

Motion für eine realistische Stadttumfahrung:
Zwischenbericht und Planungskredit

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 4. April 1995

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

DER MOTIONS-AUFTRAG

Am 28. April 1993 reichte Gemeinderat D. Müller zusammen mit 21 Mitunterzeichnern die folgende "Motion für eine realistische Stadttumfahrung" ein:

"Der Stadtrat wird beauftragt, die aufgrund privater Initiative entwickelte Projektstudie 'Chance Zug 2002' in optimierter Form oder eine andere Lösung bei den zuständigen kantonalen Behörden als Alternative zum bestehenden Projekt einzubringen."

Zur Begründung ihres Vorstosses führten die Motionäre aus:

"Der vom Kanton eingeschlagene Weg zur Projektierung von Stadttunnel und Ost-West-Verbindung endet mit grosser Wahrscheinlichkeit in einer Sackgasse. Darum hat CVP-Kantonsrat Toni Gügler eine vielbeachtete Motion eingereicht, welche eine Denkpause in dieser Sache verlangt.

Ein voraussehbares Volksnein in der Baukreditabstimmung von 1997/98, bei der es im Moment um mindestens Fr. 650 Mio. geht, käme der Zementierung des unerfreulichen Ist-Zustandes gleich. Die Leidtragenden dieses politischen Scherbenhaufens wären vor allem die Bewohnerinnen und Bewohner unserer Stadt. Die Chance, die alarmierende Entwicklung in Zug Süd (Bundesplatz bis Casino) zu stoppen, wäre verspielt.

Obwohl uns bewusst ist, dass die Federführung bei der Stadttumfahrung beim Kanton liegt, haben wir uns über die Parteigrenzen hinaus zu diesem Vorstoss entschlossen, denn der Stadt als Hauptbetroffene ist es nicht verwehrt, beim Kanton in dieser Sache vorstellig zu werden. Die Stadt muss in ihrem Interesse nötigenfalls erfolgversprechende Lösungsansätze selber weiterverfolgen lassen.

Gemäss vorliegender Studie (Beilage) wird das Stadtzentrum im Sinne der Zentrumsplanung von 1989 vom Nord/Süd- und vom Ost/Westverkehr entlastet und Umwegfahrten werden weitgehend vermieden. Die Bauzeit ist zudem wesentlich kürzer als beim offiziellen Projekt.

Die Erstellungskosten belaufen sich auf rund einen Viertel derjenigen des offiziellen Projektes, was angesichts des grossen Sparwillens in der Bevölkerung die Realisierungschancen erheblich erhöht.

Es ist bekannt, dass die Projektstudie noch Mängel aufweist. Nicht zu befriedigen vermag z.B. die Lösung beim Bundesplatz. Auch der Anschluss Aegeristrasse bedarf der Optimierung. Da die kantonalen Behörden die Projektstudie in dieser Form kaum akzeptieren würden, ist sie auf Kosten der Stadt soweit auszuarbeiten, dass sie in der Behördendelegation verhandlungsfähig wird.

Die möglicherweise letzte Gelegenheit, in absehbarer Zeit doch noch eine Kernentlastung zu erhalten, die nicht nur auf dem Papier existiert, muss uns die hierfür notwendigen bescheidenen Aufwendungen wert sein, zumal die Projektstudie den politischen Ideen (Leitbild 89 / Zentrumsplanung Zug) voll Rechnung trägt."

Nach intensiver Diskussion erklärte der Grosse Gemeinderat unter Namensaufruf mit 18 zu 13 Stimmen am 29. Juni 1993 die "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" erheblich und überwies diese an den Stadtrat.

Der in der Motionärsbegründung erwähnte Vorstoss von Kantonsrat Toni Gügler, der eine Denkpause und eine Überprüfung der Situation durch den Kanton selber verlangte, wurde hingegen vom Kantonsrat am 27. Mai 1993 nicht erheblich erklärt.

II.

DIE BEARBEITUNG DES MOTIONS-AUFTRAGES

Mit der Überweisung der Motion durch den Grossen Gemeinderat erhielt der Stadtrat einen dreifachen Auftrag: Erstens die Prüfung und Bewertung der Projektstudie "Chance Zug 2002", zweitens deren Optimierung und Mängelverbesserung und drittens, die optimierte Projektstudie "oder eine andere Lösung" bei den zuständigen kantonalen Behörden "als Alternative zum bestehenden Projekt" einzubringen.

Da die zeitaufwendigen und kostspieligen Projektierungsarbeiten des Kantons für die Umfahrungen Zug-Baar (UZB) in vollem Gange sind, muss zudem die Behandlung der Motion ebenso intensiv wie speditiv erfolgen. Der Stadtrat entschloss sich angesichts dieser schwierigen Ausgangslage zu einem vernetzten, transparenten Vorgehen mit Einbezug des Kantons und einer Zwischeninformation der Erstunterzeichner der Motion. Die chronologischen Schritte dieses Vorgehens sind hier kurz zusammengefasst:

- 12.5.93 Beginn der verwaltungsinternen Vorarbeiten zur Bearbeitung des Motionsauftrages in der Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr" (Bauabteilung, Sicherheitsabteilung, 1 Kantonsvertreter)
- 14.1.94 Auftragserteilung an einen externen Planer zur Ausarbeitung einer Vorstudie
- 25.8.94 Einstimmige Verabschiedung der Vorstudie zur Motion für eine realistische Stadtfahrt durch die Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr"
- 30.8.94 Kenntnisnahme des Stadtrates vom Inhalt der Vorstudie und Beschluss, die Vorstudie dem Kanton zur Stellungnahme zu unterbreiten
- 5.9.94 Mündliche Information der Erstunterzeichner der Motion über den Inhalt der Vorstudie
- 28.10.94 Stellungnahme der Baudirektion des Kantons Zug zur Vorstudie
- 04.04.95 Bericht und Antrag des Stadtrates an den Grossen Gemeinderat.

Ein zentraler und heikler Punkt bei der Motionsbehandlung war die Auswahl eines kompetenten externen Verkehrsplaners zur fachlichen Prüfung der Projektstudie "Chance Zug 2002". Dabei stellte sich folgendes Dilemma: Einerseits konnte aus Gründen der Loyalität und Objektivität keines der Ingenieurbüros, die in die laufende UZB-Projektierung des Kantons involviert sind, mit dieser anspruchsvollen Aufgabe beauftragt werden. Andererseits war es angesichts der beschränkten finanziellen Mittel und der knappen Zeit problematisch, die Prüfung durch ein Ingenieurbüro vornehmen zu lassen, das sich zuerst von Grund auf in die Problematik der Zuger Umfahrungen hätte neu einarbeiten müssen.

Mit der Wahl von Herrn Max Büchi, dipl. Ing. ETH/SIA/SVI, Zürich, konnte eine geeignete Lösung für dieses Dilemma gefunden werden.

Zudem standen für die Untersuchung der verkehrsplanerischen Aspekte erstmals die Daten des neuen kantonalen Verkehrsmodell 1992 zur Verfügung, was einige erstaunliche Resultate der Vorstudie erklärt.

Die Ergebnisse und Empfehlungen dieser Vorstudie, sind als eine integrale Beilage dieser GGR-Vorlage im Anhang zu finden.

Die Vorstudie gelangt in einer qualitativen Überprüfung der Vorschläge zu folgendem Ergebnis:

Der Vorschlag Chance Zug 2002 mit seinem Kernprojekt einer kurzen Umfahrung ist eine echte Alternative zum kantonalen Konzept der Umfahrungen Zug/Baar UZB. Mit einer viel geringeren, ersten Investition können bereits wesentliche Ziele der Entlastung vom Motorfahrzeugverkehr erreicht werden, zum Teil sogar besser als im Konzept UZB (Kolinplatz/untere Aegeristrasse). Die erst skizzenhaft vorliegenden Ideen bedürfen aber noch einer vertieften Abklärung im Bereich City. Dort enthält die Vorstudie aber auch weitere, prüfenswerte Möglichkeiten zum Anschluss an das bestehende Strassennetz.

Der Vorschlag Chance Zug 2002 PLUS zeigt ferner zusätzliche Möglichkeiten auf, mit Strassennetzergänzungen Probleme im Norden und im Westen der Stadt Zug zu lösen. Mit einer Verbindung westlich der Bahn kann der wichtige Nord-West Eckverkehr sogar wesentlich effizienter geführt werden, als dies beim Konzept UZB der Fall ist (Nadelöhr Gubelloch). Auch hier enthält die Vorstudie weitere, prüfenswerte Möglichkeiten.

