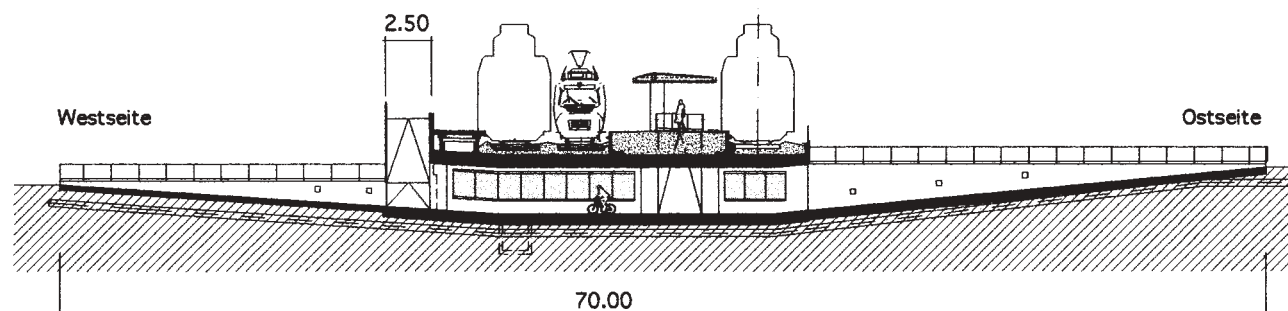
0 5 10 15

Querschnitt

HALTESTELLE STADTGRENZE



Blick Richtung Osten



Querschnitt