



---

# Testplanung Bahnhofareal Baar Programm zur Präqualifikation



Zürich, 26. Mai 2025

Das Wichtigste in Kürze	1
Vorwort	2
1. Verfahrensbestimmungen	3
1.1 Auftraggeberschaft und Adressen	3
1.2 Verfahren	3
1.3 Entschädigung und Weiterbearbeitung	5
1.4 Teilnahmeberechtigung und Teambildung	5
1.5 Termine	7
1.6 Beurteilungsgremium, Expert:innen	7
2. Präqualifikation	8
3. Testplanung	10
4. Perimeter & Aufgabenbeschreibung	13
4.1 Zieldimensionen	16
5. Programmgenehmigung	19

## Das Wichtigste in Kürze

**Ausgangslage** Der Bahnhof Baar ist zentraler Ankunfts-, Umsteige- und Aufenthaltsort in der Gemeinde. Als sicht- und begehbare Visitenkarte von Baar vereint er öffentliche Räume, gewerbliche Nutzungen und bauliche Elemente. Übergeordnete Entwicklungen, insbesondere der Ausbau der Eisenbahnachse Zürich-Zug, bringen verschiedenen Veränderungsbedarf im Bahnhofsbereich wie z.B. den Ausbau des Bushofs mit sich. Die Gemeinde Baar, SBB Immobilien und die Migros-Pensionskasse möchten im Rahmen einer Testplanung der Komplexität des Areals gerecht werden und die Weichen für eine qualitativ hochwertige Entwicklung stellen. Mit einer zukunftsweisenden Betrachtung soll das Bahnhofareal als wichtige Verkehrsdrehscheibe und attraktiver öffentlicher Raum ganzheitlich weiterentwickelt werden.

**Ziele** Für das Bahnhofareal in Baar soll eine qualitativ hochwertige, städtebauliche Gesamtidee entstehen, welche die Aufenthalts-, Verkehrs- und Freiflächen in Einklang bringt und Potenziale für Baukörper, Infrastrukturen und Nutzungen aufzeigt. Das Bahnhofsumfeld soll als lebendiger, einladender und inklusiver Raum für alle Anspruchsgruppen nutzbar sein und gleichzeitig als Visitenkarte für die Gemeinde Baar dienen.

**Verfahren** Das Testplanungsverfahren wird nach SIA 143 durchgeführt. Mit einer Präqualifikation werden drei interdisziplinäre Planungsteams aus den Fachbereichen **Städtebau / Architektur** (federführend), **Landschaftsarchitektur**, **Verkehrsplanung** und **Sozialraum** ausgewählt, die für ihre Arbeiten je eine pauschale Entschädigung von CHF 88'000.00 exkl. MWST erhalten. Im Sinne der Nachwuchsförderung kann für einen Teilnehmerplatz ein Nachwuchsteam ausgewählt werden.

Die Teams erarbeiten Konzeptvorschläge, die in mehreren Schritten gemeinsam mit dem Beurteilungsgremium weiterentwickelt werden. Die Ergebnisse bilden in der nächsten Phase die Basis für ein Richtprojekt und einen Bebauungsplan, welche wiederum als Grundlage für die spätere Umsetzung dienen.

### Termine **Meilensteine**

Publikation SIMAP + Konkurs	04.06.2025
Eingabe der Bewerbungen für die Präqualifikation	15.07.2025
Entscheid zur Zulassung im Verfahren	voraus. 08.09.2025
Ausgabe Verfahrensprogramm & -unterlagen	13.10.2025
Startveranstaltung	28.10.2025
Zwischenbesprechung 1	11.12.2025
Zwischenbesprechung 2	25.02.2026
Schlussabgabe	24.04.2026
Schlusspräsentation	28.05.2026
Schlussbeurteilung	28.05.2026

## Vorwort

Der Bahnhof Baar ist mehr als eine Verkehrsdrehscheibe. Als zentraler Ankunftsort, Umsteige- und Aufenthaltsort prägt er das Erscheinungsbild der Gemeinde Baar und ist ein wichtiger Gewerbe- und Dienstleistungsstandort, der gleichzeitig Wohnnutzung ermöglicht. Der anstehende Ausbau der Eisenbahnachse Zürich-Zug sowie die Erweiterung des Bushofes bieten die einmalige Chance, nicht nur die Mobilitätsinfrastruktur zu verbessern, sondern das Bahnhofareal insgesamt als attraktiven, lebendigen Raum weiterzuentwickeln.

Die Gemeinde Baar, die SBB Immobilien und die Migros-Pensionskasse haben sich zum Ziel gesetzt, eine nutzerfreundliche und qualitativ hochwertige Entwicklung des Areals voranzutreiben. Dabei sollen die verschiedenen Nutzungsansprüche in Einklang gebracht und in einen stimmigen Rahmen eingebettet werden. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Aufenthaltsqualität, dem Zusammenspiel zwischen Baukörpern, Verkehrs- und Freiflächen sowie einer funktionalen Einbindung in die bestehenden Strukturen.

Vor allem aber soll der Raum für und mit Menschen geplant werden. Am Anfang der Planungen steht deshalb ein Partizipationsprozess mit der Bevölkerung, mit dem die Ansprüche und Wünsche an diesen Raum erhoben werden. Mit dem anschliessenden Testplanungsverfahren wird eine fundierte Grundlage für die weitere Entwicklung des Gebiets geschaffen. Drei interdisziplinäre Planungsteams werden im Dialog mit dem Beurteilungsgremium Konzeptvorschläge erarbeiten, die als Basis für eine schrittweise, gut abgestimmte Umsetzung dienen.

Wir freuen uns auf eine zukunftsweisende Planung, die dem Bahnhof Baar als moderne Mobilitätsdrehscheibe gerecht wird und gleichzeitig einen attraktiven öffentlichen Raum für alle schafft, der das Erscheinungsbild der Gemeinde Baar positiv prägt.

## 1. Verfahrensbestimmungen

### 1.1 Auftraggeberschaft und Adressen

Auftraggeberschaft Auftraggeberinnen und Veranstalterinnen sind:

**Einwohnergemeinde Baar**

Rathausstrasse 6  
6340 Baar

**Schweizerische Bundesbahnen SBB**

Immobilien Development  
Trüsselstrasse 2  
3000 Bern 65

**Migros-Pensionskasse**

Wiesenstrasse 15  
8952 Schlieren

Die drei Partner:innen haben sich mit einer Planungsvereinbarung gleichberechtigt als einfache Gesellschaft konstituiert.