Damit erweitert sich aber die Fragestellung: wie sieht ein optimales zukünftiges Gesamtnetz der Strassenverbindungen aus? Wie beeinflussen Lösungen für den Verkehr westlich der Bahn die Beurteilung von Lösungen östlich der Bahn? Die Optimierung einer kurzen Umfahrung (Kernprojekt) ist dann Teil dieser Fragestellung.

Die Vorstudie schlägt die Weiterbearbeitung in einer Hauptstudie vor. Diese soll eine **Planungsstudie** und eine **Vorprojektstudie** umfassen. Die Planungsstudie soll in einem breit abgestützten Mitwirkungsverfahren (Quartiere, Interessengruppen, Parteien) die Beurteilungsgrundlagen erarbeiten und gestützt auf diese ein optimiertes zukünftiges Strassennetz vorlegen. Parallel dazu soll in einer Vorprojektstudie ein optimiertes Kernprojekt entwickelt werden.

III.

DIE BEWERTUNG DURCH DIE ARBEITSGRUPPE "KOORDINATION STADTVERKEHR"

Die Erarbeitung der Vorstudie wurde fachlich begleitet durch die Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr", bestehend aus je zwei Vertretern der Bauabteilung und der Sicherheitsabteilung sowie einem Kantonsvertreter (bis Oktober 1994). Diese verwaltungsinterne Gruppe besteht seit Mitte 1991 und koordiniert den Bereich Verkehr, der von den beiden Abteilungen sowohl gemeinsam wie arbeitsteilig betreut wird. Der Arbeitsgruppe stehen beratend zur Seite: der Verkehrsplaner Curt

Zuberbühler, dipl. Ing. ETH/SVI und Walter Wyss, Berater für Öffentlichkeitsarbeit und Umweltplanung.

Die planerischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Vorstudie konnten sich wie erwähnt, erstmals auf das neue kantonale Verkehrsmodell 1992 der Baudirektion stützen.

An ihrer Sitzung vom 25. August 1994 verabschiedete die Arbeitsgruppe "Koordination Stadtverkehr" die Vorstudie einstimmig und unterbreitete sie anschliessend dem Stadtrat.

Zur vorgeschlagenen Weiterbearbeitung der Vorstudie - eine Hauptstudie als Resultat einer Planungs- und einer Vorprojektstudie, die miteinander verknüpft sind und in einem Mitwirkungsverfahren bereinigt werden - wurden im verwaltungsinternen Rapport zwei wichtige Vorteile besonders betont, welche dieses Vorgehen auch unabhängig vom Thema "Stadtumfahrung " bringt:

Aus der vorgeschlagenen Planungsstudie werden in jedem Fall wertvolle Erkenntnisse für die Stadtzuger Verkehrsplanung und Verkehrspolitik resultieren. Insbesondere die erstmalige Detailanalyse der konkreten Probleme auf dem bestehenden Strassennetz nach dem Ansatz "Verträglichkeit von Verkehr und Siedlung" wird aufschlussreiche Ergebnisse und konstruktive Lösungsmöglichkeiten aufzeigen, wie die diesbezüglichen positiven Erfahrungen anderer Städte im In- und Ausland beweisen. Die Überprüfung und Beurteilung der Beurteilungsgrundlagen wird es der Stadt zudem ermöglichen, ihre Verkehrspolitik auch im Bereich der Hauptstrassen, der bisher angesichts der kantonalen Strassenhoheit vernachlässigt wurde, genau so klar zu definieren, wie sich dies in den übrigen Verkehrsbereichen bewährt hat.

In der heiklen Materie "Parkraumpolitik" konnte dank einem intensiven Mitwirkungsverfahren ein erfreulicher Konsens erzielt werden, der sich auch bei der politischen Umsetzung als tragfähig erwies (GGR-Zustimmung zur Vorlage Nr. 1256 "Parkraumpolitik der Stadt Zug"). Dank dem konstruktiven Dialog unterschiedlichster Interessenvertreter konnten gemeinsame Lösungen erarbeitet und realisiert werden. Die erwähnte Analyse des Strassennetzes auf die "Verträglichkeit von Verkehr und Siedlung" bietet eine ausgezeichnete Grundlage für ein erfolgreiches Mitwirkungsverfahren bei der Planungs- und Projektstudie. Denn sie leistet mit ihrem pragmatischen Ansatz und ihren transparenten Ergebnissen einen wichtigen Beitrag zur Überwindung unfruchtbarer "ideologischer" Auseinandersetzungen im Verkehrsbereich. Insbesondere zeigt sie auf, in welchem Ausmass und wo konkret die Vorteile des motorisierten Individualverkehrs (Erschliessung, hohe Mobilität und Flexibilität etc.) mit welchen Nachteilen (Immissionen, Beeinträchtigung der Wohnqualität etc.) verbunden sind. Diese Konfliktpunkte lösen sich nicht nach dem

