

Freundlicheres Stadtzentrum,
Verkehrsberuhigende Massnahmen im Gebiet Vorstadt oder
Bahnhofstrasse

Variantenwahl und Projektierungskredit

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. Juni 1987

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Unser Stadtzentrum muss für die Bewohner, die Berufstätigen und die Besucher freundlicher und attraktiver werden. Der starke Verkehr belastet heute sowohl die Wohnlichkeit als auch die Attraktivität des gesamten Stadtzentrums als Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitort einer ganzen Region. In den nächsten Jahren gilt es alles daran zu setzen, damit unsere Strassen, Plätze und Anlagen wieder fussgängerfreundlicher werden, ohne jedoch die Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu beeinträchtigen. Vor allem müssen auch für die Busse und Radfahrer bessere Verhältnisse geschaffen werden.

Eine wesentliche Entlastung werden der Stadttunnel und allfällige weitere regionale Verkehrsmassnahmen bringen. Es handelt sich dabei um langfristige Massnahmen. Die Vorstudien zum Stadttunnel, insbesondere die Frage des Anschlusses Aegeristrasse, werden 1988 dem Kantonsrat zum Entscheid vorgelegt. Erst danach beginnt die eigentliche Projektierung, so dass die Baukrediterteilung anfangs neunziger Jahre und die Inbetriebnahme voraussichtlich erst nach dem Jahre 2000 erfolgen kann. Wir wollen jedoch, dass schon vorher eine spürbare Verbesserung eintritt und bereits die heutige Generation davon profitieren kann.

Aus der Sorge um die Erhaltung eines lebendigen Stadtzentrums hat der Grosse Gemeinderat am 28. Juni 1983 den Stadtrat beauftragt, ein Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum vorzulegen.

Am 11. Juni 1985 hat der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat Bericht und Antrag bezüglich kurzfristiger Massnahmen für ein freundlicheres Stadtzentrum zugestellt (Vorlage Nr. 828). Der Grosse Gemeinderat hat am 1. Juli 1985 dann allerdings beschlossen, das Traktandum auszusetzen und das Geschäft erst zu behandeln, wenn der Schlussbericht über das Gesamtkonzept verabschiedet ist.

Am 1. August 1986 konnte der Stadtrat ein Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum vorlegen, welches auch einen Massnahmenkatalog von insgesamt 39 konkreten Einzelmassnahmen enthält. Der Grosse Gemeinderat hat diesem Konzept am 21. Oktober 1986 mit grossem Mehr zugestimmt. Es muss nun in verschiedenen kleineren und grösseren Einzelschritten realisiert werden.

Nachdem nun das Zentrumskonzept genehmigt ist, kann die Vorlage Nr. 828 vom 11. Juli 1985 weiterbehandelt werden.

Da in der Zwischenzeit verschiedene für die Stadtentwicklung wichtige Entscheide getroffen wurden, erwies es sich als zweckmässig, eine neue Vorlage über die Umgestaltung im Gebiet Vorstadt und Bahnhofstrasse auszuarbeiten. Die Vorlage Nr. 828 vom 11. Juni 1985 wird daher durch die nun vorliegende Vorlage Nr. 920 ersetzt, so dass die Vorlage Nr. 828 von der Geschäftsliste abzuschreiben ist.

II.

Die heutige Verkehrsführung im Zentrum stammt aus der Zeit, als der gesamte Gotthardverkehr noch durch die Stadt führte. Jetzt ist jedoch die Autobahn N4a in Betrieb; zudem steht die Unterführung Gubelstrasse als Entlastung des Stadtzentrums zur Verfügung. Dank des wegfallenden Transitverkehrs ist es nun möglich, einzelne Strassenzüge nördlich des Postplatzes wieder vermehrt dem Fussgänger, Radfahrer und öffentlichen Verkehr zur Verfügung zu stellen und somit die Lebensqualität im Stadtzentrum zu verbessern.

Im Stadtzentrum können Fahrbahnen in Fussgängerflächen umgewandelt werden, dies ermöglicht, vermehrt Bäume zu pflanzen, Bänke aufzustellen und die Strassen und Plätze zu schmücken. Restaurants und Cafés erhalten die Gelegenheit, Tische und Stühle herauszustellen. Strassen und Plätze laden wieder ein zum promenieren, sich treffen und verweilen. Zudem können an speziellen Tagen auf den neu entstandenen Fussgängerflächen Märkte und Feste durchgeführt werden. Die

Velofahrer erhalten eigene, sichere und durchgehende Radstreifen. Der Bus erhält teilweise eine eigene Busspur und kann rascher und ungehinderter zirkulieren. Ganz allgemein entsteht eine freundlichere und ruhigere Atmosphäre im Stadtzentrum.

Der Stadtrat hat durch ein Verkehrsingenieurbüro die entsprechenden Verkehrserhebungen durchführen lassen, welche aufzeigen, dass auf eine der drei Hauptverkehrsachsen verzichtet werden kann.

Der verkehrstechnische Engpass stellt so oder so das "Nadelör" Neugasse dar, so dass eine Reduktion von drei auf zwei Hauptverkehrsachsen nördlich des Postplatzes durchaus vertretbar ist.

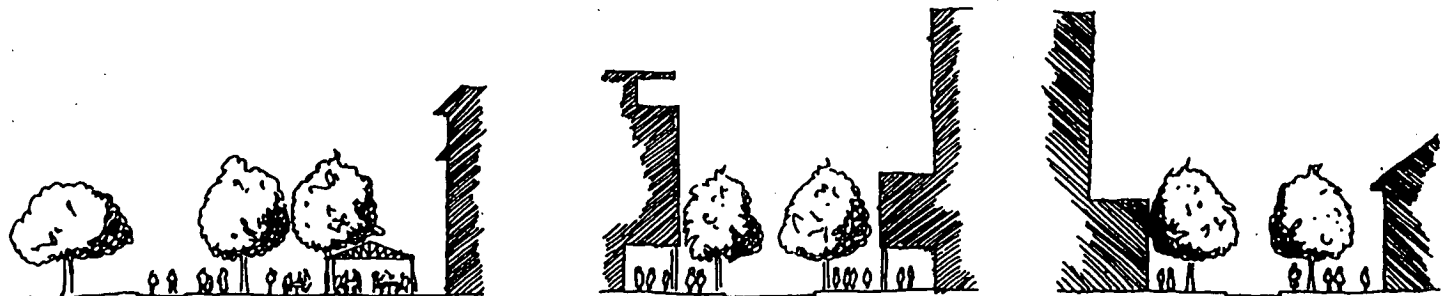
Wie sich diese Verkehrsumlagerungen auswirken werden, geht aus der beiliegenden graphischen Darstellung hervor.

Die angegebenen Zahlen beziehen sich auf eine aktuelle Verkehrserhebung, welche im März 1987 während den Hauptverkehrszeiten (Werktag-Abendspitzenstunde) durchgeführt wurde. Es handelt sich somit um Maximalwerte, welche nur während einer kurzen Zeit im Laufe eines Tages auftreten, in den Zwischenzeit liegen diese Werte wesentlich tiefer. Die graphische Darstellung vergleicht den heutigen Zustand mit den beiden Varianten einer verkehrsarmen Vorstadt und einer verkehrsarmen Bahnhofstrasse.