Verfahrensadresse  
und -begleitung

**TBF + Partner AG**

Beckenhofstrasse 35  
Postfach  
8042 Zürich

### 1.2 Verfahren

Verfahren Als zielführendes Verfahren zur Lösung der Aufgabestellung wurde die Testplanung (Dialogverfahren) bestimmt. Zur Auswahl von drei geeigneten Planungsteams wird ein nicht anonymes Auswahlverfahren durchgeführt.

Im selektiven Verfahren gemäss Art. 19 der interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) werden die Planungsteams ausgewählt. Das Verfahren untersteht dem GATT/WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen und dem Binnenmarktgesetz. Subsidiär gilt die SIA-Ordnung 143 für Architektur- und Ingenieurstudienaufträge, Ausgabe 2009.

Diese Art des Verfahrens wird gewählt, da es sich bei der Weiterentwicklung des Bahnhofsumfelds in Baar um eine komplexe und konzeptionelle Aufgabenstellung handelt, deren Randbedingungen im Laufe des Verfahrens getestet und weiterentwickelt werden sollen. Die Aufgabe soll daher in einem Dialogverfahren mit Zwischenbesprechungen bearbeitet werden, mit dem auch unterschiedliche Schwerpunkte der Bearbeitung gesetzt werden können.

- Partizipation und Öffentlichkeit** Im Frühsommer 2025 wird ein Partizipationsprozess zur Einbindung der interessierten Bevölkerung durchgeführt. Die Bedürfnisse, Anliegen und Nutzungsansprüche an den Raum werden gesammelt, in einem Bericht dokumentiert und stufengerechte Kernaussagen in das Testplanungsprogramm integriert. Die Resultate aus der Testplanung sollen der Bevölkerung wiederum zugänglich gemacht werden.
- Präqualifikation und Publikation** Für die Testplanung werden drei Planungsteams, zzgl. Ersatzteams über ein Präqualifikationsverfahren ausgewählt. Näheres dazu siehe Kapitel 2. Die Präqualifikation wird auf [www.simap.ch](http://www.simap.ch) ausgeschrieben und ergänzend auf [www.konkurado.ch](http://www.konkurado.ch) veröffentlicht.
- Verfahrenssprache** Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Alle Unterlagen müssen in deutscher Sprache abgefasst und eingereicht werden.
- Verfahrenskommunikation** Die verfahrensbezogene Kommunikation während der gesamten Präqualifikation und Testplanung ist ausschliesslich Sache der Auftraggebenden. Allfällige Anfragen von Medien müssen an die Auftraggebenden verwiesen werden.
- Vertraulichkeit** Bis zur Veröffentlichung der Ergebnisse durch die Auftraggeberschaft sind alle Inhalte des Verfahrens vertraulich zu behandeln.
- Verbindlichkeit** Mit der Teilnahme an der Präqualifikation anerkennen die Teams die Bedingungen dieses Verfahrens.
- Urheberrecht und Rechtsschutz** Sämtliche eingereichten Unterlagen und Modelle gehen mit der Bezahlung der Entschädigung in das Eigentum der Auftraggeberschaft über. Sämtliche Nutzungsrechte, insbesondere die Änderungs- und Bearbeitungsrechte an den Arbeits- und Auftragsergebnissen gehen mit Beauftragung der Teams auf die Auftraggeberschaft über. Die Auftraggeberschaft hat unter Namensnennung der Urheberschaft das Recht zur Vervielfältigung, Verbreitung und Veröffentlichung der Beiträge der Testplanung. Das Urheberrecht an den Beiträgen der Testplanung verbleibt bei den Projektverfassenden. Ebenso steht den Teilnehmer:innen der Testplanung nach Genehmigung des Syntheseberichts das Recht zur Veröffentlichung des eigenen Beitrags zu.
- Nachfolgende Wettbewerbe** Die Beteiligung im Verfahren der Testplanung schliesst eine Teilnahme an nachfolgenden Wettbewerben nicht aus.
- Vorbehalt** Die Auftraggeberinnen behalten sich vor, den Start der Testplanung nach der Präqualifikationsphase auf unbestimmte Zeit zu verschieben oder das Verfahren abzubrechen. In diesem Fall werden keine Entschädigungen entrichtet. Der Testplanung steht unter dem Vorbehalt der erforderlichen Kreditgenehmigung.
- Streitfall, Gerichtsstand** Für allfällige Streitpunkte ist ausschliesslich schweizerisches Recht anwendbar. Der Gerichtsstand ist Zug.

**Weitere Bestimmungen** Die Teilnehmenden der Testplanung sind nicht befugt, die vom Auftraggeber bereitgestellten Daten und Unterlagen für einen anderen als den vorgenannten Zweck zu gebrauchen oder sie Dritten in irgendeiner Form zugänglich zu machen.

### 1.3 Entschädigung und Weiterbearbeitung

**Entschädigung** Für die vollständige und termingerechte Ablieferung eines dem Testplanungsprogramm entsprechenden Beitrags erhält jedes Planungsteam eine pauschale Entschädigung von CHF 88'000.00 (inkl. Nebenkosten, exkl. MWST). Diese Summe wird nach der Schlusspräsentation ausbezahlt. Die Bewerbung für die Präqualifikation wird nicht entschädigt.

**Weiterbearbeitung** Eine Weiterbearbeitung durch die beauftragten Teams im Sinn einer Planung und Umsetzung von Bauvorhaben ist nicht vorgesehen. Es ist jedoch möglich, dass nachfolgend an die Testplanung die Ausarbeitung eines Richtprojekts bei den beteiligten Teams in Auftrag gegeben wird, oder diese zur Vertiefung spezifischer Fragestellungen herangezogen werden.

### 1.4 Teilnahmeberechtigung und Teambildung

**Teilnahmeberechtigung** Zum Verfahren zugelassen sind Anbietende von Planungsleistungen aus der Schweiz, der EU oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt. Stichtag für die Erfüllung der Teilnahmebedingungen ist das im Terminprogramm festgelegte Datum zur Anmeldung.

