

Stadtkerndurchfahrt: Sanierung der Bahnhofstrasse; Planungs- und Baukredit

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 26. November 2002

Das Wichtigste im Überblick

Der Grosse Gemeinderat (GGR) hat am 11. Juni 2002 die als dringlich erklärte Motion der Bau- und Planungskommission betreffend bestmögliche Gestaltung der Zuger Innenstadtachse erheblich erklärt.

Der Stadtrat hat daraufhin eine Projektorganisation für die Sanierung und Neugestaltung der Innenstadtachse Neugasse/Grabenstrasse/Bahnhofstrasse (Arbeitstitel: Stadtkerndurchfahrt) beschlossen und die notwendigen Mittel für die dringendsten Planungsarbeiten zu Lasten der Laufenden Rechnung 2002 frei gegeben. Zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Zug wurde auf der Grundlage des Studienwettbewerbes des Jahres 2001 der erste Teil des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes und das Vorprojekt für die Bahnhofstrasse erarbeitet. Aufgrund dieser Unterlagen ist das weitere Vorgehen zur Umgestaltung der gesamten Stadtkerndurchfahrt samt Postplatz und Kolinplatz zu bestimmen.

Für die Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes unterbreiten wir Ihnen einen Kreditantrag von Fr. 460'000.--. Die Bahnhofstrasse soll im Sommer 2003 in konzentrierter Bauweise saniert werden. Dazu beantragen wir Ihnen einen Baukredit für den Anteil der Stadt Zug im Umfang von Fr. 965'000.--.

Weiteres Vorgehen:

- Ende 2003 werden dem Grossen Gemeinderat die Ergebnisse des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes bezüglich Postplatz, Kolinplatz und Grabenstrasse sowie der Baukredit für die Sanierung der Neugasse vorgelegt und dafür der Projektierungskredit beantragt.
- Die Baukredite für diese Bauvorhaben werden dem GGR Ende 2004 unterbreitet.

Mit einer separaten Vorlage wird ein Projektierungskredit für Studien zur Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebots im Umfeld des Postplatzes beantragt (Motion der FDP-Fraktion vom 29. April 2002).

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen ein Kreditbegehren zur Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Sanierung und städtebauliche Aufwertung der innerstädtischen Achse Neugasse, Grabenstrasse und Postplatz sowie den Kostenbeitrag der Stadt Zug für die Realisierung der ersten Sanierungsetappe der Stadtkerndurchfahrt, der Bahnhofstrasse. Wir gliedern den Bericht wie folgt:

1. Ausgangslage / Auftrag
2. Ziel
3. Rahmenbedingungen
4. Gestaltungsidee
5. Stand der Planungen
6. Sanierung der Bahnhofstrasse
7. Kosten
8. Weiteres Vorgehen
9. Antrag

1. Ausgangslage / Auftrag

Stadt und Kanton Zug haben vor einem Jahr Studienaufträge bei drei Planerteams veranlasst, um ein Konzept für den wichtigen innerstädtischen Strassenzug Neugasse/ Grabenstrasse/Bahnhofstrasse (Arbeitstitel: Stadtkerndurchfahrt) zu erlangen. Am 22. Juni 2001 fand die Schlusspräsentation und Jurierung statt. Aus der Beurteilung ging einstimmig das Konzept des Planerteams Angélie/Graham/Pfenninger/Scholl mit Hager Landschaftsarchitektur AG als Sieger hervor. Der Stadtrat hat an seiner Sitzung vom 21. August 2001 den Schlussbericht zum weiteren Vorgehen zur Kenntnis genommen. Das Baudepartement und das Sicherheitsdepartement wurden mit der Weiterbearbeitung des Projektes, das unter der Federführung des Kantons Zug steht, beauftragt.

