

**Planungsstudie Stadtverkehr, 2. Phase
Schlussbericht**

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 30. März 1999

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Der Schlussbericht über die Planungsstudie Stadtverkehr, 2. Phase, wurde von der Bau- und Planungskommission an der Sitzung vom 30. März 99 beraten. Von der Stadtverwaltung nahmen dazu der Stadtingenieur, Herr P. Durisin, teil.

In seiner Einführung geht der Stadtingenieur auf die bisherige Geschichte einer Stadtumfahrung Zug ein. Dieser Rückblick und das Vorgehen für die 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr können im Bericht des Stadtrates unter I. und II. nachgelesen werden. Die wichtigsten Merkmale daraus:

- Unser Verkehr ist hausgemacht (zu 96% Ziel-/Quellverkehr)
- Die UZB des Kantons wurde sistiert.
- Vom Kanton wurde eine "Behördendelegation Regionalverkehr" eingesetzt.
- Mit der 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr sollten die vom Kanton verlangten zusätzlichen Abklärungen zu zentralen Punkten gemacht werden.
- Der GGR hat die Aufgabe ergänzt mit Abklärungen für Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren.

Eintreten wird von der Kommission stillschweigend beschlossen.

In der Detailberatung werden die Teilergebnisse (gemäss Schlussbericht der Planungsstudie) beraten.

1. Verkehrsregime Innenstadt

Im Vordergrund steht die Verkehrsberuhigung der Bahnhofstrasse. Der Postplatz soll aufgewertet werden. Ohne Minitunnel käme ein solches Verkehrsregime an die Grenzen der Leistungsfähigkeit (Postplatz, Mehrverkehr in der Vorstadtstrasse). Die Einleitung des Verkehrs von der Poststrasse in die Bahnhofstrasse/Neugasse soll erschwert werden. Eine Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt hätte für die Einwohner Signalwirkung, dass in Sachen Verkehr etwas geschieht.

2. Minitunnel

Der Minitunnel würde im Tagbau realisiert. Die Arbeitsgruppe schlägt vor, sowohl den Nordast wie auch den Südast zu bauen. Es wurden geologische Abklärungen gemacht. Bautechnisch wäre ein solches Bauwerk realisierbar. Die Option "Anschluss Parkhaus Guggi" fehlt im Bericht und müsste offengehalten und weiterverfolgt werden. Der Minitunnel ersetzt die Gutschrankabfahrt nicht. Zusammen mit den Berggemeinden muss diesbezüglich eine Lösung gefunden werden.

Es ist nicht das Ziel, die Autos aus der Stadt zu verbannen. Mit dem Minitunnel würde aber eine wesentliche Entlastung der Verkehrsachse Casino - Neustadt eintreten.

3. Verkehrsberuhigung

Es sind nur sanfte Massnahmen vorgesehen, und zwar im Rosenbergquartier, bei der Löberenstrasse und bei der Industriestrasse. Ohne flankierende Massnahmen führen diese Verkehrsberuhigungsmassnahmen nicht zu weniger Verkehr, aber zu langsamerem Verkehr.

4. Stadtbahn

Der Kanton plant die Stadtbahn auf dem bestehenden SBB-Trassée. Ein entsprechender Rahmenvertrag mit der SBB existiert. Aufgabe der Studie war es, innerhalb des Stadtgebietes Ergänzungen oder Verbesserungen zu prüfen. Mit der Stadtbahn auf dem bestehenden SBB Trassée wird der Bahnhof Zug zum neuralgischen Punkt. Dieser lässt nur einen 15-Minuten-Takt zu. Für einen kürzeren Takt-Fahrplan muss man eine Umfahrung des Bahnhofes Zug suchen.

Die Wirtschaftlichkeit ist noch nicht bekannt. Die Investitionen bleiben solange niedrig, als nur das SBB-Trassée benutzt wird.

Alternativen zur Stadtbahn:

- Nichts tun
- Mehr Strassen bauen.

Ein Ausbau des heutigen Busangebotes erscheint als nicht möglich (die Busse bleiben im Verkehr stecken).

Stadtbahn- und Buskonzept müssen aufeinander abgestimmt werden.

5. Regionalverkehr

Wichtig ist, dass jetzt eine Koordination und Zusammenarbeit mit Kanton, Nachbargemeinden und Grundeigentümern erfolgt. Die regionalen Aspekte (Ennetsee, Berggemeinden) müssen mit einbezogen werden. Es braucht eine gesamtheitliche und nicht nur verkehrstechnische Betrachtungsweise des Wirtschafts- und Lebensraumes Zug. Ein pragmatisches Vorgehen in Etappen (zB. Nordzufahrt) ist sinnvoll wenn die übergeordneten Aspekte bekannt sind und dabei berücksichtigt werden. Die Signale des Kantons (neuer Baudirektor) sind offen und gut. Aus dieser Sicht sollte speditiv weitergearbeitet werden können.

Zu den Empfehlungen und Anträgen der Planungsstudie

Im Bericht des Stadtrates (Seite 7) steht, dass für die Realisierung ein umfassender Finanzierungsplan über die nächsten 20 Jahre ausgearbeitet werden soll. Diese Aussage betrifft die Stadt, dh. der Stadtrat soll dem GGR seine verkehrspolitischen Zielsetzungen inkl. Finanzierungsplan bekanntgeben.

Würdigung der Ergebnisse der Planungsstudie durch den Stadtrat

Der Zeithorizont für die Gestaltung des Verkehrsrichtplanes durch den Kanton ist noch offen. Die Stadt möchte aber zügig erste Ergebnisse vorlegen können (zB innerhalb eines Jahres eine Vorlage für die Nordzufahrt). Von der Stadt aus wird kein Vorstoss für einen Halbanschluss Ammannsmatt beim Bund gemacht. Dies soll durch den Kanton geschehen.

Die Bau- und Planungskommission nimmt mehrheitlich positiv Kenntnis von der Berichterstattung und von der Würdigung der Ergebnisse und dem vorgesehenen weiteren Vorgehen durch den Stadtrat.

II. Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, von der Berichterstattung und insbesondere von der Würdigung der Ergebnisse und dem vorgesehenen weiteren Vorgehen durch den Stadtrat zustimmend Kenntnis zu nehmen.

Für die Bau- und
Planungskommission
der Präsident

R. Bucher

Zug, den 31. März 1999