

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 zur Sanierung der Zugerbergstrasse

Pünktlich zu Beginn der Sommerferien (10.7.2025) veröffentlichte das Baudepartement ein Baugesuch zur Sanierung der unteren Zugerbergstrasse (Abschnitt Arther- bis Kirchmattstrasse).

Das Projekt weicht wesentlich vom Stadtratsbeschluss Nr. 323.23 vom 6. Juni 2023 ab. Mit dieser, von der kantonalen Sicherheitsdirektion bereits genehmigten Verkehrsanordnung mit Tempo 30 und einem lärmarmen Belag im ganzen Perimeter, wäre der Stadtrat der Lärmsanierungspflicht nachgekommen. Zudem hätte eine Fahrbahn-Haltestelle «Bibliothek» (talwärts) für mehr Platz für Zufussgehende sowie für eine bessere Fahrplanstabilität in den Morgenspitzen, mehr Komfort für ÖV-Nutzende und die bestmögliche Gewährleistung des barrierefreien Zugangs zum ÖV gesorgt.

Das Vorhaben wurde aus unklaren Gründen abgebrochen (Amtsblatt vom 23.11.2023). Jetzt legt das Baudepartement ein neues Projekt auf, das in mehreren Punkten stark vom ursprünglichen Beschluss abweicht.

Konsequenterweise haben 20 Anwohnende eine Einsprache eingereicht, in der sie eine weitgehende Umsetzung der früheren Pläne verlangen. Das neue Baugesuch wird abgelehnt, da es mit Tempo 50 zu wenig Lärmschutz bringt, die für den Langsamverkehr (kantonale Veloroute) wichtige Querung von der Hofstrasse zur St. Oswaldsgasse nicht verbessert und weil die sechs Linden vor der Bibliothek gefällt würden.

Gemäss Stadtraumkonzept 2050 hat die Planung des Strassenraums «integral mit Sicht auf alle Verkehrsteilnehmenden und im Siedlungskontext» zu erfolgen, um (angenehme) «Begegnungen und eine hohe Aufenthaltsqualität» zu ermöglichen. Die «Umgestaltung Strassenraum Grabenstrasse-Kirchmattstrasse» ist im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan festgehalten. Kommunale Strassen sollen "flächenschonend dimensioniert, effizient betrieben und mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet" werden, und allfällige Ausbauten seien "zu minimieren". Die Umsetzung dieser Handlungsanweisungen (Stadtraumkonzept, Richtplan) ist im jetzt aufgelegten Projekt nicht zu erkennen.

Mit den Leitungssanierungen im Untergrund und der Busbucht vor der Bibliothek wären nachträgliche Korrekturen mühsam oder unmöglich, wie beispielsweise bei der sanierten Alpen-/Gotthardstrasse, wo nebst der unglücklichen Lösung für Fussgänger im Bereich Bahnhof/Musikschule auch das im Rahmen der erheblich erklärten Motion «Bike to school» (Astrid Estermann, 29.10.2007) gegebene Versprechen einer Veloführung im Gegenverkehr trotz 17 Metern Strassenbreite nicht eingelöst wurde.

Bevor auf einem neuen Strassenabschnitt wieder Fakten geschaffen werden, stellen wir dem Stadtrat folgende Fragen und bitten um schriftliche Beantwortung:

Fragen zum generellen Vorgehen:

1. Weshalb wurde die vom Kanton bereits gutgeheissene und auch von den ZVB gewünschte Planung 2023 für Tempo 30 und eine Fahrbahn-Haltestelle talwärts abgebrochen? Gibt bzw. gab es in der Stadt Zug vergleichbare Fälle, in der ein Projekt ohne Durchführung des ordentlichen Verfahrens «abgebrochen» beziehungsweise «zurückgezogen» worden ist?
2. Gemäss welchen Kriterien wird entschieden, ob für Verkehrsplanung und Strassenumbauten in der Stadt Zug erst das Ergebnis der kantonalen «Fokusstudie Mobilität» abgewartet wird oder nicht?
3. Wurde inzwischen eine Verkehrsmodellierung eingeführt, die gemäss der erheblich erklärten Motion «Gemeinsame Taten für eine verantwortungsvolle städtische Verkehrspolitik» (vom 6.1.2023) Voraussetzung für neue Verkehrsmassnahmen wäre, oder focht sich der Stadtrat um diesen Beschluss des GGR?
4. Wann ist mit der stadträtlichen Stellungnahme zur überwiesenen Motion der FDP vom 1.12.2023 betreffend «Stadtweites Konzept zu Tempo 30er Zonen» zu rechnen? Müsste deren Beratung im GGR nicht abgewartet werden, bevor auf einem weiteren Strassenabschnitt Fakten geschaffen werden, unabhängig davon, welches Temporegime eingeführt werden soll?
5. Würde es sich diesbezüglich nicht aufdrängen, Tempo 30 auf diesem Abschnitt provisorisch bereits jetzt als Versuch einzuführen, um den überfälligen Lärmschutz für die Anwohnenden während des Bewilligungsverfahrens zu gewährleisten, zumal bereits 2022 zwei vom Stadtrat beauftragte Gutachten (Basler & Hofmann, B. Sägesser) die Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit von Tempo 30 aufgezeigt hatten?
Könnte damit nicht auch die zunehmende Belästigung durch übertriebene Beschleunigungsmanöver stark motorisierter Fahrzeuge massgeblich reduziert werden, was bei sanierungspflichtigen Strassen angezeigt ist (vgl. BGer IC_589/2014 vom 3. Februar 2016, «Grabenstrasse ZG II», E. 6.1 – 6.5)?
6. Kann der Stadtrat der Ansicht der Einsprechenden wie der Interpellanten folgen, dass an diesem städtebaulich sensiblen Ort am Rand der historischen Altstadt eine möglichst geringe Strassenbreite mit Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben ist, im Interesse der Siedlungsqualität, der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes, des Ortsbilds, der Vermeidung von Hitzeinseln dank zusätzlicher Grünflächen und Bäume, und dem Gewinnen von Freiflächen zum Verweilen, etwa im Umfeld der Bibliothek oder des Pulverturms?
Versteht er die Handlungsanweisungen des Stadtraumkonzepts und des kommunalen Richtplans (Massnahme M1 4.10) auch in diesem Sinne?
7. Gibt es nachvollziehbare Gründe, warum die Zugerbergstrasse deutlich breiter bleiben soll als die doppelt so stark befahrene Ägeristrasse?
8. In welcher Art und Weise wurde die Nachbarschaft, inklusive Institutionen wie die Bibliothek, schulergänzende Betreuung und Theater Casino in die Planung einbezogen, was war deren Haltung zum ursprünglichen und zum jetzigen Projekt?

Fragen zur Bushaltestelle Bibliothek (talwärts):

9. Weshalb wird auf die ursprünglich geplante Fahrbahn-Haltestelle verzichtet? Welche Vor- und Nachteile wurden bei der Abwägung miteinbezogen?
10. Wurden die ZVB und Behindertenorganisationen zur Vernehmlassung betreffend Belassen der heutigen Busbucht und BehiG-gerechte Anpassung mittels «Trottoirkissen» an einer Hanglage eingeladen? Was war deren Haltung?
11. Der Stadtrat begründete seinerzeit die Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg damit, dies sei gemäss unabhängigem Bericht für Quartiersammelstrassen normgerecht und erhöhe die Sicherheit für Fussgänger und Fussgängerinnen (Bericht vom 23. Juni 2009 zum Postulat Manuel Brandenburg, Geschäft Nr. 2037). Gilt dies für die Haltestelle Bibliothek talwärts nicht gleichermassen? Kommt hier nicht noch der Vorteil des Zeitgewinns für den ÖV hinzu, wenn der Bus kurz vor dem Einbiegen in die Grabenstrasse zum «Pulkführer» wird?
12. Ist dem Stadtrat der minime Zeitgewinn einzelner Automobilisten wichtiger als die Fahrplanstabilität des ÖV und der damit einhergehende massive Zeitverlust der Passagiere?
13. Kann sich der Stadtrat vorstellen, für die Bushaltestellen Bibliothek und Casino stadtbildverträgliche Unterstände zu schaffen?

Fragen zu Bäumen/Grünflächen:

14. Ist sich der Stadtrat der Bedeutung der sechs Linden an der Südfassade der Bibliothek für das Ortsbild und für die Beschattung der Bibliothek (und mehrerer Arbeitsplätze) sowie für den Sonnen- und Regenschutz der ÖV-Nutzenden bewusst?
15. Sieht er die vorgesehene zusammengestauchte Ersatzpflanzung, die nur einen Teil der Fassade abdeckt, als gleichwertig an?
16. Wäre der Erhalt der alten Linden, das Pflanzen zusätzlicher Bäume und generell eine Vergrösserung der Grünflächen an dieser Lage (gemäss kommunalem Richtplan am Rand der «klimaverträglichen Stadtentwicklung») nicht angezeigt?
17. Erscheint das Fällen der Linden vor dem Hintergrund des laufenden "Thermal-Mappings", bei dem der Stadtrat die gewonnenen Erkenntnisse als fundierte Grundlage für gezielte Klimaanpassungsmassnahmen wie die Standortwahl von Bäumen oder die Planung neuer Grünräume nutzen möchte, nicht als voreilig?

Detailfragen zum Projekt:

18. Welche Resultate der Umfrage Schulwegsicherheit wurden im Projekt umgesetzt und welche wurden nicht berücksichtigt? Warum? Sind die entsprechenden GIS-Einträge für städtische Planungen behördenverbindlich?
19. Wurde ein Road Safety Audit (RSA) für das vorliegende Projekt erstellt?
20. Weshalb wird im Technischen Bericht WPS und im Erläuterungsbericht des TBA des im Juli 2025 aufgelegten Projekts behauptet, die «Umweltauflagen» würden mit dieser Sanierung eingehalten, während doch gemäss Gutachten Sägesser (2022) auch mit Tempo 30 und durchgehend lärmarmem Belag SDA4 noch immer eine Liegenschaft (Zugerbergstrasse 2) über dem sanierungspflichtigen Immissionsgrenzwert der eidg. Lärmschutzverordnung liegen würde und nach einer sogenannten «Erleichterung von der Sanierungspflicht» verlangt?
21. Weshalb soll gerade auf dem am stärksten lärmbelasteten unteren Abschnitt von der Artherstrasse bis oberhalb der Bushaltestelle «Bibliothek» mit den meisten Anwohnerinnen und Anwohnern kein SDA4-Belag eingebaut werden?

Interpellanten: (in alphabetischer Reihenfolge, gültig ohne Unterschrift)

Esther Ambühl Tarnowski

Florin Meier

Patrick Steinle

Stefan W. Huber

Beilage: Ausschnitte Auflageprojekt «Sanierung Zugerbergstrasse», 2023 bzw. 2025 (Nächste Seite)