Die Darstellung macht deutlich, dass sowohl für die Variante Verkehrsarme Vorstadt als auch die Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse der Verkehr in den beiden anderen Strassen wohl zunimmt, dass aber die einzelnen Strassenzüge den Verkehr bewältigen können. Differenzen in der Verkehrsbelastung zwischen den beiden Varianten im Nord-Süd-Verkehr liegen grösstenteils im Anlieferverkehr auf der jeweils verkehrsarmen Achse. Kritische Engpässe stellen nicht die einzelnen Strassenzüge dar, sondern, wie dies bereits heute der Fall ist, die jeweiligen Strassenkreuzungen. Zudem zeigen die Ergebnisse der Verkehrserhebung, dass der bezüglich Leistungsfähigkeit heikelste Engpass der Kolinplatz ist, welcher auf einen Variantenentscheid nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Gezählte / geschätzte Verkehrsbelastungen für 3 Varianten der Verkehrsführung

Motorwagen pro Werktag-Abendspitzenstunde (Dienstag, 24. März 1987)
Strassenquerschnitt nördlich Postplatz, Blickrichtung nach Norden

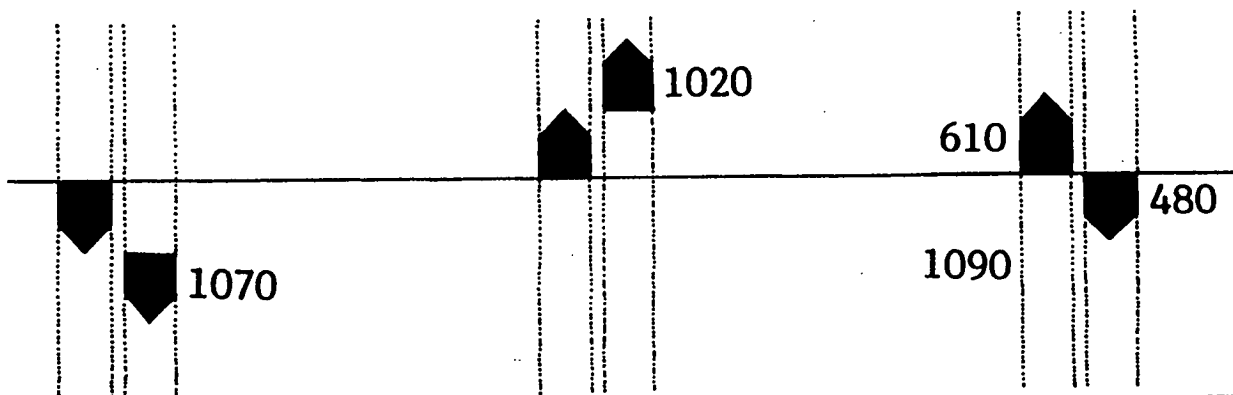


Vorstadt

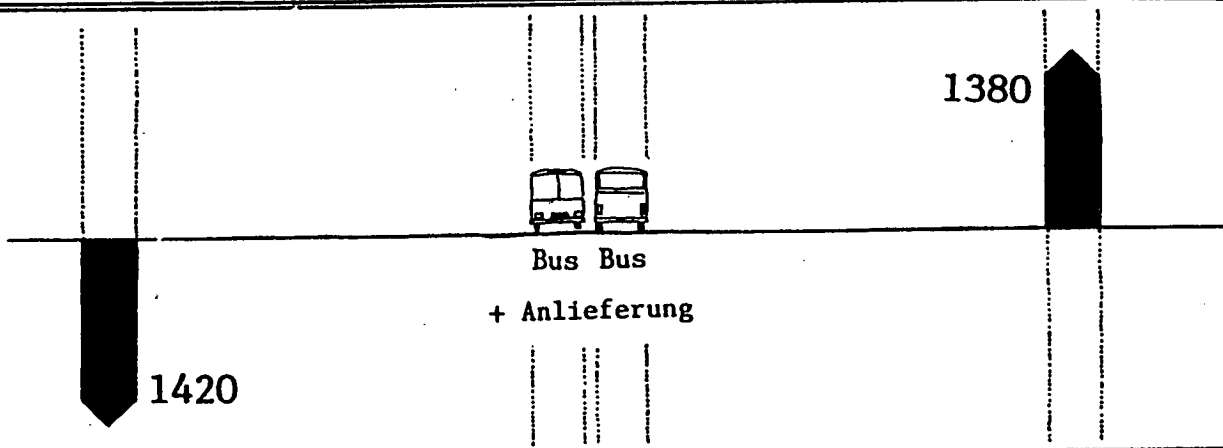
Bahnhofstrasse

Poststrasse

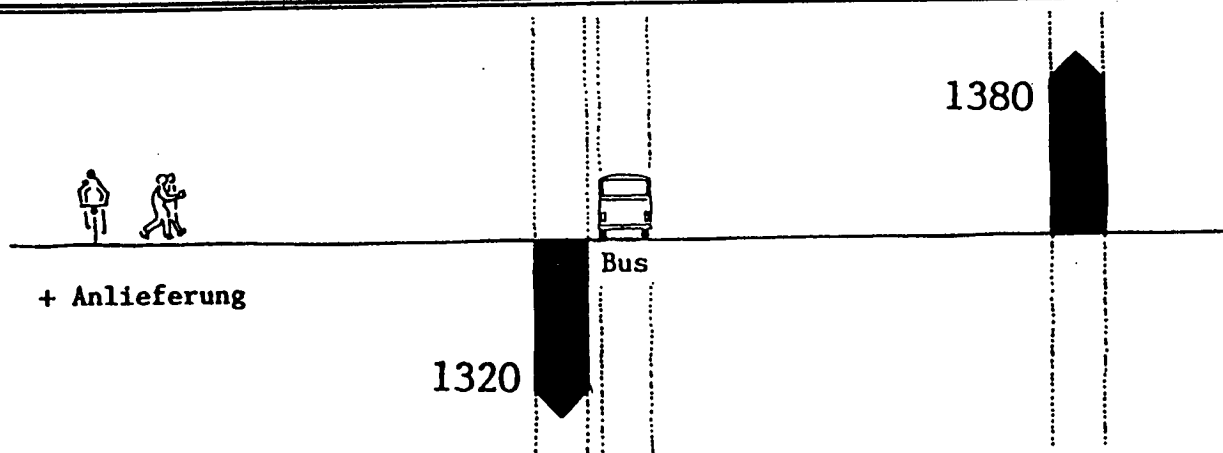
Heutiger
Zustand



Ideenskizze
Bahnhofstrasse
verkehrsarm



Ideenskizze
Vorstadt
verkehrsarm



III.