**Teambildung und Federführung** Die Anbietenden bewerben sich in der Präqualifikation als Planungsteam. Die Federführung muss durch eine Firma aus den Bereichen Architektur oder Städtebau erfolgen, welche in der Bewerbung zu deklarieren ist. Die Zusammensetzung der Planungsteams ergibt sich aus der Aufgabenstellung und muss folgende Fachdisziplinen abdecken:

- Städtebau und Architektur (Federführung)
- Landschaftsarchitektur
- Verkehrsplanung
- Sozialraum\*

Eine Mehrfachteilnahme eines Teammitgliedes ist nicht möglich.

*\*Die Vertretung der Disziplin «Sozialraum» muss für die Präqualifikation nicht angegeben werden. Erst nach der Präqualifikation schlagen die ausgewählten Teams das Teammitglied für den Fachbereich Sozialraum vor. Dieses wird vom Beurteilungsgremium freigegeben.*

**Nachwuchsförderung** Im Sinne der Nachwuchsförderung wird vom Beurteilungsgremium angestrebt, maximal ein Nachwuchsteam für die Teilnahme an der Testplanung auszuwählen. Nachwuchsteams haben dies auf der Bewerbung explizit zu vermerken.

Bei einem Nachwuchsteam muss das Büro für den Fachbereich Städtebau oder Architektur mind. eines der folgenden Eignungskriterien erfüllen:

- Das Alter der geschäftsführenden Person darf maximal 38 Jahre betragen (Jahrgang 1986 und jünger; Stichtag 01.01.1987).
- Der Zeitpunkt der Bürogründung darf nicht länger als fünf Jahre zurückliegen
- Die Zeitdauer zwischen Studienabschluss und Bürogründung darf zum Stichtag nicht mehr als zehn Jahre betragen.

Für Nachwuchsteams werden im Fachbereich Städtebau und Architektur auch veröffentlichte Beiträge aus qualitätssichernden Verfahren als Projektreferenzen anerkannt.

Beizug weiterer  
Fachplaner:innen

Es ist den Teams freigestellt, weitere Fachplaner:innen und Spezialist:innen für die Bearbeitung beizuziehen. Die Kosten dafür tragen die Teilnehmenden selbst.

Planungsteams

Bei einer Teamzusammensetzung hat jedes Mitglied den Nachweis einer ausreichenden fachlichen und organisatorischen Leistungsfähigkeit zu erbringen (Selbstdeklaration).

Mehrfachteil-  
nahme

Die Teilnahme von Planer:innen in mehreren Teams (Mehrfachbewerbung) ist nicht zulässig. Bei Konzerngesellschaften, die vergaberechtlich nicht als Einheit betrachtet werden, ist es zulässig, dass zwei verschiedene Gesellschaften eines Konzerns je ein unabhängiges Angebot einreichen, bzw. als eigenständige Teilnehmer:innen auftreten.

Befangenheit

Zu Befangenheit und Ausstandsgründen gilt die Wegleitung SIA 142i–202d. Befangen können Personen sein, die zueinander in einem Anstellungs-, Verwandtschafts-, Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis stehen oder an der Vorbereitung der Testplanung beteiligt waren. Befangenheit liegt dann vor, wenn diese Umstände das unabhängige Urteilsvermögen einschränken. Es ist Sache der Teilnehmenden, allfällige Befangenheiten zu beachten.

## 1.5 Termine

Termine Für die Präqualifikation und die nachfolgende Testplanung sind die folgenden Termine vorgesehen:

Start Testplanung mit Ausgabe Verfahrensprogramm & -unterlagen	13.10.2025
Startveranstaltung (Nachmittag von 13:30-15:30 Uhr)	28.10.2025
Fragenstellung	bis 04.11.2025
Fragebeantwortung	bis 11.11.2025
Zwischenbesprechung 1 (1/2 Tag mit Teams)	11.12.2025
Zwischenbesprechung 2 (1/2 Tag mit Teams)	25.02.2026
Schlussabgabe	24.04.2026
Schlusspräsentation (1/2 Tag mit Teams)	28.05.2026
Schussbeurteilung Beurteilung (ohne Teams)	28.05.2026
Veröffentlichung Synthesebericht	Voraus. Juni 2026

## 1.6 Beurteilungsgremium, Expert:innen

Beurteilungsgremium  
(stimmberechtigt)

Das Beurteilungsgremium besteht aus den folgenden stimmberechtigten Mitgliedern. Das Gremium wird von Simon Kretz präsiert und moderiert.

### **Sachexpert:innen (mit Stimmrecht)**

Zari Dzaferi *Gemeinderat Baar, Vorsteher Planung / Bau\**

Reto Schär *Migros-Pensionskasse, Leiter Direktion Immobilien\*\**

Samira Neuse *SBB Immobilien Development, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung Central\*\*\**

Ersatz:

\* Pascal Iten, *Abteilungsleiter Planung / Bau*

\*\* Willi Hohl, *Leiter Architektur & Planung*

\*\*\* Jérémie Jamet, *SBB Immobilien*

### **Fachexpert:innen (mit Stimmrecht)**

Simon Kretz *Dr. sc., Dipl. Arch. ETH, Zürich (Vorsitz und Moderation)*

Mike Guyer *Dipl. Arch. ETH SIA BSA / Prof. em. ETHZ, Zürich*

Maria Viñé *Dipl. Ing. Landschaftsarchitektin BSLA, Zürich*

Joëlle Zimmerli *Dr. Ing. Soziologin und Planerin FSU, Zürich*

Ersatz:

Beat Isler, *Dipl. Kulturing. ETH, Zürich*

Expert:innen  
(nicht stimmbe-  
rechtigt)

Das Verfahren wird durch Expert:innen begleitet, welche sich für spezifische Fragen und Fachauskünfte bereithalten. Das Beurteilungsgremium behält sich vor, für spezifische Fragestellungen und Themen weitere Spezialist:innen in beratender Funktion beizuziehen.

