

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Nr. 1979

Interpellation betreffend Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg und betreffend die Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse

Antwort des Stadtrats vom 3. Juni 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. Februar 2008 hat Gemeinderat Manuel Brandenburg die Interpellation „Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg und betr. die Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse“ eingereicht. Er stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich. Der Interpellant verlangt schriftliche Beantwortung.

Wir beantworten die einzelnen Fragen wie folgt:

Frage 1

Trifft es zu, dass der Stadtrat plant, im Zuge der Bauarbeiten betr. neue Kanalisationsleitung auf der Zugerbergstrasse die bestehende Busbucht bei der Haltestelle Oberwiler Kirchweg aufzuheben, so dass der Bus in Zukunft mitten auf der Strasse anhalten wird?

Antwort

Es trifft zu, dass der Stadtrat beabsichtigt, die Busbuchten bei der Haltestelle Oberwiler Kirchweg aufzuheben und die Busse jeweils auf der betreffenden Fahrbahnseite anhalten zu lassen.

Frage 2

Ist der Stadtrat bereit, von seinem Vorhaben abzukommen, für den Fall, dass er eine Aufhebung der Busbucht bei der Bushaltestelle Oberwiler Kirchweg plant?

Antwort

Der Stadtrat ist dazu nicht bereit. Die Busbuchten beim Oberwiler Kirchweg wurden in der Zwischenzeit bereits abgebrochen. Die Busse halten bereits auf der Fahrbahn.

Frage 3

Falls der Stadtrat nicht bereit ist, von seinem Vorhaben abzusehen, welches sind die Gründe für die Aufhebung der Busbucht, die sich während Jahrzehnten bewährt hat?

Antwort

Beim Oberwiler Kirchweg befindet sich ein wichtiger Schulwegübergang. Schüler, welche mit dem Bus zur Schule fahren, müssen bei der Haltestelle Oberwiler Kirchweg aussteigen und gelangen über die Institutstrasse zu den Schulen. Dies trifft auch auf die Schülerinnen und Schüler der Heilpädagogischen Schule (HPS) zu. Zudem überqueren die meisten Kinder vom Gebiet Oberwiler Kirchweg, Fridbach, Hofstrasse auf ihrem Schulweg dort die Zugerbergstrasse. Insgesamt wird der Übergang von über 50 Schülerinnen und Schüler benutzt. Jüngere Unterstufenschüler und die Schüler der HPS waren in der Vergangenheit aufgrund von Rückmeldungen seitens der Schulhausleitungen und der Elternschaft mit der Querungssituation überfordert. Gerade jüngere Kinder sind aufgrund ihrer kognitiven Entwicklung noch nicht fähig, die Geschwindigkeit von Fahrzeugen abzuschätzen. Sie sind deshalb nicht in der Lage eine Strasse zu überqueren, wenn die Autolenker ihre Geschwindigkeit nicht massgeblich senken oder gar anhalten. Die Anhaltebereitschaft der Autofahrer vor dem Fussgängerstreifen liess an diesem Ort aber zu wünschen übrig. Vor der Steigung wird gerne beschleunigt bzw. in umgekehrter Richtung infolge des Gefälles ungerne abgebremst. Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass in diesem Bereich 15 % aller Autolenker schneller als 53 km/h bergauf bzw. 54 km/h bergab fahren. Der grosszügige Strassenquerschnitt mit den zwei Busbuchten unterstützte dieses Fahrverhalten. Von diesem Standpunkt aus betrachtet, hat sich die Busbucht während der letzten Jahrzehnte nicht bewährt. Mit der Fussgängerschutzinsel, dem Radstreifen und der nun gebauten Fahrbahnhaltestelle wird der Strassenraum optisch und physisch eingeschränkt. Allgemein lässt sich die Zugerbergstrasse über die Fussgängerschutzinseln in zwei Etappen queren. Die Querungsdistanzen verkleinern sich. In der Strassenmitte entsteht ein zusätzlicher sicherer Warteraum. Hält künftig ein Bus an der Fahrbahnhaltestelle Oberwiler Kirchweg, müssen nachfolgende Fahrzeuge die Fahrt verlangsamen und die Fussgänger die Strasse queren lassen. Mit den getroffenen Massnahmen wird die Querung für Fussgänger am Oberwiler Kirchweg entscheidend sicherer und massgeblich erleichtert.

Frage 4

Sollten, wie man liest und hört, vom Stadtrat offenbar geortete „Raser“ der Grund für die Aufhebung der Busbucht sein, wäre es dann nach Ansicht des Stadtrates nicht indiziert, Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen, statt sämtliche Autofahrer zu bestrafen, indem sie hinter dem mitten in der Strasse anhaltenden Bus herfahren müssen und so wertvolle Minuten verlieren, die sie mit ihrer Familie oder ihren Kindern verbringen könnten?

Antwort

Es ist Aufgabe der Zuger Polizei Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen, aber diese kann aus nachvollziehbaren Überlegungen nicht ständig präsent sein. Der Stadtrat hat sich deshalb beim Oberwiler Kirchweg - vor allem im Interesse der Kinder - für die sicherste Lösung entschieden. Er geht in seiner Entscheidung überdies davon aus, dass die Nachteile für den Individualverkehr gering sind. Vorausschauende Fahrzeuglenker verlangsamen rechtzeitig ihre Fahrt. Dadurch ist es oft gar nicht nötig hinter dem wartenden Bus anzuhalten. Dazu kommt:

- Die Busse der Linie 11 verkehren nur jede Viertelstunde.
- Nicht jeder Bus muss wirklich bei der Haltestelle Oberwiler Kirchweg halten.
- Auch im Fall von Busbuchten müssen die nachfolgenden Fahrzeuge die Einfahrt der Busse ermöglichen und hinter dem Bus bleiben, wenn dieser die Ausfahrt aus der Busbucht mit dem Blinker anzeigt (Art. 17. Abs. 5 Verkehrsregelnverordnung VRV). Auch mit Busbuchten können Busse deshalb nicht unbeschränkt überholt werden.
- Der effektive Zeitverlust von durchschnittlich etwa 10 - 15 Sekunden pro Halt (jede Viertelstunde) ist im Vergleich zum Sicherheitsgewinn an dieser wichtigen Fussgängerquerung im städtischen Fusswegnetz mehr als vertretbar.
- Schliesslich bieten sich im Rahmen des Gesetzes Überholmöglichkeiten bei den Haltestellen Casino, Hänibüel, Liebfrauenhof und Guggital. Diese Haltestellen bleiben weiter als Busbuchten erhalten.

Frage 5

Seit einiger Zeit hat der Stadtrat künstliche Verkehrsinseln zwischen dem Casino und der Schöneegg placiert. Hat der Stadtrat die rechtlichen Voraussetzungen für diese Verkehrsinseln und die damit verbundene Behinderung des Verkehrs abgeklärt? Welches ist das Ergebnis der Abklärungen, und welches sind die gesetzlichen Grundlagen für die Anbringung der Verkehrsinseln? Erachtet es der Stadtrat aus Sicherheitsgründen für notwendig, die Verkehrsinseln zu belassen, oder frönt der Stadtrat damit lediglich einer linksgrünen Ideologie, die den öffentlichen Verkehr heilig spricht und Autos verdammt?

Antwort

Der Stadtrat hat die rechtlichen Voraussetzungen für diese Fussgängerschutzinseln abgeklärt. Gemäss der Norm SN 640241 „Fussgängerverkehr“ der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) sind Mittelinseln als Querungshilfe für Fussgänger generell anzustreben. Die Durchfahrtsbreiten nach SN 640212 „Entwurf des Strassenraums“ VSS sind erfüllt. Die Breite der Schutzinseln entspricht SN 640262 „Knoten in einer Ebene (ohne Kreisverkehr)“ VSS. Es ist grundsätzlich weiter möglich die Zugerbergstrasse mit der signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu befahren. Von einer Behinderung des motorisierten Individualverkehrs kann nicht gesprochen werden. Der Stadtrat erachtet es aus Sicherheitsgründen für notwendig die Fussgängerschutzinseln zu belassen. Er verweist auch auf die Antworten zu den Fragen drei und vier.