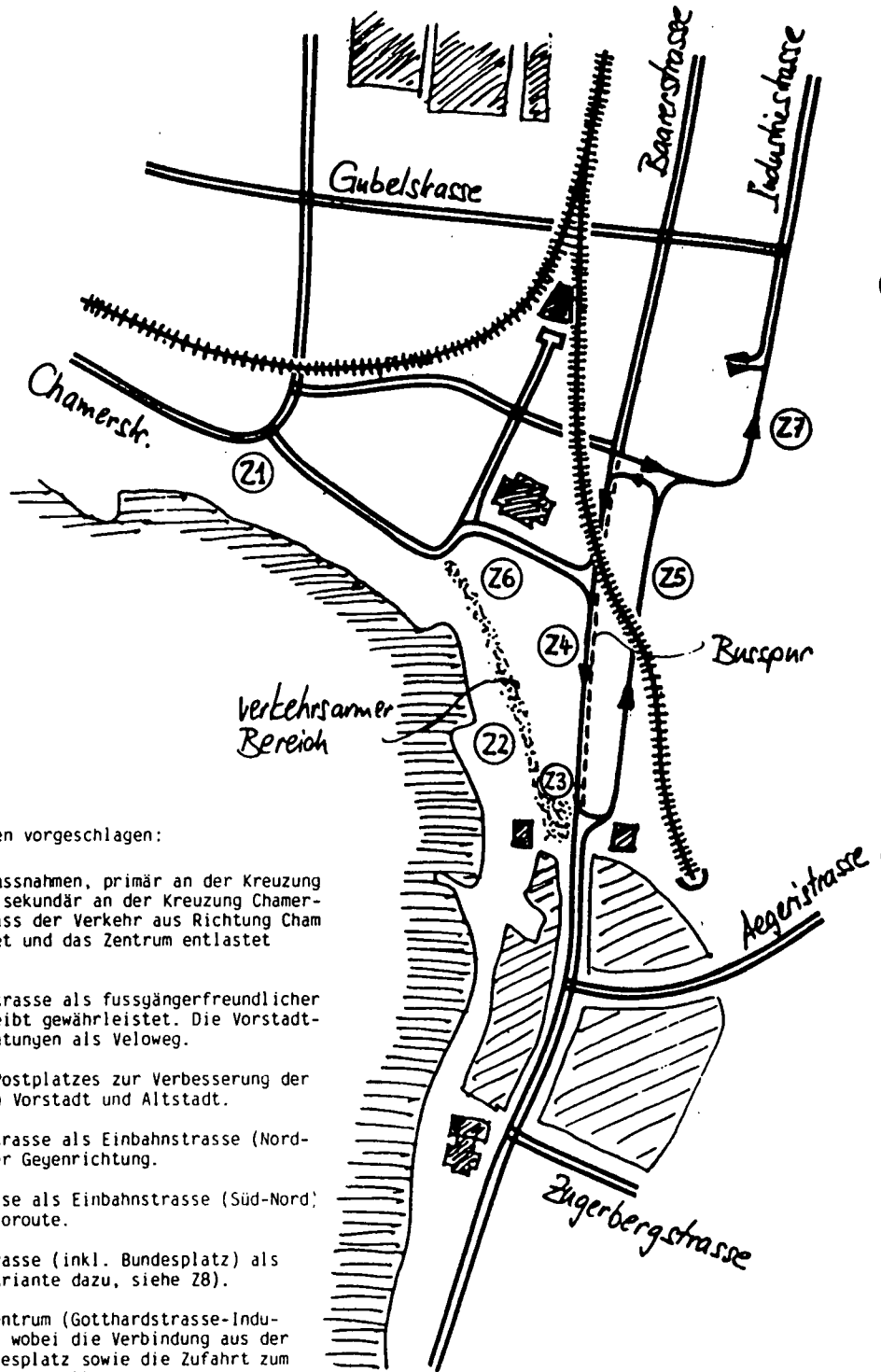
Bei der Frage, welche der 3 Hauptachsen vom Durchgangsverkehr befreit werden soll, bestehen allerdings verschiedene Auffassungen. Sowohl der Stadtrat wie auch der Grosse Gemeinderat haben unter Abwägung der Vor- und Nachteile einer verkehrssarmen Vorstadt den Vorzug gegeben. Der Grosse Gemeinderat hat sich am 18. September 1984 für die damalige Variante Z, verkehrsfreie Vorstadt, ausgesprochen.

Grundsätzlich ist jedoch festzustellen, dass sowohl die Variante Verkehrsarme Vorstadt wie die Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse gegenüber dem heutigen Zustand eine wesentliche Verbesserung darstellen. Der Stadtrat ist eindeutig der Meinung, dass im Stadtzentrum entsprechende Massnahmen dringend nötig sind und der Variantenentscheid nicht unwichtig, jedoch von zweitrangiger Bedeutung ist.

Die Frage, wieviele Parkplätze durch die Umgestaltung aufgehoben werden, kann im heutigen Zeitpunkt nicht endgültig beantwortet werden, da sie vom definitiven Ausführungsprojekt und vom politischen Willen abhängig ist. Im Falle der Variante Verkehrsarme Vorstadt besteht die Möglichkeit, die alten, an der Seestrasse befindlichen Car-Parkplätze an die Gartenstrasse zu verlegen; in diesem Falle müssten ca. 28 Parkplätze aufgehoben werden. Sicher ist, dass sowohl bei der Variante Verkehrsarme Vorstadt als auch bei der Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse die ca. 27 Parkplätze längs der Vorstadt und die ca. 10 Parkplätze an der Poststrasse aufgehoben werden. Dabei muss berücksichtigt werden, dass im gleichen Gebiet heute das Parkhaus Kantonalbank realisiert wird, so dass schliesslich wesentlich mehr Parkplätze vorhanden sein werden.

In beiden Varianten ist vorgesehen, dass der Verkehr von der Poststrasse in einem Verkehrskreisel um das Metallzentrum geführt wird, um einen Rückstau im Bereich der Einmündung der östlichen Gotthardstrasse in die Baarerstrasse zu vermeiden. Dies hat auf der Industriestrasse zwischen Gotthardstrasse und Metallstrasse eine deutliche Mehrbelastung zur Folge. Im Falle einer verkehrssarmen Vorstadt wird mit einer Verdoppelung des Süd-Nord-Verkehrs gerechnet, im Falle einer verkehrssarmen Bahnhofstrasse mit einer Verdreifachung. In beiden Fällen entfällt aber auf diesem Teilstück der Nord-Süd-Verkehr und auf der Baarerstrasse südlich der Metallstrasse der Süd-Nordverkehr.

VERKEHRSARME VORSTADT (VARIANTE Z)



Es werden folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Z1 Bauliche und polizeiliche Massnahmen, primär an der Kreuzung Chamersstrasse/Letzistrasse, sekundär an der Kreuzung Chamersstrasse/Aabachstrasse, so dass der Verkehr aus Richtung Cham auf die Gubelstrasse geleitet und das Zentrum entlastet wird.
- Z2 Neugestaltung der Vorstadtstrasse als fussgängerfreundlicher Bereich; die Anlieferung bleibt gewährleistet. Die Vorstadtstrasse dient in beiden Richtungen als Veloweg.
- Z3 Umorganisation des unteren Postplatzes zur Verbesserung der Fussgängerbeziehung zwischen Vorstadt und Altstadt.
- Z4 Umorganisation der Bahnhofstrasse als Einbahnstrasse (Nord-Süd) und einer Busspur in der Gegenrichtung.
- Z5 Umorganisation der Poststrasse als Einbahnstrasse (Süd-Nord); in Kombination mit einer Veloroute.
- Z6 Umorganisation der Bundesstrasse (inkl. Bundesplatz) als Strasse mit Gegenverkehr (Variante dazu, siehe Z8).
- Z7 Einbahnring um das Metallzentrum (Gotthardstrasse-Industriestrasse-Metallstrasse), wobei die Verbindung aus der Poststrasse in Richtung Bundesplatz sowie die Zufahrt zum Parkhaus Metalli möglich bleiben soll.