### **Expert:innen (ohne Stimmrecht)**

Sonja Zeberg-Langenegger - Vorsteherin Liegenschaften, Gemeinde Baar

Pascal Iten - Abteilungsleiter Planung / Bau, Gemeinde Baar

Philipp Schwerzmann - Abteilungsleiter Liegenschaften / Sport, Gemeinde Baar

Pascal Strüby - Leiter Dienststelle Siedlungs- und Verkehrsplanung, Gemeinde Baar

Philipp Weber - Raumplaner / Stadtentwickler, Gemeinde Baar

Jeremie Jamet - Immobilien Development, SBB-IM

Thomas Leisinger - Abschnittsleiter, SBB-I

Kilian Brühlmann - Leiter Portfolio-Management Immobilien Schweiz, MPK

Urs Brütsch - Leiter Bewirtschaftung Deutschschweiz, MPK

Willi Hohl - Leiter Architektur + Planung, MPK

Marcin Nowosielski - Projektleiter Architektur / Planung, MPK

René Hutter - Kantonsplaner / Leiter Amt für Raumplanung, Kanton Zug

Walter Ulrich - Leiter Betrieb, Stv. Unternehmensleiter, Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB)

Ruedi Häfliger - Verkehrsplanung, Metron AG (Experte Mobilität / Verkehr)

Andreas Suter - Suter Ingenieurbüro (Experte Lärm)

Peter Bisang - WSP | BG Ingenieure und Berater AG (Experte Tragwerksplanung)

### **Verfahrensbegleitung (ohne Stimmrecht)**

Beat Isler - TBF + Partner AG

Philippe Hirsiger - TBF + Partner AG

Jochen Morandell - TBF + Partner AG

## **2. Präqualifikation**

Präqualifikation

Mit einer öffentlich ausgeschriebenen Präqualifikation werden drei Planungsteams für die Testplanung ausgewählt. Zusätzlich werden ein bis zwei Ersatzteams bestimmt, die bei Ausfall eines Teams nachrücken. Im Rahmen der Präqualifikation finden keine Begehungen oder Fragerunden statt.

Abgegebene  
Unterlagen

Für die Präqualifikation können folgende Unterlagen über SIMAP ([www.simap.ch](http://www.simap.ch)) sowie konkurado ([www.konkurado.ch](http://www.konkurado.ch)) bezogen werden:

- Programm für die Präqualifikation
- Eingabeformular für das Präqualifikationsverfahren

Einzureichende  
Unterlagen

Die Teams reichen folgende Unterlagen physisch sowie in digitaler Form ein. Sie sind selbst für die Richtigkeit der Angaben verantwortlich. Die Bewerbungsunterlagen sind vollständig und auf einseitig bedrucktem weissem Papier (1-fach, ungefalt) in einem Briefumschlag mit dem Vermerk «Testplanung Bahnhofareal Baar»

einzureichen. PDF-Kopien der Unterlagen sind auf einem USB-Stick beizulegen. Weitere eingereichte Unterlagen, die nicht verlangt wurden, werden nicht bewertet.

- Ausgefülltes Eingabeformular für das Präqualifikationsverfahren.
- Aufgabenverständnis (keine Lösungsvorschläge) (max. ein A4-Blatt, frei gestaltbar einseitig bedruckt).
- Referenzprojekte (Firmenreferenzen) gemäss nachfolgender Aufstellung, jeweils auf einem A3-Blatt dargestellt, Querformat, einseitig bedruckt, frei gestaltet. Projekte dürfen nicht mehr als 10 Jahre zurückliegen und müssen in ihrer Komplexität und Aufgabenstellung vergleichbar mit der aktuellen Aufgabe sein. Die Projekte sollen die Expertise und Erfahrung des Unternehmens in den jeweiligen Bereichen aufzeigen. Der Bezug und die Rolle der Projektbeteiligten sind aufzuzeigen.
  - Ein Referenzprojekt Städtebau
  - Ein Referenzprojekt Architektur
  - Ein Referenzprojekt Landschaftsarchitektur
  - Ein Referenzprojekt Verkehrsplanung

**Formelles** Die Unterlagen sind fristgerecht gemäss obigem Terminprogramm beim Empfang TBF + Partner AG, Beckenhofstrasse 35, 8042 Zürich abzugeben. Per Post eingereichte Bewerbungen müssen bis zu diesem Zeitpunkt an der genannten Adresse eintreffen. Das Datum des Poststempels ist nicht massgebend. Die Verantwortung für die termingerechte Einreichung der Unterlagen liegt bei den Bewerbenden.

Es werden nur Unterlagen zur Präqualifikation zugelassen, welche vollständig und fristgerecht eingereicht wurden. Per Fax oder E-Mail eingesandte Bewerbungen werden vom Präqualifikationsverfahren ausgeschlossen.

Die eingereichten Unterlagen werden nach Abschluss des Verfahrens nicht retourniert. Alle eingereichten Unterlagen werden vertraulich behandelt und gehen in das Eigentum der Auftraggeberin über.

**Beurteilung** Die Bewerbungen werden nach den folgenden Gesichtspunkten beurteilt:

- Referenzprojekte: Qualität und Vergleichbarkeit der Projekte mit der gestellten Aufgabe bezüglich Art, Umfang, Phase und Komplexität
- Leistungsfähigkeit, Qualifikation und Erfahrung der Firma / Personen sowie in der Zusammenarbeit in komplexen Planerteams
- Verfügbarkeit von qualifizierten und ausreichenden personellen Ressourcen
- Nachvollziehbarkeit des Aufgabenverständnisses
- Gesamteindruck der Bewerbung

**Entscheidung über Zulassung** Das Beurteilungsgremium entscheidet abschliessend über die Zulassung der Teams zur Testplanung. Es werden keine mündlichen Auskünfte erteilt. Alle Teams werden durch das verfahrensbegleitende Büro über ihre Wahl oder Nichtwahl schriftlich benachrichtigt.

### 3. Testplanung

Testplanung mit Bearbeitungsschwerpunkten

Zur Bearbeitung der komplexen Planungsaufgabe wird eine Testplanung nach SIA-Ordnung 143 durchgeführt. Im Verlauf des Prozesses wird das Beurteilungsgremium unterschiedliche Bearbeitungsschwerpunkte für die Planungsteams setzen, um verschiedene planerische Fragestellungen gezielt zu untersuchen.

Modellausgabe

Die Modellgrundlage kann beim Modellbauer im Raum Zürich nach telefonischer Voranmeldung abgeholt werden.

