

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation der Fraktion Alternative-CSP: Nach dem Nein zum Stadttunnel; Verkehrskonzept und Stärkung des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs

Antwort des Stadtrats vom 3. November 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 17. Juni 2015 hat die Fraktion Alternative-CSP, die Interpellation „Nach dem Nein zum Stadttunnel: Verkehrskonzept und Stärkung des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs“ eingereicht. Sie stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich. Es handelt sich vorliegend um eine erste Einschätzung des Stadtrats. Nach Ablehnung des Stadttunnels ist nun eine neue Auslegeordnung vorzunehmen.

Frage 1

Teilt der Stadtrat die Meinung, dass die Ablehnung des Stimmvolkes so interpretiert werden muss, dass die Bevölkerung zwar keinen Stadttunnel wünscht, aber mit dem Status Quo nicht zufrieden ist und neue Lösungen angedacht werden sollen?

Antwort

Die Firma DemoSCOPE, Adligenswil, hat im Auftrag des Kantons Zug das Abstimmungsverhalten analysiert. Befragt wurden 1'001 stimmberechtigte Personen. Hauptgrund für die Ablehnung waren die Kosten, gefolgt von der Aussage, dass der Stadttunnel das Verkehrsproblem nicht löse. Mit dieser neuen Ausgangslage wird sich der Stadtrat für die Evaluation anderer Lösungen einsetzen.

Frage 2

Ist der Stadtrat deshalb bereit, zusammen mit dem Kanton ein Verkehrskonzept auszuarbeiten, welches neue Lösungen für die Verkehrssituation in der Stadt Zug ermöglicht? Welche Konzepte prüft der Stadtrat für Verkehrsentslastungen in der Stadt Zug (neue Verkehrsführung, Riegel, Pfortneranlagen, Road Pricing, Förderung von flexiblen Arbeitszeiten und -Orten, Förderung von autofreiem Wohnen und Arbeiten)?

Antwort

Am 24. August 2015 lud die Baudirektion des Kantons Zug zu einer Aussprache ein. Der Baudirektor informierte dabei wie folgt:

- Die Baudirektion hat vom Regierungsrat den Auftrag erhalten, das aus dem Jahr 2001 stammende Raumordnungskonzept (ROK 01) vollständig zu überarbeiten. Im neuen ROK sollen wichtige Eckwerte der künftigen Verkehrsplanung mit den Zugerinnen und Zugern diskutiert werden (Verkehrsmanagement, Parkierung, Verkehrslenkung, finanzielle Anreize zur Vermeidung von Staus in den Spitzenstunden, Ausbau öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr etc.). Geplant sind Workshops und eine Volksbefragung.
- Der Kantonsrat wird das neue ROK Ende 2017 beschliessen, welches dann als Grundlage für ein umfassendes Zuger Gesamtverkehrskonzept (GVK) dienen wird. Dessen Aussagen sollen in den kantonalen Richtplan überführt werden.

In der Zwischenzeit hat die Baudirektion im August 2015 einen ersten Entwurf des ROK vorgestellt. Dieses äussert sich ausführlich zu Fragen des Verkehrs. Es stehen verkehrslenkende und -steuernde Massnahmen im Fokus, sobald die Verkehrsinfrastrukturanlagen gemäss kantonalem Richtplan realisiert sind. Die Mobilität wird sich auf den vorhandenen Flächen abwickeln müssen. Als Massnahmen werden vom Kanton unter anderem eine umfassende Verkehrssteuerung, vermehrte Wohnnutzungen in Verdichtungsgebieten und Mobility-Pricing aufgeführt. Der Entwurf des ROK kann unter folgendem Link eingesehen werden:

<http://www.zg.ch/behoerden/audirektion/amt-fur-raumplanung/aktuell/start-mit-der-erarbeitung-des-neuen-raumordnungskonzepts-2016-rok16>

Der Stadtrat beteiligt sich bei der Erarbeitung des GVK. Dabei werden die Erkenntnisse aus den laufenden Planungen in den Gebieten V-ZUG Areal, Areal Unterfeld, SBB Ost, Siemens-Areal, Hertzentrum sowie Äussere Lorzenallmend und die gemeinsamen Abklärungen von Kanton und Stadt bezüglich der Verdichtungsgebiete miteinbezogen. Der Stadtrat wird sich bei der Erarbeitung des neuen ROK engagieren und die verschiedenen Interessen der Stadtzuger Bevölkerung vertreten. Die Ergebnisse des ROK und des GVK wird der Stadtrat in den zu überarbeitenden Richtplan Verkehr der Stadt Zug überführen.

Frage 3

Ist der Stadtrat bereit, die Kantonsstrassen wie im Rahmen der Umsetzung von Zentrum Plus vorgesehen zu übernehmen, um dort verkehrsberuhigende Massnahmen in die Wege zu leiten?

Antwort

Bei Kantonsstrassen handelt es sich gemäss § 2 Abs. 2 Bst. a des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (Stand 1. Oktober 2013) um überregional oder regional bedeutende Verbindungen, namentlich Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen. Diese Strassen haben die Funktion, den übergeordneten Verkehr durch den Kanton und auf die Nationalstrassen zu leiten. Zudem führt ein Grossteil der Buslinien über Hauptverkehrsstrassen. Auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen müssen sämtliche Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte passieren können. Sie müssen deshalb für grosse, schwere Fahrzeuge befahrbar sein und können baulich kaum verkehrsberuhigt werden. Hauptverkehrsstrassen sind in der Regel verkehrsorientiert und müssen eine hohe Verkehrsmenge bewältigen können. Selbstverständlich kann mit einer geeigneten Strassenraumgestaltung das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflusst werden.

Die Strassenraumgestaltung muss auf das städtebauliche Umfeld abgestimmt sein. Entsprechende Normen sind vorhanden. Gestützt auf § 7 GSW verwaltet der Kanton die Kantonsstrassen samt den damit verbundenen Radstrecken, Fuss- und Wanderwegen sowie die Eigentrasse für den öffentlichen Verkehr. Nach § 9 GSW legt der Regierungsrat die Zuständigkeiten neu fest, wenn eine Strasse oder ein Weg eine andere Funktion und Bedeutung erhält. Mit einer Übernahme von Kantonsstrassen gehen sämtliche Kosten im Zusammenhang mit der Strasse auf die Gemeinde über. Mit dem Verzicht auf den Bau des Stadttunnels ist die Übernahme von Kantonsstrassen keine Option für die Stadt Zug. Die Stadt könnte ausnahmsweise bisherige Kantonsstrassen nur übernehmen, wenn ein kantonales Strassennetz, allenfalls ergänzt durch neue Strassen, besteht, welches die oben skizzierten Aufgaben wahrnehmen kann. Allenfalls möglich ist ein Strassentausch, soweit der Netzcharakter des Verkehrsregimes gewahrt bleibt. Hingegen wird sich der Stadtrat im Rahmen von Betriebs- und Gestaltungskonzepten dafür einsetzen, dass der Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen des Kantons unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer so verträglich wie möglich rollt und sich der Strassenraum städtebaulich harmonisch integriert. Das ROK und das GVK werden die Grundlagen für allfällige Strassenabtausche sowie Betriebs- und Gestaltungskonzepte liefern.

Frage 4

Sieht der Stadtrat bereits jetzt Massnahmen (abgesehen von einem Verkehrskonzept), welche bald zu einer Entlastung der Innenstadt führen würden?

Antwort

Kurzfristig sieht der Stadtrat folgende Sofortmassnahmen:

- angemessene Förderung des Langsamverkehrs (LV) z.B. „Bike to school“;
- Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen;
- Optimierung der Parkraumbewirtschaftung;
- Einflussnahme über Bebauungspläne.

Wieweit diese Massnahmen zu einer Entlastung führen, lässt sich zurzeit noch nicht sagen.

Frage 5

Teilt der Stadtrat die Meinung, dass der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr einen wichtigen Beitrag für die Lösung der Verkehrsbelastung bieten?

Antwort

Der öffentliche Verkehr und der Langsamverkehr können einen Beitrag zu einer Entlastung bieten. Entsprechend sind bei der Erarbeitung des neuen ROK und bei Bebauungsplänen diese Verkehrsträger zu fördern und bevorzugen. Beim LV wird gegenwärtig ein Masterplan Velo „Bike to school“ für wichtige Routen aus den Wohnquartieren zu den Schulhäusern erarbeitet. Die Erkenntnisse aus dieser Arbeit sollen, sofern der GGR der Erheblicherklärung der entsprechenden Motion zustimmt, fortlaufend umgesetzt werden. Beim GVK ist der Fokus auf eine gesamte Optimierung des Velo- und Fussverkehrs zu legen, damit verdichtete urbane Quartiere erschliessungstechnisch funktionieren.

Frage 6

Im Rahmen des regierungsrätlichen Entlastungspakets (EP) soll das ÖV-Angebot auf die Fahrplanperiode 2016/2017 massiv abgebaut werden. Betroffen sind rund 15 Buslinien und eine S-Bahnlinie. Ist der Stadtrat bereit sich dafür einzusetzen, dass das vom Kanton finanzierte ÖV-Angebot nicht abgebaut bzw. in der kommenden Fahrplanperiode 2016/2017 das Angebot auf dem gegenwärtigen Niveau gehalten wird?

Antwort

Der Stadtrat hat sich bereits gegen einen Leistungsabbau beim öffentlichen Verkehr beim Kanton eingesetzt. Allerdings ist es so, dass das Gesetz über den öffentlichen Verkehr für die gesamten Leistungen einen Kostendeckungsgrad von 40% festlegt. Aus diesem Grund ist klar, dass Linien mit einem sehr geringen Kostendeckungsgrad überprüft und gestützt auf die Fahrgastzahlen bereinigt werden müssen. Die zuständige Volkswirtschaftsdirektion respektive das Amt für öffentlichen Verkehr hat, gestützt auf Fahrgasterhebungen, dort Kurse eingespart, „wo es am wenigsten weh tut“. Nicht betroffen von Sparmassnahmen in der Stadt Zug sind Angebote während den morgendlichen und abendlichen Spitzenstunden.

Frage 7

Wie stellt sich der Stadtrat dazu, dass der Regierungsrat die Meinung vertritt, dass die Stadt Zug die abzubauenen Leistungen beim öffentlichen Verkehr selber einkaufen soll?

Antwort

Der Stadtrat lehnt dieses Ansinnen ab. Grundsätzlich hat gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 22. Februar 2007 (GÖV) der Kanton dafür zu sorgen, dass die Bevölkerung in den Gemeinden durch den öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Müssen die Gemeinden zusätzliche Leistungen bei den Transportunternehmen einkaufen, ist die Qualität des durch den Kanton finanzierten Angebots zu wenig gut. Es handelt sich dabei klar um eine Verschiebung von Ausgaben vom Kanton zu den Gemeinden.

Frage 8

Im Moment arbeitet der Stadtrat einen Masterplan „Bike to School“ aus (Motion der Fraktion Alternative-CSP vom 2. September 2014). Teilt der Stadtrat die Meinung, dass es sich lohnt, in die Infrastruktur des Langsamverkehrs zu investieren, um den Anteil dieser Fortbewegungsmittel zu erhöhen?

Antwort

Der offizielle Titel Langsamverkehr, der sich in der Schweiz für die Bezeichnung des Fuss- und Veloverkehrs etabliert hat, ist irreführend. Innerhalb eines städtischen Umfelds sind der Fuss- und Veloverkehr von Tür zu Tür als schnelle „Verkehrsmittel“ einzustufen, fällt doch der jeweilige Fussmarsch vom Parkplatz oder der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs weg. Mit dem starken Zuwachs an E-Bikes in den letzten Jahren - der sich noch verstärken wird - werden Velos als schnelle Transportmittel noch interessanter werden. Attraktive, möglichst sichere Veloverbindungen lassen das Velofahren bereits im Kindesalter zu und fördern das Umsteigen im Erwachsenenalter. Wer von Kindsbeinen an Velo fährt, wird dieser Fortbewegungsart auch im Erwachsenenalter eher treu bleiben. Auch in die Infrastruktur des LV zu investieren lohnt sich deshalb ohne Zweifel (siehe dazu auch Antwort auf die Frage 5). Eine Herausforderung stellen die unterschiedlichen Komfort- und Sicherheitsansprüche der verschiedenen Nutzergruppen dar. Die Mobilität ist allerdings gesamtheitlich anzusehen. Die verschiedenen Mobilitätsformen haben je nach Situation alle ihre Vor- und Nachteile. Der Stadtrat ist der Auffassung, dass Infrastrukturmassnahmen für den Veloverkehr wo immer möglich von Beginn an in der Planung berücksichtigt werden müssen.

Frage 9

Kann sich der Stadtrat vorstellen, sich konkrete Mobilitätsziele mit einer Veränderung des Modalsplits vom motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr zu setzen (im Hinblick auch auf die Umsetzung der 2000 Watt Gesellschaft)?

Antwort

Die moderne Gesellschaft hat ein gesteigertes Mobilitätsbedürfnis. Dazu beigetragen haben unter anderem ein verändertes Freizeitverhalten und das gestiegene Bedürfnis nach Flexibilität in der Arbeitswelt. Auch in Zug, wo das öffentliche Verkehrsnetz inklusive dem Langsamverkehrsnetz zwischen den umliegenden Gemeinden als sehr gut beurteilt werden kann, nimmt der motorisierte Individualverkehr zu. Dieser wird seine Bedeutung in einem gewissen Rahmen auch im städtischen Umfeld behalten.

Dem Stadtrat ist bewusst, dass die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft mit dem gegenwärtigen Mobilitätsverhalten nicht erreichbar sind. Die Stadt Zug setzt sich - bei allen ihren Planungstätigkeiten - für zukunftsfähige Mobilitätslösungen ein. Sie kann informieren, sensibilisieren, mit Anreizen arbeiten, fördern, fordern oder mit gutem Beispiel vorangehen. Sie muss sich aber auf Massnahmen beschränken, die im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und ihrer finanziellen Möglichkeiten liegen. Einige der wirkungsvollsten übergeordneten Massnahmen - wie beispielsweise Verkehrssteuern oder Lenkungsabgaben - liegen in der kantonalen oder nationalen Zuständigkeit. Eine konkrete Zielsetzung macht nur Sinn, wenn der Einflussbereich nicht dermassen eingeschränkt ist.

Im Rahmen von Bebauungsplänen und auf Gemeindestrassen wird sich der Stadtrat für eine Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft einsetzen. Die Stadt Zug wird künftig mit einigen wenigen Ausnahmen nicht mehr auf der grünen Wiese, sondern nach Innen und vor allem in den definierten Verdichtungsgebieten wachsen. Das verlangt nach einer Korrektur des Modalsplits zugunsten des ÖV und LV, denn ein dichtes Stadtgefüge kann ohne ein verändertes Mobilitätsverhalten nicht funktionieren. Diese Veränderung hat schrittweise und über Jahrzehnte hinweg zu erfolgen, indem einerseits neue Grossprojekte darauf ausgerichtet sind und andererseits die Infrastruktur insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr entsprechend angepasst wird.

Frage 10

Ist der Stadtrat bereit, mehr Tempo-30-Zonen und Wohnstrassen-Zonen einzurichten, vor allem in Wohnquartieren sowie auf Strassen mit hohem Anteil an Langsamverkehr (Schulwege, Einkaufszonen)?

Antwort

Gestützt auf den behördenverbindlichen Richtplan Verkehr der Stadt Zug ist der Stadtrat bereit, auf Quartiererschliessungs- und Zufahrtsstrassen sowie Zufahrtswegen mehr Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen bzw. Niedriggeschwindigkeitsregime einzurichten, wenn dafür ein übergeordnetes Interesse besteht. Situativ kann auch auf übergeordneten, siedlungsorientierten Strassen ein Niedriggeschwindigkeitsregime eingeführt werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsgutachten zum Schluss kommen, dass eine solche Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist (Art. 108 Abs. 4 eidg. Signalisationsverordnung, SSV). Bevor solche Niedriggeschwindigkeitsregime dann abschliessend signalisiert werden können, müssen sämtliche Beschwerden rechtskräftig erledigt sein und die Strassenräume müssen baulich so gestaltet sein, dass die signalisierte Geschwindigkeit auch eingehalten wird.

Bei den gesetzlich vorgeschriebenen Nachkontrollen innerhalb eines Jahres müssen die Ziele, die mit der Einführung einer Tempo-30-Zone gesetzt worden sind, erreicht sein. Bei der Geschwindigkeit muss gemäss Empfehlung der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Geschwindigkeit von maximal 38 km/h resultieren, ansonsten wären die Strassen solange baulich nachzurüsten, bis dieser Wert erfüllt ist. Erst dann gilt ein Verfahren als abgeschlossen. Beispiele von kürzlich eingerichteten Niedriggeschwindigkeitsregimen sind die Tempo-30-Zone Riedmatt oder die Begegnungszone Lauriedstrasse.

Antrag

Wir beantragen Ihnen, die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 3. November 2015

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation der Fraktion Alternative -CSP vom 17. Juni 2015 betreffend „Nach dem Nein zum Stadttunnel: Verkehrskonzept und Stärkung des öffentlichen Verkehrs und Langsamverkehrs“

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtrat Urs Raschle, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 22 51.