Im folgenden werden Vor- und Nachteile der beiden Varianten dargestellt:

1. Variante Verkehrsarme Vorstadt

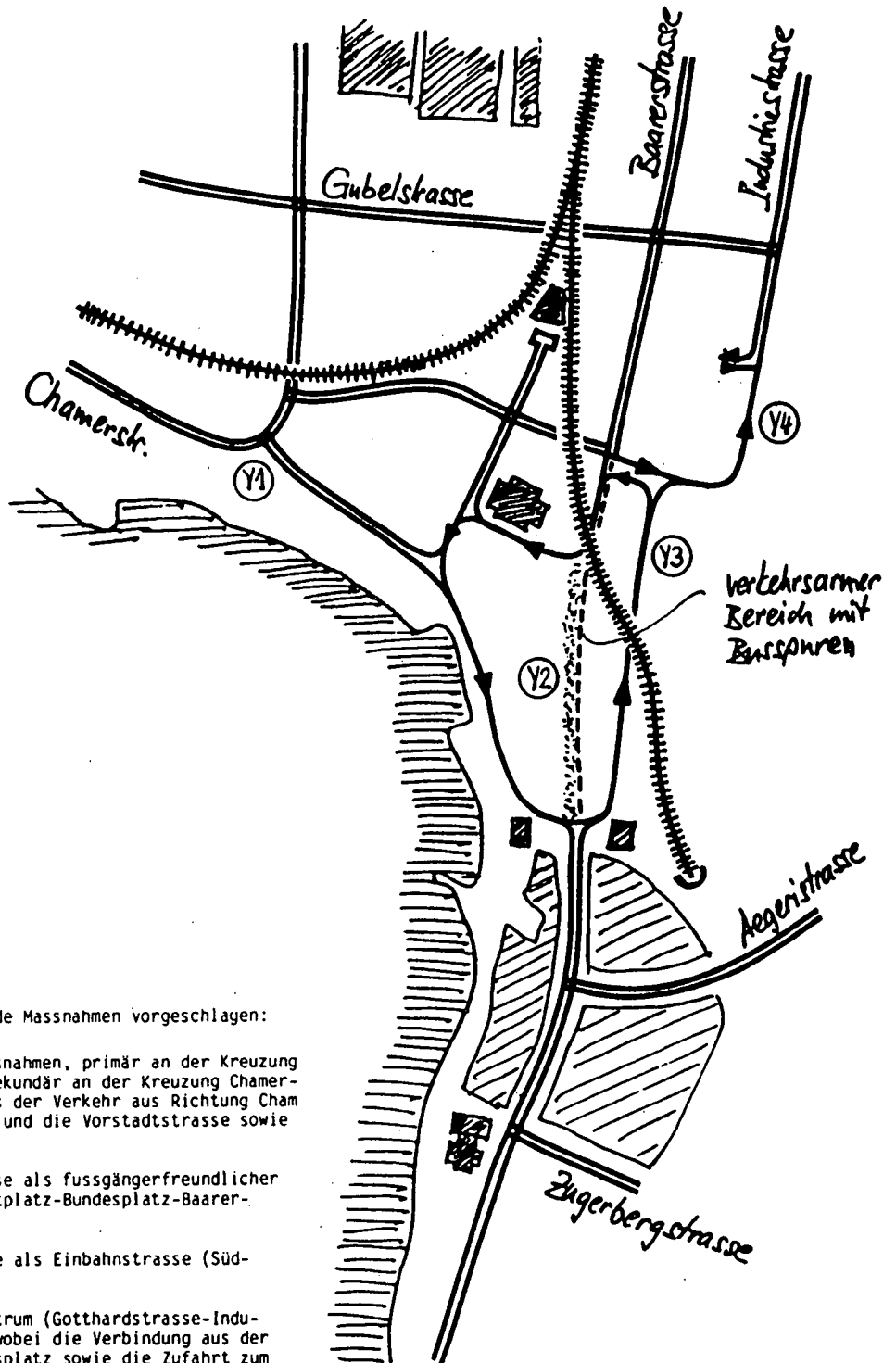
Vorteile:

- Die Seepromenade wird für die Bevölkerung, die Beschäftigten und die Besucher wesentlich aufgewertet.
- Entlang der Vorstadt entsteht eine attraktive Promenade mit Cafés und Restaurants mit vorgelagertem Park am See.
- Der trennende Verkehrsstrom entlang des Sees wird eliminiert.
- Der Verkehrsablauf auf dem Postplatz und damit der Zugang zur Altstadt wird flüssiger.
- Der Rigiplatz (heutiger Kinderspielplatz) erhält eine direkte Verbindung zum See und wird nicht mehr durch eine stark befahrene Strasse vom See getrennt. In einem späteren Zeitpunkt könnte die Rigispielanlage zu einem attraktiven Platz umgestaltet werden.
- Der Bus erhält auf der Bahnhofstrasse eine eigene Busspur Richtung Nord.
- Die Radfahrer werden sowohl auf der Vorstadtstrasse als auch auf der Poststrasse auf einem durchgehenden separaten Radweg geführt. Es entstehen zwei neue attraktive und sichere Veloachsen mitten in der Stadt.
- Die Vorstadt wird verkehrssarm, das heisst, dass der Fussgänger wieder ungestört promenieren kann und trotzdem der Zubringerdienst und Anliegerverkehr zufahren kann. Der Durchgangsverkehr wird hingegen unterbunden.
- Die Poststrasse wird im südlichen Teilbereich nur noch auf einer Fahrspur befahren, so dass anstelle der wegfallenden Fahrspur ein separat geführter, sicherer Radweg entsteht. Die Veloachse St. Oswaldgasse - Zeughausgasse - Industriestrasse - Kantonsschule soll, wie in der Zentrumsplanung vorgesehen, realisiert werden. Das Schliessen dieser Radweglücke verdient umso mehr Beachtung, als gerade im Stadtzentrum jeweils besondere Probleme entstehen.

Nachteile:

- In den Werktagsspitzenstunden werden bei der Kreuzung Alpenstrasse/Bundesstrasse die Belastungsgrenzwerte erreicht.
- Auf der Bahnhofstrasse ist eine Fahrspur mit Privatverkehr, welche voraussichtlich in den Spitzenstunden unter dem Rückstau vom Kolinplatz her leidet.
- Von Norden nach Süden hat der Bus im Bereich Bahnhofstrasse keine separate Spur.
- Die Car-Parkplätze werden von der Vorstadtbrücke in die Gartenstrasse verlegt; dies hat die Aufhebung von ca. 28 Parkplätzen zur Folge.

VERKEHRSARME BAHNHOFSTRASSE (VARIANTE Y)



Es werden insbesondere folgende Massnahmen vorgeschlagen:

- Y1 Bauliche und polizeiliche Massnahmen, primär an der Kreuzung Chamersstrasse/Letzistrasse, sekundär an der Kreuzung Chamersstrasse/Aabachstrasse, so dass der Verkehr aus Richtung Cham auf die Gubelstrasse geleitet und die Vorstadtstrasse sowie der Postplatz entlastet wird.
- Y2 Neugestalten der Bahnhofstrasse als fussgängerfreundlicher Bereich mit 2 Busspuren Postplatz-Bundesplatz-Baarerstrasse.
- Y3 Umorganisation der Poststrasse als Einbahnstrasse (Süd-Nord).
- Y4 Einbahnring um das Metallzentrum (Gotthardstrasse-Industriestrasse-Metallstrasse), wobei die Verbindung aus der Poststrasse in Richtung Bundesplatz sowie die Zufahrt zum Parkhaus Metalli möglich bleiben soll.

(aus dem Zwischenbericht "Zentrum Zug", 1984) 25.5.87/dh.

2. Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse

Vorteile:

- Die Bahnhofstrasse wird vom privaten Verkehr entlastet.
- Der Bus erhält in der Bahnhofstrasse zwei eigene separate Busspuren, wobei der Anlieferungsverkehr nach wie vor auf der Bahnhofstrasse zirkulieren kann.
- Die Spurenzahl auf der Vorstadtstrasse wird zugunsten der Fussgänger von heute zwei auf eine Fahrspur reduziert.
- Die Poststrasse wird analog der Variante "Verkehrsarme Vorstadt" ebenfalls auf nur eine Fahrspur zugunsten eines separaten Radweges reduziert.