Sankt-Florians-Prinzip, sondern können nur mit gemeinsam erarbeiteten Lösungen bewältigt werden.

IV.

DIE STELLUNGNAHME DES KANTONS

An seiner Sitzung vom 30. 8. 1994 nahm der Stadtrat Kenntnis von der Vorstudie und beschloss, diese dem Kanton zur Stellungnahme einzureichen. Am 1. September 1994 wurde die Vorstudie dem Baudirektor des Kantons Zug, Regierungsrat Dr. Paul Twerenbold zugestellt. Die Stellungnahme des Kantons vom 27. Oktober 1994 liegt im Anhang bei. Die Baudirektion hält im Begleitbrief zu ihrer Stellungnahme fest, dass "auch ein allfälliger Beschluss des Grossen Gemeinderates auf die Bearbeitung einer Hauptstudie und das auf Sommer 1995 erwartete Ergebnis derselben keine Aenderung des für die UZB beschlossenen weiteren Vorgehens zur Folge haben".

In ihrer materiellen Stellungnahme verweist sie pointiert auf Probleme, auf welche auch die Vorstudie der Hydraulik AG aufmerksam gemacht hat und die Gegenstand der vertieften Abklärungen der vorgeschlagenen Hauptstudie sein sollen. Die Ergebnisse des erstmals angewendeten neuen Verkehrsmodelles des Kantons - die zu den erstaunlichen Resultaten und Aussagen in der Vorstudie der Firma Hydraulik AG führten - werden in der Stellungnahme der Baudirektion allerdings nur selektiv berücksichtigt. Zu der vom Kanton bestrittenen Aussage (Pkt. 2 der Ziffer 4.1), wonach sich der motorisierte Individualverkehr zu 75 % im "goldenen Dreieck" zwischen Zentrum, Westen und Norden bewege" muss festgehalten werden: Das Zusammenzählen der grauen und schwarzen Pfeile der Grafik ergibt notgedrungen ein falsches Bild, weil die Abgrenzung der Verkehrsströme in einer Grafik schwierig sind. Die Originalzahlen lauten:

STADT ZUG

Wunschlinien motorisierter Individualverkehr MIV 1992

Mfz/h, Abendspitzenstunde 17-18 h (J+G Juli 1994)

Verkehr auf dem Strassennetz der Stadt Zug

	Fahrtanfänge	Fahrtenden	Total	%
Zentrum	1'986	1'052	3'038	23
NORD	1'489	1'818	3'307	26
OST	616	1'055	1'671	13
SÜD	715	928	1'643	13
WEST	1'658	1'611	3'269	25
TOTAL	6'464	6'464	12'928	100

Bezirke OST und SÜD: 26 %

Restliche Bezirke: 74 %

(ZENTRUM, NORD und WEST: "goldenes Dreieck")

Die korrekte Aussage lautet entgegen der Baudirektions-Rechnung deshalb: "Der MIV 1992 wird zu 74 % im "goldenen Dreieck", d.h. in den Bezirken ZENTRUM, WEST und NORD erzeugt."

In bezug auf die von der kantonalen Baudirektion geführte Diskussion ist festzuhalten, dass die Vorstudie keine Aussage macht, welche Lösung die beste ist, sondern, dass sie diesbezüglich für weitere Abklärungen in einer Hauptstudie plädiert.

V.

WEITERES VORGEHEN GRUNDSÄTZLICHER ART

Der Stadtrat ist über das Ergebnis der Vorstudie im gleichen Masse erstaunt, wie es offensichtlich auch der Verfasser der Vorstudie - als jahrzehntelanger UZB-Mitverantwortlicher - selber ist.