Unterlagen für die Teilnehmenden

Den zugelassenen Teams werden die relevanten Rahmenbedingungen und Grundlagen per Weblink zur Verfügung gestellt. Diese Grundlagen bzw. Rahmenbedingungen umfassen neben den planungsrechtlichen Vorgaben (wie Zonenplan, Baureglement etc.) auch weitere Drittprojekte. Zudem wird zu Beginn der Testplanung ein Bericht aus dem Partizipationsprozess vorliegen, welcher Mitte 2025 durchgeführt wird. Der Bericht hat informativen Charakter. Die Kernaussagen aus dem Bericht werden in das Studienprogramm integriert.

Die folgenden zwei Studien, die im Zuge der Bahnhofsentwicklung erarbeitet wurden, bilden zentrale Grundlagen und Rahmenbedingungen für die Testplanung. Zur Einordnung werden sie nachfolgend kurz beschrieben:

**Funktionale Studie Verkehr** | Die funktionale Studie definiert die verkehrlichen Vorgaben für den geplanten Ausbau des Bushofs Baar. Vorgesehen sind sieben Buskanten auf dem Bahnhofsbereich und zwei weitere auf der Bahnmattseite (nördlich der Gleise). Die Bestvariante der Studie zeigt eine mögliche Umsetzung dieser Verteilung. Für die Testplanung ist die vorgegebene Anzahl Buskanten sowie die Verteilung zu übernehmen, jedoch ist die konkrete Platzierung des Bushofs auf dem Bahnhofsbereich zu präzisieren.



Abbildung 1 - Ausschnitt Bestvariante Funktionale Studie

**Vorprojekt STEP AS 2035 Ausbau Baar – Zug Abschnitt 1** | Im Rahmen des STEP AS 2035 wird der Bahnhof Baar ausgebaut. Vorgesehen sind ein drittes Gleis, eine zusätzliche Personenunterführung sowie die Verbreiterung der Strassenunterführung Neugasse. Das Vorprojekt liegt vor und dient als Grundlage / Rahmenbedingung für die Testplanung.

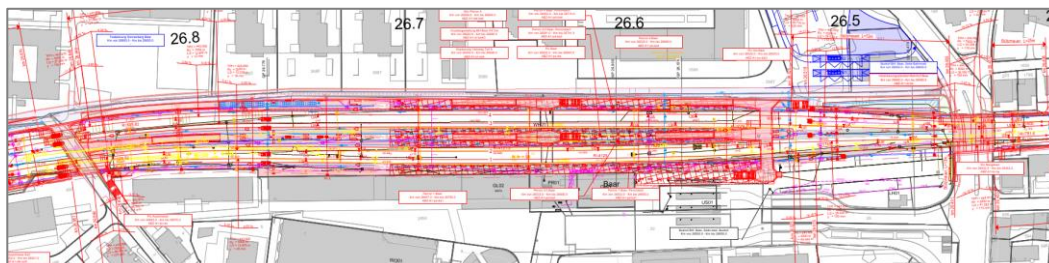


Abbildung 2 - Ausschnitt Koordinationsplan STEP AS 2034 BHF Baar

**Startveranstaltung** Eine Startveranstaltung vor Ort ist am 28.10.2025 geplant. Neben den Planungsteams werden je eine Vertreter:in der Projektpartner (Gemeinde Baar, SBB-Immobilien, MPK), Arch. Simon Kretz (Vorsitz des Beurteilungsgremiums) sowie eine Vertretung der Verfahrensbegleitung teilnehmen.

Die Planungsteams haben die Möglichkeit, sämtliche öffentlich zugänglichen Bereiche des Areals eigenständig zu besichtigen.

**Zwischenbesprechungen** Die teilnehmenden Teams präsentieren dem Beurteilungsgremium in zwei Zwischenbesprechungen ihre Entwürfe. Die Zwischenbesprechungen können offen geführt werden, das heisst, dass alle Teams gleichzeitig anwesend sind. Nach der ersten Zwischenbesprechung werden Schwerpunkte für die Bearbeitung bis zur zweiten Zwischenbesprechung festgelegt. Dazwischen haben die Teams die Gelegenheit, Fragen zur Aufgabenstellung zu stellen. Die Teams erhalten nach jeder Zwischenbesprechung ein schriftliches Feedback.

Die Darstellungen für die Zwischenbesprechung sind von den Planungsteams stufengerecht zu wählen. Es sollen die zur Verdeutlichung der Idee erforderlichen Mittel gewählt werden.

**Schlussbesprechung** Die inhaltlichen Schwerpunkte für die Schlussbesprechung werden an der zweiten Zwischenbesprechung festgelegt. Sofern sich aus der Diskussion im Rahmen der ersten und zweiten Zwischenbesprechung planungsrelevante Erkenntnisse ergeben, fliessen diese in die Aufgabenstellung der Planungsteams ein. Ziel ist eine Vertiefung der inhaltlichen Schwerpunkte aus den beiden Zwischenbesprechungen.

**Schlussabgabe** Die Schlussabgabe erfolgt voraussichtlich bis zum 17.04.2026, 16:00 Uhr bei TBF + Partner AG, Beckenhofstrasse 35, Postfach, 8042 Zürich. Die definitiv abzugebenden Unterlagen werden im Rahmen der Erstellung des Testplanungsprogramms sowie vom Begleitgremium nach der zweiten Zwischenbesprechung präzisiert/festgelegt. Basierend auf den bisherigen Anforderungen kann von folgendem Abgabebereich ausgegangen werden:

- Übersichtsplan - Erweiterter Perimeter 1:5000
- Situationsplan - Bearbeitungsperimeter 1:500
- Erläuternde Pläne mit folgenden Themen:
  - Bebauungskonzept (Abbildung Mengen, Höhen, Geschossfläche (GF) und des Gebäudevolumens (GV) pro Gebäude, getrennt nach oberirdischen und unterirdischen Bereichen gemäss SIA 416, inkl. Schema-Darstellung)
  - Freiraumkonzept
  - Nutzungskonzept (mit Darstellungen der Erdgeschossnutzungen, der Nutzungsmischung sowie der Öffentlichkeitsgrad der Räume)
  - Verkehrskonzept (mit Angaben zum Bushof, den Schleppkurven und der verkehrlichen Anbindung)
  - Sozialraumkonzept (mit Darstellung der Verortung von Nutzungen sowie mit Frequenzen und Aufenthaltsräumen)
- Grundrissebenen 1:500 mit der Nutzungsverteilung (Schematische Darstellung), ggf. einzelne Grundrissausschnitte 1:200
- Schnitte 1:500 mit Bezug zur Nachbarschaft, ggf. einzelne Schema-schnitte 1:200
- Erläuterungsbericht (separater Bericht in A4), kurzer Projektbeschrieb
- geeignete Visualisierung(en) zur Verdeutlichung der stadträumlichen Prinzipien (z.B. Handskizzen, Modellfotos, Animationen, Modell, Filme u.dgl.)
- Modell

**Modellabgabe** Als Modell wird nur eine kubische Darstellung des Projektes im Massstab 1:500 verlangt. Es ist die abgegebene Modellgrundlage zu verwenden. Das gesamte Modell ist in Weiss zu gestalten.

