

Neugestaltung Postplatz:

- a) Parkhaus und Neugestaltung Postplatz,
Projektierungskredit
- b) Änderung Verkehrsregime Innenstadt
Machbarkeitsstudie, Planungskredit
- c) Parkleitsystem Innenstadt,
Machbarkeitsstudie, Planungskredit

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 2. Dezember 2003

Das Wichtigste im Überblick

Am 26. April 2002 hat die FDP-Fraktion des Grossen Gemeinderates die Motion betreffend die „Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebots“ eingereicht. Eine gestützt darauf in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass mit einem unterirdischen Parkhaus auf dem Postplatz aus der Sicht des Städtebaus, des Verkehrs und des Gewerbes mit vertretbaren Investitionen qualitative Verbesserungen erzielt werden können: Der Postplatz kann von parkierten Autos befreit, die Verkehrsfläche auf dem Postplatz stark reduziert und der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden. Für die Erarbeitung des Bauprojekts, die Ermittlung der Baukosten für ein unterirdisches Parkhaus sowie für die Neugestaltung des Postplatzes und der umliegenden Gassen im Betrachtungsperimeter beantragt der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat einen Projektierungskredit von Fr. 490'000.00 zu bewilligen.

Mit einem Parkleitsystem soll das „Einkaufszentrum Innenstadt Zug“ für die motorisierten Kunden und Besucher attraktiv gestaltet und der Suchverkehr vermieden werden. In diesem Zusammenhang ist auch das Verkehrsregime in der Innenstadt zu überprüfen. Für die hierfür erforderlichen Machbarkeitsstudien beantragt der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat Planungskredite von Fr. 120'000.00 (Bauprojekt mit Kostenvoranschlag) für ein Parkleitsystem bzw. Fr. 150'000.00 für die Überprüfung des Verkehrsregimes zu bewilligen.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Ausgangslage

Am 28. Januar 2003 hat der Grosse Gemeinderat die Motion der FDP-Fraktion vom 26. April 2002 betreffend die Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebots erheblich erklärt und - gleichzeitig mit der Bewilligung des Planungskredites für das Gestaltungskonzept der Stadtkerndurchfahrt und des Baukredites für die Sanierung der Bahnhofstrasse - einen Planungskredit von Fr. 105'000.00 für die Studie zur Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes im Umfeld des Postplatzes bewilligt.

Im Zusammenhang mit dem Gestaltungskonzept der Stadtkerndurchfahrt ist auch die Gestaltung des Postplatzes eingehend zu prüfen. Dabei ist aufzuzeigen, wie der Postplatz - mit dem gegenwärtigen Verkehr, d.h. ohne Umfahrung des Stadtkerns - städtebaulich aufgewertet werden kann. Ein unterirdisches Parkhaus am Postplatz erfordert zusätzliche Abklärungen bezüglich der bautechnischen Machbarkeit und dem verkehrlichen Betriebskonzept. Zudem ist die Wirtschaftlichkeit des Parkhausprojektes zu prüfen.

2. Ablauf der Arbeiten

Aufgrund des engen Zusammenhangs zwischen den Arbeiten für das Gestaltungskonzept der Stadtkerndurchfahrt und den Arbeiten für die Machbarkeitsstudie Parkhaus Postplatz wurden die gleichen Fachleute mit den Planungsarbeiten beauftragt. Für die Abklärungen der Leistungsfähigkeit des Verkehrsregimes am Postplatz und der Wirtschaftlichkeit des Parkhauses wurden zusätzliche Fachleute beigezogen. Die Ergebnisse der Abklärungen sind im Schlussbericht des Planungsteams vom November 2003 zusammengefasst.

Die Planungsarbeiten wurden von zwei Arbeitsgruppen begleitet. Eine Arbeitsgruppe setzte sich aus Vertretern der Eigentümer, der an den Postplatz anstossenden Liegenschaften sowie aus Vertretern der Interessengruppen Pro Zug, Pro Altstadt und IG Bahnhofstrasse zusammen. In einer anderen Arbeitsgruppe waren Fachleute der kantonalen und städtischen Verwaltung vertreten.

Die Gruppe der Anstösser und Interessenvertreter befürwortet ein unterirdisches Parkhaus mit 150 Parkplätzen und ist mit einer Reduktion und einer beschränkten Parkdauer von oberirdischen Parkplätzen einverstanden. Sie regt an, parallel zur Projektierung des Parkhauses die Machbarkeit eines Parkleitsystems und einer Verkehrsregimeänderung in der Innenstadt zu klären.

