

## **Grosser Gemeinderat, Vorlage**

### **Interpellation der SP- und der FDP-Fraktion vom 4. Dezember 2024 betreffend "Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Gotthardstrasse"**

Antwort des Stadtrats Nr. 2943 vom 29. April 2025

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 4. Dezember 2024 haben die SP- und FDP-Fraktionen die Interpellation „Erhöhung der Verkehrssicherheit an der Gotthardstrasse“ eingereicht. Sie stellen darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

#### **I Ausgangslage**

Die folgende Aufstellung beschreibt die Entstehung und den Verlauf des Projekts Alpenstrasse/ Gotthardstrasse und den Seitenstrassen:

- Da der schlechte Zustand der Strassen im Quartier Neustadt (Alpenstrasse, Gotthardstrasse sowie Pilatus-, Erlen- und Bundesstrasse) deren Sanierung erforderlich machte, galt es, in diesem Zusammenhang auch die Verkehrssicherheit und die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen.
- Für die neue Strassenraumgestaltung hat das Baudepartement im Jahr 2018 einen Wettbewerb lanciert, in dem eine Verkehrsberuhigung verankert war. Mit dem erstrangierten Projekt «Chriesi» setzte das Gewinnerteam diese Vorgabe um.
- In der weiteren Planung der Bauprojekte wurde das Verkehrsberuhigungsziel unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion, der strassenräumlichen Gegebenheiten und der stadträtlichen Legislaturziele der Jahre 2019 bis 2022 und 2023 bis 2026 verfeinert. Um für alle Verkehrsteilnehmenden eine sichere und funktionierende Verkehrsorganisation zu erreichen, wurde ein Regime mit tiefem Geschwindigkeitsniveau gewählt.
- An seiner Sitzung vom 15. Juni 2021 beschloss der Stadtrat mit Beschluss Nr. 352.21 den Objektkredit für die Sanierung und Neuorganisation der Alpen- und Gotthardstrasse mit Geviert.
- An zwei Informationsveranstaltungen konnte sich die Nachbarschaft über das Projekt informieren und mit den Grundeigentümerinnen und -eigentümern wurden zahlreiche Gespräche geführt. Dabei stiess das Projekt auf Zustimmung.
- Die Baubewilligung erfolgte durch Stadtratsbeschluss Nr. 383.23 am 4. Juli 2023. Fussgängerstreifen waren auf den entsprechenden Plänen keine eingezeichnet.
- Nach der Erneuerung diverser Leitungen im Untergrund und dem Bau der Anschlussleitungen an das Fernwärmenetz Circulago der WWZ AG, wurden die Bauprojekte im vergangenen Jahr fertiggestellt.
- Um die Vorgaben des Lärmschutzes einzuhalten, war eine Verkehrsberuhigung in diesem dicht bebauten Innenstadtquartier als Massnahme zur Lärmsanierung notwendig.

- Im Verkehrsgutachten, welches die Grundlage für den stadträtlichen Signalisationsbeschluss Nr. 722.22 vom 20. Dezember 2022 bildete, wurde die Verkehrssituation bezüglich der Notwendigkeit, Verhältnismässigkeit und der Zweckmässigkeit für ein Tempo-30- und Begegnungszonenregime analysiert und die Thematik der Fussgängerstreifen aufgegriffen.
- Nach der Genehmigung durch die Sicherheitsdirektion des Kantons Zug und der anschliessenden Publikation im Amtsblatt des Kantons Zug wurde der Signalisationsbeschluss zur Einführung der Tempo-30- und Begegnungszonen rechtskräftig. Es erfolgten keine Einsprachen dazu.
- Die Strassen wurden in der Zwischenzeit entsprechend signalisiert und markiert.
- Die aktuelle Situation im Geviert entspricht dem Resultat des Wettbewerbsverfahrens, des Gutachtens, der Baubewilligung und dem darauf abgestützten Signalisationsbeschluss des Stadtrats.

### Frage 1

Warum wurden in den betreffenden Zonen keine Fussgängerstreifen markiert?