**Synthesebericht** In einem Synthesebericht werden die Beiträge zur Testplanung gewürdigt und Schlussfolgerungen und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen festgehalten. Dieser wird allen Beteiligten zugestellt und bildet die Grundlage für die Ausarbeitung eines Richtprojektes und des noch zu erwirkenden Bebauungsplanes.

**Öffentliche Ausstellung** Die Resultate aus der Testplanung sollen im Rahmen einer Ausstellung im Anschluss an die Schlussabgabe veröffentlicht werden.

**Echoraum** Im Rahmen der öffentlichen Ausstellung wird ein Echoraum durchgeführt, um Interessierten die Resultate aus der Testplanung und der Umgang mit ihren Anliegen und Bedürfnisse vorzustellen und zu diskutieren.

#### 4. Perimeter & Aufgabenbeschreibung

**Ausgangslage** Das Umfeld des Bahnhofs Baar ist der zentrale Ankunfts-, Abreise- und Umsteigeort der bedeutenden Gemeinde in der Zuger Talregion. Der Raum ist aber auch Gewerbezentrum und Aufenthaltsort für viele Baarer:innen. Verschiedene Entwicklungen führen dazu, dass der Raum neu gedacht werden muss – dazu zählen etwa der Ausbau der Eisenbahnachse Zürich-Zug (Ausbau Bahnhof Baar auf 4 Gleise) und der hindernisfreie Ausbau und Erweiterung des Bushofs. Die bevorstehende Transformation soll nicht nur den wachsenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden, sondern auch das Bahnhofsumfeld städtebaulich aufwerten, um eine funktionale, attraktive und identitätsstiftende Entwicklung zu ermöglichen. Dabei sind städtebauliche Strukturen, Freiräume und Nutzungen zu berücksichtigen. Vor diesem Hintergrund planen die Gemeinde Baar, die SBB-Immobilien (SBB) und die Migros Pensionskasse (MPK) als Grundstückseigentümer eine gemeinsame städtebauliche Projektentwicklung. Um fundierte Entwicklungsstrategien für eine etappierte Transformation des Areals zu erarbeiten, führen die sie ein Testplanungsverfahren nach SIA 143 durch.

**Bearbeitungsgebiet** Baar ist eine politische Gemeinde im Kanton Zug und gehört zur Talregion. Sie liegt nördlich der Stadt Zug und zählt knapp 25'000 Einwohner und ebenso viele Beschäftigte. Zur Gemeinde gehören die Ortschaften Baar, Allenwinden und Inwil.



Abbildung 3 - Landkarte (map.geo.admin.ch, 15.01.25), roter Kreis: Bearbeitungsgebiet

Das Bearbeitungsgebiet der Testplanung liegt zentral in der Gemeinde, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs.



Abbildung 4 - Orthofoto (map.geo.admin.ch, 15.01.25) inkl. Bearbeitungsperimeter und erweiterter Perimeter

**Perimeter** Der Bearbeitungsperimeter (rot) umfasst die zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr der Gemeinde Baar sowie die Gebäude bzw. Flächen entlang des Baufeldes. Als erweiterter Perimeter gilt das gelb gepunktete Gebiet.

**Aufgabe** **Aufgabe Bearbeitungsperimeter:** Für den festgelegten Bearbeitungsperimeter ist ein konkretes Entwicklungskonzept zu erarbeiten, das die bauliche und freiräumliche Entwicklung, die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs- und Aufenthaltsraums sowie die Verteilung der künftigen Nutzungen umfasst. Es ist eine städtebaulich, verkehrlich und freiräumlich gleichermassen überzeugende Gesamtlösung zu entwickeln. Das Konzept soll sowohl kurz- und mittelfristige Entwicklungsschritte als auch langfristige Perspektiven aufzeigen und dabei die unterschiedlichen Interessenlagen und Ansprüche heutiger und zukünftiger Nutzergruppen in Einklang bringen.

**Aufgabe Erweiterter Perimeter:** Das Entwicklungskonzept ist in den erweiterten Perimeter zu integrieren. Dabei sind die übergeordneten räumlichen Zusammenhänge und Auswirkungen der vorgeschlagenen Entwicklungsschritte im Kontext des erweiterten Perimeters herzuleiten und darzustellen. Zusätzlich sind auch Ideen und Ansätze mit langfristiger Perspektive für den erweiterten Perimeter willkommen.

**Eigentumsverhältnisse** Die Flächen innerhalb des Bearbeitungsperimeters verteilen sich auf unterschiedliche Eigentümer:innen. Dabei umfasst der Perimeter auch Drittparzellen, was eine ganzheitliche Betrachtung des Bahnhofareals ermöglicht.

