

Motion Michèle Kottelat und Silvan Abicht, beide glp: Es gibt auch ein Leben vor dem Stadttunnel

Bericht und Antrag des Stadtrats vom 11. August 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 30. September 2014 haben Michèle Kottelat und Silvan Abicht, Grünliberale Partei Stadt Zug, eine Motion mit dem Titel „Es gibt auch ein Leben vor dem Stadttunnel“ eingereicht. Sie verlangen, den Strassenraum zwischen Bahnhof und Metalli sowie Gubel- und Gott-hardstrasse städtebaulich aufzuwerten und sich beim Kanton für verkehrsberuhigende Massnahmen einzusetzen.

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

An seiner Sitzung vom 28. Oktober 2014 hat der Grosse Gemeinderat die Motion dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht:

1. Allgemeines

a) Die Motionäre wünschen eine Aufwertung des Strassenraums der Baarerstrasse zwischen Metalli und Bahnhof. Vorab ist festzustellen, dass es sich bei der Baarerstrasse um eine Kantonsstrasse handelt. Die Erneuerung und Sanierung kantonaler Strassen ist Sache des Kantons. Die Stadt Zug kann sich grundsätzlich nur im Vernehmlassungsverfahren bei kantonalen Strassensanierungsprojekten einbringen.

Zusätzlich besteht die Möglichkeit, dass sich die Stadt Zug und der Kanton direkt austauschen, sich gegenseitig sensibilisieren und ihre Anliegen einander näher bringen. Zu diesem Zweck treffen sich die Stadt Zug und die Baudirektion des Kantons Zug mehrmals pro Jahr zu Koordinationsgesprächen. Diese Gespräche dienen namentlich dazu, aktuelle Anliegen zu diskutieren, Projekte zu optimieren und gemeinsame Lösungen zu finden.

Die Stadt hat am 14. November 2014 an der Koordinationssitzung mit der Baudirektion unter Bezugnahme auf diese Motion darauf hingewiesen, dass sie bei kantonalen Projekten, welche die Stadt Zug betreffen, vermehrt einbezogen werden soll und dass vermehrt auch städtebauliche Aufwertungsmassnahmen erzielt werden sollen.

Der Kantonsingenieur Urs Lehmann und der Stadtgenieur Karl Linggi haben den Auftrag erhalten, verschiedene Themen, insbesondere auch bezüglich der Strassen- und Freiraumgestaltung in Verbindung mit Bauvorhaben, zu besprechen und an der nächsten Koordinations-sitzung Bericht zu erstatten. In der Folge besprachen der Kantonsingenieur und der Stadtgenieur die Anliegen, Probleme und offenen Fragen. Der Stadtgenieur wies darauf hin, dass die Stadt im Hinblick auf die angestrebte Aufwertung der Strassen- und Freiräume jeweils vor Projektstart zur Sanierung einer Strasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept wünscht und dass ihr mit dem Stadtarchitekten und weiteren Fachleuten das entsprechende Know How zur Verfügung stehe. Der Kantonsingenieur zeigte auf, dass reine Sanierungsprojekte oft wenig Spielraum für Aufwertungen böten. Auch aus Kostengründen werde praktisch nur ersetzt, was erforderlich sei.

b) Anders verhält es sich bei Strassenneubauten oder wesentlichen Strassenausbauten. Hier kann sich die Stadt nicht nur im Rahmen der Koordinationsgespräche oder einer Vernehmlassung einbringen. Im Baubewilligungsverfahren steht ihr zusätzlich die Möglichkeit einer Einsprache offen. Auf Stufe Bauauftragprojekt müssen indessen noch nicht alle Details und Angaben zur Materialisierung lesbar sein. Trotzdem kommt bei Neu- und wesentlichen Umbauten von Kantonsstrassen der Strassenraumgestaltung grosses Gewicht zu. Im Rahmen der oben beschriebenen Möglichkeiten thematisiert die Stadt Zug in wichtigen Strassenabschnitten immer wieder die Gestaltungsmöglichkeiten und drängt auf eine Ausarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten. Sie beteiligt sich dabei auch massgebend an den Kosten solcher Studien. Seit vielen Jahren besteht für die städtische Achse an der Gubelstrasse, Abschnitt Damm-Aabachstrasse sowie an der Aabachstrasse, Abschnitt Gubel- bis Gotthardstrasse, ein solches Betriebs- und Gestaltungskonzept. An der Erarbeitung dieses Konzepts hat sich der Kanton als möglicher künftiger Strasseneigentümer ebenfalls beteiligt. Demgegenüber wird die Umgestaltung der Baarerstrasse ab der Gubelstrasse bis zur Stadtgrenze federführend durch den Kanton mit Beteiligung der Stadt erarbeitet. Im Rahmen der Neu- und wesentlichen Umbauarbeiten dieser Strassen werden die Betriebs- und Gestaltungskonzepte umgesetzt.