### Antwort

Das Siegerprojekt des vom Baudepartement lancierten Wettbewerbs zur Strassenraumgestaltung aus dem Jahr 2018 berücksichtigt in einem Strassenraum in reduzierter Breite die Bedürfnisse sämtlicher Verkehrsteilnehmenden auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau und verkürzt die Querungsdistanzen für Zufussgehende beim Überqueren der Strassen. Gleichzeitig bieten Mittelstreifen, die in der Mitte der Strassen als Querungshilfe dienen, zusätzliche geschützte Warteräume. Auf den Achsen der Alpenstrasse und der Gotthardstrasse wurde so eine Tempo-30-Zone mit Begegnungszonen in den Seitenstrassen (Pilatus-, Erlen- und Bundesstrasse) kombiniert. Auf den Achsen mit Busverkehr sind diese mit Tempo 30 unterwegs. Für den übrigen fahrenden Verkehr gilt ebenfalls diese maximale Höchstgeschwindigkeit und beinhaltet auch den Vortritt vor dem Fussverkehr. Im Vergleich zum Tempolimit 50 km/h innerorts ist hier die Anhaltebereitschaft erheblich höher. In den Seitenstrassen sind die Zufussgehenden vortrittsberechtigt.

Auf Fussgängerstreifen wurde durch die Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen bewusst verzichtet, da die Alpenstrasse und die Gotthardstrasse flächig gequert werden. Zufussgehende nutzen die Vorteile, welche die niedrigen Geschwindigkeiten des fahrenden Verkehrs bieten und schätzen es, die Strasse in ihrer individuellen Wunschlinie ohne Umwege überqueren zu können.

Art. 4 Abs. 2 der [Verordnung des UVEK](#) über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen vom 28. September 2001, Stand 1. Januar 2023 (SR 741.213.3) besagt, dass Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen unzulässig sind. Es bestehen jedoch Ausnahmen; wenn besondere Vortrittsbedürfnisse des Fussverkehrs nachgewiesen werden. Eine Ausnahme gilt namentlich bei Schulen und Heimen. Auch bei hohen Fussgängerfrequenzen, z. B. bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs oder bei erheblichem Verkehrsaufkommen, können in Tempo-30-Zonen Fussgängerstreifen zum Einsatz kommen. Unter diesen Voraussetzungen gilt die [VSS-Norm 40 241](#) des Schweizerischen Verbands der Vereinigung der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), die besagt, dass Fussgängerstreifen generell nur angeordnet werden dürfen, wenn ein regelmässiger Querungsbedarf besteht. Dieser setzt mindestens 100 querende Fussgängerinnen und Fussgänger während fünf nicht zwingend aufeinanderfolgenden Stunden mit dem jeweils höchsten Fussgängeraufkommen voraus. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) unterstützt dies so. Die Anordnung eines Fussgängerstreifens kann zwar bei besonderen Vortrittsbedürfnissen (z. B. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Schulhäusern, Alters- oder Behindertenheimen) auch bei tieferen Frequenzen geprüft werden, dies allerdings nur, wenn die Querungsnachfrage gebündelt auftritt oder mit einem Fussgängerstreifen gebündelt werden kann.

Laut Art. 47 der [Verkehrsregelnverordnung](#) vom 13. November 1962, Stand 1. Januar 2025 (VRV; SR 741.11) besteht allerdings für Fussgängerstreifen eine Benutzungspflicht, wenn diese weniger als

50 Meter von der beabsichtigten Querungsstelle entfernt sind. Durch die Anordnung von Fussgängerstreifen würde das flächige Queren, welches im Alltag laufend zu beobachten ist, in diesen Bereichen gesetzlich unterbunden, was im Rahmen einer Gesamtabwägung nicht gewollt war.

### **Frage 2**

Kann sich der Stadtrat vorstellen, die Fussgängerstreifen wieder zu erstellen?

#### **Antwort**

Wie einleitend und in der Antwort zur Frage 1 erläutert, wurde der Strassenraum im Interesse aller Verkehrsteilnehmenden bewusst und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu den Signalisationsmassnahmen in der nun vorliegenden Form geplant und umgesetzt. Der Stadtrat kann aber nachvollziehen, dass die Änderungen und Auswirkungen durch dieses neue Regime im Rahmen der öffentlichen Auflage der Planung nicht von allen betroffenen Personengruppen erkannt wurden. Er hat deshalb Verständnis für die nun nach Abschluss der Umgestaltung eingegangenen Anliegen.

Der Stadtrat kann sich mit Priorität die Wiedermarkierung des Fussgängerstreifens bei der Kreuzung Grafenaustrasse/Gotthardstrasse (Übergang von und zur Musikschule/Pflegezentrum Neustadt) vorstellen. Diesbezüglich wird ein Verfahren beim Kanton eingeleitet. Die Situation bei der Gotthardstrasse (Höhe Café Speck) soll in einem ersten Schritt nach auftragen der definitiven Farbe (vgl. Frage 5) weiter beobachtet und bei Bedarf Massnahmen geprüft werden. Er wird dazu in Absprache mit der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug die rechtlichen Möglichkeiten – insbesondere betreffend die Anwendung der vorgesehenen Ausnahmeregelungen in den Signalisationsgesetzgebungen und Normen – prüfen.

### **Frage 3**

Gibt es eine Sicherheitsanalyse für diese Zone?

#### **Antwort**

Ja. Im Zusammenhang mit dem Signalisationsbeschluss Nr. 722.22 wurden die Notwendigkeit, Zweckmässigkeit und Verhältnismässigkeit der Einführung einer Tempo-30-Zone auf den Achsen Alpenstrasse - Gotthardstrasse und der Begegnungszone in den Seitenstrassen umfassend abgeklärt. Dabei wurde das Thema Fussgängerstreifen beleuchtet und es wurden verschiedene Unfälle (u. a. auch auf Fussgängerstreifen) aus den Jahren 2012 bis 2021 analysiert.

### **Frage 4**

Welche Kriterien werden angewendet, um zu entscheiden, ob ein Fussgängerstreifen in einer Tempo-30-Zone sinnvoll ist?

#### **Antwort**

Folgende Kriterien werden angewendet (vgl. auch Antwort auf Frage 1):

- Entscheidend ist die Frage, ob es sich beim Übergang um ein flächiges Queren oder um ein gebündeltes oder bündelbares Queren handelt.
- Damit ein Fussgängerstreifen sicher betrieben werden kann, soll dieser von Zufussgehenden regelmässig begangen werden. Das bedingt, dass mindestens 100 Fussgängerinnen und Fussgänger einen Fussgängerstreifen an den fünf meistbelasteten Stunden eines Durchschnittstages nutzen. Bei Schulen und Heimen oder auf stark begangenen Schulwegen sowie bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs kann von dieser Bedingung abgewichen werden. Die Anzahl von 75 Zufussgehenden in den fünf meistbelasteten Stunden soll jedoch nicht unterschritten werden.
- Es muss sich um eine logische gebündelte oder bündelbare Strassenquerung an einer Stelle handeln. Bei flächigem Queren stellt ein Fussgängerstreifen kein geeignetes Hilfsmittel dar, um die

Verkehrssicherheit zu erhöhen. Der Fussgängerstreifen regelt lediglich den Vortritt zugunsten der Zufussgehenden. Nicht alle Fahrzeuglenkenden halten jedoch bei Fussgängerstreifen an, um Fussgängerinnen und Fussgänger über die Strasse zu lassen. Dies führt schweizweit zu Unfällen. Somit müssen alternative Sicherheitselemente geprüft werden.

- Die notwendigen Sichtweiten auf die Annäherungsbereiche (geschwindigkeitsabhängig) müssen gewährleistet sein.
- Eine Schutzinsel soll in Erwägung gezogen werden, insbesondere wenn die Fahrbahn breiter als 8.5 Meter ist.
- Die Erkennbarkeit von Fussgängerstreifen muss auch bei Dunkelheit gewährleistet sein.
- Ein Fussgängerstreifen darf nicht über mehr als einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung führen.

### **Frage 5**

Sind alternative Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (z. B. Bodenschwellen) geplant?

### **Antwort**

Ja, die Querungshilfe (Betonband), die sich in der Mitte der Gotthardstrasse befindet, ist in einer helleren Farbe vorgesehen. Aufgrund eines Produktionsfehlers wurde die Farbe des eingefärbten Betons zu dunkel. Sobald die Temperaturen ansteigen, wird die Situation durch Anbringen einer hellen Schicht und durch das Platzieren von «selbstreparierenden PoleCone Pollern» (gelbe «Bienen») verbessert. Wie ursprünglich geplant, entsteht dadurch in der Mitte der Fahrbahn ein zusätzlicher, gut sichtbarer und geschützter Wartebereich, in dem, falls nötig, ein Zwischenstopp eingelegt werden kann. Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden sind zudem regelmässig kommunikative Massnahmen durch Plakataktionen beabsichtigt.

### **Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 29. April 2025

André Wicki  
Stadtpräsident

Martin Würmli  
Stadtschreiber

Beilage

- Vorstoss vom 4. Dezember 2024

Die Vorlage wurde vom Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Barbara Gysel, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 98 01.