

Personenunterführungen bei der Kunsteisbahn unter der General Guisan-Strasse und unter der Allmendstrasse

Kreditbegehren

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 1. Juni 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Im Interesse der Sicherheit für die Fussgänger sind bei der Kunsteisbahn zwei zusammenhängende Unterführungen unter der General Guisan-Strasse und der Allmendstrasse vorgesehen. Bereits im Jahre 1979 wurde für das Teilstück unter der General Guisan-Strasse eine öffentliche Submission durchgeführt. Auf eine Realisierung wurde damals verzichtet, da einerseits das Submissionsergebnis unbefriedigend ausfiel und andererseits nach der Inbetriebnahme der Nationalstrasse N 4a der Verkehr auf der General Guisan-Strasse merklich abnahm. Durch den Zentrumsverkehr dürfte diese Abnahme jedoch wieder ausgeglichen werden. Auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Einkaufszentrums sollen deshalb die Personenunterführungen und die Bauarbeiten an der Allmendstrasse fertig erstellt sein.

Damit die Unterführungen mit Rollstühlen und mit Kinderwagen befahren werden können, werden bei allen Zugängen nebst Treppen auch Rampen erstellt. Die Unterführung unter der General Guisan-Strasse hat eine Länge von 23,5 m und eine Breite von 4,0 m; diejenige unter der Allmendstrasse eine Länge von 43,50 m und eine Breite von 3,0 m. Die lichte Höhe beträgt ca 2,40 m. Mit der Mehrbreite unter der General Guisan-Strasse wird dem Mehrverkehr zur und von der Kunsteisbahn Rechnung getragen.

II.

Auch bei den Personenunterführungen wurde die Frage nach dem Verursacherprinzip gestellt. Die Stadt vertrat die Auffassung, dass die Unterführung unter der General Guisan-Strasse ihre Sache sei (KEB / Sportanlagen), während die Unterführung bei der Allmendstrasse wegen des Verkehrs von und zum Herti-Zentrum erstellt werden müsse. Die Korporation brachte den städtischen Anliegen Verständnis entgegen, wünschte jedoch wie bei der Allmendstrasse die Festlegung einer Pauschale. Diese wurde auf Fr. 690'000.-- festgelegt, wiederum zusätzlich Teuerung ab 1. April 1981 bis zur Submission vom 6. Mai 1982 gemäss Zürcher Baukostenindex und ab diesem Datum aufgrund der effektiv ausgewiesenen Lohn- und Materialpreisaufschläge.

Aufgrund der öffentlich durchgeführten Submission ist mit folgenden Aufwendungen zu rechnen:

- Hauptbauarbeiten	Fr.	960'000.--
- Nebenarbeiten, Diverses	Fr.	120'000.--
		<hr/>
Total	Fr.	1'080'000.--
		=====

In diesen Aufwendungen sind bei beiden Strassen die notwendigen grosskalibrigen Kanalisationsumlegungen enthalten. Das Bauvorhaben kommt ins Grundwasser zu liegen und es sind deshalb für die Wasserhaltung bedeutende Aufwendungen eingerechnet. Dabei muss beachtet werden, dass wegen der Nähe der Eisplatte der Kunsteisbahn der Grundwasserspiegel nicht wesentlich verändert wird, damit Setzungen vermieden werden können.

Die Submissionsergebnisse zeigen das grosse Interesse der Bauunternehmer, wurden doch 10 Gesamtofferten und 3 Teilofferten eingereicht. Der pauschale Beitrag der Korporation wurde aufgrund der Offerten 1979 errechnet unter Einrechnung der Teuerung bis 1981. Voraussichtlich können beide Unterführungen günstiger erstellt werden als ursprünglich angenommen wurde. Da der Anteil der Korporation Zug aufgrund der ursprünglichen Kostenschätzung festgelegt wurde, behält sich der Stadtrat vor, nach Vorliegen der effektiven Abrechnung auf eine allfällige Aufrechnung der Teuerung zu Lasten der Korporation zu verzichten.

Die Kostenaufteilung ist wie folgt:

Gesamtkosten		Fr.	1'080'000.--
Pauschalbeitrag der Korporation (ohne Aufrechnung der Teuerung)		Fr.	690'000.--
			<hr/>
Zu Lasten der Stadt	netto	Fr.	390'000.--
			=====

Im Investitionsprogramm sind Fr. 630'000.-- vorgesehen.

Für die Festsetzung der Beitragsleistung gemäss Verursacherprinzip war die Korporation Zug Verhandlungspartner der Stadt. Die Korporation hat mit der Einkaufszentrum Herti AG vertragliche Regelungen getroffen, und auf die Wohnbauten werden keine Kosten abgewälzt.

Der Beitrag der Korporation Zug beträgt Fr. 690'000.--, zuzüglich eventuell die zu verrechnende Teuerung. Der Anteil der Stadt beläuft sich somit auf Fr. 390'000.--.

Es stellt sich die Frage, ob dieser Kredit brutto oder netto angebeht werden soll. Der städtische Anteil beträgt wenig mehr als ein Drittel der Gesamtsumme von Fr. 1'080'000.--. Nachdem bis anhin grundsätzlich das Bruttoprinzip angewandt wurde, glaubt der Stadtrat, trotz des grossen Fremdanteils, es sei am bisherigen Prinzip festzuhalten und aufgrund der Ueberschreitung der Millionengrenze eine Urnenabstimmung durchzuführen. Sofern der Grosse Gemeinderat jedoch die Meinung

vertritt, dass angesichts des hohen Fremdanteils nach dem Nettoprinzip vorzugehen sei, was lediglich die Unterstellung unter das fakultative Referendum bedeuten würde, so könnte sich der Stadtrat dieser Argumentation anschliessen.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und für die Erstellung der Personenunterführungen unter der General Guisan-Strasse und unter der Allmendstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung einen Bruttokredit von Fr. 1'080'000.-- zu bewilligen.

Zug, 1. Juni 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
W.A. Hegglin Dr. A. Müller

Beilagen:

- Beschlussesentwurf
- Uebersichtsplan siehe Vorlage Nr. 649, Allmendstrasse

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.
BETREFFEND PERSONENUNTERFUEHRUNGEN BEI DER KUNSTEISBAHN UNTER
DER GENERAL GUISAN-STRASSE UND UNTER DER ALLMENDSTRASSE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates
Nr. 650 vom 1. Juni 1982

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

1. Für die Erstellung von Personenunterführungen bei der Kunst-
eisbahn unter der General Guisan-Strasse und unter der All-
mendstrasse wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein
Bruttokredit von Fr. 1'080'000.-- bewilligt.

Dieser Kredit erhöht sich um die ab 1. Januar 1983 effektiv
ausgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen.

Der Bruttokredit reduziert sich um die Beitragsleistung
der Korporation von pauschal Fr. 690'000.-- zuzüglich
eventuell die zu verrechnende Teuerung.

2. Der Beschluss unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung
der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die
Stimmberechtigten sofort in Kraft.

Er 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:

Personenunterführungen bei der Kunsteisbahn unter der General
Guisan-Strasse und unter der Allmendstrasse
Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 15.6.82

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Geschäftsprüfungskommission, welche in Anwesenheit von
Finanzchef Walther A. Hegglin Bericht und Antrag des Stadtra-
tes beraten hat, stellt fest, dass auch in dieser Vorlage das
Bruttokreditprinzip eingehalten wird. Obwohl die Kosten, die
zu Lasten der Stadt anfallen, netto den Betrag von Fr. 390'000.--
ergeben, wird diese Vorlage einer Urnenabstimmung unterstellt.
Nach eingehender Diskussion stellt sich die Geschäftsprüfungs-
kommission grundsätzlich hinter das Bruttoprinzip. Die An-
wendung des Bruttoprinzips ist zwar in der Gemeindeordnung
nicht festgehalten, aber wird seit Jahren strikte befolgt.

Die Geschäftsprüfungskommission beantragt dem Grossen Gemeinde-
rat einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und den Brutto-
kredit von Fr. 1'080'000.-- zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Georges Risi, Vizepräsident

Personenunterführungen bei der Kunsteisbahn unter der
General Guisan-Strasse und unter der Allmendstrasse

Zusatzbericht

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 30. November 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

An der Sitzung vom 29. Juni 1982 hat der Grosse Gemeinderat die Vorlage Nr. 650 beraten. Im Verlaufe der Verhandlungen stellte ein Ratsmitglied den Antrag, es sei noch eine Lösung ohne Personenunterführungen, dafür mit einer Lichtsignalanlage zu studieren.

Bei einer Realisierung der Personenunterführungen müssten an der General Guisan-Strasse keine Veränderungen vorgenommen werden. Der Verkehr würde sich, ohne dass Fahrspuren markiert würden, gleich abwickeln wie heute. Die Erstellung einer Lichtsignalanlage bedingt jedoch die Markierung von Fahrspuren. Bei der neuesten Technologie für Lichtsignalanlagen kommen Microprozessoren-Geräte zum Einsatz, die den Verkehr aufgrund der Fahrspurbelastungen regeln. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit erhöht. Mit der Markierung von Fahrspuren erhöht sich jedoch das Problem des Zweiradverkehrs. Dieser musste deshalb im Rahmen der zusätzlich geforderten Abklärungen miteinbezogen werden. Es zeigte sich bald, dass dieses Problem gar nicht einfach zu lösen ist. Das Stadtbauamt hat deshalb mit Vertretern der Velo-Bürger-Initiative Kontakt aufgenommen, um die sich ergebenden Probleme mit der am Zweiradverkehr direkt interessierten Gruppe diskutieren zu können. In konstruktiven Gesprächen wurden Vor- und Nachteile verschiedener Varianten gegeneinander abgewogen. Die Arbeitsgruppe der Velo-Bürger-Initiative hat schliesslich eine Lösung skizziert. Das Stadtbauamt hat die diskutierten Ideen aufgezeichnet, die in der Folge kurz erläutert werden:

Variante 1: Personenunterführungen gemäss Vorlage Nr. 650.

Da bei dieser Variante keine Lichtsignalanlage installiert würde, wären keine Fahrspurmarkierungen notwendig. Der Veloverkehr würde sich wie heute abwickeln. Die Sicherheit für die Fussgänger wäre dank der Unterführungen gross; als Nachteil muss dagegen die recht grosse Länge derselben gesehen werden, was vor allem sicherheitspolizeiliche Fragen aufwirft (Ueberfälle, Unzucht etc.).

Variante 2: Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage

In der General Guisan-Strasse müssten Fussgängerinseln erstellt werden. Der Fussgänger hätte dadurch den Verkehr jeweils nur in einer Richtung zu beobachten und könnte auf den Inseln einen Halt einschalten. Fahrspurmarkierungen wären nicht zwingend notwendig. Solche könnten aber in der General Guisan-Strasse für die Linksabbieger markiert werden.

Variante 3: Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlagen
Veloverkehr in den Fahrspuren

Die Erstellung einer Lichtsignalanlage bedingt die Anordnung von Fahrspuren, da sonst ein einzelnes Fahrzeug den Verkehr unnötigerweise blockieren könnte. Lichtsignalanlagen erhöhen die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer, reduzieren jedoch die Leistungsfähigkeit einer Kreuzung. Mit der neuen Technologie wird allerdings ein wesentlich flüssigerer Verkehrsablauf erzielt als mit den bisherigen Anlagen. Lässt man den Veloverkehr in den Fahrspuren, profitieren die Velofahrer von der flüssigen Verkehrsabwicklung. Es ist allerdings notwendig, dass die Fahrspuren zugunsten der Velofahrer verbreitert werden. Die Markierung von Velospuren ist jedoch nicht möglich, weshalb die Sicherheit des Velofahrers im Knotenbereich reduziert ist.

Variante 4: Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage und
separate Velospuren (Velo-Bürger-Initiative)

Die Fahrspuren können in der Breite auf 3.0 m reduziert werden. Vom Sicherheitsstandpunkt aus ist diese Variante für den Velofahrer günstig, obwohl die "eckige" Verkehrsführung auch gewisse Nachteile mit sich bringt. Die Kombination Velo/Fussgänger vor der KEB könnte, obwohl das Trottoir 4 m breit wäre, zu Friktionen führen. Beim Ueberqueren einer Strasse, das parallel den Fussgängerstreifen zu erfolgen hätte, müsste der Velofahrer durch Betätigen der Handtaste für sich die Grünphase auslösen. Zweifelsohne wickelt sich der Veloverkehr nach diesem System weniger flüssig ab, als wenn die Velofahrer in den Fahrspuren bleiben. Vor allem die sportlichen Fahrer würden diese "eckige Lösung" kaum schätzen.

II.

Die Führung des Veloverkehrs über einen Verkehrsknoten ist von wesentlicher Bedeutung. Die neue Tendenz gemäss Variante 4 ist noch wenig realisiert und vor allem sind die Erfahrungen noch klein. Besonders aber wird sie von den Velofahrern sehr unterschiedlich beurteilt. Die Varianten zeigen aber klar, dass je nach dem wie der Veloverkehr geführt wird, die baulichen Massnahmen wesentlich anders sind. Bei unbefriedigenden Verhältnissen in einem Fall kann nicht ohne bedeutende Umgestaltung auf einen andern Fall umgestellt werden.

Die Installation einer Lichtsignalanlage würde gemäss Richtofferte rund Fr. 200'000.-- kosten. Hinzu kämen die baulichen Massnahmen, die je nach Variante verschieden sind und nicht ermittelt wurden.

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass es zur Zeit ausserordentlich schwierig ist zu entscheiden, welche Variante mit Lichtsignalanlage die richtige wäre (Var. 3 oder 4) und ob eine dieser Varianten auch wirklich besser ist als die Personenunterführungen. Eine Quartierbefragung hat gezeigt, dass die Auffassungen sehr unterschiedlich sind. Erschwerend in der ganzen Entscheidungsfindung kommt hinzu, dass es heute kaum möglich ist, abzuschätzen, mit welcher Verkehrszunahme mit der Hertiüberbauung gerechnet werden muss und wie sich der Verkehr auf dem Knotenpunkt General Guisan-Strasse / Allmendstrasse abwickeln wird. Nicht übersehen werden darf allerdings, dass die Strassenüberquerungen durch alte Leute zunehmen wird und dass für deren Sicherheit etwas getan werden muss.

III.

Der Stadtrat ist deshalb zum Schluss gekommen, den Entscheid Personenunterführungen oder Installation einer Lichtsignalanlage zurückzustellen. Vorerst sollen einmal die Auswirkungen des Hertizentrums abgewartet werden. In der Zwischenzeit können vielleicht auch mehr Erfahrungen über die Führung des Zweiradverkehrs bei Knotenpunkten gesammelt werden. Die General Guisan-Strasse würde somit vorerst unverändert beibehalten. Lediglich müssten Fussgängerinseln eingebaut und Fahrspuren markiert werden, damit für die Fussgänger mindestens eine beschränkte Verbesserung der Sicherheit erzielt würde. (Variante 2)

In der Vorlage Nr. 650 wurde dargelegt, dass bei der Finanzierung der Fussgängerunterführungen das Verursacherprinzip angewandt wurde. Demzufolge hätte die Korporation bzw. die Einkaufszentrum Herti AG an die Gesamtkosten von Fr. 1'080'000.-- einen Beitrag von Fr. 690'000.-- leisten müssen. Für die Stadt wäre noch ein Nettoanteil von Fr. 390'000.-- verblieben. Das Hinausschieben einer definitiven Lösung soll nicht gleichbedeutend mit einem Verzicht auf

diese Beteiligung sein. Nach Auffassung des Stadtrates könnte bei einem späteren Entscheid für eine andere Lösung der gleiche prozentuale Verteiler zur Anwendung kommen. Die Modalitäten müssten vertraglich geregelt werden.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, vom Zusatzbericht Kenntnis zu nehmen, das Geschäft auf unbestimmte Zeit auszusetzen und zu beschliessen, vorerst auf der Kreuzung General Guisan-Strasse/Allmendstrasse nur Fussgängerstreifen und Fussgängerinseln zu erstellen.

Zug, 30. November 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

W.A. Hegglin

A. Müller

Beilagen:

- Uebersichtspläne Variante 1 - 4
- Beschlussesentwurf

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.
BETREFFEND PERSONENUNTERFUEHRUNGEN BEI DER KUNSTEISBAHN
UNTER DER GENERAL GUISAN-STRASSE UND UNTER DER
ALLMENDSTRASSE

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates
Nr. 650 vom 1. Juni 1982 sowie vom Zusatzbericht Nr. 650.2
vom 30. November 1982

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

1. Auf die Erstellung von Personenunterführungen bei der Kunsteisbahn unter der General Guisan-Strasse und unter der Allmendstrasse wird zur Zeit verzichtet.
2. Die Frage, ob Personenunterführungen erstellt werden sollen oder ob als Alternative nur eine Lichtsignalanlage installiert werden soll, wird zurückgestellt, bis Erfahrungen über das Verkehrsaufkommen aus dem Herti-Quartier vorliegen.
3. Mit dem Bau der Vorsortierspuren in der Allmendstrasse zwischen General Guisan-Strasse und Einfahrt Hertizentrum sollen in der General Guisan-Strasse Fussgängerstreifen markiert und Fussgängerinseln erstellt werden.
4. Der Stadtrat wird beauftragt, die Modalitäten einer spätern Beitragsleistung mit der Korporation Zug als Verursacherin vertraglich festzulegen.
5. Die Beschlüsse gemäss Ziff. 1 - 4 treten sofort in Kraft.

Sie sind 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:

HERTIZENTRUM

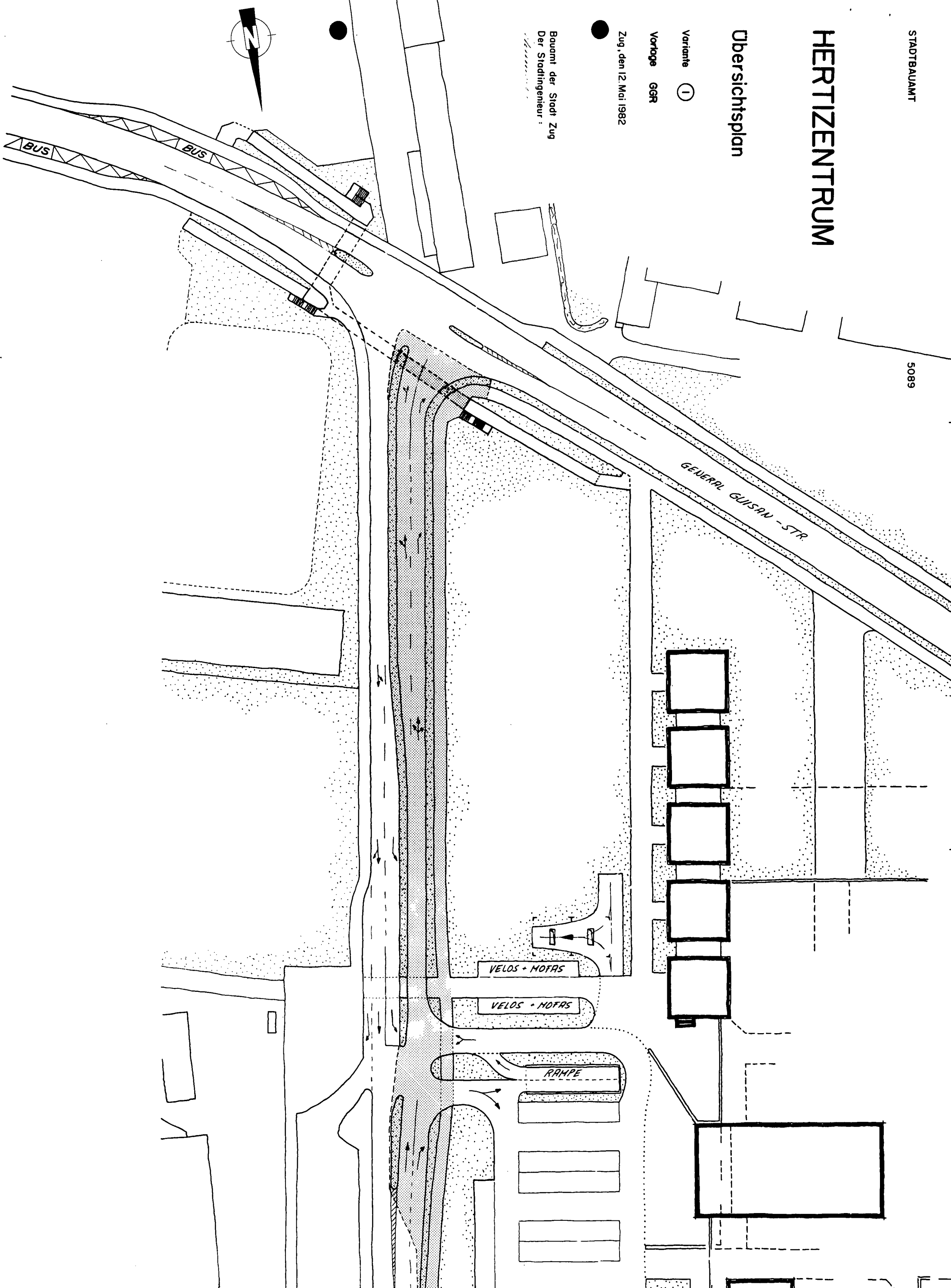
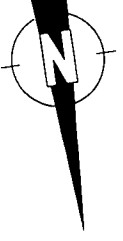
Übersichtsplan

Variante ①

Vorlage GGR

Zug, den 12. Mai 1982

Bauamt der Stadt Zug
Der Stadtingenieur :



HERTIZENTRUM

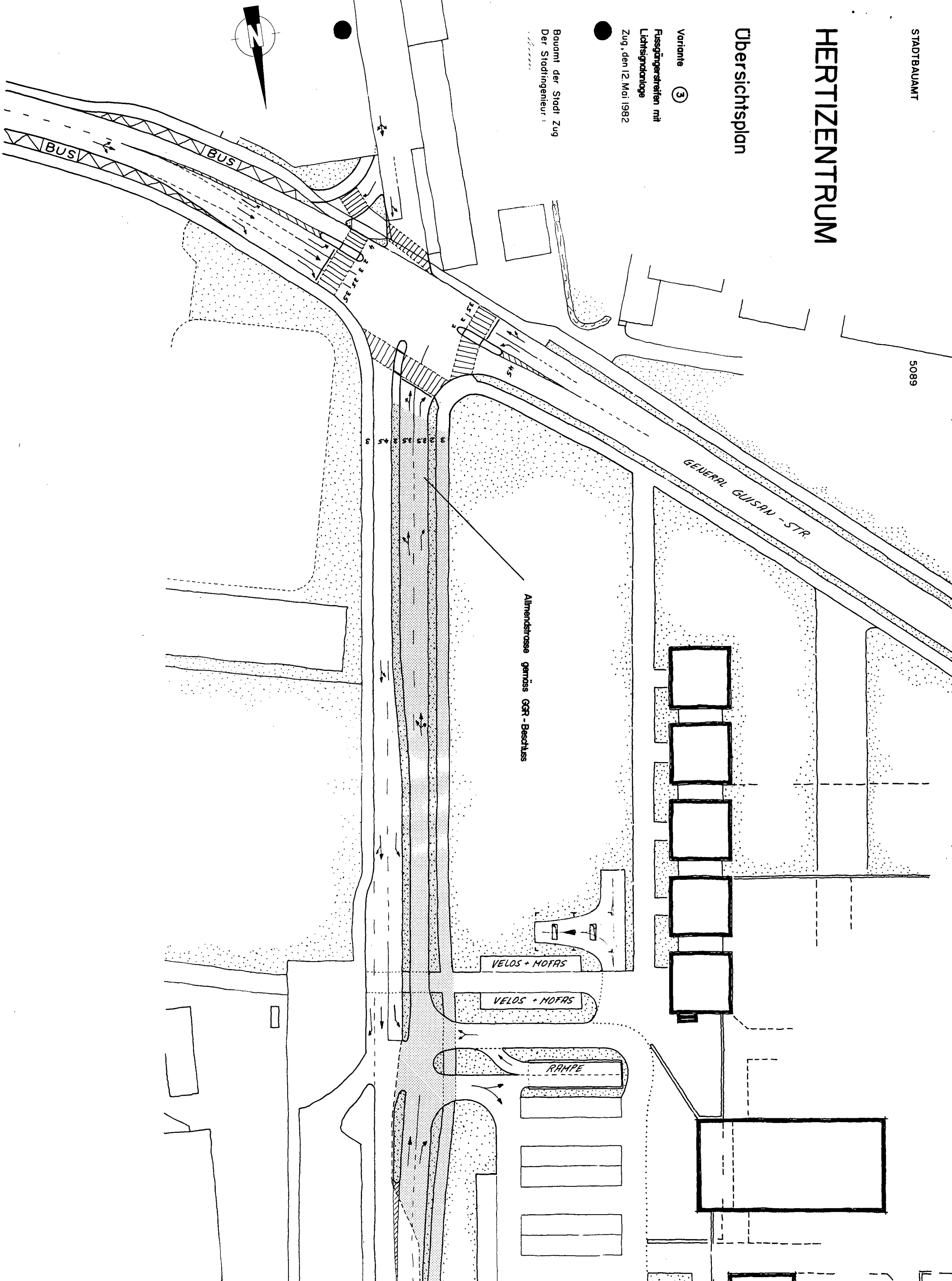
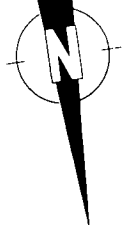
Übersichtsplan

Variante ③

Fussgängerstreifen mit
Lichtsignalanlage

Zug, den 12. Mai 1982

Bauamt der Stadt Zug
Der Stadtingenieur :



HERTIZENTRUM

Obersichtsplan

Variante ④

Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage
mit separaten Velospuren

Zug, den 12. Mai 1982

Bauamt der Stadt Zug
Der Stadtingenieur:

Manuella Leber