2. Zur städtebaulichen Aufwertung der Baarerstrasse zwischen Bahnhof und Metalli sowie der Gubel- und der Gotthardstrasse

Die Baudirektion nahm zwischen Frühjahr und Herbst 2014 die Sanierung der Baarerstrasse zwischen Bahnhof und Metalli sowie zwischen der Gubel- und der Gotthardstrasse vor. Bei diesem Projekt handelte es sich um ein reines Sanierungsprojekt. Der Strassenabschnitt befand sich in einem sehr schlechten Zustand. Die Stadt Zug begleitete namentlich die Erneuerung und den behindertengerechten Umbau der wichtigsten Bushaltestelle im Kanton Zug sowie die Einmündungsbereiche der Gubel- und Metallstrasse in die Baarerstrasse.

Obwohl der Verkehr mit der Inbetriebnahme der Nordstrasse abgenommen hat, ist die Verkehrsbelastung auf der Baarerstrasse im Abschnitt zwischen Bahnhof und Metalli mit durchschnittlich 11'000 Fahrzeugen pro Tag immer noch recht hoch (Quelle Kantonsratsbeschluss Nr. 2274.1, betreffend Objektkredit für den Stadttunnel vom 18. Juni 2013). Zudem weist die Baarerstrasse nach wie vor einen verkehrsorientierten Charakter auf und kann deshalb nur moderat umgestaltet werden. Sowohl der Kanton als auch die Stadt Zug sind sich bewusst, dass der wichtige Fussgängerstreifen nicht auf der Wunschlinie der Fussgänger liegt.

Die Lage des Fussgängerstreifens wird aber durch die Bushaltestellen vorgegeben. Der Zaun in der Mitte der Strasse dient der Erhöhung der Sicherheit. Er verhindert die nicht zulässige Überquerung der stark befahrenen Strasse jenseits der Fussgängerübergänge.

Abklärungen im Rahmen der Erarbeitung des Generellen Projekts Stadttunnel Zug samt ZentrumPlus ergaben, dass erst mit einer vollständigen Entlastung der Baarerstrasse zwischen Bahnhof und Metalli vom Durchgangsverkehr (mit Ausnahme des öffentlichen Verkehrs) den Fussgängern in diesem Abschnitt mehr Platz eingeräumt, die trennenden Elemente beseitigt und die Fussgängerstreifen aufgehoben werden könnten.

Der Bebauungsplan Baarerstrasse West / Bahnhof (Bereich zwischen Bahnhof und Baarerstrasse) konzipiert das ganze Areal als einen einzigen grossen und zusammenhängenden Stadtplatz, in welchem vier kompakte Baukörper stehen. Zum Bahndamm hin entsteht auf der ganzen Länge des Areals ein grosser städtischer Freiraum. Dieser wird in drei Bereichen mit der Baarerstrasse verbunden. Der mittlere Verbindungsbereich stellt den zentralen gegenüber heute deutlich verbreiterten Bahnhofszugang dar. Es kann von einem eigentlichen Bahnhofplatz gesprochen werden. Entlang der Baarerstrasse entstehen durchgehende zweigeschossige Kolonnaden.

Zudem trägt die Stadt den gestalterischen Anliegen Rechnung bei wichtigen städtischen Sammelstrassen wie zum Beispiel der Allmendstrasse und der Industriestrasse. Des Weiteren werden Quartierstrassen gemäss Richtplan Verkehr und dessen Handlungsanweisungen schrittweise umgestaltet und als Tempo-30-Zonen signalisiert.

3. Verkehrsberuhigende Massnahmen auch auf kantonalen Strassen

Forderungen nach verkehrsberuhigenden Massnahmen auf Kantonsstrassen sind nicht neu. Der Kanton hat erstmals solche Massnahmen im Herbst 2014 im Zentrum von Rotkreuz in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Risch umgesetzt und in Betrieb genommen. Möglich wurden diese verkehrsberuhigenden Massnahmen in Rotkreuz nicht zuletzt deshalb, weil auf dem fraglichen Abschnitt beim Kreuzplatz die Verkehrsbelastung so tief lag, dass die Strasse lediglich einen siedlungsorientierten und - im Unterschied zur Baarerstrasse zwischen Bahnhof und Metalli - keinen verkehrsorientierten Charakter aufweist.

In Baar konnte anfangs 2015 auf der Dorfstrasse eine Tempo-30-Zone eingerichtet werden. Diese ergänzt das auf den umliegenden Strassen bereits seit längerer Zeit eingeführte Niedriggeschwindigkeitsregime. Auf verkehrsorientierten Strassen - wie namentlich der Baarerstrasse zwischen Bahnhof und Metalli - ist dies aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der Normen schwierig umzusetzen. Kanton und Stadt verfolgen jedoch die aktuellen und im Rahmen von Forschungsarbeiten gewonnenen Erkenntnisse für Kantonsstrassen genau. Rasche Entscheide sind jedoch kaum zu erwarten.

An der Koordinationssitzung im November 2014 zwischen der Stadt Zug und der Baudirektion kamen auch verkehrsberuhigende Massnahmen zur Sprache. Es herrschte Einigkeit darüber, dass die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone als Grundsatzfrage besprochen werden soll. Es wurde vereinbart, dass sich die Vertreter der Gemeinden Baar und Zug zusammen mit den Vertretern des Tiefbauamtes zu einem Workshop treffen, um diese Thematik zu diskutieren. Die Ergebnisse sollen anschliessend mit den Vertretern der übrigen Gemeinden besprochen werden.

4. Schlussfolgerung

Dem Anliegen der Motionäre kann namentlich bei Kantonsstrassensanierungsprojekten, wie zuletzt bei der Sanierung der Baarerstrasse im Abschnitt Bahnhof bis Metalli kaum nachgekommen werden. Insofern kann die Motion diesbezüglich nicht erheblich erklärt werden.

Bei Neu- und wesentlichen Umbauten von Kantonsstrassen kann sich die Stadt Zug beim Kanton im Rahmen der Koordinationsgespräche, der Vernehmlassung sowie - falls notwendig - mittels Einsprachen einbringen. Sie wird sich künftig verstärkt auch für gestalterische Aspekte bei kantonalen Projekten einsetzen. Bereits vorgängig wird jeweils gemeinsam ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erstellt. Dieses Konzept kann dann in der Folge bei Neu- und wesentlichen Umbauten von Kantonsstrassen umgesetzt werden. Insofern kann dem allgemein der Motion zugrundeliegenden Anliegen nachgekommen werden. Dieses Begehren ist aber angesichts der bereits institutionalisierten Zusammenarbeit zwischen Stadt und Kanton erfüllt, weshalb die Motion in diesem Umfang erheblich erklärt und gleichzeitig abgeschrieben werden kann.

5. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Motion Michèle Kottelat und Silvan Abicht, beide glp, vom 30. September 2014: Es gibt auch ein Leben vor dem Stadttunnel, im Sinne der Erwägungen teilerheblich zu erklären und gleichzeitig als erfüllt abzuschreiben.

Zug, 11. August 2015

Dolfi Müller
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage:

- Motion Michèle Kottelat und Silvan Abicht, beide glp, vom 30. September 2014: Es gibt auch ein Leben vor dem Stadttunnel

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadtratsvizepräsident André Wicki, Departementsvorsteher, Tel. 041 728 21 51.