Nachteile:

- Die Vorstadt mit dem angrenzenden Rigiplatz wird nach wie vor durch eine Verkehrsader vom See getrennt.
- Der untere Postplatz wird nur unwesentlich vom Verkehr entlastet und kann längerfristig nicht zu einem grosszügigen Fussgängerplatz umgestaltet werden.
- Die Bahnhofstrasse kann nicht vollständig vom Verkehr befreit werden, es verbleiben nach wie vor 2 Busspuren sowie der Anlieferungsverkehr auf der Bahnhofstrasse.

Bewertung:

Zusammenfassend darf festgestellt werden, dass sowohl die Variante "Verkehrsarme Vorstadt" als auch die Variante "Verkehrsarme Bahnhofstrasse" gegenüber dem heutigen Zustand eine erhebliche Verbesserung im Stadtzentrum darstellen. Fussgänger, Velofahrer und der öffentliche Verkehr profitieren ganz wesentlich von den Umgestaltungsmassnahmen. Zudem entsprechen die Massnahmen den Zielsetzungen der Zentrumsplanung.

Nach Abwägen der Vor- und Nachteile ist der Stadtrat der Ansicht, dass eine verkehrsarme Vorstadt mehr Vorzüge aufweist,

- da sie am besten dem Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum entspricht,
- da sie die Seepromenade wesentlich aufwertet,
- da sie den Postplatz vom Verkehr entlastet,
- da sie für Fussgänger, Velos und den Bus wesentliche Vorzüge aufweist,
- da sie den Zugang zur Altstadt verbessert.

IV.

Die Projektierungskosten für das Ausführungsprojekt und den detaillierten Kostenvoranschlag setzen sich wie folgt zusammen:

Architekt und Gestalter	Fr. 50'000.--
Verkehringenieur	Fr. 70'000.--
Landschaftsarchitekt	Fr. 20'000.--
Umweltverträglichkeitsprüfung	Fr. 20'000.--
Erhebungen und Modelle	Fr. 20'000.--
Nebenkosten	Fr. 15'000.--
Total	Fr. 195'000.-- =====

Ein Teil der Arbeiten, wie Ausführungspläne, Devisierung und Verhandlungen werden durch das Stadtbauamt geleistet. Die Kosten hierfür sind im Kredit nicht enthalten.

Der aus der Projektierung resultierende Baukredit kann dem Grossen Gemeinderat 1988 vorgelegt werden. Gleichzeitig ist das Einverständnis des Kantons einzuholen, da ein Grossteil der Massnahmen auf kantonalen Strassen vorzunehmen ist. Die Verkehrsumstellung ist auf 1989 vorgesehen. Dies ermöglicht anschliessend die gestalterischen Massnahmen schrittweise zu verwirklichen.

V.

Bei den vorgesehenen Massnahmen für ein freundlicheres Stadtzentrum handelt es sich bewusst um kurzfristig realisierbare Massnahmen. In den Diskussionen um Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Stadtzentrum wurde verschiedentlich die Meinung geäussert, dass man mit entsprechenden Massnahmen zuwarten sollte, bis der Stadttunnel realisiert sein wird. Der Stadtrat ist jedoch der Meinung, dass ein Zuwarten falsch wäre und anstehende Probleme heute zu lösen sind und nicht der nächsten Generation überlassen werden sollen. Die Fertigstellung eines Stadttunnels ist nicht vor dem Jahre 2000 zu erwarten; zudem sind die entsprechenden politischen Entscheide heute noch nicht alle gefällt.

Ausserdem muss berücksichtigt werden, dass trotz eines verstärkten Umweltbewusstseins und eines gewissen Umdenkens der Motorfahrzeugbestand in der Schweiz und in Zug Jahr für Jahr um 5 % bis 7 % zunimmt und sich die Verkehrssituation in der Stadt sich laufend verschlechtert. Gerade deshalb sollte bereits heute ein zielbewusster Schritt für ein freundlicheres Stadtzentrum getan werden.

Gegenwärtig werden auch Lösungen für verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren Lüssi und Guthirt studiert, insbesondere für die Strassenzüge Lüssiweg, Loretostrasse, Löberenstrasse und Industriestrasse.

Erste Massnahmen gemäss Zentrumsplanung werden heute bereits realisiert. So sind die Arbeiten für den Ausbau des Bahnhofes Zug in Angriff genommen worden. Seit 31. Mai 1987 ist ausserdem die erste Stufe des neuen Buskonzeptes in Betrieb, welches für den öffentlichen Verkehr eine beachtliche Angebotserweiterung und Leistungssteigerung darstellt.

VI.

Der Stadtrat schlägt Ihnen vor, über die beiden möglichen Varianten eine Volksabstimmung durchzuführen. Erreicht eine der beiden Varianten mehr als 50% der Stimmen, so wird diese weiter bearbeitet. Bleiben beide Varianten unter 50%, so wird in einer zweiten Abstimmung über jene Variante abgestimmt, die mehr Stimmen auf sich vereinigt hat.

Antrag:

Für die Verwirklichung eines freundlicheren Stadtzentrums ist eine Variantenabstimmung durchzuführen, in der entschieden wird, ob die Vorstadt oder die Bahnhofstrasse verkehrsarm gestaltet werden soll. Zudem beantragen wir Ihnen, einen Projektierungskredit von Fr. 195'000.-- zu bewilligen. Im weitem ist die Vorlage Nr. 828 (vom 11. Juni 1983) von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 4. Juni 1987

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:

O. Kamer

Der Stadtschreiber:

A. Müller

Beilage:

- Beschlussesentwurf
- 3 Situationspläne

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.
BETREFFEND VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN ZUGUNSTEN EINES
FREUNDLICHEREN STADTZENTRUMS IM GEBIET VORSTADT ODER BAHN-
HOFSTRASSE

VARIANTENWAHL UND PROJEKTIERUNGSKREDIT

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates
Nr. 920 vom 4. Juni 1987

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

1. Den Stimmberechtigten ist eine Variantenabstimmung mit folgendem Wortlaut zu unterbreiten:
 - 1.1 Wollen Sie den verkehrsberuhigenden Massnahmen zugunsten eines freundlicheren Stadtzentrums mit der Variante Verkehrsarme Vorstadt zustimmen.
 - 1.2 Wollen Sie den verkehrsberuhigenden Massnahmen zugunsten eines freundlicheren Stadtzentrums mit der Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse zustimmen.
2. Den Stimmberechtigten ist die Variante "Verkehrsarme Vorstadt" zu empfehlen.
3. Für die Projektierung einer verkehrsarmen Vorstadt- oder Bahnhofstrasse wird ein Kredit von Fr. 195'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 409.501.10) bewilligt. Diese Krediterteilung erfolgt unter der Bedingung, dass eine Variante gemäss Ziff. 1 von den Stimmberechtigten angenommen wird.
4. Ziff. 1 dieses Beschlusses unterliegt der Urnenabstimmung. Ziff. 2 dieses Beschlusses tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung in Kraft.

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

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Der Präsident: Der Stadtschreiber:

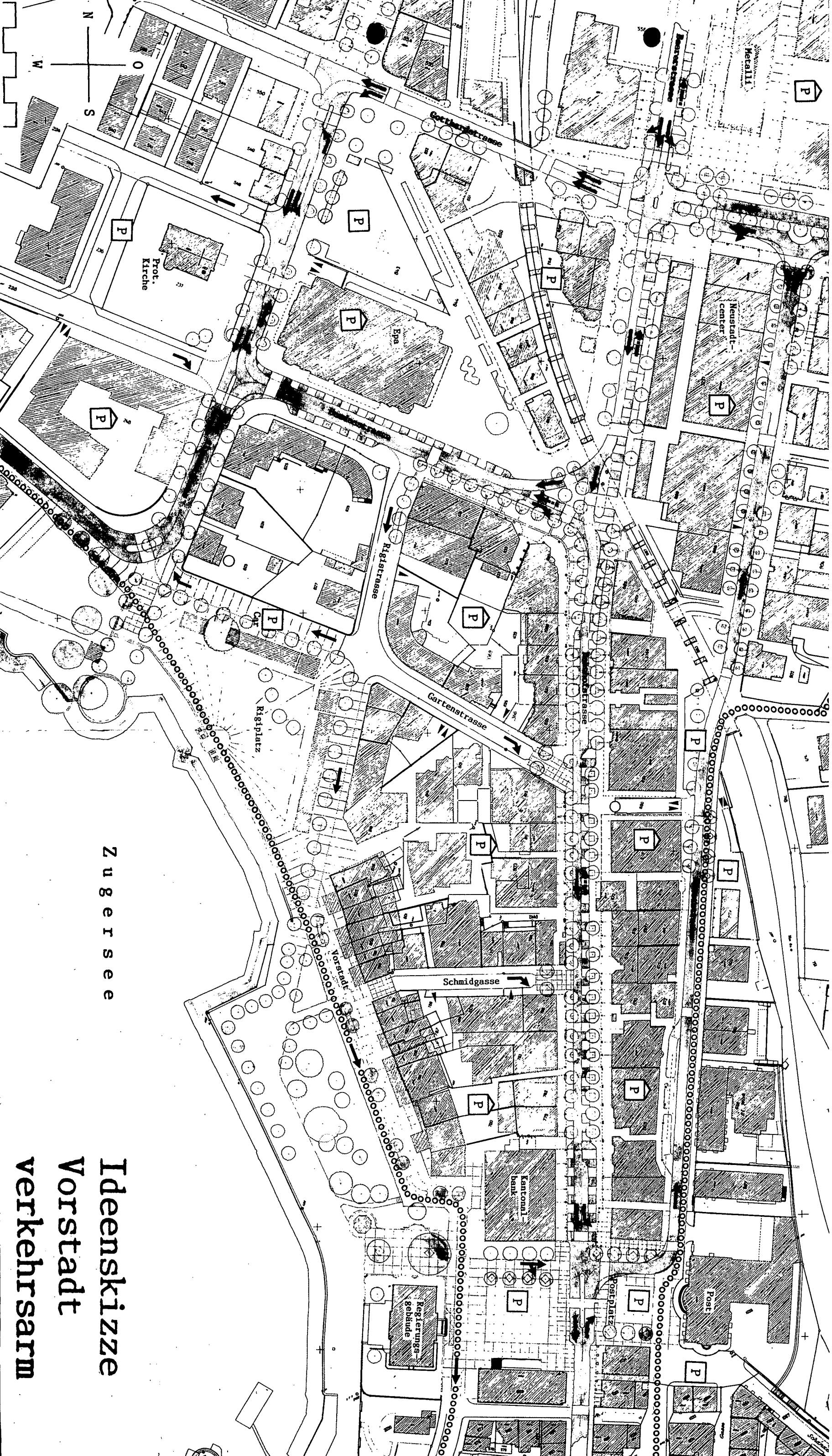
Referendumsfrist:

Urnenabstimmung: 13. September 1987



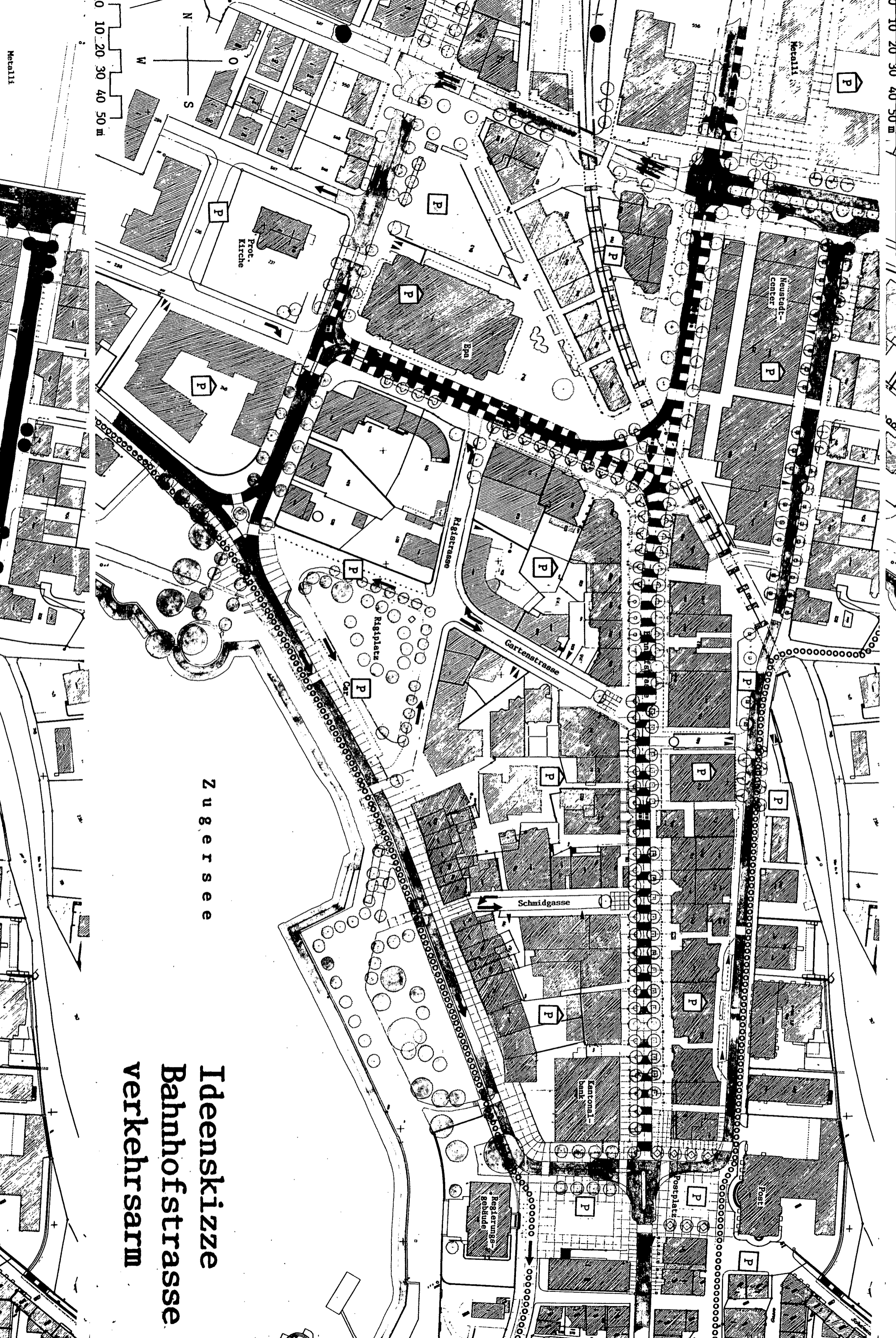
Freundlicheres Stadtzentrum

**Verkehrsberuhigende
Massnahmen im Gebiet
Vorstadt und Bahnhofstrasse**



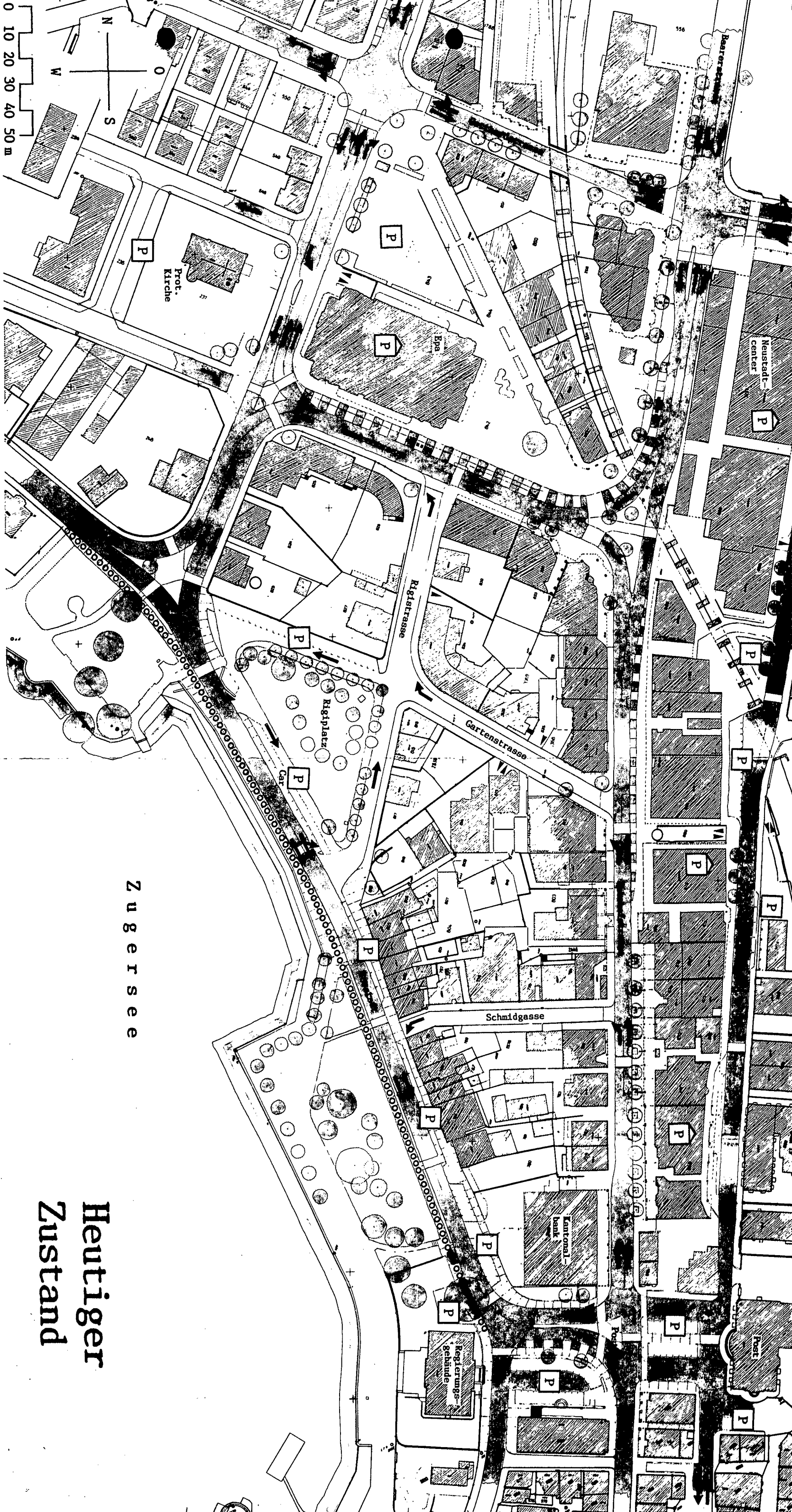
Zugerssee

**Ideenskizze
Vorstadt
verkehrsarm**

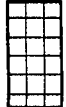






Z u g e r s e e

I denskizze
Bahnhofstrasse
verkehrsarm








Legende :

-  Fussgängerbereiche mit Anlieferung und Parkierung
-  Fahrbereiche
-  Busspuren
-  Grünflächen
-  Gebäudegrundflächen im Erdgeschoss

Z u g e r s e e

Heutiger Zustand

-  Radweg
-  Fahrtrichtung
-  Parkierung
-  Zu- und Wegfahrten Tiefgaragen
-  Bäume

Freundlicheres Stadtzentrum, verkehrsberuhigende
Massnahmen im Gebiet Vorstadt oder Bahnhofstrasse
- Variantenwahl und Projektierungskredit

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom
15. Juni 1987

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Im Beisein des Finanzpräsidenten, Herrn Ernst Moos, hat die
Kommission die Vorlage behandelt.

Die Kommission lobte die gute übersichtlich erstellte Planunterlage
"Freundlicheres Stadtzentrum" und begrüßte die Vorlage.

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

Die Kommission diskutierte die eigentliche Zielsetzung und stellte
dabei fest, dass das Zentrum attraktiver gemacht werden soll.
Es soll auch genügend Rücksicht auf den Arbeitsplatz Zug und das
Geschäftszentrum genommen werden. Ueber die Vor- und Nachteile
der beiden Varianten gab es eine längere Diskussion. Es wurde
dabei festgehalten, dass die GPK vorallem zum Planungskredit
Stellung zu nehmen hat.

Einem Antrag, die Kommission möge eine Empfehlung an der Grossen
Gemeinderat abgeben, wurde nicht entsprochen. Die Kommission
nimmt daher nur zum Planungskredit Stellung.

II. Antrag der Kommission

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt Ihnen einstimmig,
auf die Vorlage einzutreten und dem Planungskredit von
Fr 195'000.-- zuzustimmen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Der Vizepräsident: Hans Etter

Freundlicheres Stadtzentrum,
verkehrsberuhigende Massnahmen im
Gebiet Vorstadt oder Bahnhofstrasse

Variantenwahl und Projektierungskredit

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 16.6.87

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I Bericht der Kommission

Am 16. Juni 1987 behandelte die Bau- und Planungskommission die Vorlage Nr. 920 über Variantenwahl und Projektierungskredit für verkehrsberuhigende Massnahmen im Gebiet Vorstadt oder Bahnhofstrasse. In Anwesenheit des Baupräsidenten, des Stadtarchitekten, Herrn Fritz Wagner und des Stadtplaners, Herrn Peter Deuber, liess sich die Kommission über die einzelnen Aspekte der Varianten detailliert orientieren. Der Baupräsident machte in seinen Ausführungen deutlich, dass der Stadtrat eindeutig der Meinung ist, dass eine der beiden Varianten ausgeführt werden soll und dass "nichts tun" keine mögliche Lösung darstellt. Die Verkehrsberechnungen haben ergeben, dass das Strassenstück zwischen Postplatz und Kolinplatz, bzw. der Kolinplatz selbst, in jedem Fall das kritische Strassenstück darstellt. Dies bedeutet, dass bezüglich der Aufnahme der Verkehrsmenge im Gebiet zwischen Bundesplatz und Postplatz, unabhängig der Variantenwahl, immer noch eine höhere Verkehrskapazität vorhanden sein wird, als dies im Gebiet zwischen Postplatz und Kolinplatz heute der Fall ist.

In der breit geführten Eintretensdebatte wurde sich die Kommission einig, dass beide zur Diskussion stehenden Varianten betreffend Verkehrsführung erhebliche Vorteile wie auch Nachteile aufweisen. In jedem Fall werden die verbessernden Massnahmen für ein freundlicheres Stadtzentrum erst voll wirksam werden, wenn die Stadtumfahrung realisiert ist. Die Kommission war sich einig, dass bei der Beurteilung der Varianten diejenige Lösung bevorzugt werden soll, welche den grössten Nutzeffekt für die Gesamtbevölkerung aufweist. Einzelinteressen von Quartieren oder einzelnen Interessengruppen sollen unter diesem Aspekt beurteilt werden.

Grosse Bedenken werden in der Kommission über das Ausweichen des Verkehrs in die Aussenquartiere geäussert. Da das Befahren des Stadtzentrums für den stadtdurchquerenden Verkehr nach der Realisierung der verkehrsberuhigenden Massnahmen noch unattraktiver wird, ist das Ausweichen des Verkehrs in die Aussenquartiere, namentlich ins Gut Hirt-, Lüssi- und St. Michaels-Quartier zu befürchten. Aus diesem Grund haben die Nachbarschaften Lüssi und Guthirt vor einiger Zeit ein Verkehrskonzept mittels einer Petition dem Grossen Gemeinderat und dem Kantonsrat zur Kenntnis gebracht. Diese Ueberlegungen eines breiten Teils der Stadtzuger-Bevölkerung dürfen bei den weiteren Planungsarbeiten nicht ausser acht gelassen werden.

Bei der Abwägung der einzelnen Vor- und Nachteile über die beiden Varianten "verkehrsarme Vorstadt" und "verkehrsarme Bahnhofstrasse" stellt die Kommission folgende hauptsächliche Unterschiede fest:

- Die Variante "verkehrsarme Vorstadt" gestattet der Gruppe Fussgänger und Velofahrer in einem grossen Gebiet der Innenstadt eine erheblich grössere verkehrsberuhigende Wirkung. Diese wirkt sich nicht nur auf die Vorstadtstrasse selbst aus, sondern auch auf die angrenzenden Quartiere in der Rigistrasse/ Gartenstrasse bzw. auf das ganze Gebiet westlich der Bahnhofstrasse bis zum Bundesplatz.
- Nach Meinung der Kommission sollte bei der Variante "verkehrsarme Vorstadt" ein Verzicht auf Lichtsignalanlagen im gesamten Gebiet zwischen der Gotthardstrasse und dem Kolinplatz möglich sein. Erfahrungsgemäss wickelt sich dadurch der Verkehr flüssiger ab.
- In beiden Varianten nimmt die Belastung des motorisierten Verkehrs in der Poststrasse eindeutig zu. Dank einspuriger Strassenführung ist jedoch in beiden Varianten eine Integration der Velospur möglich.
- Die Varianten verlangen als ergänzende Massnahmen grossräumige Signalisierungen auf den Kantonsstrassen (Gebiet Talacker, Chamerstrasse).

Auf Antrag eines Kommissionsmitgliedes hin, welches den Absatz über die Empfehlung im Beschlussesentwurf streichen will, gelangt die Kommission mit 1:6 Stimmen zur Auffassung, dass eine Empfehlung an den Stimmbürger notwendig sei.

In einem weiteren Antrag eines Kommissionsmitgliedes stimmt die Kommission der Auffassung einstimmig zu, wonach der Bau- und Planungskommission im Entwurfsstadium der Projektierung ein Zwischenbericht vorzulegen sei.

In einem weiteren, von der Kommission einstimmig angenommenen Antrag wird verlangt, dass der Stadtrat mit der kantonalen Baudirektion mit der Annahme der Vorlage Nr920 Verhandlungen aufnehme, welche eine grossräumige und wirksame Umsignalisierung auf den Kantonsstrassen ausserhalb des Stadtgebietes herbeiführen sollen. Diese Anträge sollen in den Beschlussesentwurf aufgenommen werden.

In der Schlussabstimmung stimmte die Kommission mit 7:0 dem Antrag des Stadtrates zu, welcher die "verkehrsarme Vorstadt" den Stimmberechtigten zur Annahme empfiehlt.

Im weitern ist die Kommission mit dem Vorgehen über die geplante Variantenabstimmung sowie mit der Höhe des Projektierungskredites einverstanden.

II Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage Nr. 920 des Stadtrates einzutreten und für die Verwirklichung eines freundlicheren Stadtzentrums eine Variantenabstimmung durchzuführen und den Projektierungskredit von Fr. 195'000.-- zu bewilligen.

Im weitem stellt Ihnen die Kommission die Anträge, folgende Punkte in den Beschlussesentwurf neu aufzunehmen:

Neuer Punkt 4:

4. Der Bau- und Planungskommission ist im Entwurfsstadium der Projektierung ein Zwischenbericht vorzulegen.

Neuer Punkt 5:

5. Der Stadtrat wird beauftragt, mit der kantonalen Baudirektion, unabhängig vom Abstimmungsverfahren, Verhandlungen aufzunehmen, um auf den Kantonsstrassen zur Stadt Zug eine grossräumige Um-signalisierung zur Entlastung des Stadtzentrums und der Wohn-quartiere herbeizuführen.

Neuer Punkt 6:

6. Gemäss Ziffer 4 des Berichtes und Antrages des Stadtrates vom 4.6.87.

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

Der Präsident:

Hans Abicht

6300 Zug, 22. Juni 87

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 696
BETREFFEND VERKEHRSBERUHIGENDE MASSNAHMEN ZUGUNSTEN EINES
FREUNDLICHEREN STADTZENTRUMS IM GEBIET VORSTADT ODER BAHN-
HOFSTRASSE

VARIANTENWAHL UND PROJEKTIERUNGSKREDIT

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
920 vom 4. Juni 1987

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

1. Den Stimmberechtigten ist eine Variantenabstimmung mit folgendem Wortlaut zu unterbreiten:
 - 1.1 Wollen Sie den verkehrsberuhigenden Massnahmen zugunsten eines freundlicheren Stadtzentrums mit der Variante Verkehrsarme Vorstadt zustimmen.
 - 1.2 Wollen Sie den verkehrsberuhigenden Massnahmen zugunsten eines freundlicheren Stadtzentrums mit der Variante Verkehrsarme Bahnhofstrasse zustimmen.
2. Den Stimmberechtigten ist die Variante "Verkehrsarme Vorstadt" zu empfehlen.
3. Für die Projektierung einer verkehrsarmen Vorstadt- oder Bahnhofstrasse wird ein Kredit von Fr. 195'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 409.501.10) bewilligt. Diese Krediterteilung erfolgt unter der Bedingung, dass eine Variante gemäss Ziff. 1 von den Stimmberechtigten angenommen wird.
4. Der Bau- und Planungskommission ist im Entwurfsstadium der Projektierung ein Zwischenbericht vorzulegen.
5. Der Stadtrat wird beauftragt, mit der kantonalen Baudirektion, unabhängig vom Abstimmungsverfahren, Verhandlungen aufzunehmen, um auf den Kantonsstrassen zur Stadt Zug eine grossräumige Umsignalisierung zur Entlastung des Stadtzentrums und der Wohnquartiere herbeizuführen.
6. Ziff. 1 dieses Beschlusses unterliegt der Urnenabstimmung. Ziff. 3 dieses Beschlusses tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung in Kraft.

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

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 30. Juni 1987

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:
P. Rupper

Der Stadtschreiber:
A. Müller

Referendumsfrist: 4. Juli - 3. August 1987

Urnenabstimmung: