

# Änderung des Verkehrsregimes auf dem oberen Postplatz

Bericht des Stadtrates vom 6. März 2007

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

## 1. Einleitung

Am 31. Januar 2006 hat der Grosse Gemeinderat der Vorlage Nr. 1861, Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, zugestimmt. Dabei wurde der Stadtrat verpflichtet, bis Ende 2006 folgende Grundlagen zu erarbeiten:

- „Bebauungsplan Post“ mit einem unterirdischen „Parkhaus Post“;
- Vertrag mit den Eigentümern der Liegenschaften Poststrasse 4 und mit „Die Schweizerische Post“ zur Sicherung der öffentlichen Parkplätze im neuen „Parkhaus Post“;
- Ergebnis der Studie für eine attraktive Nutzung und Gestaltung des Postplatzes;
- Bericht zur Umsetzung der Anliegen und Ideen der als Postulate überwiesenen Vorstösse.

In der Zwischenzeit wurde Folgendes erarbeitet:

- Zwei Verkehrsgutachten bezüglich der Änderung des Verkehrsregimes auf dem Postplatz;
- Entwurf eines Vorvertrags zum Kauf von Parkplätzen im neuen Parkhaus Post mit den Grundeigentümern;
- Untersuchung des Entwicklungspotenzials des Postplatzes durch Vogt Landschaftsarchitekten AG, Zürich;
- Vorprojekt für die neue Überbauung, soweit es für die Erarbeitung des Bebauungsplans und für die Ermittlung der Kosten der Parkplätze notwendig ist;
- Entwurf des Bebauungsplans zuhanden Vorprüfung durch die Baudirektion des Kantons Zug.

Am 12. Oktober 2006 hat die Baudirektion des Kantons Zug in ihrem Vorprüfungsbericht zum Bebauungsplan verschiedene Vorbehalte und Empfehlungen aufgeführt. Insbesondere wurde die Anordnung der Bauvolumina in Bezug auf das geschützte Postgebäude und den Guggi-Hügel sowie die mangelnde Sicherung des öffentlichen Nutzens beanstandet. Nach eingehenden Gesprächen mit den Grundeigentümern wird zurzeit der Bebauungsplan in Zusammenarbeit mit der Kantonalen Denkmalpflege und der Baudirektion des Kantons Zug überarbeitet. Der überarbeitete Bebauungsplan soll im Juli 2007 dem GGR zur 1. Lesung unterbreitet werden. Gleichzeitig mit der 1. Lesung des Bebauungsplans soll das Parlament Kenntnis von der notwendigen Anpassung des Teilrichtplans Siedlung und Landschaft, vom Vorvertrag zum Kaufvertrag und vom Parkierungs- und Gestaltungskonzept erhalten. Zudem sollen die themabezogenen hängigen Vorstösse behandelt werden.

Ein wesentlicher Vorbehalt des kantonalen Vorprüfungsberichts betrifft die gleichzeitige städtebauliche Aufwertung des oberen Postplatzes, verbunden mit der Verlegung der dort liegenden oberirdischen Parkplätze ins Parkhaus. Ohne diese Massnahmen können die im Bebauungsplan vorgesehenen Bauvolumina im Bereich des Postgebäudes und des Guggi-Hügels nicht realisiert werden. Nur so kann der geforderte öffentliche Nutzen des Bebauungsplans gesichert werden. Aus diesem Grund hat der Stadtrat ein Gutachten über die möglichen Änderungen des Verkehrsregimes auf dem Postplatz in Auftrag gegeben.

Wir unterbreiten Ihnen unsere diesbezügliche Überlegungen hiermit zur Kenntnisnahme.

## **2. Ausgangslage**

Im Jahre 2004 wurde in Zusammenhang mit dem Parkhaus Postplatz untersucht, ob die Bahnhofstrasse oder die Vorstadt verkehrersarm gestaltet werden könne. Die Studie ergab, dass dazu praktisch alle Knoten im Stadtzentrum massiv und mit grossem Kostenaufwand ausgebaut werden müssten. Trotzdem würden zum Teil grosse Leistungseinbussen entstehen. Eine derart einschneidende Änderung des Verkehrsregimes wurde deshalb verworfen. Hingegen wurde, zur Verflüssigung des Verkehrs, der Verzicht auf die Zufahrt vom unteren zum oberen Postplatz empfohlen. Diese Massnahme wurde in Zusammenhang mit der Planung für ein Parkhaus unter der Postliegenschaft erweitert (vgl. dazu die Ausführungen unter Ziffer 3 „Variante Parkhaus Post“).

