

Interpellation D. Müller/M. Stuber betreffend autofreie
Vorstadt/Bahnhofstrasse

Schriftliche Beantwortung des Stadtrates vom 30. Juni 1992

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 20. März 1992 wurde die Interpellation betreffend autofreie Vorstadt/Bahnhofstrasse von den Gemeinderäten D. Müller und M. Stuber dem Stadtrat zur schriftlichen Beantwortung eingereicht. Er beantwortet die Fragen wie folgt:

Frage 1:

"Liegen konkrete Resultate oder mindestens Zwischenergebnisse der Projektgruppe verkehrsfreie Vorstadt vor, auf die nicht schon in der Interpellationsantwort Brunner eingegangen wurde?"

Antwort:

Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe für "Sofortmassnahmen auf dem übergeordneten Strassennetz" im Stadtzentrum von Zug liegt seit dem 19. März 1992 vor. Die Arbeitsgruppe stand unter der Leitung des Kantons; die Stadt war darin mit dem Stadttingenieur und dem Stadtarchitekten vertreten. Die technische Bearbeitung wurde dem Ingenieurbüro Seiler, Niederhauser, Zuberbühler übertragen.

Die Untersuchungen zeigten, dass keine grundlegenden Aenderungen der Verkehrsführung sofort realisiert werden können, es sei denn, man wäre bereit, gewichtige Nachteile für einzelne Verkehrsarten in Kauf zu nehmen. Als Sofortmassnahme wird vorgeschlagen, den südlichen Teil der Poststrasse als Einbahnstrasse in nördlicher Richtung auszugestalten, sowie den oberen Postplatz fussgängerfreundlicher zu gestalten, indem der Bereich zwischen den Parkplätzen auf 5 m verbreitert und das Trottoir zwischen dem Neubau und der Apotheke Wyss durchgezogen wird. Das Umfahren des oberen Postplatzes soll so verhindert und eine Ausfahrt nur noch in Richtung Neugasse zugelassen werden. Die Pläne sind in Bearbeitung und die Entwürfe wurden bereits in der Arbeitsgruppe Stadtverkehr besprochen und als gut befunden.

Dieses Ergebnis ist enttäuschend und würde bedeuten, dass vor Inbetriebnahme des Stadttunnels nur unwesentliche Verbesserungen möglich sind. Dieses Resultat mitbeeinflusst

haben einerseits die Schwierigkeiten, eine Verkehrsmassnahme kurzfristig, d.h. innert 2 bis 3 Jahren zu realisieren, und andererseits die Befürchtung, die Stadtumfahrung mit Teillösungen zu gefährden.

Grundlage für die Massnahmen im Stadtzentrum ist nach wie vor das Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum. Seit dessen Erstellung hat sich die Verkehrslage insofern verändert, als der Bus eine deutlich höhere Priorität erhalten hat. Weiter wurde bei Inbetriebnahme des Metall-Zentrums bei der Ausfahrt aus der Tiefgarage ein Linksabbiegeverbot erlassen. Ferner wurde an der Kreuzung Metallstrasse-Industriestrasse und bei der Einmündung der Metallstrasse in die Baarerstrasse je eine Lichtsignalanlage mit Busprivilegierung erstellt.

Fragen 2 und 5:

"Angenommen, die verkehrsarme Vorstadt/Bahnhofstrasse sollte in nächster Zeit realisiert werden:
Wie muss schrittweise juristisch vorgegangen werden (Planänderungen, Gesetzesänderungen, Rückstufung Kantonsstrasse in Gemeindestrasse ...), damit dieses Ziel erreicht würde?"

- a) auf kantonaler Ebene
- b) auf gemeindlicher Ebene
- c) evt. auf Bundesebene"

"Würde u.U. ein von der kantonalen Justiz- und Polizeidirektion im Sinne von § 5 der kant. VO über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation erlassenes Fahrverbot oder eine andere dauernde Verkehrsbeschränkung als kantonale Regelung nicht ausreichen?
Warum nicht?"

Antwort:

Die Vorstadt und die Bahnhofstrasse sind Teilstrecken der Hauptstrasse Nr. 25, welche gemäss Art. 1 der bundesrätlichen Verordnung über die Durchgangsstrassen vom 06. Juni 1983 für den allgemeinen Durchgangsverkehr offenzuhalten sind. Sodann sind die beiden Strassenstücke gemäss kantonalem Richtplan Kantonsstrassen, die dem allgemeinen Durchgangsverkehr dienen. Diese Klassierung steht in Uebereinstimmung mit der in § 2 des Gesetzes über das Strassenwesen im Kanton Zug vom 01. Juli 1920 (StrG) enthaltenen Liste der Kantonsstrassen. Der kantonale Teilrichtplan Verkehr wird vom Kantonsrat erlassen (§ 5 BauG), der insbesondere auch über die Abänderung oder Aufhebung von Kantonsstrassen beschliesst (§ 3 StrG).

Auf Kantonsstrassen im Gemeindegebiet darf der Stadtrat von Zug nur Beschränkungen und Verkehrsregelungen beschliessen, die nicht in einem vollständigen oder zeitlich begrenzten

Fahrverbot bestehen. Dagegen fällt die Anordnung von dauernden Verkehrsbeschränkungen gemäss § 5 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation in die Zuständigkeit der Justiz- und Polizeidirektion. Zu solchen Anordnungen wäre der Stadtrat daher erst befugt, wenn die Vorstadt und die Bahnhofstrasse vom Kantonsrat neu als Gemeindestrassen eingestuft würden. Im übrigen muss diese Strasse - unabhängig von der Klassierung nach kantonalem Recht - im Falle einer Verkehrsfreimachung vom Geltungsbereich der Verordnung über die Durchgangsstrassen ausgenommen werden. Gemäss Art. 6 Abs. 2 der bundesrätlichen Verordnung obliegt dieser Entscheid dem Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement.

Fragen 3 und 4:

"Wäre der Stadtrat bereit, nachdem die Voraussetzungen des höherstufigen Rechtes geschaffen sind, auf Gemeindeebene unverzüglich die nötigen Schritte für die Realisierung einzuleiten?"

Wenn nein, warum nicht?"

"Ist der Stadtrat bereit, sofort mit dem Gewicht der Stadtgemeinde Zug beim Kanton die notwendigen Aenderungen der kantonalen Rahmenbedingungen zur Realisierung der verkehrsarmen Vorstadt/Bahnhofstrasse in die Wege zu leiten?"

Antwort:

Für die weitere Planung sollte das Konzept einer verkehrsarmen Bahnhofstrasse - d.h. Bahnhofstrasse nur für Bus, Velos und Fussgänger - zugrunde gelegt werden. Für den motorisierten Privatverkehr bleiben auf der Vorstadt bzw. Poststrasse immer noch 2 Spuren in beide Richtungen. Dies sollte genügen. Der Stadtrat ist der Ansicht, dass dem Privatverkehr kleine Einschränkungen zuzumuten sind, wenn dafür für den Bus und die Fussgänger wesentliche Vorteile entstehen.

Für die Bearbeitung dieser Frage soll eine kleine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Polizei- und Bauabteilung, gebildet werden; federführend ist die Polizeiabteilung. Die Arbeitsgruppe soll ein Konzept erarbeiten, wie die verkehrsarme Bahnhofstrasse realisiert werden kann.

Die Verwirklichung einer verkehrsarmen Bahnhofstrasse mit Busbetrieb scheint dem Stadtrat nach wie vor möglich. Sofern eine Ueberprüfung zu einer günstigeren Beurteilung der Kreuzungs- und Strassenkapazitäten kommt als die Arbeitsgruppe unter kantonaler Federführung, ist der Stadtrat bereit, sich engagiert beim Regierungsrat für eine rasche Realisierung einer verkehrsarmen Bahnhofstrasse einzusetzen.

Frage 6:

"Ab welchem Verfahrensstadium wäre eine gemeindliche Variantenabstimmung über die Frage "verkehrsarme Vorstadt oder Bahnhofstrasse" rechtlich möglich?
Würde der Stadtrat eine solche durchführen, sobald sie rechtlich möglich ist?"

Antwort:

Mangels Zuständigkeit kann auf kommunaler Ebene keine Variantenabstimmung über die Verkehrsfreimachung von Kantonsstrassen durchgeführt werden. Eine derartige Variantenabstimmung wäre erst möglich, wenn die Bahnhofstrasse und die Vorstadt vom Kantonsrat als Gemeindestrassen klassiert und das EJPD die Strecken von der Liste der Hauptstrassen ausnehmen würden.

Ohne eine Umklassierung und ohne Zustimmung des EJPD könnte lediglich eine Konsultativabstimmung durchgeführt werden, deren Ergebnis weder für die Stimmberechtigten noch für die Behörden verbindlich wäre (vgl. §§ 68 und 82 des Gemeindegesetzes).

Zug, 30. Juni 1992

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:	Der Stadtschreiber:
Othmar Kamer	Albert Müller

Beilage:

Stadt Zug, Sofortmassnahmen auf dem übergeordneten Strassen-netz (Technischer Bericht vom 11.2./19.3.1992)