Die erstmalige Anwendung des kantonalen Verkehrsmodelles 1992 erbrachte ebenso klare wie unerwartete Ergebnisse: Sie stellen die bisherige Hauptstossrichtung der Planung - eine Umfahrung auf der Nord-Süd-Achse - grundsätzlich in Frage und zeigen auf, dass die Verkehrsprobleme vielmehr auf der Nord-West-Achse liegen. Durch die aktuelle und absehbare Siedlungsentwicklung in Zug-West (Herti VI, Schleife-Areal, Grafenau-Ausbau, neues kantonales Verwaltungszentrum; Gaswerk-Areal etc.) werden diese Probleme noch verstärkt.

Die neuesten Ergebnisse sollten zwingend zur Überprüfung der planerischen Grundlagen der UZB führen. Die knappe Ablehnung der Motion Toni Gügler durch den Kantonsrat zeigten jedoch, dass die Bereitschaft dazu beim Kanton noch nicht ganz vorhanden war.

Diese Situation ist mit einem hohen politischen und faktischen Risiko verbunden, unabhängig vom Ausgang der UZB-Abstimmung: Einerseits erleichtert sie die künftige Argumentation der UZB-Gegner und vermindert die Erfolgchancen für dieses seit Jahrzehnten geplante Gesamtkonzept. Andererseits könnte sich das UZB-Konzept nach seiner Realisierung in 15 - 20 Jahren als zuwenig geeignet für die Lösung der Verkehrsprobleme in Stadt und Agglomeration Zug erweisen. Es könnte sogar zur Verstärkung der Probleme des motorisierten Verkehrs im Tunnel und bei den Zufahrten führen.

Die neuesten Ergebnisse der kantonalen Verkehrsmodellrechnung zeigen, bezogen auf das Gebiet der Gemeinde Zug, eine Abnahme der Verkehrsleistungen um 8% zwischen dem Zustand ZO (1992) und dem Zustand Z1.0 (2008: kurz vor Eröffnung des Stadttunnels). Der Grund dafür liegt u.a. in den massiven Verbesserungen des öV-Angebotes auf den Einfallsachsen der Stadt Zug, was zu einer Umlagerung auf den öV führt. Infolge der Inbe-

triernahme der Stadumfahrung (Zustand Z1.1) nimmt die Verkehrsleistung des motorisierten Privatverkehrs auf dem Gebiet der Gemeinde Zug sodann um 19 % zu, wobei ein grosser Teil der Verkehrsleistungen auf der Umfahrung Zug/Baar (UZB) selber zurückgelegt wird. Einerseits führen die als flankierende Massnahmen zu den UZB vorgesehenen Riegeln zu gewissen Umwegfahrten. Andererseits werden nach der Eröffnung der Stadumfahrung gewisse Beziehungen über die UZB abgewickelt, welche vorher das Gemeindegebiet von Zug umfuhren (z.B. Talacker-N4a).

Aus diesen ersten grundsätzlichen Überlegungen heraus betrachtet es der Stadtrat als erforderlich, aufgrund der neuen Daten zum Zuger Verkehrsaufkommen die planerischen Zielsetzungen grundsätzlich zu überprüfen.

Für eine Überprüfung des UZB-Konzeptes spricht auch eine zweite grundsätzliche Überlegung finanzpolitischer Art: Die Kosten der UZB (rund 600 Mio. Franken nach Schätzung der Baudirektion) führen zu Diskussionen und Zweifeln über ihre Realisierungschancen. Da die Stadt an die UZB aufgrund des Fahrzeugbestandes oder via Finanzkraft rund einen Viertel beiträgt und die Stadt zusätzlich einen à-Fonds-perdu-Beitrag von 50 Millionen leisten soll, ist sie in die Finanzierung stark involviert.

Die hohen Kosten der UZB lassen sich jedoch nur verantworten, wenn das Umfahrungskonzept den erwarteten verkehrspolitischen Nutzen bringt. Steht dieser in Zweifel, wird eine so hohe Investition fragwürdig.

VI.

WEITERES KONKRETES VORGEHEN

Eine grundsätzliche planerische und politische Überprüfung der UZB durch den Kanton ist angesichts dieser Ausführungen und der Resultate der Vorstudie unumgänglich. Die planerische Überprüfung betrifft vor allem die Frage, ob das UZB Konzept der aktuellen und aufgrund der Siedlungsentwicklung absehbaren künftigen Verkehrsentwicklung überhaupt noch gerecht wird und ob mit anderen Lösungen die Ziele der Entlastung des Stadtzentrums nicht besser und kostengünstiger erreicht werden könnten.

Wie in der Vorstudie zur "Motion für eine realistische Stadumfahrung" mehrfach betont wird, ist das Resultat dieser vertieften Abklärung offen. Das Ergebnis der Untersuchungen kann sich im folgenden breiten Spektrum bewegen:

- Das vorliegende UZB-Konzept hält auch dieser Überprüfung stand.
- Die Überprüfung führt zur Veränderung und Verbesserung der UZB.
- Die Projektstudien "Chance Zug 2002 und 2002 Plus" erweisen sich als taugliche Lösungen mit besserem Kosten-/Nutzen-Verhältnis.
- Die beiden Projektstudien können zu einer optimierten Lösung weiterentwickelt werden, die mehr überzeugt als die bisherige UZB.
- Bauliche Umfahrungslösungen erweisen sich als weniger geeignet als andere gezielte verkehrspolitische Massnahmen.

Wichtiger als das eigentliche Resultat der vertieften Untersuchung ist aber die mit ihr verbundene Chance, in der seit Jahrzehnten kontroversen und blockierten Umfahrungsfrage zu einem ähnlichen Konsens zu gelangen, wie er in den letzten Jahren in zentralen Bereichen der städtischen Verkehrspolitik (Fussgänger-, Velo- und ÖV-Förderung, Parkraumpolitik) erreicht werden konnte.

Wie entscheidend ein sorgfältig aufgebauter und breit abgestützter Minimal-Konsens im Zusammenhang mit Grossprojekten ist, wurde soeben wieder bei der Abstimmung über den Zuger Bahnhof deutlich. Auf eine solchen Konsensfindung im gemeinsamen Interesse der Bewohner/innen und Verkehrsteilnehmer/innen zielt denn auch das intensive Mitwirkungsverfahren als zentraler, flankierender Teil der Motions-Weiterbehandlung ab. Während beim UZB-Konzept die Fronten bereits seit langem abgesteckt sind und unterschiedliche verkehrspolitische Ansichten hart aufeinander prallen, besteht mit der Diskussion über die Alternativvorschläge der "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" noch die Chance zu einer verkehrspolitischen Konsensfindung, zumal die Motion parteiübergreifend eingereicht wurde. Das in der Vorstudie vorgeschlagene, breit abgestützte Mitwirkungsverfahren ist deshalb als äusserst wichtig zu bewerten und soll verhindern, dass im "politisch luftleeren Raum" geplant wird. Der Stadtrat lädt den Kanton ein, sich an diesem Mitwirkungsverfahren zu beteiligen.

Konzeptionell überzeugt die in der Vorstudie dargelegte Art der Motions-Weiterbearbeitung in Form einer Planungs- und einer Vorprojekt-Studie, welche durch das Mitwirkungsverfahren miteinander verzahnt sind. Trotzdem ist der Stadtrat aus grundsätzlichen Erwägungen und finanziellen Gründen der Ansicht, dass es nicht Aufgabe der Stadt Zug sein kann, ein vollumfängliches Vorprojekt ausarbeiten zu lassen:

- Bei den zur Diskussion stehenden Bauinvestitionen der UZB-Varianten von rund 150 Millionen Franken würden allein die Kosten für ein SIA-konformes Vorprojekt über Fr. 800'000.-- betragen. Dies sprengt jedoch klar den

- Rahmen paralleler Untersuchungen zu den laufenden UZB-Projektierungsarbeiten des Kantons.
- Zu den Normen eines Vorprojektes gehört auch eine zeitaufwendige Umweltverträglichkeitsprüfung, die jedoch mit dem Kanton koordiniert werden müsste.
 - Solange es sich bei der grossräumigen Umfahrung klar um ein kantonales Vorhaben handelt, ist auch die Ausarbeitung von detaillierten Projekten Aufgabe des Kantons selber. Der Handlungsspielraum der Stadt besteht darin, verkehrsplanerische Studien soweit zu erarbeiten, dass alternative Lösungen der UZB dem Kanton unterbreitet werden können.