In Zusammenhang mit der Diskussion über die Verkehrsregimeänderung hat die Vereinigung „Pro Zug“ eine eigene Variante erarbeitet (vgl. Ausführungen unter Ziffer 4 „Variante Pro Zug“).

Die Auswirkungen der beiden Varianten auf den Verkehrsfluss und den Ausbau des Strassennetzes untersuchte das gleiche Planungsbüro. Beiden Gutachten liegen die selben Verkehrsdaten zu Grunde. Die Verkehrsströme wurden zum Teil mit Handerhebun-

gen erfasst und die Umlegungen auf die Plausibilität geprüft. Dadurch wurde eine grosse Zuverlässigkeit der Ergebnisse erreicht.

### **3. Variante „Parkhaus Post“**

Unterbunden werden soll die Verbindung zwischen dem oberen Postplatz und der Neugasse sowie der Bahnhofstrasse. Der obere Postplatz wäre damit frei für eine städtebauliche Aufwertung. Das Verkehrsregime auf dem unteren Postplatz, in der Bahnhofstrasse (Einbahn) und der Poststrasse (Gegenverkehr) wird dabei beibehalten (Vgl. Beilage 1).

Die Abklärung der Auswirkungen auf den Verkehr wurde unter Einbezug der Wirkungen des geplanten Parkhauses Post vorgenommen, wobei zwei Varianten geprüft wurden:

- Einbahn in der Zeughausgasse wie heute (Variante Nord);
- Einbahn in der Zeughausgasse erlaubte Fahrtrichtung vom Hirschenplatz zur Aegeristrasse (Variante Süd).

In beiden Varianten verbessert sich der Verkehrsfluss beim Knoten Postplatz; bei der Variante Süd mehr als bei der Variante Nord. Bei der Variante Nord wird der Verkehr Richtung Süden von der Poststrasse auf die Vorstadt verlagert. Dank der Aufhebung der querenden Verkehrsbeziehung zwischen dem oberen und unteren Postplatz wird der Verkehrsfluss in der Vorstadt aber verbessert, so dass die Leistungsfähigkeit beim Postplatz erhöht wird (vgl. Beilagen 2 und 3). Bei der Variante Süd müsste auf der Aegeristrasse im Bereich der Altstadt wegen den ungenügenden Sichtdistanzen eine Tempobeschränkung auf 30 km/h erfolgen, wozu die Zustimmung des Kantons nötig wäre. Kantonale Fachstellen befürworten diese Verkehrsregimeänderung, weil sie den Verkehrsfluss auf dem Postplatz verbessert. Der Fussgängerübergang vom unteren zum oberen Postplatz muss aber, wie heute, lichtsignalgesteuert werden. Zudem wünscht der Kanton, die Einfahrt vom Hirschenplatz in die Neugasse zu unterbinden. Die Beibehaltung dieser Ausfahrt würde den Verkehrsfluss in der Neugasse empfindlich stören und den Nutzen der Verbesserungen auf dem Postplatz zunichte machen. Für die Zeughausgasse wird die Variante Nord bevorzugt.

Die Verkehrsregimeänderung beider Varianten kann bereits heute ohne grossen Aufwand eingeführt werden. Sie ist nicht von der Erstellung des Parkhauses Post abhängig und sie bedarf keiner aufwändigen Umbauten von Verkehrsknoten. Die Zahl der Parkplätze auf dem oberen Postplatz kann bis zur Erstellung des Parkhauses mit einer kleinen Umorganisation beibehalten werden. Es können sogar Parkplätze vom Hirschenplatz hierher verlegt werden. Damit kann sowohl die vom Kanton verlangte Unterbindung der Ausfahrt in die Neugasse als auch die geforderte Aufwertung des Hirschenplatzes umgesetzt werden. Der Stadtrat kann diese Änderung der Verkehrs-signalisation in eigener Kompetenz vornehmen und im Rahmen der Laufenden

Rechnung 2007 finanzieren. An den Kosten der Anpassung der Lichtsignalsteuerung beim Postplatz würde sich der Kanton beteiligen.

#### **4. Variante „Pro Zug“**

Die von der Vereinigung „Pro Zug“ dem Stadtrat unterbreitete Variante schlägt die Verkehrsfreimachung der Bahnhof-/Baarerstrasse zwischen dem Postplatz und der Gotthardstrasse sowie der Bundesstrasse zwischen der Bahnhofstrasse und der Alpenstrasse für jeglichen motorisierten Individualverkehr vor. Auf diesen Strassenteilen soll der öffentliche Busverkehr in den Gegenverkehr verlegt werden. Der motorisierte Verkehr wird auf die Poststrasse, welche als Einbahn Richtung Norden umfunktioniert wird, verlegt. Die Erschliessung des Zentrums erfolgt über einen grossen Einbahnring: Vorstadt - Poststrasse - Gotthardstrasse - Alpenstrasse (vgl. Beilage 4). Die Variante „Pro Zug“ führt zu massiver Verschlechterung der Verkehrsleistung auf dem Postplatz: -37 % gegenüber heute -2 %. Bei optimalem Verkehrsfluss liegt die Verkehrsleistung bei 5% und mehr. Dann können alle vor dem Lichtsignal wartenden Fahrzeuge den Knoten passieren, es bilden sich keine Staus. Bereits heute führen die -2 % Leistung in den Abendstunden zu langen Staus. Mit 37 % Minderleistung wäre der Verkehrsfluss in den Spitzenstunden praktisch stillgelegt. Zudem müssten zahlreiche Knoten massiv umgebaut und die SBB-Unterführungen Poststrasse (3.8 m), Gotthardstrasse (3.2 m) und Gubelstrasse (4.0 m) auf die für den Durchgangsverkehr notwendige 4.2 m Durchfahrtshöhe ausgebaut werden. Kantonale Fachstellen der Baudirektion des Kantons Zug lehnen diese Variante ab und verweisen darauf, dass die Stadt Zug die Kosten der Strassenumbauten und der Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen vollumfänglich tragen müsste. Das Amt für öffentlichen Verkehr würde die Verlegung der Buslinie in die verkehrsfreie Bahnhofstrasse/Bundesstrasse begrüßen, wobei beim Knoten Postplatz der Bus bevorzugt werden müsste.

Die Variante „Pro Zug“ soll nicht weiter verfolgt werden. Die massive Verschlechterung des Verkehrsflusses beim Postplatz kann nicht in Kauf genommen werden. Der grosse Einbahnring zwischen der Gotthardstrasse und dem Postplatz würden zu grossen Umwegfahrten führen und zu einer Verkehrsmaschine verkommen. Der Gewinn für die Fussgänger (verkehrsarmer Bundesplatz und verkehrsarme Bahnhofstrasse) vermag diesen Nachteil nicht wettzumachen. Zudem würden die notwendigen Umbauten sehr hohe Kosten zu Lasten der Stadt Zug verursachen. Die Umbauten müssten nach der Inbetriebnahme des Stadttunnels zurückgebaut werden.

## 5. Weiteres Vorgehen

Der Stadtrat setzt sich nach wie vor für die rasche Realisierung des Stadttunnels ein. Erst mit diesem kann der motorisierte Individualverkehr aus dem Stadtzentrum verlagert und der Postplatz nachhaltig aufgewertet werden. Weil es noch einige Jahre dauert, bis der Stadttunnel in Betrieb genommen werden kann, soll das städtebauliche Potenzial des Postplatzes mit Änderung der Nutzung der Verkehrsfläche (vgl. Beilagen 5 bis 9) schrittweise wie folgt genutzt werden:

- **Heute** (vgl. Beilage 5) überwiegt bei weitem die Nutzung der Flächen durch den motorisierten fahrenden wie auch ruhenden Verkehr.
- **Ende 2007** (vgl. Beilage 6) soll die Verkehrsregimeänderung entsprechend der Variante „Parkhaus Post“ mit Optimierungen eingeführt werden. Dabei werden, entsprechend der Auflage des Kantons, die Fussgängerübergänge durch Lichtsignale gesteuert. Dies erlaubt es, die Ausfahrt gleichzeitig aus dem oberen Postplatz in die Bahnhofstrasse zu gestatten. Damit kann der Umweg für die vom Süden her fahrenden Benützer der Post bei ihrer Rückfahrt stark verkürzt werden. Sie können via Schmidgasse zurückfahren (vgl. Beilage 7). Zur Gewährung der nötigen Verkehrsfläche für Lastwagen mit Anhänger bei der Fahrt von der Poststrasse in die Bahnhofstrasse müssen die vor dem „Café Plaza“ liegenden Parkplätze in das südliche Ende des oberen Postplatzes, in den Bereich der heutigen Ausfahrt, verlegt werden. Diese Ausfahrt wird aufgehoben. Hier können noch zusätzliche Parkplätze als Kompensation für die wegfallenden Parkplätze auf dem Hirschenplatz markiert werden. Die Ausfahrt aus dem Hirschenplatz in die Neugasse wird aufgehoben. Der Hirschenplatz kann damit attraktiver genutzt werden. Baulich erfolgen in der Phase „Ende 2007“ nur die nötigsten Veränderungen auf dem oberen Postplatz, weil diese Organisation der Verkehrsflächen nur bis zur Fertigstellung des Parkhauses Post dauern soll. Allerdings bringt die neue Organisation der Verkehrsflächen rasch eine Verflüssigung des Verkehrs auf dem Postplatz und in der Vorstadt.
- **Mit dem neuen Parkhaus Post** (vgl. Beilage 8) werden die oberirdischen Parkplätze auf dem oberen Postplatz und in der nahen Umgebung aufgehoben und in das Parkhaus verlegt:  
11 Parkplätze (PP) Vorstadt, 2 PP Schmidgasse, 5 PP Bahnhofstrasse vor der Zuger Kantonalbank, 16 PP oberer Postplatz, 2 PP Raingässli und 3 PP Münz, Total 39 Parkplätze (die Parkplätze vom Hirschenplatz wurden bereits in der Phase „Ende 2007“ auf den Postplatz verlegt). Damit kann die im Vorprüfungsbericht zum Bebauungsplan Post verlangte Aufwertung des Aussenraums realisiert werden.  
Ob auch die 26 Parkplätze auf dem unteren Postplatz auf diesen Zeitpunkt aufgehoben werden, ist noch offen. Solange der gesamte Süd-Nord-Verkehr durch den unteren Postplatz fliesst, ist der Nutzen der Aufhebung dieser

Parkplätze fraglich. Die Diskussion darüber soll in Zusammenhang mit der Grösse des öffentlichen Parkhauses Post geführt werden.

- **Mit der „Öffnung des Postplatzes“** im Sinne der Forderungen der Stadtentwicklungsgruppe „Wir sind Zug“ (Haus der Mitte usw.) bzw. mit der **Realisierung des Stadttunnels** werden die allenfalls noch verbliebenen 26 Parkplätze auf dem unteren Postplatz aufgehoben (vgl. Beilage 9). Der ganze Postplatz kann als Mischzone genutzt und städtebaulich definitiv aufgewertet werden.

Der Stadtrat ersucht, vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 6. März 2007

Dolfi Müller, Stadtpräsident      Arthur Cantieni, Stadtschreiber

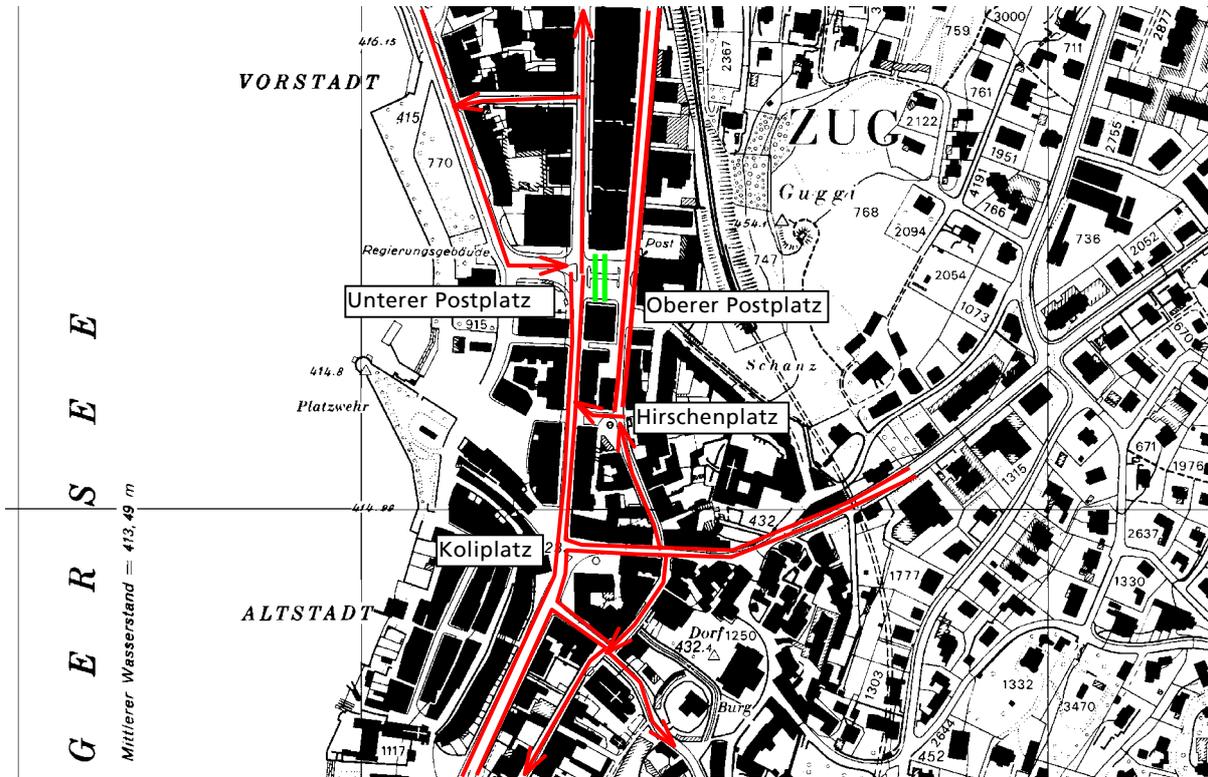
Beilagen:

1. Verkehrsführung MIV Variante „Parkhaus Post“ (Varianten Nord und Süd)
2. Postplatz, Lichtsignal-Phasen, Situation heute
3. Postplatz, Lichtsignal-Phasen, geplant per Ende 2007
4. Verkehrsführung MIV Variante „Pro Zug“
5. Postplatz, Änderung der Verkehrsflächen, Situation heute
6. Postplatz, Änderung der Verkehrsflächen geplant per Ende 2007
7. Postplatz, Erschliessung Oberer Postplatz von Süden her
8. Postplatz, Änderung der Verkehrsflächen, mit Parkhaus Post
9. Postplatz, Änderung der Verkehrsflächen, mit Stadttunnel

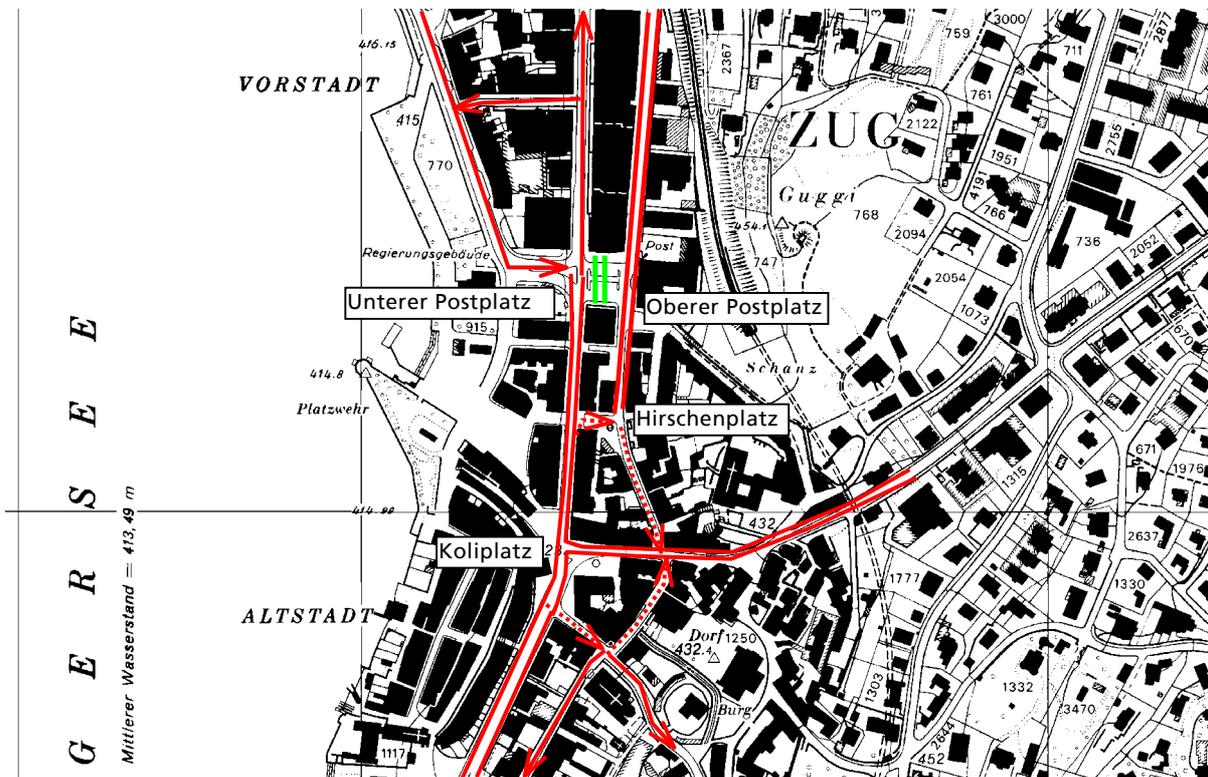
Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Für Auskünfte steht Ihnen Departementssekretär Hans Stricker unter Tel. 041 728 20 66 zur Verfügung.

# Postplatz Verkehrsführung MIV Variante „Parkhaus Post“

Beilage 1



Variante Nord



Variante Süd

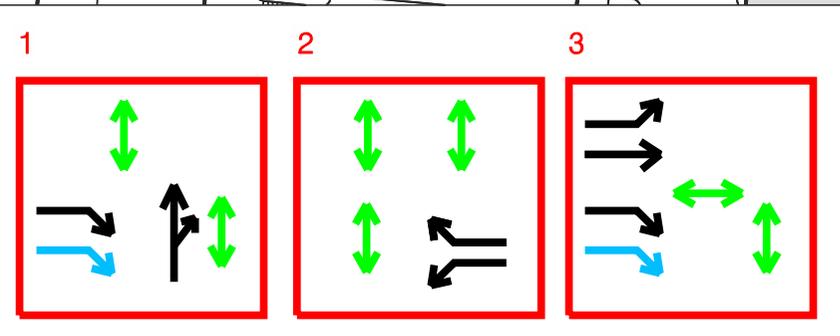
Postplatz  
Lichtsignal-Phasen  
Heute

Beilage 2

Baudepartement Zug, Februar 2007



Vorstadtquai



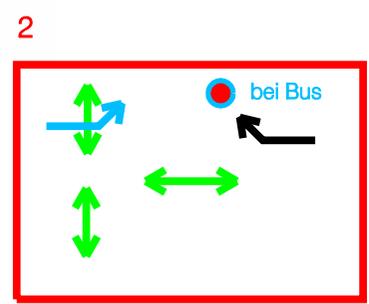
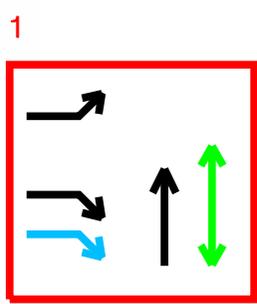
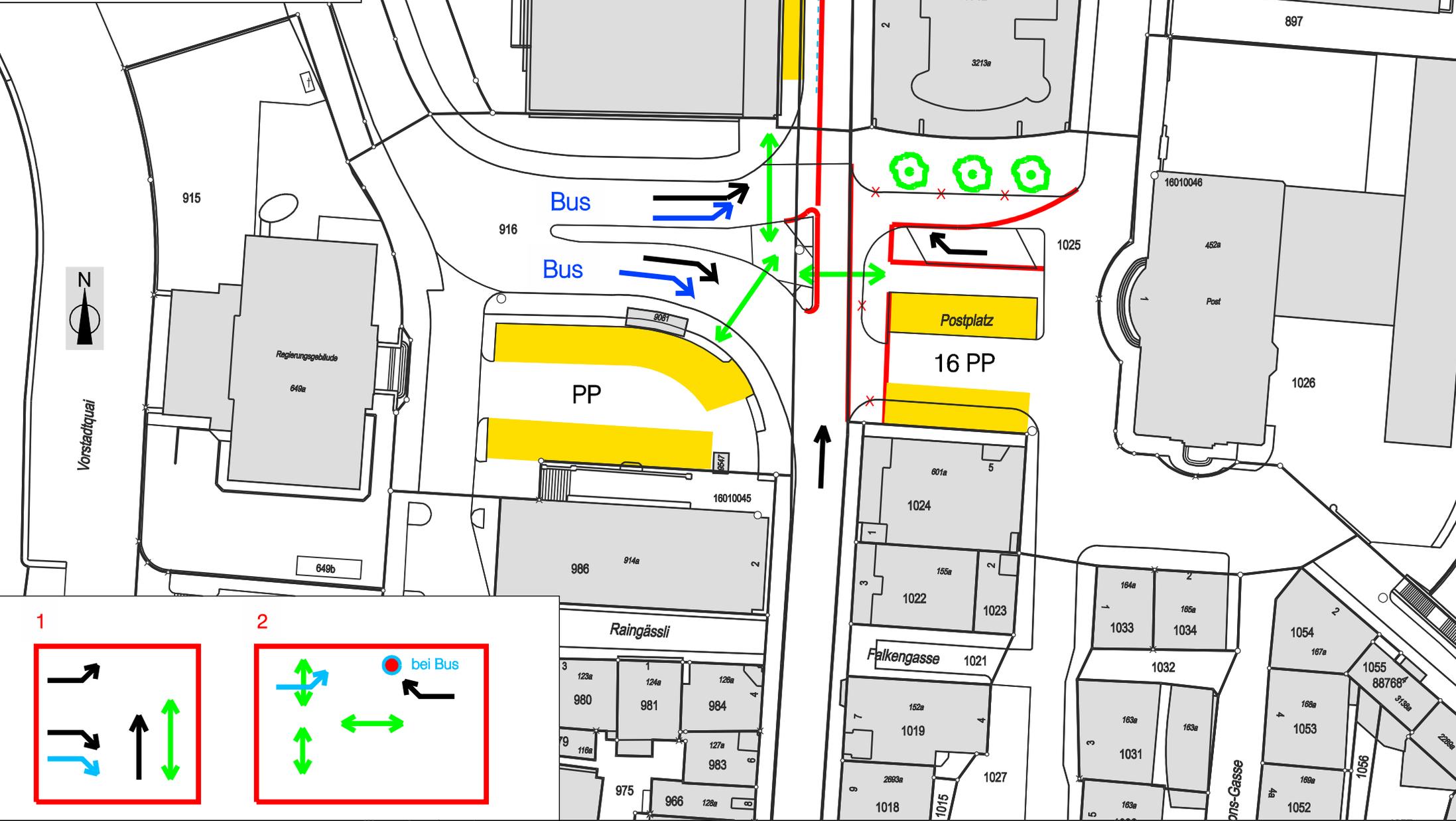
Postplatz  
Lichtsignal-Phasen  
Ende 2007

Beilage 3

Baudepartement Zug, Februar 2007

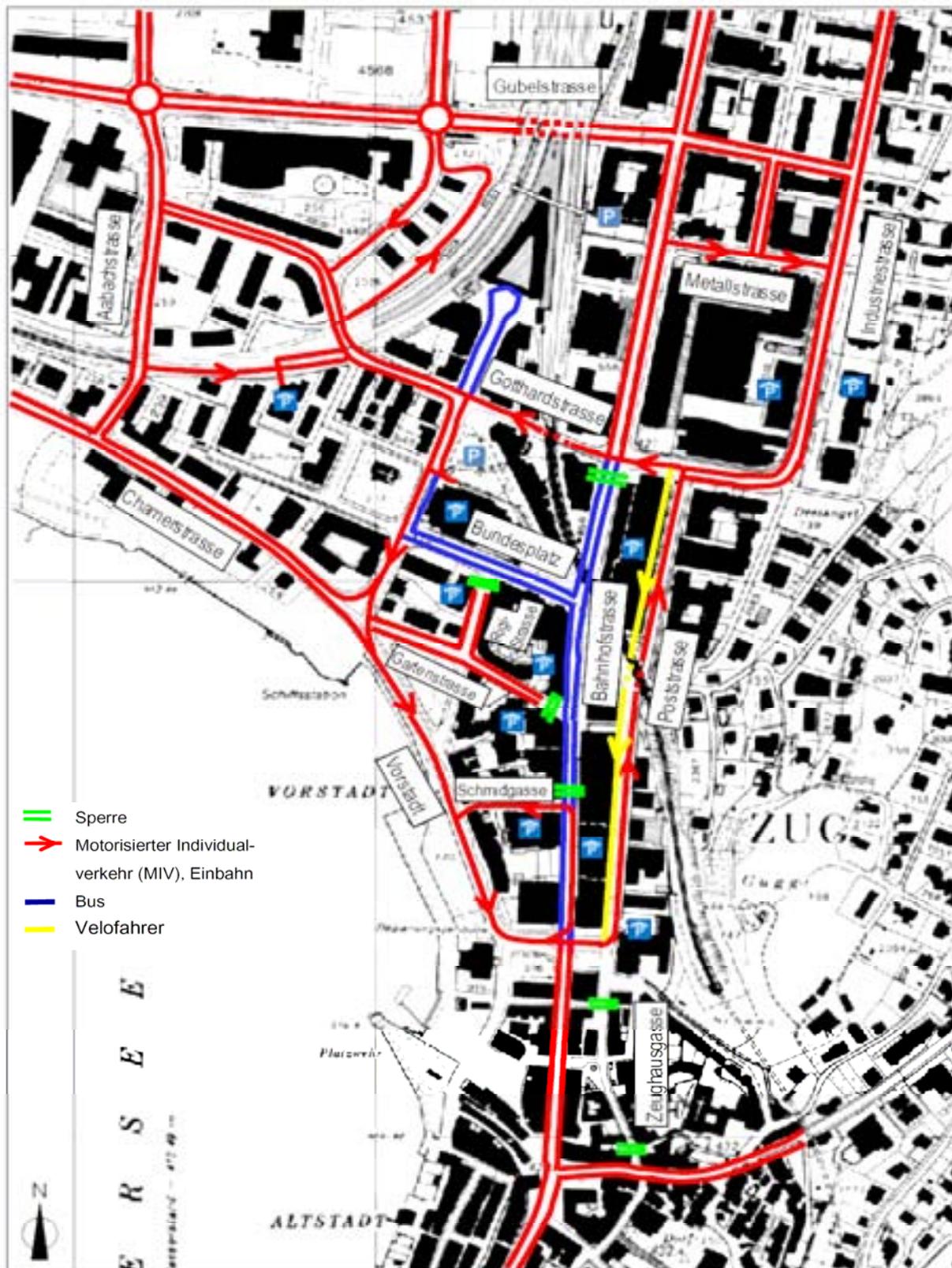


Vorstädtquai



# Postplatz Verkehrsführung MIV Variante „Pro Zug“

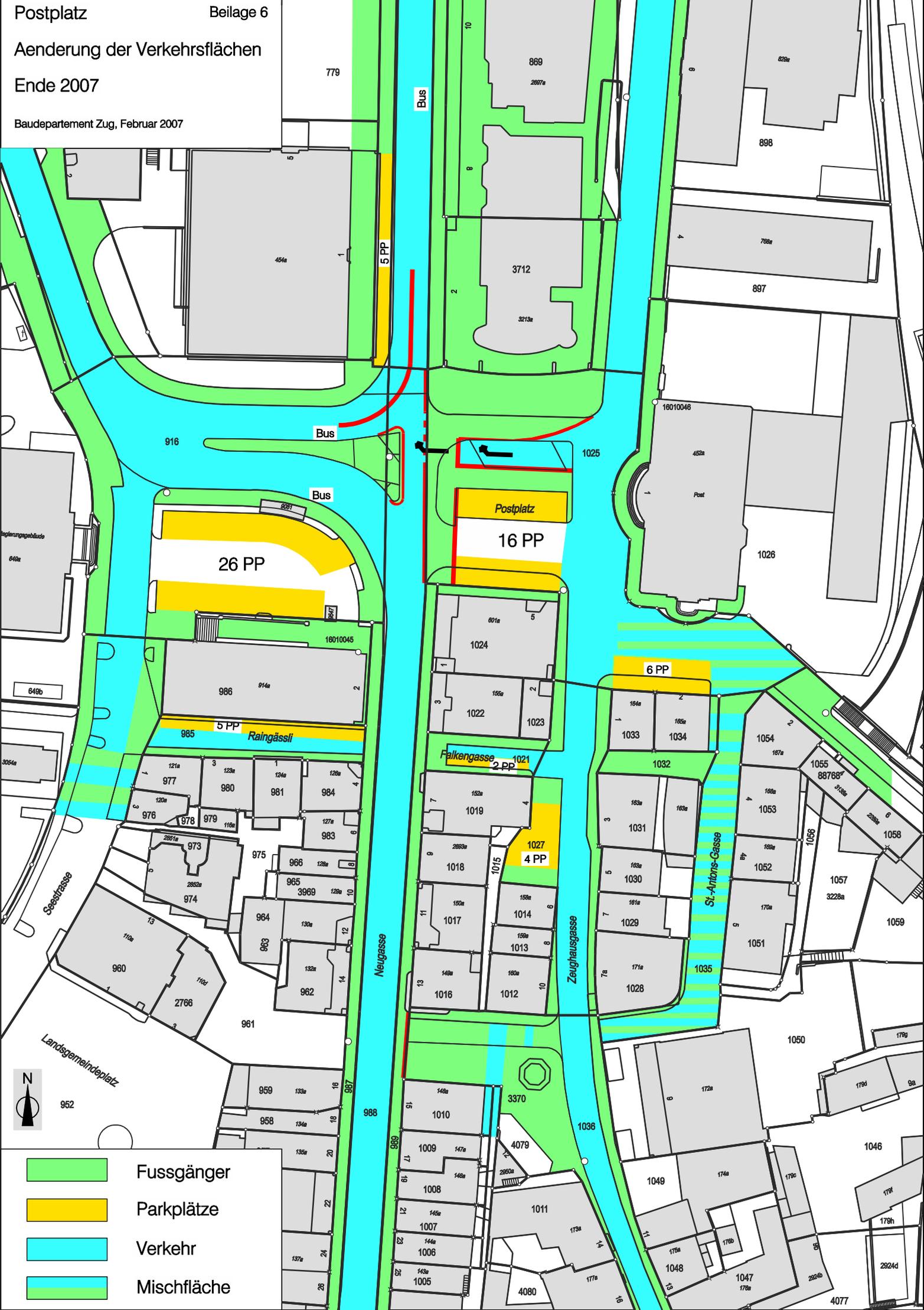
Beilage 4



Verkehrsführung Variante „Pro Zug“, Jenni + Gottardi AG, November 2006







- Fussgänger
- Parkplätze
- Verkehr
- Mischfläche

# Postplatz Erschliessung Oberer-Postplatz

Beilage 7

Baudepartement Zug, Februar 2007