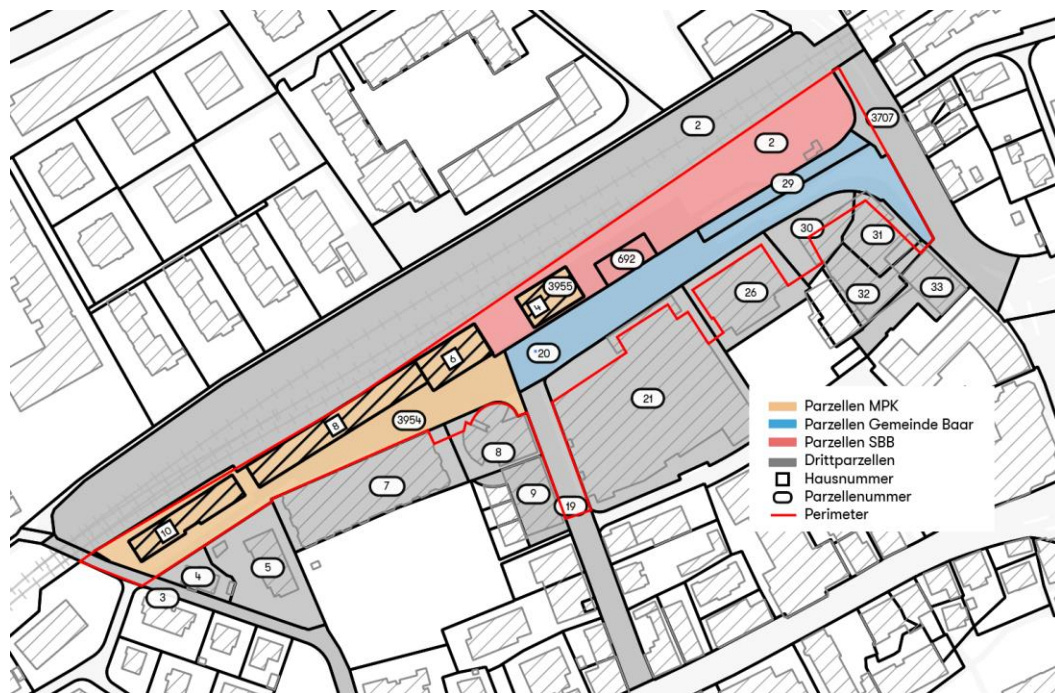


Abbildung 5 - Eigentumsverhältnisse

**Tiefgarage** Die Komplexität des Raumes zeigt sich auch im Untergeschoss bzw. in der Tiefgarage. Unterirdisch erstrecken sich zwei Tiefgaragen unter den Parzellen der SBB AG, der MPK und der Gemeinde Baar. Die eine Einfahrt befindet sich über der Parzelle 29 und hat einen unterirdischen «Durchstich» zur Tiefgarage der Parzelle 21 (Privateigentümer). Die zweite Tiefgarage befindet sich unter der Parzelle 3954 und hat die Einfahrt bei der Bahnhofstrasse.

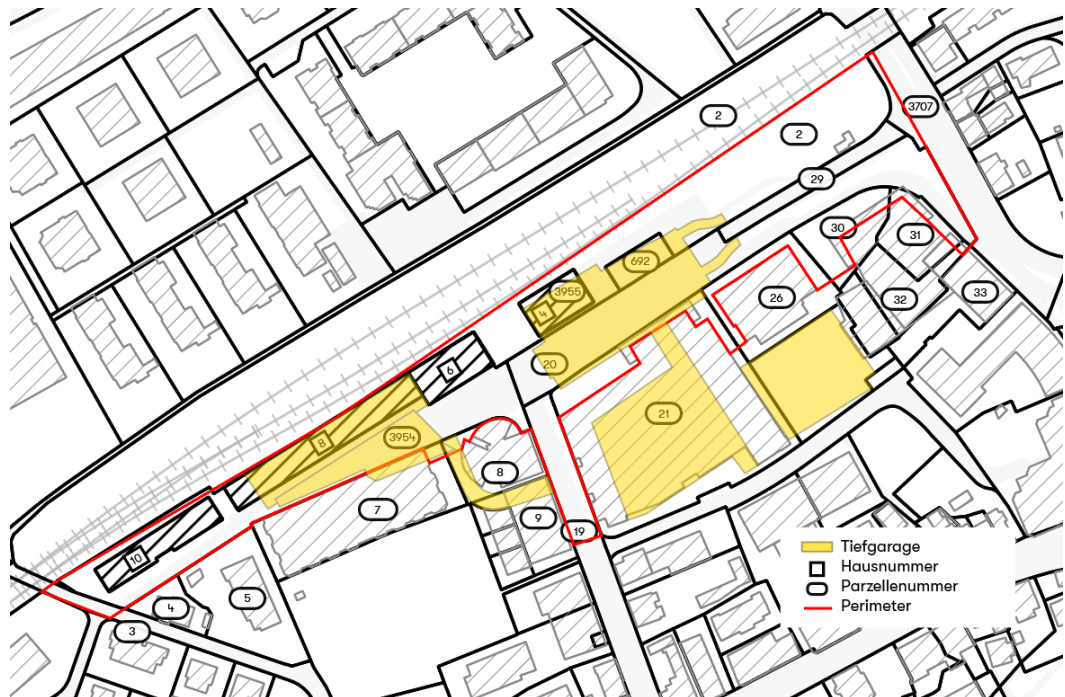


Abbildung 6 - Bestandesplan Tiefgarage Bahnhofplatz

#### 4.1 Zieldimensionen

Übergeordnetes Ziel  
der Testplanung

Als wichtiger Ankunfts- und Aufenthaltsort ist der Bahnhof Baar die zentrale Visitenkarte der Gemeinde. Ziel der Testplanung ist es, die Potenziale des Areals rund um den Bahnhof zu erkunden und hochwertige, identitätsstiftende Lösungsansätze zu entwickeln. Im Fokus stehen städtebauliche, verkehrliche, freiräumliche und sozialräumliche Aspekte. Dabei soll Planungssicherheit für weitere Entwicklungen geschaffen werden. Mit verschiedenen Konzeptvorschlägen unterschiedlicher Teams sollen die planerischen und baulichen Möglichkeiten aufgezeigt werden, die als Grundlage für die weitere Planung dienen.

Ortsbauliche  
Situation

Das Bahnhofareal Baar soll zukunftsorientiert weiterentwickelt und zweckmässig ins bauliche Umfeld eingebunden werden. Im Fokus stehen Überlegungen zur Anordnung des Bushofs und eine ortsbauliche Aufwertung des gesamten Areals. Ziel ist eine dichte, qualitativ hochwertige Bebauung und ein ausgewogenes Zusammenspiel von Aufenthalts-, Verkehrs- und Freiflächen. Erwartet werden ortsspezifische Vorschläge zur Volumenverteilung, Dichte und Höhenentwicklung / Hochpunkten von Baukörpern.

Dabei soll geprüft werden, inwiefern Mehrausnutzungen mit städtebaulichem und architektonischem Mehrwert realisierbar sind. Gefragt ist einerseits die Integration neuer Strukturen in das bestehende Ortsbild und andererseits die Stärkung der Identität des Areals.

Mobilität und  
Verkehr

Das Bahnhofareal Baar soll als zentrale Verkehrsdrehscheibe Bahn, Bus, Velo und Fussverkehr optimal miteinander vernetzen und die Erschliessung mit dem

motorisierten Individualverkehr in angemessenem Mass berücksichtigen. Mit einer benutzerfreundlichen Mobilitätsinfrastruktur sollen Umsteigebeziehungen optimiert und eine gute Orientierung geschaffen werden. Insbesondere gilt es aufzuzeigen, wie einer Erweiterung des Bushofs funktional und räumlich optimal ins Bahnhofareal integriert werden kann.

**Nachhaltigkeit** Angestrebt wird eine Entwicklung, die wirtschaftliche, ökologische und soziale Dimensionen der Nachhaltigkeit angemessen berücksichtigt. Der Fokus soll auf einer energieeffizienten, klimaangepassten Bauweise und auf der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätslösungen liegen.

**Freiraum** Im Rahmen der Testplanung sollen qualitativ hochwertige Frei-, Grün- und Aussenräume als identitätsstiftende Orte integral mitentworfen werden. Der Bahnhof Baar wird als zentraler Knotenpunkt weiterentwickelt und soll neben seiner verkehrlichen Funktion auch attraktive Aufenthaltsräume bieten. Ziel ist es, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und zur positiven Wahrnehmung sowie zum Image der Gemeinde Baar beizutragen. Eine spezielle Herausforderung liegt in der Vereinbarkeit der funktionalen Bedürfnisse mit den ökologischen Qualitäten.

**Sozialraum** Als wichtiger Ankunfts- und Aufenthaltsort soll das Umfeld des Bahnhofs Baar ein attraktiver und komfortabler Raum für alle Menschen sein. Mit einer inklusiven, lebendigen, attraktiven, sicheren und barrierefreien Gestaltung soll die Bahnhofumgebung für verschiedene Anspruchsgruppen gut nutzbar sein.

**Umgang mit Bestand** Die Bestandsbauten der MPK (Haus Nr. 4/6/8/10) stammen aus dem Jahr 2008 (Gigon Guyer Architekten). Sie verfügen sowohl über Gewerbe- als auch Wohnnutzungen, sind an Dritte vermietet und die SBB hat dabei ein Nutzungsrecht für das Reisezentrum.

Sowohl die unbebaute SBB-Parzelle als auch die Bestandesbauten der MPK bieten Entwicklungsmöglichkeiten. Während für die SBB-Parzelle ein Neubau angestrebt wird, steht bei der MPK eine Nachverdichtung unter Erhalt der bestehenden Bausubstanz im Vordergrund.

Die geplante Erweiterung des Bushofs erfordert sorgfältige Eingriffe in den bestehenden Bestand. Je nach genauer Lage des neuen Bushofs werden die Zufahrt zur Tiefgarage inkl. SBB-Parzelle oder das Gebäude an der Bahnhofstrasse 4 betroffen sein.

Das Haus Bahnhofstrasse 4 der MPK könnte durch die Platzierung des Bushofs so tangiert werden, dass das Gebäude durch einen Ersatzneubau zu ersetzen ist. Die Diskussion Erhalt vs. Ersatzneubau sind in der Testplanung gesamtheitlich zu evaluieren.

**Umgang mit Drittprojekten** Die Integration der Drittprojekte in die Etappierung des Gesamtkonzepts der Entwicklung ist zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf:

- STEP AS 2035; Ausbau Baar – Zug Abschnitt 1 inkl. zusätzlicher Personenunterführung / Ausbau Bahnhof
- Bushof Nord

- Strassenprojekt Verbreiterung Neugasse
- Strassenprojekt Verkehrsführung Bahnhof-/Dorfstrasse

**Etappierung** Im Rahmen der Testplanung sollen sinnvolle Entwicklungsschritte für eine koordinierte Planung und Realisierung verschiedener Vorhaben aufgezeigt werden. Im Vordergrund steht eine schrittweise Realisierung in Abhängigkeit von planerischen und baulichen Rahmenbedingungen, wie etwa der Umsetzung der Infrastrukturausbauten der SBB (Umsetzung STEP AS35 zwischen 2030 und 2037 erwartet) und der Erweiterung des Bushofes. Mit einer passenden Staffelung sollen auch die Auswirkungen auf die Nutzenden sowie die umliegenden Quartiere minimiert werden.

**Zeithorizonte** Im Rahmen der Testplanung sollen unterschiedliche Zeithorizonte berücksichtigt werden, um eine kohärente Entwicklung sicherzustellen. Die Leitidee soll dabei als roter Faden über alle Zeithorizonte hinweg Bestand haben.

Kurz- bis mittelfristiger Horizont:

- Fokus auf die Positionierung des Bushofs sowie die Entwicklung entlang der Bahn innerhalb des Bearbeitungsperimeters.
- Ziel ist es, erste, umsetzbare Schritte zu ermöglichen.

Langfristiger Horizont:

- Ideen zur langfristigen Entwicklung, die im Einklang mit dem übergeordneten Gesamtkonzept stehen, können eingebracht werden. Diese Überlegungen können auch im erweiterten Perimeter stattfinden.
- Dabei können erste grobe Perspektiven und Ansätze für eine zukünftige Entwicklung im langfristigen Zeithorizont aufgezeigt werden. Dies ermöglicht, potenziell sinnvolle Entwicklungsschritte im Rahmen der Gesamtbeurteilung frühzeitig zu identifizieren und in die Planung einzubeziehen.

### 5. Programmgenehmigung

Das Programm zur Präqualifikation wurde vom Beurteilungsgremium am 15.05.2025 freigegeben.

Das Beurteilungsgremium (stimmberechtigt):

Zari Dzaferi

Reto Schär

Samira Neuse

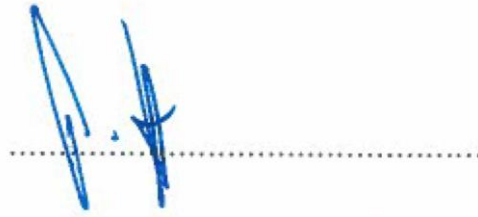
Simon Kretz

Mike Guyer

Maria Viñé

Joëlle Zimmerli

Pascal Iten (Ersatz)



Willi Hohl (Ersatz)



Jérémie Jamet (Ersatz)



Beat Isler (Ersatz)