An seiner Sitzung vom 11. Juni 2002 hat der Grosse Gemeinderat der Stadt Zug (GGR) eine als dringlich bezeichnete Motion der Bau- und Planungskommission (BPK) vom 19. Mai 2002 auf Antrag des Stadtrates erheblich erklärt. Mit dieser Motion betreffend „bestmögliche Gestaltung des Zuger Innenstadtbereichs“ wird der Stadtrat beauftragt, dem GGR für die Sanierung und Gestaltung der Hauptverkehrsachse Bahnhofstrasse - Neugasse - Grabenstrasse der Zuger Innenstadt:

- a) sofort die entsprechenden Kreditvorlagen zu unterbreiten, damit die notwendigen finanziellen und personellen Ressourcen für die Projektierung des Strassenraumes in erster Priorität gesprochen werden können;
- b) sich persönlich mit Nachdruck beim Regierungsrat dafür einzusetzen, dass die Anliegen der Stadt bei der anstehenden Sanierung umgesetzt werden.

2. Ziel

Hauptziel ist die gestalterische Aufwertung des Innenstadtraumes und dessen städtebauliche Integration. Das heutige Verkehrsaufkommen muss weiterhin bewältigt werden. Der enge Spielraum für betriebliche Verbesserungen ist für das Verweilen zu nutzen. Für den Fuss- und Radverkehr sind besonders die Querungsstellen sicherer und attraktiver zu gestalten. Die Verkehrssicherheit ist zu verbessern.

3. Rahmenbedingungen

Der Strassenabschnitt der Stadtkerndurchfahrt ist als Kantonsstrasse klassifiziert. Für die Sanierung der Fahrbahn ist der Kanton zuständig; die Stadt ist für die Ausgestaltung der Randbereiche (Fussgängerflächen) und der angrenzenden Platzräume verantwortlich, die sich in der Regel auch im Eigentum der Stadt Zug befinden.

Der Strassenkörper und die Werkleitungen befinden sich in einem bautechnisch schlechten Zustand, deren Sanierung ist vordringlich. Deshalb treten die Wasserwerke Zug AG (WWZ), die in diesem Strassenzug diverse Leitungen unterhält, zusammen mit dem Kanton Zug und der Stadt Zug als Bauherrschaft auf.

4. Gestaltungsidee

Die historisch gewachsene Nord-Süd-Achse wird als einheitlicher Strassenzug innerhalb des Stadtgefüges erfasst. Das Gestaltungskonzept soll mittels eines sogenannten „Werkzeugkastens“ erarbeitet werden. Er beinhaltet verschiedene Komponenten wie: Strassenzug, Platzräume, Bäume, Nutzungen und Verkehr. Diese Komponenten wiederum setzen sich aus verschiedenen Elementen wie: Randstein, Beleuchtungsband, Baumarten, Verkehrszustände usw. zusammen. Damit können die verschiedenen Ansprüche, Interessen, Zustände und Gebiete miteinander verwoben und eine bestehende Gesamtkonzeption verfolgt werden. Zugleich ermöglicht die Anwendung des „Werkzeugkastens“ ein etappiertes Vorgehen.

Die Sanierung der Stadtkerndurchfahrt basiert auf dem heutigen Verkehrsregime. Die Anlagen werden so ausgestaltet, dass spätere Umstellungen grundsätzlich möglich sind (verkehrsfreie Vorstadt oder verkehrsarme Bahnhofstrasse).

5. Stand der Planungen

5.1 Gestaltungskonzept

Auf der Grundlage der Ideenstudie des siegreichen Planerteams wurde der Werkzeugkasten mit den Komponenten Strassenzug, Nutzungen und Verkehr im Abschnitt der Bahnhofstrasse zur Anwendung gebracht. Es wurden nur die Elemente des Gestaltungskonzeptes für die Fahrbahn und der Abschlüsse weiterentwickelt. Die Überprüfung dieser Elemente erfolgte am Fallbeispiel des anspruchsvollen Kolinplatzes. Die weitere Verwendbarkeit der Elemente ist damit gewährleistet, so dass diese im gesamten Strassenzug der Stadtkerndurchfahrt angewendet werden können. Für die Bahnhofstrasse wurde daraufhin ein Vorprojekt mit Kostenvoranschlag (Kostenelemente) erarbeitet. Auf dieser konkreten Projektgrundlage kann nun die Diskussion über die Anwendung des Werkzeugkastens für die gesamte Stadtkerndurchfahrt, die betrieblichen Erfordernisse und die daraus resultierenden Kosten und die Kostenaufteilung geführt werden.