Der Stadtrat ist deshalb der Ansicht, dass die Arbeiten im Rahmen der Motions-Weiterbehandlung nur soweit weitergeführt werden müssen, wie dies für die planerische Beurteilung der Vorschläge und Varianten notwendig ist. Auf die in der Vorstudie beantragte Vorprojektstudie kann vor diesem Hintergrund verzichtet werden. Weil die Planungsarbeiten aber die Ueberprüfung der technischen Machbarkeit bei besonders kritischen Stellen erfordern, legt die Stadt ein auf Fr. 360'000.-- erweitertes Kreditbegehren für die Planungsstudie vor.

Es muss in diesem Zusammenhang noch einmal betont werden, dass die Motions-Weiterbehandlung der Stadt Zug auch unabhängig vom offenen Resultat der vertieften Untersuchungen - und über das Thema Umfahrung hinaus - konstruktive Lösungsmöglichkeiten und einen realen Nutzen für ihre Verkehrs-, Siedlungs- und Gewerbepolitik bringen soll. Dazu leisten die planerischen Arbeiten und der politische Meinungsbildungsprozess im Mitwirkungsverfahren gleichermassen ihren Beitrag. Die erstmalige Problemanalyse nach dem Systemansatz "Verträglichkeit von Verkehr und Siedlung" bietet dabei Gewähr sowohl für verlässliche wie für verbindliche Resultate. Trotz der gescheiterten Bahnhof-Neuprojektierung wird weiterhin auch die optimalere Verknüpfung der Verkehrsmittel untereinander ein wichtiges Thema bei der Konsensfindung im Mitwirkungsverfahren sein.

VII.

ZUSAMMENFASSUNG UND ANTRAG

Der Stadtrat betrachtet die "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" als wichtigen und geeigneten Anlass, konsensfähige Lösungen der Verkehrsprobleme zu prüfen, die finanziell verkraftbar, umweltpolitisch sinnvoll, verkehrspolitisch wirksam und damit stadtverträglich sind.

Er beantragt Ihnen deshalb, die Motion in der vorgeschlagenen, gegenüber der Vorstudie modifizierten Form weiterbear-

beiten zu lassen und das im heutigen Zeitpunkt noch offene Resultat den kantonalen Behörden zu unterbreiten.

Aufgrund der bereinigten Offerten betragen die Kosten für diese Weiterbearbeitung:

1. Planungsarbeiten	
1.1 Projektleitung	Fr. 30'000.--
1.2 Beurteilungsgrundlagen und Auswertungen	Fr. 40'000.--
1.3 Varianten Verkehrsablauf, Anwendungen Verkehrsmodell, Verträglichkeit von Verkehr und Siedlung	Fr. 90'000.--
1.4 Mitwirkung Beurteilungsgrundlagen, -Varianten und Ergebnisse	Fr. 80'000.--
2. Ueberprüfung der technischen Machbarkeit bei besonders kritischen Stellen	Fr. 60'000.--
3. Unvorhergesehenes: 20 %	Fr. 60'000.--
4. Gesamtttotal	Fr. 360'000.--

Die in Punkt 3 ausgewiesene Reserve von 20 % "Unvorhergesehenes" ist nicht nur angesichts des ungewissen Ausmasses gewisser technischer Abklärungen berechtigt. Sie berücksichtigt auch, dass ein echtes Mitwirkungsverfahren offen angelegt werden muss, um eine sinnvolle Eigendynamik der Konsensfindung nicht unnötig einzuschränken.

Anträge:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und

- a) den Planungskredit von Fr. 360'000.-- zur Weiterbearbeitung der "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" zu bewilligen,
- b) die "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

Zug, 4. April 1995

DER STADTRAT VON ZUG
Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilagen:

Beschlussesentwurf

Anhang für den GGR:

Als integrale Beilage zu diesem Bericht und Antrag:

- Vorstudie zur "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" (3. August 1994)
- Stellungnahme der Baudirektion des Kantons Zug zur Vorstudie betreffend Motion für eine "realistische Stadtumfahrung" (27. Oktober 1994)

Anhang für die Abonnenten:

- Zusammenfassung der Vorstudie

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.

BETREFFEND "MOTION FÜR EINE REALISTISCHE STADTUMFAHRUNG":
PLANUNGSKREDIT FÜR DIE WEITERBEARBEITUNG DER MOTION

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates
Nr. 1298 vom 4. April 1995

b e s c h l i e s s t :

1. Für die Planungsstudie zur Weiterbearbeitung der "Motion für eine realistische Stadtumfahrung" wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von Fr. 360'000.-- bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss §6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

Referendumsfrist: