

Stadtkanzlei  
Ivano de Gobbi, Präsident GGR  
Stadthaus  
6300 Zug

Parlamentarischer Vorstoss GGR	
Eingang	22. August 2025
Bekanntgabe im GGR	16. Sept. 2025

Zug, 22. August 2025

## Interpellation zum Umbau der Bushaltestelle Oberwiler Kirchweg

Gemäss Referat des Stadtingenieurs an der letzten GV der Nachbarschaft St. Michael plant das Baudepartement im Rahmen der Sanierung der Zugerbergstrasse die Aufhebung der Fahrbahn-Haltestelle Oberwiler Kirchweg (Umbau zu einer Busbucht).

Dies wäre eine fundamentale Kehrtwende, die Busbuchten wurden dort erst 2008 entfernt, was von der Nachbarschaft, den Schulleitungen Kirchmatt und Heilpädagogische Schule (HPS), der Elternvereinigung HPS sowie den ZVB gewünscht und etwa von der HPS als «grossen Sicherheitsgewinn» für ihre vulnerablen Schülerinnen und Schüler begrüsst wurde.

Der Stadtrat selbst begründete die Aufhebung damals, sie sei gemäss einem unabhängigen Bericht für Quartiersammelstrassen normgerecht und erhöhe die Sicherheit für Fussgänger (Bericht vom 23. Juni 2009 zum Postulat Manuel Brandenburg, Geschäft Nr. 2037).

Nicht zuletzt gaben Geschwindigkeitsmessungen den Ausschlag: Vor Einführung der Fahrbahn-Haltestellen wurden Maximalgeschwindigkeiten von 103 (bergwärts) respektive sogar 112 km/h (talwärts) gemessen.

Noch 2024 meinte der Stadtrat: «Auch bei den weiteren Bushaltestellen in der Stadt Zug ist das Potenzial zur Umgestaltung zu Busbuchten nicht vorhanden.» (Interpellationsantwort Nr. 2900).

Die Planung einer Busbucht, die den motorisierten Individualverkehr bevorzugt und den Bus separiert, widerspricht den behördenverbindlichen strategischen Leitsätzen zur «Flächen-effizienten Mobilität» und dem «Prinzip der Koexistenz» im Mischverkehr. (Kommunaler Richtplan 2025, S. 9: «Zug gestaltet das städtische Mobilitätsnetz nach dem Prinzip der Koexistenz [...]» und S. 33, Massnahme M1.1: «Das kommunale Strassennetz wird [...] nach dem Prinzip der Koexistenz gestaltet [...]».)

Zudem sind Busbuchten auch weniger optimal bezüglich Hindernisfreiheit und die verkehrsberuhigende Wirkung der Fahrbahn-Haltestelle würde aufgehoben. Auch hier geben die verbindlichen Handlungsanweisungen des Richtplans die Richtung vor: Seite 40, Handlungsanweisung M4: «Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind hindernisfrei gestaltet [...]» und Seite 42, Handlungsanweisung M5: «Insbesondere auf Schulwegen entspricht die Weginfrastruktur den sehr hohen Sicherheitsanforderungen für Kinder.»

Vorliegend würde für Busbuchten kürzlich gekauftes Zurlaubenhof-Land beansprucht. Abgesehen von den reinen Baukosten würden die Nachteile einer solchen Haltestelle somit unverhältnismässig teuer erkaufte.

Die Inanspruchnahme von Land des Zurlaubenhofs für Verkehrsinfrastruktur steht zusätzlich im Konflikt mit den Zielen des Kommunalen Richtplans für dieses Areal. (S. 13, Massnahme L1.03 Areal Zurlaubenhof: «Verbesserung Zugänglichkeit für öffentliche Nutzungen, Umsetzung des Pflege- und Entwicklungskonzeptes, Erhöhung Biodiversität».)

In diesem Zusammenhang stellen wir dem Stadtrat folgende Fragen mit der Bitte um schriftliche Beantwortung:

**Fragen:**

1. Stimmt es, dass die Haltestelle Oberwiler Kirchweg wieder mit Busbuchten ausgestattet werden soll? Ist das (nur) ein Projekt des Baudepartements oder ein Beschluss des Stadtrats?
2. Falls letzteres: was erhofft sich der Stadtrat davon und wie ist dieses Vorhaben mit dem «Prinzip der Koexistenz» (M1.1) und dem Leitsatz der «optimierten Führung der Buslinien» (Kommunaler Richtplan 2025, S. 9 & 33) vereinbar?
3. Was hat zum Meinungsumschwung gegenüber der Interpellationsantwort Nr. 2900 geführt? Insbesondere: Weshalb erachtet der Stadtrat seine eigenen Argumente von 2009 (Sicherheit der Fussgänger, Normgerechtigkeit; vgl. GGR-Vorlage 2037, S. 2), die durch das Gutachten ARP bestätigt wurden, heute nicht mehr als gültig? Wie wird die Sicherheit angesichts der 2009 gemessenen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 112 km/h gewährleistet?
4. Das Gutachten ARP 2009 (S. 7) stützte sich auf Forschung, wonach Fahrbahn-Haltestellen bei < 600 Fahrzeugen/h empfohlen werden; gemessen wurden damals 250 Fz/h (S. 8). Wie hoch ist das aktuelle Verkehrsaufkommen (Spitzenstunde), und wie rechtfertigt der Stadtrat die Abkehr von dieser fachlichen Empfehlung und den damals gültigen Normen (VSS SN 640 880)?
5. Befürwortet der Stadtrat eine fakten- und vernunftbasierte Verkehrspolitik?
6. Wie viele Quadratmeter Kultur- resp. Bauland des Zurlaubenhofs würden durch Busbuchten, welche wegen der hindernisfreien Ausgestaltung sehr lang sein müssten, dauerhaft versiegelt und vernichtet?
7. Werden durch eine circa 40 Meter lange Busbucht mögliche Erschliessungsmöglichkeiten für eine spätere Überbauung der Zurlaubenhof-Parzelle negativ präjudiziert? Wurden diesbezügliche Optionen geprüft?
8. Was kostet das Projekt unter Einsetzen eines realistischen Preises für das benötigte Land? Wie hoch sind die Kosten bei einer Vollkostenrechnung (Baukosten, Land, allenfalls Abschreibung Restwert Fahrbahn-Haltestelle)?
9. Ist beim Kauf des Zurlaubenhofs die Möglichkeit der Landnutzung für eine Busbucht je explizit in Betracht gezogen worden? Wenn ja, warum wurde dies der Stimmbevölkerung nicht dargelegt? Ist der landschaftliche Eingriff für den Stadtrat unerheblich und mit den Zielen der Massnahme L1.03 (Pflege- und Entwicklungskonzept, Biodiversität; vgl. Kommunaler Richtplan 2025, S. 13) vereinbar?
10. Gab es nicht andere Ideen, was auf dem Gelände des Zurlaubenhofs gebaut/gemacht werden könnte? Wie oft kam der Vorschlag «Busbucht» bei der derzeit noch laufenden Umfrage zur Zukunft des Zurlaubenhofs (Mitwirkung mit dem Ziel, das historische Erbe zu bewahren und öffentlich erlebbar zu machen)?

11. Wurden die ZVB, die Nachbarschaft und die dort verorteten Schulen zur Stellungnahme eingeladen?
12. Wie beurteilen die ZVB die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität – auch im Lichte ihrer damaligen Aussage, dass Fahrbahn-Haltestellen den Vorteil hätten, dass keine Wartezeit beim Einspuren entstehe (ARP Gutachten 2009, S. 15)?
13. Wie beurteilen die Schulen (insb. HPS) die Auswirkungen auf die Schulwegsicherheit (Kommunaler Richtplan 2025, M5), angesichts der sehr positiven Beurteilung der Fahrbahn-Haltestelle durch die HPS im Jahr 2009 (ARP Gutachten 2009, S. 14)?
14. Wie stellt der Stadtrat sicher, dass der autonome, niveaugleiche Zugang gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gewährleistet wird, obwohl Busbuchten das korrekte, parallele Anfahren der Haltekante technisch erschweren?"
15. Wiegt der minimale Zeitgewinn (< 20 Sek.) für wenige Automobilisten die Zeitverluste und Komforteinbusse für ÖV-Nutzende, die erschwerte Umsetzung der Hindernisfreiheit, den Verlust der verkehrsberuhigenden Wirkung, den Landverschleiss und die Projektierungs- und Baukosten auf? Hat der Stadtrat eine entsprechende Kosten-/ Nutzenrechnung gemacht oder machen lassen?

**Interpellanten:** (in alphabetischer Reihenfolge, gültig ohne Unterschrift)

Esther Ambühl Tarnowski

Florin Meier

Patrick Steinle

Stefan W. Huber