Frage 6

Ist der Stadtrat bereit, die Verkehrsinseln wieder aufzuheben, um den Verkehrsfluss auf der Zugerbergstrasse zu verbessern? Falls nein, warum nicht?

Antwort

Der Stadtrat ist nicht bereit, auf die Fussgängerschutzinseln bei den wichtigen Fussgängerübergängen entlang der Zugerbergstrasse zu verzichten. Der Verkehrsfluss ist durch den Einbau der Inseln nicht verschlechtert worden. Die Begründung ist aus der Beantwortung der vorangegangenen Fragen ersichtlich.

Frage 7

Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass eine behördliche Tendenz besteht, den öffentlichen Verkehr zu Ungunsten der Autofahrer zu bevorzugen? Auf welche gesetzliche Grundlage stützt der Stadtrat dieses behördliche Verhalten?

Antwort:

Im Kantonalen Richtplan aus dem Jahr 2004 wurde vom Kantonsrat eine nachfrageorientierte Planung beim öffentlichen Verkehr sowie eine angebotsorientierte Planung beim motorisierten Individualverkehr beschlossen. Der Richtplan ist behördenverbindlich. Die Jahresfrequenzen bei den Bussen der ZVB ist im Kanton Zug im Jahr 2007 gegenüber 2006 erneut um 3.46% oder um 641'359 Personen gestiegen. Auf der Linie 11 betrug das Wachstum im gleichen Zeitraum 2.24% oder 32'201 Personen. Damit der öffentliche Verkehr attraktiv bleibt, müssen die Anschlüsse auf übergeordnete Verkehrsmittel kurz sein. Verspätungen führen zu unliebsamen Anschlussbrüchen auf übergeordnete öffentliche Verkehrsmittel. Der öffentliche Verkehr muss deshalb möglichst störungsfrei verkehren können. Dazu sind an einzelnen Stellen im Strassennetz Massnahmen nötig. Bevor eine Massnahme umgesetzt wird, werden die Vor- und Nachteile gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern jeweils abgewogen. So gesehen besteht in der Tat eine gewisse Tendenz den öffentlichen Verkehr zu Gunsten der Autofahrer zu bevorzugen, denn mit jedem Umsteiger vom Auto auf den öffentlichen Verkehr oder aufs Velo wird Platz frei für diejenigen, welche wirklich auf das Auto angewiesen sind.

Frage 8

Welches sind die Gesamtkosten der künstlichen Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse?

Antwort

Die provisorischen im Jahr 2006 montierten Fussgängerschutzinseln auf Höhe Kirche St. Michael, beim ehemaligen Liebfrauenhof und auf Höhe Bellevueweg kosteten ca. CHF 11'100.00.

Die nun zu bauenden definitiven Fussgängerschutzinseln bei der Kirchmattstrasse, auf Höhe Kirche St. Michael und auf Höhe Oberwiler Kirchweg/Institutstrasse verursachen Kosten in der Höhe von ca. CHF 12'000.00.

Frage 9

Welches sind die Kosten für die Aufhebung der Busbucht und die damit verbundene Abänderung der Strassenführung beim Oberwiler Kirchweg? Zu Lasten welchen Kontos werden die Kosten bezahlt? Welche Bauunternehmung hat den Auftrag erhalten?

Antwort

Es entstehen Mehrkosten in Höhe von CHF 25'000.00. Diese werden der Investitionsrechnung Kto 4400/50100; Objekt Nr. 800, belastet. Auftragnehmer ist die ARGE Kibag/Hodel, Zug.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- die Interpellation von Manuel Brandenburg vom 21. Februar 2008 betreffend Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg und betr. die Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 3. Juni 2008

Dolfi Müller, Stadtpräsident

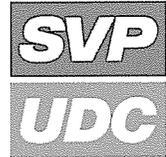
Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation von Manuel Brandenburg vom 21. Februar 2008 betreffend Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg und betr. die Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Pietro Ugolini, Departementssekretär, unter Tel. 041 728 22 01.

Dr. iur. Manuel Brandenburg
Mitglied des GGR der Schweizerischen Volkspartei
Schöneegg 14
6300 Zug



Parlamentarischer Vorstoss GGR
Eingang : 21.2.2008.....
Bekanntgabe im GGR : 18.3.2008.....

Einschreiben
Stadtkanzlei
Sekretariat des GGR
Stadthaus am Kolinplatz
6301 Zug

Zug, den 20. Februar 2008
MAB/sv

Interpellation betr. Aufhebung der Busbucht Oberwiler Kirchweg und betr. die Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf § 43 der Geschäftsordnung des Grossen Gemeinderates unterbreite ich dem Stadtrat die folgende Interpellation mit der höflichen Bitte um schriftliche Beantwortung:

1. Trifft es zu, dass der Stadtrat plant, im Zuge der Bauarbeiten betr. neue Kanalisationsleitung auf der Zugerbergstrasse die bestehende Busbucht bei der Haltestelle Oberwiler Kirchweg aufzuheben, so dass der Bus in Zukunft mitten auf der Strasse anhalten wird?
2. Ist der Stadtrat bereit, von seinem Vorhaben abzukommen, für den Fall, dass er eine Aufhebung der Busbucht bei der Bushaltestelle Oberwiler Kirchweg plant?
3. Falls der Stadtrat nicht bereit ist, von seinem Vorhaben abzusehen, welches sind die Gründe für die Aufhebung der Busbucht, die sich während Jahrzehnten bewährt hat?
4. Sollten, wie man liest und hört, vom Stadtrat offenbar geortete „Raser“ der Grund für die Aufhebung der Busbucht sein, wäre es dann nach Ansicht des Stadtrates nicht indiziert, Geschwindigkeitskontrollen vorzunehmen oder vornehmen zu lassen, statt sämtliche Autofahrer zu bestrafen, indem sie hinter dem mitten in der Strasse anhaltenden Bus herfahren müssen und so wertvolle Minuten verlieren, die sie mit ihrer Familie oder ihren Kindern verbringen könnten?
5. Seit einiger Zeit hat der Stadtrat künstliche Verkehrsinseln zwischen dem Casino und der Schöneegg placiert. Hat der Stadtrat die rechtlichen Voraussetzungen für diese Verkehrsinseln und die damit verbundene Behinderung des Verkehrs abgeklärt? Welches ist das Ergebnis der Abklärungen, und welches sind die gesetzlichen Grundlagen für die Anbringung der Verkehrsinseln? Erachtet es der Stadtrat aus Sicherheitsgründen für notwendig, die Verkehrsinseln zu belassen, oder frönt der Stadtrat damit lediglich einer linksgrünen Ideologie, die den öffentlichen Verkehr heilig spricht und die Autos verdammt?
6. Ist der Stadtrat bereit, die Verkehrsinseln wieder aufzuheben, um den Verkehrsfluss auf der Zugerberstrasse zu verbessern? Falls nein, warum nicht?

7. Teilt der Stadtrat die Auffassung, dass eine behördliche Tendenz besteht, den öffentlichen Verkehr zu Gunsten der Autofahrer zu bevorzugen? Auf welche gesetzliche Grundlage stützt der Stadtrat dieses behördliche Verhalten?
8. Welches sind die Gesamtkosten der künstlichen Verkehrsinseln auf der Zugerbergstrasse?
9. Welches sind die Kosten für die Aufhebung der Busbucht und die damit verbundene Abänderung der Strassenführung beim Oberwiler Kirchweg? Zu Lasten welchen Kontos werden die Kosten bezahlt? Welche Bauunternehmung hat den Auftrag erhalten?

Besten Dank für die schriftliche Beantwortung der vorstehenden Fragen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Manuel Brandenburg