Die übrigen Elemente des Werkzeugkastens, wie die Beleuchtung, die Möblierung, die Bepflanzung usw. werden in der nächsten Planungsphase im Rahmen der Gestaltungskonzepte für den Postplatz, den Kolinplatz und die Grabenstrasse entwickelt (vgl. Kap.7.2.2).

5.2 Betriebskonzept

Das Betriebskonzept zeigt die Mobilitätsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden auf und stimmt die verschiedenen Nutzungen aufeinander ab.

Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) der Stadtkerndurchfahrt liegt auf der Grabenstrasse bei 17'500 Fz./Tag, der Neugasse bei 21'500 Fz./Tag und der Bahnhofstrasse bei 13'000 Fz./Tag. Diese Verkehrsmengen sind auch weiterhin zu bewältigen, da die Realisierung des Minitunnels bisher noch nicht gesichert ist und noch einige Jahre dauern wird. Im kantonalen Teilrichtplan Verkehr ist der Minitunnel als Vorhaben der 3. Priorität zugeteilt. Für die Festlegung der Verkehrsstärke (Belastbarkeit) ist die Leistungsfähigkeit des schwächsten Knotens massgebend. Ferner ist die Querbarkeit der Strasse besonders für Fussgänger zu gewährleisten. Auf dem Abschnitt der Stadtkerndurchfahrt sind Staus zu vermeiden, damit das Verweilen nicht weiter beeinträchtigt wird (Lärm, Luft). Der Zufluss des Verkehrs ist dementsprechend zu dosieren. Durch die weitere bauliche Entwicklung im südlichen Stadtgebiet wird die zulässige Belastbarkeit der Stadtkerndurchfahrt überschritten werden.

Die Fahrbahn wird durchgehend auf 6.50 m Breite bemessen. Diese Fahrbahnbreite gewährleistet das Kreuzen zweier Busse und entspricht der Strassenbreite in der Neugasse. In Anbetracht der heutigen Verkehrsbelastung sind neben der Fahrbahn noch zusätzliche Verkehrsflächen für Abbiegespuren im Bereich von Kreuzungen und für Bushaltestellen erforderlich. Mit diesen Massnahmen kann die heutige Verkehrsmenge bewältigt werden. Sobald eine Verkehrsentlastung durch den Minitunnel besteht, können diese erweiterten Verkehrsflächen den Fussgängern zurückgegeben werden.

6. Sanierung der Bahnhofstrasse

6.1 Betriebskonzept

Die Spitze der Verkehrsbelastung der Bahnhofstrasse von 17 bis 18 Uhr liegt bei rund 800 Fz./h. Für diese Verkehrsmenge genügt eigentlich eine Fahrspur. Die zweite, östliche Spur kann deshalb abschnittsweise für die Bushaltestelle Postplatz und für die Anlieferung benützt werden.

Die Bahnhofstrasse ist eine der wichtigsten Fussgängerachsen der Stadt. Zudem ist sie eine Geschäftsstrasse mit vielfältigem Angebot für Kunden und lädt Passanten zum verweilen ein. Die Aufwertung des Strassenraumes erfolgt vorrangig entsprechend diesen Bedürfnissen.

Die Standorte der bestehenden Bushaltestellen Postplatz und Steinhof werden beibehalten. Die Wartestelle Postplatz auf dem Trottoir für die Linie 6 wird aufgehoben. Bis zur Neuausrichtung der Regional- und Ortbuslinien wartet der Bus der Linie 6 auf der Fahrbahn innerhalb der markierten Bushaltestelle. Die unnötig lange Haltestelle Steinhof wird zu Gunsten der Fussgängerflächen auf die erforderliche Länge verkürzt.

Die wichtigen Radrouten sind ausserhalb der Stadtkerndurchfahrt in den Parallelstrassen geführt. Gleichwohl muss mit einem Anteil mitrollenden Radverkehrs gerechnet werden. Zudem sind die Querbeziehungen für den Radverkehr zu verbessern.

Obwohl an verschiedenen Stellen eine rückwärtige Anlieferung besteht (wie z. B. entlang der Poststrasse) wird häufig ab der Bahnhofstrasse angeliefert. Um die Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs möglichst klein zu halten, sind die Bereiche für die Anlieferung zu bezeichnen und zeitlich zu beschränken.

6.2 Gestaltungskonzept

Die Gestaltungselemente im Bereich der Bahnhofstrasse beschränken sich auf wenige, dafür gestalterisch prägende Elemente. Die Fahrbahn wird mit einem aufgehellten Deckbelag versehen. Die leicht hellere Fahrbahn wirkt durch ihre Fläche und durch das begrenzende, ca. 5-6 cm breite Metallband. Die mit dunklem Belag versehenen Fussgängerbereiche heben sich so deutlich ab und bilden einen Flanierraum. Mit dem Wegfall der Bäume entlang der Bahnhofstrasse kommt die städtebaulich modern gestaltete Bahnhofstrasse besser zur Geltung.

Die Schmidgasse und die Gartenstrasse werden als verbindende Elemente zwischen den Hangbereichen und dem See mit neu zu pflanzenden Bäumen (Ersatz für Bäume Bahnhofstrasse) gestalterisch aufgewertet, die zugleich die Fussgängerübergänge verdeutlichen.

6.3 Vorprojekt

In das Vorprojekt sind sämtliche Aspekte des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes aufgenommen. Besonders zu erwähnen sind die gegenüber dem heutigen Zustand vergrösserten und aufgewerteten Fussgängerbereiche. Damit die Durchlässigkeit der Bahnhofstrasse für den nicht motorisierten Verkehr verbessert werden kann, wird die Anschlaghöhe des Randsteines auf konstant 6 cm vermindert. Im Bereich der Fussgängerübergänge wird der Randsteinanschlag auf 2 cm reduziert. Entlang der Bushaltestellen beträgt die Anschlaghöhe 12 cm, damit der Komfort für die ein- und aussteigenden Buspassagiere optimiert werden kann. Die Fussgängerflächen zwischen dem Randstein und den Fassaden (ohne Arkadenbereiche) werden erneuert und einheitlich in dunkelgrauen Bitumenbelag erstellt. Diese Flächen müssen auf die neue Höhenlage der Randsteine angepasst werden. Damit wird eine bessere Entwässerung sowohl der Fussgängerbereiche wie der Strasse gewährleistet. Diese Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Zug. Verschiedentlich sind sie mit Plattensteinen versehen. Im Kostenvoranschlag sind die Kosten der Neugestaltung dieser Flächen (bis zu Fassaden) enthalten. Mit einer Umfrage bei den betroffenen Grundeigentümern wird zusätzlich geklärt, ob zugleich die Flächen unter den Arkaden in das Gestaltungskonzept der Stadtkerndurchfahrt einbezogen werden können.

7. Kosten

7.1 Kostenteiler

Zwischen dem Kanton und Stadt wurde in der Steuerungsgruppe folgende Kostenaufteilung vereinbart: Grundsätzlich trägt der Kanton die Kosten für die Sanierung der Kantonsstrasse und die Stadt die Kosten für die Anpassung der Gehbereiche und des Gestaltungskonzeptes. Der Kanton ist somit für die verkehrlichen Aspekte zuständig. Die Stadt trägt die Verantwortung bezüglich der Gestaltung des Strassenraumes. Die Kosten für die Randsteine werden hälftig geteilt. Die Mehrkosten für den aufgehellten Fahrbahnbelag und das Metallband werden ebenfalls hälftig getragen. Damit wird verdeutlicht, dass sowohl der Kanton wie auch die Stadt mit diesen Gestaltungselementen einverstanden sind. Die Nebenkosten wie Honorare, Installationen, Umleitungen usw. werden im Verhältnis der Bausummen zwischen den beteiligten Bauherrschaften aufgeteilt. Die Aufwände für die Sanierung der Werkleitungen werden vollumfänglich von den beteiligten Werken oder Leitungseigentümern getragen. Diese leisten auch einen Beitrag an die Wiederherstellungskosten der Foundation und des Belages. Der Kostenteiler wird zur Zeit verhandelt.

7.2 Planungskosten

7.2.1 Kosten der bisherigen Planungen

Für den Studienwettbewerb mit Erstellen des Pflichtenheftes, der Jurierung und der Entschädigung der Wettbewerbsbeiträge entstanden im Jahre 2001 Aufwände im Betrag von Fr. 147'034.70. Diese gingen zu Lasten der Laufenden Rechnung 2001 der Stadt Zug.

Die Weiterentwicklung des Betriebskonzeptes und das Vorprojekt der Bahnhofstrasse wurden je zu Hälfte vom Kanton und Stadt finanziert. Zu Lasten der Laufenden Rechnung 2002 der Stadt wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Grundlagen, Aufnahmen	Fr.	10'000.--
- Gestaltungskonzept (vollumfänglich zu Lasten der Stadt)	Fr.	60'000.--
- Vorprojekt Bahnhofstrasse	Fr.	32'000.--
- Projektmanagement inkl. Betriebskonzept	Fr.	18'000.--
- Nebenleistungen, Spesen, Unvorhergesehenes (ca. 10%)	Fr.	14'000.--
- Mehrwertsteuer (7.6%)	<u>Fr.</u>	<u>11'000.--</u>
Total Kosten	Fr.	145'000.--

7.2.2 Kosten der anstehenden Planungen, Planungskredit

Wie bereits vorgängig ausgeführt, wurde im Zusammenhang mit der im Jahre 2003 anstehenden Sanierung der Bahnhofstrasse vorerst nur die Elemente für die Gestaltung des Strassenzuges entwickelt. In der nächsten Phase, im Verlaufe des Jahres 2003, sollen die weiteren Elemente des Werkzeugkastens, wie die Beleuchtung, die Möblierung, die Bepflanzung usw. entwickelt werden. Besondere Bedeutung für das Stadtbild hat die Gestaltung des Postplatzes, des Kolinplatzes und der Grabenstrasse. Der funktional-betriebliche Handlungsspielraum ist auf dem Postplatz am grössten und das städtische Interesse an einer ansprechenden Gestaltung in diesem wichtigen innerstädtischen Raum ist hoch. Der Postplatz liegt mehrheitlich auf städtischem

Grund. Die Stadt übernimmt deshalb die Federführung für die Erarbeitung des Gestaltungskonzeptes und die damit verbundenen Kosten vollumfänglich. Die übrigen Kosten für die Weiterentwicklung der Planungsarbeiten, wie in der folgenden Zusammenstellung enthalten, werden je hälftig von der Stadt und vom Kanton getragen. Die folgenden Beträge gehen zu Lasten der Stadt und sind Gegenstand des Kreditbeschlusses dieser Vorlage.

- Grundlagen, Aufnahmen, Beratungen, Orientierungen	Fr.	40'000.--
- Gestaltungskonzept (100% zu Lasten der Stadt)	Fr.	215'000.--
- Betriebskonzept Postplatz, Neugasse, Kolinplatz, Grabenstrasse	Fr.	90'000.--
- Vorprojekt Neugasse mit Kolinplatz inkl. Projektkoordination	Fr.	40'000.--
- Nebenleistungen, Spesen, Unvorhergesehenes (ca. 10%)	Fr.	40'000.--
- Mehrwertsteuer (7.6%)	Fr.	<u>35'000.--</u>
Total Kosten Planungskredit Stadtkerndurchfahrt (Anteil Stadt)	Fr.	460'000.--

7.3 Baukosten für die Sanierung der Bahnhofstrasse, Baukredit

Die Sanierungskosten für die Bahnhofstrasse sind Gegenstand dieser Vorlage. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

	Anteil Stadt	Anteil Kanton ¹⁾
- Strassenbelag mit Foundation	Fr. 0.--	Fr. 396'000.--
- Mehrkosten für Metallband und heller Belag	Fr. 51'000.--	Fr. 51'000.--
- Randstein, Strassenentwässerung	Fr. 67'000.--	Fr. 152'000.--
- Fussgängerbereiche, Anpassungen	Fr. 357'000.--	Fr. 0.--
- Werkleitungen	Fr. 0.--	Fr. 125'000.--
- Installationen, Provisorien, Umleitungen*	Fr. 250'000.--	Fr. 130'000.--
- Projekt, Bauleitung, Dokumentation*	Fr. 100'000.--	Fr. 100'000.--
- Unvorhergesehenes, Diverses, MWSt.*	Fr. <u>140'000.--</u>	Fr. <u>140'000.--</u>
Total Kosten Sanierung Bahnhofstrasse ²⁾	Fr. 965'000.--	Fr. 1'094'000.--

* Die definitive Aufteilung dieser Kosten wird aufgrund der Bauabrechnung für die Bauarbeiten prozentual vorgenommen.

- 1) Der Kosten der Wasserwerke Zug AG für Foundation und Belag sind in diesen Kosten nicht enthalten (in Verhandlung).
- 2) Diese Kosten entsprechen einer Schätzung auf Grund von Kostenelementen (Kostengenauigkeit +/-10%) und sind nicht das Ergebnis einer Submission. Die Submission wird erst durchgeführt, wenn die vorliegenden Kreditbeschlüsse genehmigt sind und damit die Grundsatzentscheide über die Gestaltung (heller Fahrbahnbelag, Metallband, Materialisierung der Fussgängerbereiche) vorliegen.

7.4 Gesamtkosten der Sanierung und Umgestaltung der Stadtkerndurchfahrt

Die mit der Sanierung der Fahrbahn der Stadtkerndurchfahrt ins Auge gefasste Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung des Strassenraumes hat Kostenfolgen für die Stadt. In diesem Zusammenhang stellen sich die drei folgenden Fragen:

1. Wie hoch sind die Gesamtkosten?
2. Wie weit präjudizieren die Kreditbeschlüsse dieser Vorlage weitere Kosten?
3. Müssen infolge der „Einheit der Materie“ die Kredite für die gesamte Umgestaltung der Stadtkerndurchfahrt einer Volksabstimmung unterbreitet werden?

zu 1.: Die approximativen Gesamtkosten (+/-20%) der Stadtkerndurchfahrt zu Lasten der Stadt Zug werden wie folgt geschätzt:

	Anteil Stadt
- Ideenstudien, Konzeptausarbeitungen	Fr. 752'000.--
- Sanierung Bahnhofstrasse	Fr. 965'000.--
- Sanierung Neugasse mit Teil Kolinplatz	Fr. 1'008'000.--
- Sanierung Grabenstrasse, Kolinplatz bis Casino	Fr. 2'200'000.--
- Neugestaltung Postplatz (ohne Tiefgarage)	Fr. 2'400'000.--
- Beleuchtungsband	Fr. 1'075'000.--
Total Kosten Sanierung Stadtkerndurchfahrt	Fr. 8'400'000.--
davon Mehrwertsteuer (7.6%)	Fr. 591'000.--

Die Aufwände des Kantons für die Sanierung der Stadtkerndurchfahrt betragen voraussichtlich Fr. 4'565'000.--. Der Anteil des Kantons an die neue Beleuchtung ist in diesem Betrag enthalten. Die rund doppelt so hohen Kosten der Stadt liegen in den wesentlich grösseren Flächen auf Stadtboden und deren Ausgestaltung begründet (Fussgängerflächen, Postplatz).

zu 2.: Mit dem Baukredit für die Sanierung der Bahnhofstrasse wird erst ein Teil der Gestaltungsideen aus dem Studienwettbewerb (Elemente aus dem Werkzeugkasten bezüglich Fahrbahn und Fussgängerbereiche) auf einem städtebaulich einheitlichen Strassenabschnitt realisiert. Die Gestaltung dieses Abschnittes erfordert nicht zwingend deren Fortsetzung für die Sanierung und Umgestaltung der übrigen Teile der Stadtkerndurchfahrt (Postplatz bis Casino). Die Bahnhofstrasse ist für sich ein zusammenhängender, erlebbarer Raum. Die dafür gewählten Elemente, haben für sich eine Berechtigung und sind in diesem wichtigen innerstädtischen Raum begründet. Die Sanierung der Bahnhofstrasse im Jahre 2003 erleichtert die Entscheidungsfindung über die nachfolgenden Abschnitte der Stadtkerndurchfahrt (Postplatz bis Casino). Vergleich mit einer konventionellen Lösung: Die Mehrkosten für die gestalterische Aufwertung der Bahnhofstrasse betragen für die Realisierungsetappe 2003 Fr. 102'000.--. Diese Mehrkosten werden hälftig zwischen Kanton und Stadt geteilt. Die weiteren Mehraufwände gegenüber einer Sanierung ohne Gestaltungskonzept von ca. Fr. 150'000.-- sind im grösseren Perimeter begründet, damit eine einheitliche, grosszügige Aussengestaltung vorgenommen werden kann. Dies sind keine eigentlichen Mehrkosten, da diese Flächen in nächster Zeit ohnehin saniert werden müssen.

Mit dem Planungskredit für die Stadtkerndurchfahrt wird die Gestaltung der übrigen Elemente des Werkzeugkastens, vor allem diejenigen der Plätze und Beleuchtung konkretisiert, so dass Ende 2003 über die Gestaltung und deren Kosten im Rahmen von Projektierungskrediten entschieden werden kann.

Somit werden mit dieser Kreditvorlage keine unmittelbaren Präjudizien geschaffen. Der GGR ist bei der Beurteilung der weiteren erforderlichen Kreditbeschlüsse für die Stadtkerndurchfahrt in der Entscheidungsfindung frei.

zu 3.: Erst nach der Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes über die gesamte Stadtkerndurchfahrt bis Ende 2003 werden alle Elemente der Umgestaltung der Stadtkerndurchfahrt bekannt sein und beurteilt werden können. Dazu ist die Genehmigung des vorliegenden Planungskredites erforderlich.

Die Bahnhofstrasse wird vom Kanton im Jahre 2003 bautechnisch saniert. Die interessierten Werke werden ihre Leitungen auch in den Randbereich (Trottoir) erweitern und erneuern. Die Sanierungsarbeiten des Kantons würden auch ohne städtebauliche Umgestaltung Kostenfolgen für die Stadt auslösen. Die Erneuerung der Randsteine und die damit verbundene Anpassung der Fussgängerbereiche ist in jedem Falle Sache der Stadt. Die Kosten lägen bei rund Fr. 750'000.-- (zum Vergleich: der beantragte Baukredit Anteil Stadt beläuft sich auf Fr. 965'000.--). Damit entfielen aber die einheitliche Gestaltung. Die Strassenränder würden weiterhin in der heutigen Geometrie verlaufen. Zudem würden zu einem späteren Zeitpunkt weitere Aufwände im Rahmen des Unterhaltes anfallen.

Für die Umgestaltungen der einzelnen Abschnitte der Stadtkerndurchfahrt werden dem GGR separate Projektierungs- und Baukreditsvorlagen unterbreitet. Daraus ergibt sich folgendes, dreistufiges Verfahren der Entscheidungsfindung:

- | | | | |
|-----------|--------------------|--|---|
| 1. Stufe: | Anfangs Jahr 2003: | - Planungskredit für die Stadtkerndurchfahrt
(Gegenstand dieser Vorlage) | - Baukredit für die Sanierung der Bahnhofstrasse |
| 2. Stufe: | Ende Jahr 2003: | - Projektierungskredite für den Postplatz und die Grabenstrasse inkl. Kolinplatz und Lindenplatz | - Baukredit für die Sanierung der Neugasse |
| 3. Stufe: | Ende Jahr 2004 | - Baukredite für die Neugestaltung des Postplatzes und Sanierung der Grabenstrasse mit Kolinplatz; | (zu diesem Zeitpunkt kann über die „Einheit der Materie“ entschieden werden.) |

8. Weiteres Vorgehen

8.1 Termine

Das Programm für die Planung und Projektierung der einzelnen Abschnitte der Stadtkerndurchfahrt ist in den vorgängigen Kapiteln dargelegt. Die Sanierung wird in folgende Etappen unterteilt:

- | | |
|---|-----------------------|
| - Bahnhofstrasse | Sommer 2003 |
| - Neugasse mit Teil Kolinplatz | Sommer 2004 |
| - Grabenstrasse mit Kolinplatz bis Casino | Sommer 2005 |
| - Postplatz | Sommer 2005 oder 2006 |

Nach Genehmigung des vorliegenden Kredites für die Sanierung der Bahnhofstrasse wird im Winter 2003 das Bauprojekt erarbeitet. Wie weit die Randbereiche in die Sanierung einbezogen werden können, wird mit den betroffenen Grundeigentümern zur Zeit geklärt. Anschliessend erfolgt die Submission.

Es ist vorgesehen, während der Sommerferien 2003 in konzentrierter Bauweise die Bahnhofstrasse zu sanieren. Zur deren Vorbereitung wurden von Ende August bis Mitte Dezember 2002 bereits diverse Werkleitungen der Wasserwerke Zug AG im Raum Bahnhofstrasse/Vorstadt/Postplatz erneuert. Die Zeitphase von November 2002 bis Februar 2003 (Zeitraum für die Beratung dieser Vorlage durch den GGR) werden betriebliche Überlegungen bezüglich dem Postplatz vorgenommen und Abklärungen mit den von der Sanierung betroffenen Grundeigentümern getätigt, damit die Schnittstellen für die Sanierung der Bahnhofstrasse definitiv festgelegt werden können. Während dieser Beratungszeit erfolgt die Vernehmlassung bei allen betroffenen kantonalen und städtischen Amtsstellen. So kann nach der Kreditgenehmigung sofort das Bauprojekt bearbeitet werden. Die Zeit wird ebenfalls genutzt, um das Umleitungsregime während der Bauzeit der Bahnhofstrasse festzulegen. Es ist beabsichtigt, die Bahnhofstrasse während der Bauzeit für den Verkehr vollständig zu sperren.

Vertreter der Nachbarschaften und der Geschäftsvereinigungen sind in einer Fachgruppe vertreten. Damit können die Anliegen der Betroffenen direkt in die jeweilige Planungsphase einfließen.

8.2. Die Motion der FDP-Fraktion betreffend Postplatz

In Bezug auf den Postplatz reichte die FDP-Fraktion mit Datum vom 29. April 2002 eine Motion ein. Diese bezweckt, den bereits Ende 1994 vom GGR übertragenen Auftrag bezüglich Neugestaltung des Postplatzes mit vielseitiger Nutzung (Motion P. Kamm, FDP) umzusetzen und gleichzeitig aufzuzeigen, wo im Bereich Zentrum-Süd Möglichkeiten für zusätzliche unterirdische Parkplätze in der Innenstadt vorhanden sind.

Mit einer separaten Vorlage wird dem GGR ein Projektierungskredit für Studien zur Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes beantragt. Der vorliegende Planungskredit erfüllt die Anliegen der Neugestaltung des Postplatzes in planerischer Hinsicht.

8.4. Personelle Ressourcen beim Mobilitätsmanagement der Stadt Zug

Ebenfalls mit einer separaten Vorlage werden dem GGR zusätzliche personelle Ressourcen für das Mobilitätsmanagement beantragt, die für die Bewältigung des vorliegenden Projektes notwendig sind.

9. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- für die Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Postplatz, Kolinplatz und die Grabenstrasse und für die Erarbeitung des Vorprojektes für die Neugasse einen Planungskredit Stadtkerndurchfahrt in der Höhe von Fr. 460'000.-- zu bewilligen und
- für den Anteil der Stadt Zug den Baukredit Sanierung der Bahnhofstrasse im Betrag von Fr. 965'000.-- zu bewilligen.

Zug, 26. November 2002

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Beilagen:

- Beschlussentwurf
- Gestaltungskonzept Stadtkerndurchfahrt Zug
- Übersichtplan Gestaltungsidee / Etappierungen
- Betriebskonzept Bahnhofstrasse

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. betreffend Stadtkerndurchfahrt: Sanierung der Bahnhofstrasse; Planungs- und Baukredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1704 vom 26. November 2002:

1. Für die Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Postplatz, Kolinplatz und die Grabenstrasse sowie für die Erarbeitung eines Vorprojektes für die Neugasse wird ein Planungskredit Stadtkerndurchfahrt in der Höhe von Fr. 460'000. -- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Für die Sanierung der Bahnhofstrasse wird ein Kredit von Fr 965'000.-- für den Anteil der Stadt Zug an der Gesamtsanierung zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Ruth Jorio, Präsidentin

Albert Rüttimann, Stadtschreiber

Referendumsfrist: