

Neugestaltung Postplatz:

- Parkhaus und Neugestaltung Postplatz
- Änderung Verkehrsregime Innenstadt

Zwischenbericht

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 30. November 2004

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. April 2002 hat die FDP-Fraktion des Grossen Gemeinderates die Motion betreffend die „Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebots“ eingereicht. Eine gestützt darauf in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass mit einem unterirdischen Parkhaus auf dem Postplatz aus der Sicht des Städtebaus, des Verkehrs und des Gewerbes mit vertretbaren Investitionen qualitative Verbesserungen erzielt werden können. Am 27. Januar 2004 hat der Grosse Gemeinderat (Vorlage Nr. 1782) einen Kredit von CHF 490'000.00 für die Projektierung des unterirdischen Parkhauses und der Neugestaltung des Postplatzes sowie der umliegenden Gassen bewilligt. Gleichzeitig wurde einem Kredit von CHF 125'000.00 für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt zugestimmt. Hingegen wurde der Kredit für eine Machbarkeitsstudie für ein Parkleitsystem in der Innenstadt nicht bewilligt. Die Arbeiten sind so weit fortgeschritten, dass wir Ihnen einen Zwischenbericht vorlegen können, der über folgende Fragestellungen Auskunft gibt:

- Kann das heutige Verkehrsregime in der Innenstadt geändert werden?
- Wie soll der Postplatz nach dem Bau des unterirdischen Parkhauses aussehen?
- Wie ist das unterirdische Parkhaus Postplatz zu dimensionieren und wie sind die umliegenden Gassen zu gestalten?

Wir gliedern unseren Bericht wie folgt:

1. Machbarkeitsstudie Änderung Verkehrsregime Innenstadt
2. Gestaltung des Postplatzes
3. Vorprojekt Parkhaus
4. Weiteres Vorgehen, Zeitplan
5. Antrag

1. Machbarkeitsstudie Änderung Verkehrsregime Innenstadt

1.1 Grundlagen

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde untersucht, ob die Verkehrsführung mit einem Einbahnsystem in der Innenstadt von Zug geändert werden kann. Die Untersuchungen erfolgten für folgende Varianten:

- Verkehrsführung im Gegenrichtungsverkehr durch die Vorstadt (Variante „Verkehrsarme Bahnhofstrasse“);
- Verkehrsführung im Gegenrichtungsverkehr durch die Bahnhofstrasse (Variante „Verkehrsarme Vorstadt“);
- Wechselnde Verkehrsführung des Hauptverkehrs durch die Vorstadt an Werktagen und durch die Bahnhofstrasse an Sonntagen (Variante „Wechselregime“).

Um die Auswirkungen dieser Verkehrsstromveränderung auf die Knoten in der Zuger Innenstadt, welche in den Spitzenstunden bereits heute an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gelangen, beziffern zu können, wurden am 5. Juli 2004 die in die Innenstadt ein- und ausfahrenden Fahrzeuge mit Handzählungen erfasst. Die Nummernschilderhebung zeigte deutlich, dass starke Verkehrsströme das Untersuchungsgebiet durchfahren und dass der Ziel- und Quellverkehr 25 % des Gesamtverkehrs ausmachen. Die gleichen Fahrzeuge wurden innerhalb des Betrachtungsintervalls mehrfach beobachtet. Bei genügendem Parkplatzangebot und gezielter Parkplatzbewirtschaftung könnte dieser Suchverkehr eliminiert werden.

1.2 Variantenvergleich

Die Leistungsberechnung der Varianten zeigt folgende Ergebnisse:

Die **Variante „Verkehrsarme Bahnhofstrasse“** mit Gegenverkehr in der Vorstadt scheitert an der ungenügenden Leistungsfähigkeit des Postplatzes. Zudem verhindert die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage am Postplatz eine Verlegung der Richtung Südfahrenden Busse von der Vorstadt in die Bahnhofstrasse. Sie müssten in der Vorstadt verbleiben, wo aber wegen des Gegenverkehrs keine Busspur oder Busbevorzugung mehr angeboten werden kann.

Die **Variante „Verkehrsarme Vorstadt“** mit Gegenverkehr in der Bahnhofstrasse führt dazu, dass der Bundesplatz und die Alpenstrasse eine Mehrbelastung in Richtung Bahnhofstrasse erfahren. Die Verkehrsmenge auf der Bahnhofstrasse in Richtung Norden bleibt praktisch unverändert, während auf der Baarerstrasse die Zunahme in beiden Richtungen erheblich wäre. Der Bus Richtung Süden muss durch die Vorstadt fahren, da in der Bahnhofstrasse wegen des Gegenverkehrs, der hohen Verkehrsmenge und aufgrund mangelnder Platzverhältnisse keine Bushaltestelle auf der Fahrbahn errichtet werden kann. Eine Busführung in beiden Richtungen durch die Vorstadt kann aus Gründen der mangelnden Erschliessungswirkung nicht empfohlen werden.

Bei der **Variante „Wechselregime“** wäre die Bahnhofstrasse an den Werktagen, die Vorstadt hingegen an Wochenenden und während der Sommerferien verkehrsarm. Am Postplatz gäbe es an Werktagen etwa die gleichen Leistungsdefizite wie vorstehend bereits erwähnt. Unverantwortbar wäre aber die Gestaltung aller Knoten. Diese müssten nämlich jeweils für den Fall der grössten Verkehrsbelastung ausgebaut werden und

würden damit eine sehr grosse Fläche beanspruchen. Um ein Wechselregime mit den erforderlichen Leistungsfähigkeiten zwischen den Varianten „Verkehrsarme Bahnhofstrasse“ und „Verkehrsarme Vorstadt“ ermöglichen zu können, wurde eine Knotengestaltung mit Kreiseln und mit Lichtsignalanlagen geprüft. Ungesteuerte Kreuzungen mittels Kreisverkehrsanlagen am Postplatz oder am Bundesplatz sind bei der vorhandenen hohen Verkehrsmenge an Motorfahrzeugen und den starken, strassenquerenden Fussgängerströmen unverantwortbar. Aus Sicht des Stadtbildes würden die neuen Knoten sowohl bei der Variante mit Kreiseln wie auch bei der Variante mit Lichtsignalanlagen gestalterisch eine massive Verschlechterung gegenüber der heutigen Situation bedeuten. Die Kosten für die Umgestaltung der Zufahrten und Knoten bewegen sich zwischen CHF 11 Mio. für die Variante mit Kreiseln und CHF 16 Mio. für die Variante mit Lichtsignalanlagen. Diese Kosten müssten vollumfänglich von der Stadt getragen.

1.3 Schlussfolgerung: Verkehrsregime mit reduzierten Verkehrsflächen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich gegenüber dem heutigen Verkehrsregime mit keiner der Varianten einigermaßen gleich gute Verkehrsabläufe und schon gar nicht eine Verbesserung erzielen lässt. Solange keine Entlastung der Innenstadt durch einen Stadttunnel erfolgt, soll das heutige Verkehrsregime beibehalten werden.

Aufgrund dieser Sachlage wird die Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt, d.h. die Aufhebung des Einbahnregimes im Zusammenhang mit dem Projekt unterirdisches Parkhaus Postplatz, nicht weiter verfolgt. Statt dessen wird bei der Weiterbearbeitung des Parkhausprojektes von der heutigen Verkehrsführung mit reduzierten Verkehrsflächen auf dem Postplatz ausgegangen. Dabei wird die Verkehrsbeziehung zwischen dem unteren und dem oberen Postplatz unterbunden und die heute getrennten Spuren auf dem oberen Postplatz zu einer Fahrbahn im nördlichen Teil des Platzes zusammengefasst. Dies erlaubt die Schaffung von grösseren verkehrsfreien Flächen sowohl auf dem unteren, wie auch auf dem oberen Teil des Postplatzes. Dies ermöglicht eine Aufwertung des Postplatzes (vgl. Beilage 1).

2. Gestaltung des Postplatzes

Dem Gestaltungskonzept des Postplatzes wurde das heutige Verkehrsregime mit reduzierten Verkehrsflächen (vgl. Ziff. 1.3) zu Grunde gelegt. Es wurden Varianten der Gestaltung mit und ohne Bäume erarbeitet. Weiter bearbeitet wird die Variante mit hohen Bäumen auf dem oberen Postplatz und einzelnen kleineren Bäumen auf dem unteren Postplatz (vgl. Beilage 2). Die verkehrsfreien Flächen werden in Anlehnung an die Altstadt südlich des Platzes mit Guber-Granitsteinen (wie beim Landsgemeindeplatz) gepflästert. Die übrigen, nördlich der Strasse liegenden Flächen, sollen wie die Bahnhofstrasse asphaltiert werden. Sowohl auf dem oberen wie auch auf dem unteren Postplatz sind, als gestalterisches Element, Wasserflächen vorgesehen. Auf dem oberen Postplatz sind sie horizontal angeordnet, auf dem unteren Postplatz vertikal und über der Mauer der Parkhauseinfahrt hinunterfliessend vorgesehen (vgl. Beilage 3). Für den Fussgängerzugang zum Parkhaus, kombiniert mit der Buswartehalle und einem kleinen Kiosk, ist ein eingeschossiger Bau vorgesehen (vgl. Beilage 4).

Die Kosten der Gestaltung des Postplatzes und der umliegenden Gassen werden auf CHF 1.2 Mio. geschätzt.

3. Vorprojekt Parkhaus

Das Projekt des unterirdischen Parkhauses (vgl. Beilagen 5 und 6) konnte, unabhängig von den Abklärungen bezüglich Änderung des Verkehrsregimes und bezüglich der Platzgestaltung zum generellen Projekt weiterbearbeitet werden. In Kenntnis, der technischen Schwierigkeiten beim Bau eines unterirdischen Parkhauses am Postplatz wurde auf die in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen zusätzlichen Eingriffe in die Nachbarliegenschaften (kant. Verwaltungsgebäude) verzichtet. Im Juli 2004 wurden geologische Untersuchungen durchgeführt. In Zusammenarbeit mit Betreibern und Bewilligungsbehörden wurde die Ausstattung des Parkhauses definiert und in das Projekt integriert. Bei der Bearbeitung ergab sich folgender Flächenbedarf für die Infrastruktur: zwei rollstuhlgängige Lifte, ein Notausgang mit einem zweiten Treppenhaus, Technikräume, Verkehrsflächen für Rampen u.ä.. Zudem wird der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagene Gegenverkehr in Frage gestellt; aus Sicherheits-, Übersichts- und Komfortgründen werden in der Regel die versetzten Geschosse eines Parkhauses im Einbahnverkehr betrieben. Dies führt jedoch zum Verlust von weiteren Parkplätzen. Soll zudem der Antrag der Geschäftsprüfungskommission von mindestens 150 Parkplätzen befolgt werden, so müssen neu vier Untergeschosse (in der Machbarkeitsstudie waren drei Geschosse vorgesehen) gebaut werden.

Für das unterirdische Parkhaus liegt ein generelles Projekt mit Varianten vor. Bei der Kostenberechnung wurden, nebst den Baukosten des Parkhauses und dessen betrieblicher Ausrüstung, auch die Kosten der Wiederherstellung der Strassen und der Infrastruktur (Buswartehalle) berücksichtigt. Die wichtigsten Kennzahlen für die untersuchten Varianten:

	3 Geschosse Gegenverkehr	3 Geschosse Einbahnverkehr	4 Geschosse Einbahnverkehr
Anzahl Parkplätze	133	124	165
Totalkosten Mio. CHF	11,1	11,1	13,3
Fläche m ² pro PP	35,3	37,8	37,9
CHF pro Parkplatz	83'400	89'500	80'300

Die Kosten für den Bau des Parkhauses gehen zum Teil zu Lasten der „Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung“. Diese wird aus den Parkplatz-Ersatzabgaben geäuft und beträgt per 1. Januar 2004 rund CHF 6 Mio. Die Höhe von kostendeckenden Parkierungsgebühren wird nach Vorliegen der genauen Kosten ermittelt.

4. Weiteres Vorgehen, Zeitplan

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass ein viergeschossiges Parkhaus mit Einbahnverkehr weiter zu bearbeiten ist. Eine wesentliche Aufwertung des Lebensraumes der Innenstadt durch eine Änderung des Verkehrsregimes kann kurzfristig nicht erreicht werden. Ein grosser Teil der Strassen- und Platzflächen muss für die Zirkulation des motorisierten

Verkehrs bereitgestellt werden. Die restlichen Flächen sollen in erster Linie den Fussgängern und Erholungssuchenden zur Verfügung stehen. Hierzu sollen so viele oberirdische Parkplätze wie möglich und sinnvoll in das Parkhaus verlegt werden. Nebst den bereits in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Verlegungen von oberirdischen Parkplätzen, sind auch Parkplätze aus der Vorstadt und vom Hirschenplatz in das Parkhaus zu verlegen. In der Vorstadt sind es elf, auf dem Hirschenplatz fünf bewirtschaftete Parkplätze, total 16 Parkplätze. Die frei gewordenen Flächen werden den Passanten und den Gästen der vor Ort bestehenden Restaurants und Cafés zur Verfügung gestellt (vgl. Beilage 7).

Ein Parkhaus mit 165 Parkplätzen entspricht dem Antrag der Geschäftsprüfungskommission zuzüglich der zusätzlichen 16 oberirdischen Parkplätzen vom Hirschenplatz und von der Vorstadt. Bei dieser Parkhausgrösse drängt sich aus Sicherheits- und Komfortgründen der Betrieb im Einbahnregime auf.

Die Kombination von

- gestalterisch aufgewerteten Plätzen und Gassen
- gut verteilten Kurzzeitparkplätzen (15 bzw. 30 Minuten Parkdauer) in den Gassen zwischen Kolinplatz und Postplatz sowie zwischen Postplatz und Bundesplatz
- einem komfortablen, ausreichend grossen, öffentlichen Parkhaus unter dem Postplatz bringt die angestrebte Aufwertung des Lebensraumes in einem nützlichen Zeitraum und mit vertretbaren Mitteln. Beim optimalen Planungs- und Entscheidungsablauf kann bereits im Jahre 2008 eine erlebbare Aufwertung des Stadtzentrums erreicht werden.

Zeitplan:

Berichterstattung über den Stand der Planung	4. Quartal 2004
Fertigstellung Bauprojekt für die Submission	3. Quartal 2005
Submission der Bauarbeiten	4. Quartal 2005
Ermittlung kostendeckender Parkierungsgebühren	1. Quartal 2006
Bewilligung neuer Parkplatzbewirtschaftung in der Innenstadt und des Baukredites (Urnenabstimmung)	3. Quartal 2006
Fertigstellung des Parkhauses	4. Quartal 2007
Fertigstellung der Gestaltung des Postplatzes und der Gassen	2. Quartal 2008

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- und von der Berichterstattung über die Machbarkeitsstudie Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt und über den Stand der Projektierung Parkhaus und Neugestaltung Postplatz Kenntnis zu nehmen.

Zug, 30. November 2004

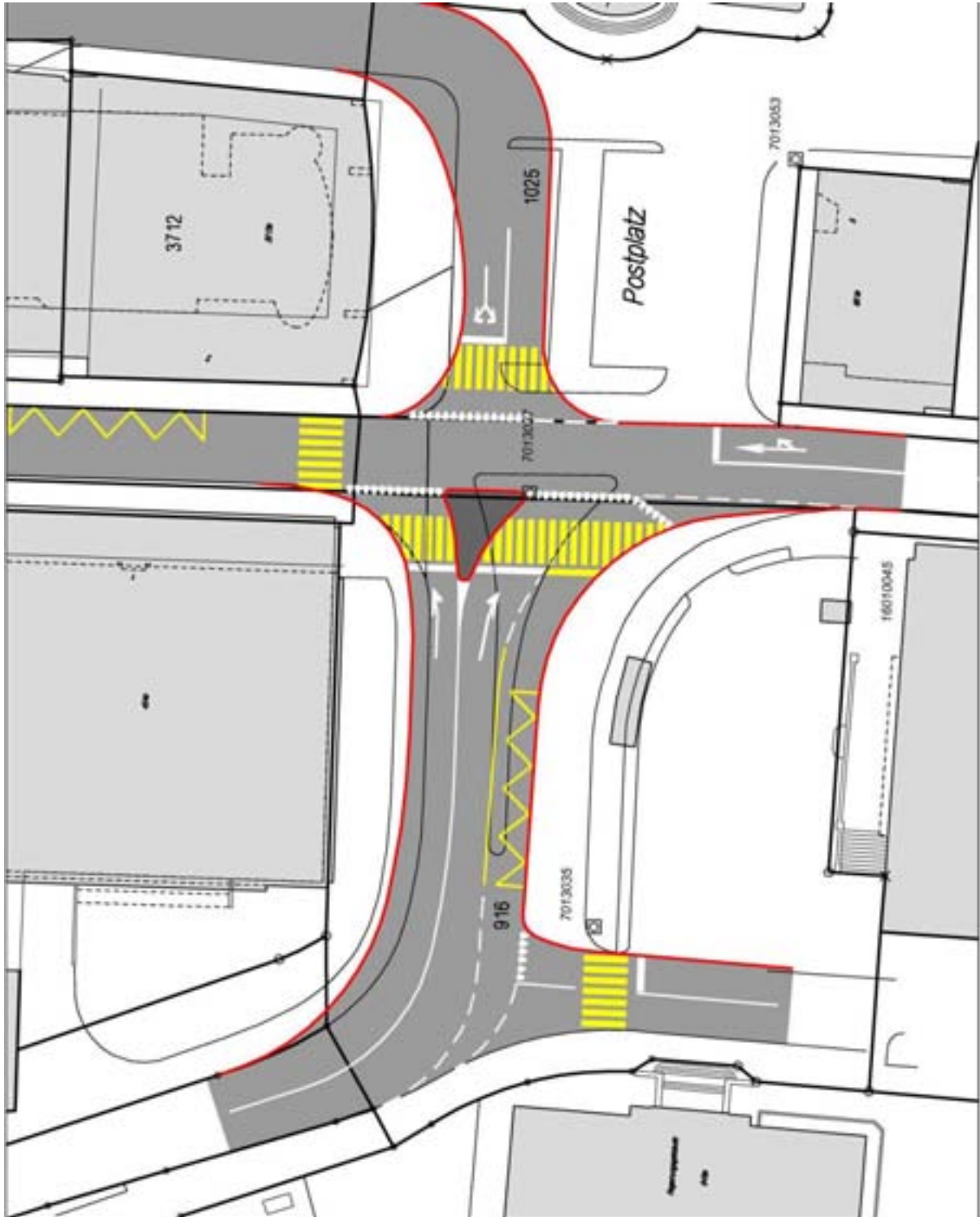
Christoph Luchsinger, Stadtpräsident Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilagen:

1. Neue Verkehrsführung Postplatz
2. Situation Postplatz
3. Ansicht oberer Postplatz
4. Ansicht unterer Postplatz
5. Unterirdisches Parkhaus, Schnitt / Ansicht Verwaltungsgebäude
6. Unterirdisches Parkhaus, Schnitt / Ansicht Regierungsgebäude
7. Übersichtsplan Neugestaltung Postplatz und Gassen

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Für Auskünfte steht Ihnen Departementsekretär Hans Stricker unter Tel. 041 728 20 66 zur Verfügung.

Neue Verkehrsführung Postplatz



Situation Postplatz



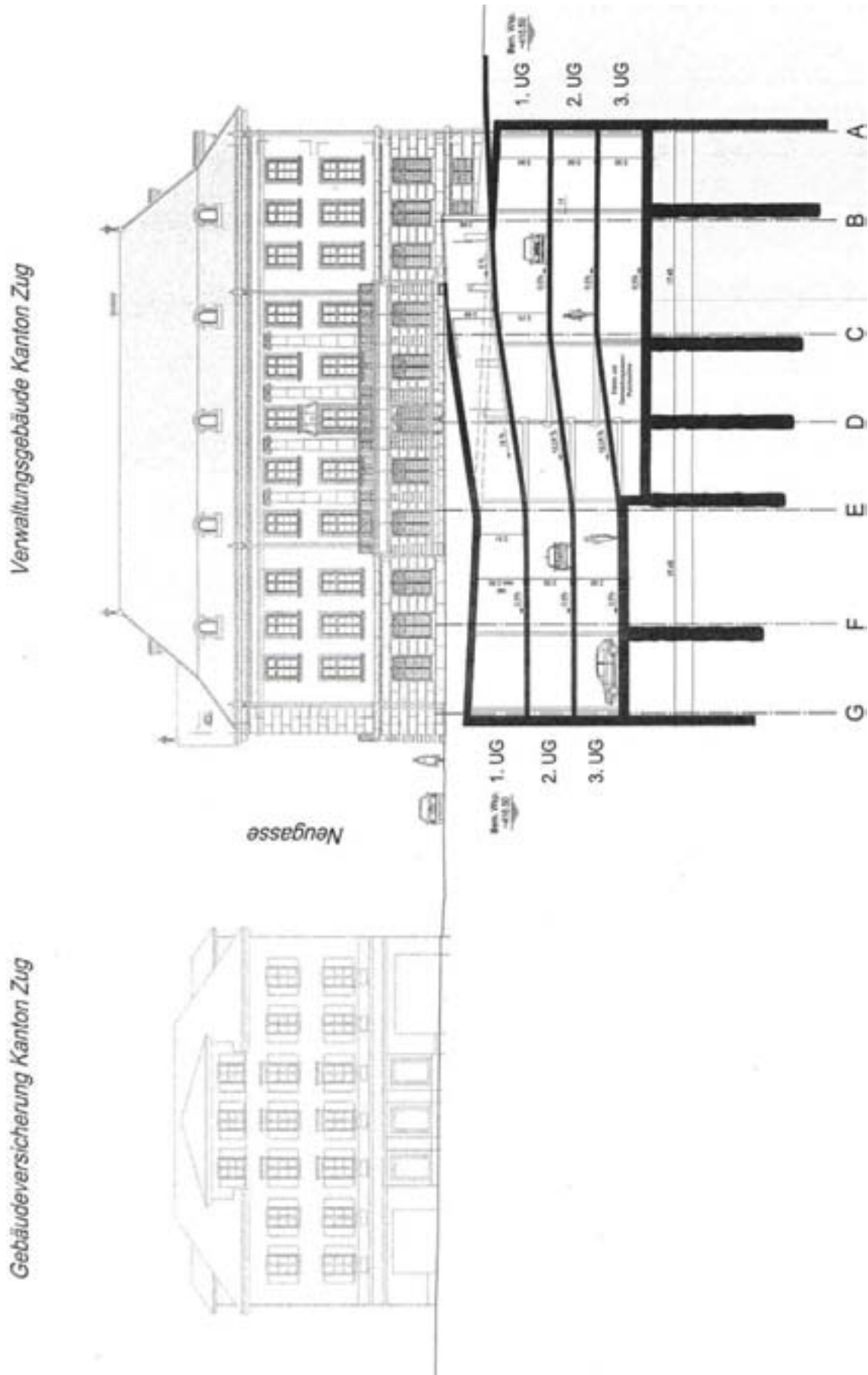
Ansicht oberer Postplatz



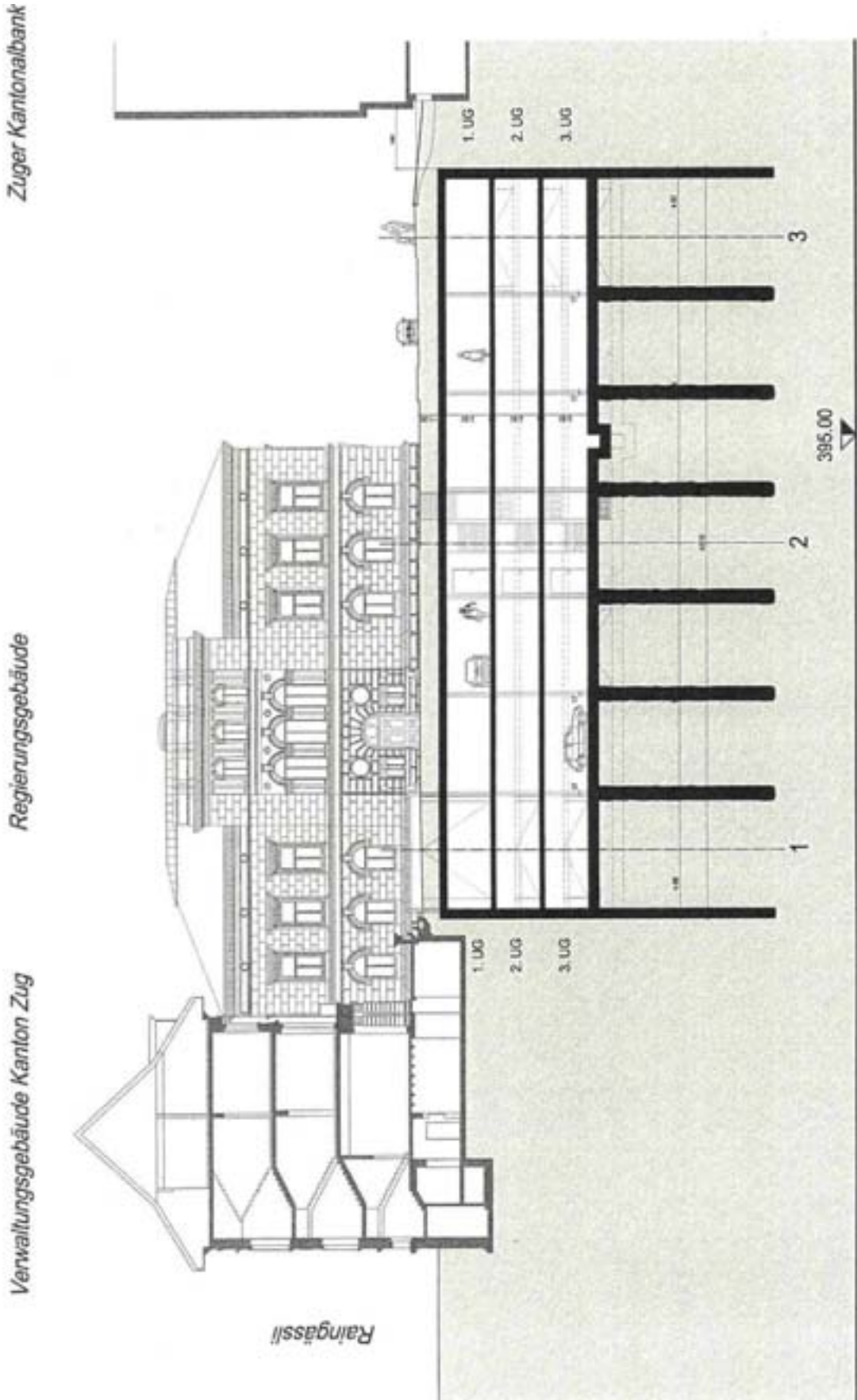
Ansicht unterer Postplatz



Schnitt / Ansicht Verwaltungsgebäude



Schnitt / Ansicht Regierungsgebäude



Übersichtsplan Neugestaltung Postplatz und Gassen

