

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Nr. 1833

Motion Martin Spillmann, FDP-Fraktion, zur Wiederherstellung des Gegenverkehrsregimes auf der Dammstrasse

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. Februar 2005

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 16. November 2004 hat Martin Spillmann im Namen der FDP-Fraktion des GGR der Stadt Zug folgende Motion eingereicht:

„Die Dammstrasse ist wieder für den Gegenverkehr zu öffnen. Die Parkplätze entlang der Dammstrasse sind soweit möglich zu belassen bis ein gleichwertiger Ersatz gefunden ist. Der Bahnhofvorplatz ist vom Durchgangverkehr zu befreien.“

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Motionstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 30. November 2004 hat der Grosse Gemeinderat die Motion dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen. Wir erstatten Ihnen folgenden Bericht:

A. Formelles

Gegenstand einer Motion kann nach § 25 der Gemeindeordnung vom 1. April 1962 nur sein, was in den Zuständigkeitsbereich des Grossen Gemeinderates fällt. Für die vorliegende fragliche Verkehrsanordnung trifft dies nicht zu. Gemäss § 5 Abs. 1 der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977 fallen dauernde Verkehrsbeschränkungen in den Kompetenzbereich des Gemeinderates bzw. im Falle der Stadt Zug in den Kompetenzbereich des Stadtrates. Die vorliegende Motion kann vom Stadtrat daher nur als Postulat entgegengenommen und beantwortet werden.

B. Materielles

1. Ausgangslage

Die Dammstrasse wurde im Zuge des Bahnhofneubaus in eine Strasse mit Einbahnverkehr umgewandelt. Diese grundsätzlich befristete Massnahme war nötig, um Realersatz für die im Zusammenhang mit dem Bahnhofneubau wegfallenden Parkfelder zu schaffen. Mit der Anordnung der zusätzlichen Parkfelder der Dammstrasse als „Horizontalversatz“ konnte gleichzeitig die Geschwindigkeit beim dortigen Fussgängerstreifen gesenkt werden, wodurch sich die Sicherheit für die Fussgänger auf dieser wichtigen Fussgängerachse zwischen Grafenau und Bahnhof verbesserte. Auch nachdem der neue Bahnhof Zug fertiggestellt ist, sind die Parkfelder in der Dammstrasse praktisch immer besetzt. Die Bushaltestelle Dammstrasse war während des Bahnhofneubaus ein Provisorium. Das Amt für öffentlichen Verkehr verfügte mit Datum vom 18. November 2003, dass diese in ein Definitivum überführt werde. Damit verkehrt die Regionalbuslinie 4 in Fahrtrichtung Gubelstrasse - Gotthardstrasse definitiv auf der Dammstrasse.

2. Verkehrsplanung im Geviert Grafenau

2.1 Neubau Grafenaustrasse

Die Alfred Müller AG überbaut in den Jahren 2005/2006 das Areal entlang der künftigen Grafenaustrasse. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die neue Grafenaustrasse im Sommer 2006 eröffnet. Ab diesem Zeitpunkt besteht von der Gotthardstrasse zur Aabachstrasse und weiter zum Kreisel Aabachstrasse - Gubelstrasse eine neue direkte Verbindung in Richtung Zug West und in Richtung der künftigen Nordzufahrt. Durch die neue Grafenaustrasse wird der westliche Bahnhofplatz weiter vom Durchgangsverkehr entlastet. Zugleich kann die Einmündung von der Aabachstrasse in die Gotthardstrasse durch den Einbau einer Insel so gestaltet werden, dass sich die Sicherheit sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer verbessert. Dann wäre es auch möglich, die Gotthardstrasse Richtung Westen für Personenwagen bis zum Parkhaus Neustadtplatz zu öffnen.

2.2 Dammweg westlicher Bahnhofplatz; Signalisation einer Begegnungszone

Im Einverständnis mit der SBB als Landeigentümerin wurde für den westlichen Bahnhofplatz auf dem Dammweg geprüft, ob eine sogenannte Begegnungszone eingerichtet werden könne. In der Begegnungszone dürfen Fussgänger gemäss der eidg. Signalisationsverordnung (Art. 22b SSV) die gesamte Verkehrsfläche benützen. Sie sind gegenüber Fahrzeugführer vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Gestützt auf ein entsprechendes Gutachten hat der Stadtrat an der Sitzung vom 14. September 2004 beschlossen, die Begegnungszone einzuführen. Die neue Zone ist seit Mitte Dezember 2004 signalisiert. Mit der Einführung der Begegnungszone werden klare rechtliche Verhältnisse geschaffen und das Miteinander unter den verschiedenen Verkehrsteilnehmern in diesem stark genutzten Raum gefördert. Der Anreiz zur Durchfahrt über den Dammweg dürfte sich mit der neuen Signalisation verringern.

3. Geometrische und sicherheitstechnische Voraussetzungen zur Wiederherstellung des Gegenverkehrsregimes auf der Dammstrasse

3.1 Begegnungsfall (Kreuzen zweier Fahrzeuge)

Auf der Dammstrasse verkehrt die Regionalbuslinie 4 fahrplanmässig und bedient dabei die Bushaltestelle „Dammstrasse/Bahnhof“. Bei Gegenverkehr in der Dammstrasse gilt der Begegnungsfall Bus - Lastwagen. Daraus resultiert eine Mindestfahrbahnbreite auf der Geraden von 6.5 m. Im Kurvenbereich erhöht sich die benötigte Breite aufgrund der Schleppkurven der Bemessungsfahrzeuge. In der heutigen Situation weist die Fahrbahn bei einseitiger Längsparkierung 6.0 m und bei doppelseitiger Längsparkierung 5.5 m auf. Eine Testfahrt mit einem Gelenkbus der Zugerland Verkehrsbetriebe AG hat gezeigt, dass die heutige Fahrbahnbreite mit der vorhandenen Längsparkierung nicht genügt, um ein Kreuzen mit einem Lastwagen zu ermöglichen. Lastwagen müssten im Kurvenbereich auf das Trottoir ausweichen, wodurch Fussgänger gefährdet würden. Um den benötigten Raum für den Begegnungsfall Bus - Lastwagen zu gewährleisten, müssten sieben Parkfelder auf der West- und vier Parkfelder auf der Ostseite der Dammstrasse aufgehoben werden.

3.2 Sichtweiten auf den vorhandenen Fussgängerstreifen in der Dammstrasse

Die neue Hauptunterführung von und zum Bahnhof Zug mündet auf den Fussweg zwischen den Häusern an der Dammstrasse 8 und 10. Über die Dammstrasse führt in der Folge ein Fussgängerstreifen. Beim Öffnen der Dammstrasse für den Gegenverkehr müssen die Sichtweiten am Fussgängerstreifen auch nach Süden auf die in nördliche Richtung fahrende Fahrzeuge gewährleistet sein. Die Sichtweiten betragen bei 50 km/h mindestens 55m. In Anwendung von Art. 77 Abs. 2 SSV (eidg. Signalisationsverordnung) wird vor Fussgängerstreifen auf der Fahrbahn eine mindestens 10m lange Halteverbotslinie parallel zum rechten Fahrbahnrand angebracht. Dies und verschiedene Gebäudezufahrten führen dazu, dass auf der Ostseite nur acht Parkfelder platziert werden können. Um die für ein Gegenverkehrsregime notwendige Fahrbahnbreite bzw. die Sichtweiten von und auf Fussgänger im Warteraum des Fussgängerstreifens zu gewährleisten, müssten insgesamt 11 der 22 vorhandenen Parkfelder ersatzlos aufgehoben werden.

4. Verkehrszählung westlicher Bahnhofplatz; Dammweg (Stichprobe)

Jeweils am Dienstag und Donnerstag sind die Verkehrsbelastungen am höchsten. Eine Stichprobe am Dienstag, 18. Januar 2005, von 7.00 Uhr bis 9.00 Uhr, ergab, dass 286 Fahrzeuge den Dammweg befuhren, wobei 153 Fahrzeuglenker oder 53 % eine Person ein- oder aussteigen liessen oder sonst beim Bahnhof anhielten. Während der Zeit von 16.00 Uhr bis 18.00 Uhr passierten 353 Fahrzeuge, wovon 186 Lenker oder 52 % anhielten. Dies ergibt am Morgen ein Durchgangsverkehr pro Stunde von rund 67 Fahrzeugen und am Abend von ca. 84 Autos. Dieser Anteil kann als gering taxiert werden, bedeutet dies doch in etwa pro Minute 1-2 Fahrzeuge. Der geringe Durchgangsverkehr, der ausserhalb der Spitzenzeiten noch wesentlich tiefer liegt, erfordert keine Entlastung durch ein Gegenverkehrsregime auf der Dammstrasse.

5. Kosten

Die Kosten für die nötigen Demarkierungsarbeiten, Neusignalisation, Markierung und Neuprogrammierung der TOM-Parkuhren beliefen sich auf rund CHF 12'000.--.

6. Neubau Kreisel Dammstrasse - Gubelstrasse

Im Verlaufe dieses Jahres wird der Kreisel Dammstrasse - Gubelstrasse neu gebaut. Der Kreisel muss in verschiedenen Bauphasen erstellt werden. Im Rahmen einer solchen Phase wird die Ausfahrt von der Dammstrasse Süd in die Gubelstrasse zwischen Juli 2005 und September 2005 gesperrt und stünde während dieser Zeit auch der im Gegenverkehr geöffneten Dammstrasse nicht zur Verfügung.

7. Zusammenfassung

Grundsätzlich ist die Öffnung der Dammstrasse für den Gegenverkehr machbar. Die geschilderte Sachlage zeigt allerdings, dass es zum heutigen Zeitpunkt sowie im Hinblick auf die Neueröffnung der Grafenaustrasse nicht angezeigt ist, das Gegenverkehrsregime wieder einzuführen. Würde die Dammstrasse für den Gegenverkehr geöffnet, hätte dies den Verlust von elf gut benutzten Parkfeldern zur Folge. Es entstünden zudem Kosten in Höhe von rund CHF 12'000.--. Durch das Aufheben der heutigen, versetzten Parkanordnung würde sich das Geschwindigkeitsniveau erhöhen, was der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem stark benutzten Fussgängerstreifen abträglich wäre.

8. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den stadträtlichen Bericht zur Motion Martin Spillmann betreffend Wiederherstellung des Gegenverkehrsregimes auf der Dammstrasse zur Kenntnis zu nehmen und
- die als Postulat beantwortete Motion als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 22. Februar 2005

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilagen:

- Motion der FDP-Fraktion vom 16. November 2004 betreffend Wiederherstellung des Gegenverkehrsregimes auf der Dammstrasse
- Parkplatzsituation mit Einbahnregime
- Parkplatzsituation mit Gegenverkehrsregime

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Für Auskünfte steht Ihnen Departementssekretär Pietro Ugolini unter Tel. 041 728 22 01 zur Verfügung.