Die Gruppe der Fachleute erachtet den Bau eines Parkhauses als machbar. Sie verlangt, in der Projektierungsphase der Lösung der neuen Organisation und Steuerung des Verkehrs auf dem Postplatz besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

3. Angebot und Bewirtschaftung der Parkplätze

Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich vom Kolinplatz bis zur Gartenstrasse. Darin liegen heute 113 oberirdische öffentlich zugängliche Parkplätze. Im gleichen Gebiet sind 101 öffentlich zugängliche Parkplätze in den Parkhäusern untergebracht. In Spitzenstunden sind die oberirdischen Parkplätze zu 100 %, in den Parkhäusern durchschnittlich zu 80 % belegt. Im Betrachtungsperimeter wurden für 115 Parkplätze Abgeltungsbeiträge bezahlt, d.h. diese Parkplätze wurden in Abweichung zum Parkplatzreglement nicht realisiert.

Eines der Ziele bei einer Realisierung des Parkhauses Postplatz ist die Aufwertung der Strassenräume und Plätze und die Erhöhung der städtebaulichen Qualität. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, wie viele oberirdische Parkplätze verbleiben sollen.

Aus bautechnischer Sicht liegt die optimale Grösse des Parkhauses unter dem Postplatz bei 100 oder 150 Parkplätzen. Beide Varianten würden es rechnerisch erlauben, alle oberirdischen Parkplätze ins neue Parkhaus zu verlegen. Dies würde der praktizierten Strategie „totale Umlagerung“ anderer Städte entsprechen. Dem ist entgegenzuhalten, dass in Zug in den letzten drei Jahrzehnten in der Altstadt und in der Neustadt - aufgrund des Parkplatzreglements bzw. aus Kostengründen - nicht alle gemäss Parkplatzreglement erforderlichen Parkplätze erstellt wurden. Dem Detailhandel und dem Gewerbe stehen im Vergleich zur Metalli und zur EPA oder zu anderen Einkaufszentren weniger Parkplätze zur Verfügung. Es ist daher wichtig, auch im Betrachtungsperimeter in der Nähe von Geschäften gezielt für Kunden geeignete Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Aus diesen Gründen ist es angezeigt, die Umlagerung der oberirdischen Parkplätze nach qualitativen Kriterien vorzunehmen. Das Ergebnis der Untersuchung ist das Konzept „qualitative Umlagerung“ mit folgenden Kriterien/Massnahmen:

- Parkplätze in unmittelbarer Nähe der Geschäfte;
- 20 Parkplätze in den Gassen südlich des Postplatzes mit einer Parkdauer von 15, maximal 30 Minuten;
- 36 Parkplätze in den Gassen (Schmidgasse, Gartenstrasse) nördlich des Postplatzes mit einer Parkdauer von 60 Minuten;
- Aufhebung der stadträumlich unbefriedigenden und die Orientierung störenden 57 Parkplätze (vorwiegen auf dem Postplatz);
- Im Betrachtungsperimeter werden, je nach Grösse des neuen Parkhauses (100 oder 150 Parkplätze), rund 40 oder 90 zusätzliche Parkplätze zur Verfügung stehen;
- Die Gassen werden umgestaltet, wo möglich und sinnvoll werden neue Bäume gepflanzt und Kundenparkplätze markiert;
- Im Altstadtbereich (südlich des Postplatzes) werden die Gassen mit Natursteinen gepflästert. Nördlich des Postplatzes wird in den Gassen Schwarzbelag verwendet.

4. Bautechnische Machbarkeit des Parkhauses

Bei der Erstellung eines Parkhauses Postplatz ist zu beachten, dass hier der Verkehrsfluss von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag aufrecht erhalten bleiben muss. Daraus ergibt sich, dass die für das Parkhaus beanspruchende Fläche entweder westlich oder östlich der Strassenverbindung Neugasse - Bahnhofstrasse liegen muss. Der obere, östliche Teil des Postplatzes ist so klein, dass hier kein wirtschaftlich vertretbares Volumen für ein Parkhaus errichtet werden kann. Die Machbarkeitsstudie schlägt daher ein unterirdisches Parkhaus im südlichen, unteren Teil des Postplatzes (zwischen Verwaltungsgebäude und Zuger Kantonalbank) vor. Der Grundriss des Parkhauses beansprucht mehr Fläche als der bestehende Parkplatz, nämlich zusätzlich einen Teil des Vorbaus des Verwaltungsgebäudes und die Fläche unter der Kantonstrasse (vgl. Beilagen Grundriss Parkhaus). Ein kleinerer Grundriss wäre unwirtschaftlich.

Unter Beachtung der Topografie werden, ähnlich wie im Parkhaus Casino, versetzte Halbgeschosse unter dem Postplatz errichtet. Das Parkhaus ragt nicht über das bestehende Niveau des Postplatzes hinaus und beeinträchtigt das Regierungsgebäude nicht (vgl. Beilage Querschnitt Parkhaus).

Die Zu- und Wegfahrtmöglichkeit zum neuem Parkhaus über das bestehende Parkhaus Vorstadt wurde geprüft und verworfen, weil sie sehr kostspielig ist und aus verkehrstechnischer Sicht einige gravierende Mängel aufweist. Die Schmidgasse wird auch in Zukunft wegen der engen Einmündung in die Vorstadt im Einbahnverkehr betrieben. Dies hat zur Folge, dass der Verkehr des Parkhauses zum Teil über den Postplatz geführt werden muss. Die enge Einfahrt ins Parkhaus Vorstadt wird von den Benützern oft bemängelt. Die Schmidgasse wird von Velofahrern und Fussgängern (Kino) rege benützt, was zu Konflikten bei der Ausfahrt des Parkhauses führt. Mit zusätzlichen 150 Parkplätzen würde sich diese Situation noch mehr zuspitzen. Wegen der Gestaltung des Parkhauses Vorstadt müsste der Tunnel zum Parkhaus Postplatz im 2. Untergeschoss angeordnet werden. Die Hinausfahrenden müssten wegen der Anordnung der Rampen im Parkhaus Vorstadt ins 3. Untergeschoss fahren, um dann über alle Geschosse zur Ausfahrt zu gelangen. Die Behinderungen im Parkhaus Vorstadt wären gross. Für den Bau des Tunnels zwischen den Parkhäusern Vorstadt und Postplatz müssten die bestehenden Treppen und der Lift im Parkhaus Vorstadt abgebrochen und umplatziert werden. Zudem müssten wichtige Werkleitungen und der GVRZ-Kanal verlegt und aufwändige Sicherungsmassnahmen an den Gebäuden der Zuger Kantonalbank und Vorstadt 2 getroffen werden. Die Baukosten des Verbindungstunnels werden auf rund 1,7 Millionen Franken geschätzt. Die Kosten für das Durchfahrtsrecht im Parkhaus Vorstadt und weitere kostenverursachende Unwägbarkeiten mit angrenzenden Grundstücken sind dabei nicht berücksichtigt.

Eine wesentlich günstigere Lösung ist die Ein- und Ausfahrt ab der Seestrasse. Sie kann zum Teil in den bestehenden Vorbau des Verwaltungsgebäudes integriert werden, wodurch städtebaulich eine gute Lösung erzielt werden kann. Die Vorstadt und die Seestrasse werden auch bei der Umfahrung der Stadt mit einem Stadt- oder Minutunnel für den Versorgungs- und Zubringerverkehr zur Altstadt für den Strassenverkehr offen bleiben. Die zukünftigen Verkehrsbelastungen werden jedoch so ge-

ring sein, dass der Mischverkehr bzw. die Begegnungszone wie sie schon heute in der Seestrasse funktioniert, vertretbar wird.

5. Neues Verkehrskonzept Postplatz

Heute belegen Fahrspuren und Autoabstellplätze rund 75 % der Fläche des Postplatzes. Mit der Verlegung der Autoabstellplätze ins unterirdische Parkhaus und mit einer neuen Organisation der Fahrspuren kann die Verkehrsfläche auf rund die Hälfte reduziert werden (vgl. Beilage Flächennutzung Postplatz). Selbstverständlich muss die neue Organisation der Fahrspuren die nötig Verkehrsleistung für die vorhandenen Verkehrsmengen sicherstellen. Die restliche, verkehrsfreie Fläche von rund 2'500 m² soll entsprechend der vorhandenen Randbebauung repräsentativ gestaltet und möglichst öffentlichen und den Platz belebenden Nutzungen zur Verfügung gestellt werden.

Im unteren, westlichen Teil des Postplatzes wird die Haltestelle der Linien 4 und 6 aufgehoben bzw. in die Bahnhofstrasse verlegt werden. Die für die Bewerkstelligung des Verkehrs aus der Vorstadt nötigen Fahrspuren (Busspur mit Bushaltestelle, Linksabbiegespur und Geradeaus- und Rechtsabbiegespur) werden nach Norden verschoben. Im oberen, östlichen Teil des Postplatzes wird die Zweiteilung der Zu- und Wegfahrt aufgehoben. Diese werden zusammengelegt und nach Norden geschoben. Damit entstehen auf beiden südlichen Teilen des Postplatzes, also vor dem Verwaltungsgebäude und vor der Liegenschaft „Wyss“ grosse, zusammenhängende verkehrsfreie Flächen, die sich optimal für urbane Nutzungen eignen.

Die durchgeführten Berechnungen für diese Verkehrssituation (vgl. Beilage Situation Verkehrsführung) ergaben, dass die Leistungsfähigkeit des Postplatzes wesentlich verbessert werden kann, wenn die Fahrbeziehung zwischen unterem und oberem Postplatz unterbunden wird. Dies betrifft die Geradeausfahrten aus der Vorstadt, welche gegenwärtig in den Spitzenstunden zur Umfahrung des Rechtsabbiegers aus der Vorstadt benützt werden. Die Berechnungen ergaben, dass in der Vorstadt die Busse die seeseitige Fahrspur benützen sollten, damit der Rückstau des übrigen Verkehrs in der Vorstadt reduziert werden kann.

Im Rahmen der Projektierung wird die Optimierung des Verkehrsknotens Postplatz bezüglich Organisation, Gestaltung und Leistungsfähigkeit eine der wichtigsten Aufgaben werden.

6. Neugestaltung des Postplatzes

Die unter Kapitel 5 beschriebenen organisatorischen Massnahmen der Flächennutzung schaffen freien Platz für die Neugestaltung des Postplatzes. Die Gestaltungsprinzipien dafür sind:

- Der Postplatz soll eine Verbindung zwischen den Grünräumen schaffen. Die zwei wichtigsten Grünräume der Stadt sind die Guggiwiese und das Seeufer. Beide berühren optisch den Postplatz. Entsprechend der Fliessrichtung der Seezuflüsse sollen diese Grünräume durch Baumreihen miteinander verbunden werden.
- Der Postplatz soll Sichtbezüge herstellen. Durch die Schaffung der Freiflächen können die städtebaulichen Bezüge der Gebäudeachsen von Post und Regie-

rungsgebäude über den Platz wieder sichtbar werden. Die Nähe des Sees und zur Landschaft des Guggi wird stärker hervorgehoben. Der Eintritt von der Neustadt in die Altstadt wird wieder erfahrbar.

- Der Postplatz soll lebendiger werden. Der Postplatz war seit jeher auch ein Ort von gesellschaftlicher Bedeutung. Eine geeignete Oberflächengestaltung soll unterschiedliche Nutzungen, wie Bars, Freiluft-Restaurants, Markt, Veranstaltungen u.ä. ermöglichen.
- Der Postplatz soll repräsentativer werden. Materialwahl und Möblierung sollen ihm einen Charme geben, ohne ihn zu überladen.
- Der Postplatz soll übersichtlicher werden (vgl. Beilage Konzept Postplatz). Wenige, präzise gesetzte und ausgestaltete Elemente zonieren den Platz und geben ihm einen offenen Charakter.

7. Postplatzgestaltung mit und ohne Parkhaus, Auswirkungen auf die Umwelt

Sollte das Parkhausprojekt nicht realisiert werden, können das Verkehrs- und das Gestaltungskonzept gemäss Kapitel 5 und 6 trotzdem realisiert werden. Dies würde allerdings heissen, dass die Parkplätze ersatzlos aufgehoben werden müssten.

Die Umgestaltung des Postplatzes und der Bau eines Parkhauses haben aus folgenden Gründen kaum relevante Umwelteinwirkungen:

- Die neue Verkehrsorganisation wird nur kleine Veränderungen nach sich ziehen.
- Im Verhältnis zu den bereits bestehenden Parkplätzen im Betrachtungsperimeter werden mit dem neuen Parkhaus nur geringfügig mehr Parkplätze geschaffen.
- Der Einfluss auf das Verkehrsaufkommen wird gering sein und liegt unter den normalen Tagesschwankungen.
- Durch die Konzentration des Parkplatzangebots wird sich der Suchverkehr reduzieren.
- Die für den Bau des Parkhauses erforderlichen ökologischen Massnahmen werden ergriffen. Sie werden im Bauprojekt detailliert bestimmt.

8. Kosten, Finanzierung und Wirtschaftlichkeit des Parkhauses

Aufgrund der Machbarkeitsstudie werden folgende Kosten geschätzt (+/-30%):

- | | |
|--|-------------------|
| - Tiefgarage mit 6 Halbgeschossen (150 PP*) | Fr. 10'700'000.00 |
| - Tiefgarage mit 4 Halbgeschossen (100 PP**) | Fr. 8'400'000.00 |
| - Umgestaltung der Gassen | Fr. 2'000'000.00 |
| - Verkehrsflächen, Lichtsignalanlagen | Fr. 1'800'000.00 |
| - Postplatz Beläge, Möblierung, Beleuchtung, Bepflanzung | Fr. 1'300'000.00 |
| - Buswartehalle mit Kiosk und Bistro | Fr. 2'000'000.00 |

Kosten pro Parkplatz: * Fr. 72'000.00/PP, ** Fr. 84'000.00/PP

Es ist somit mit Gesamtkosten von 13,5 Mio. Franken (100 PP) bis Fr. 17,8 Mio. Franken (150 PP mit Kiosk und Bistro) zu rechnen.

Für die Finanzierung des Parkhauses können zum Teil die Mittel der Spezialfinanzierung aus der Ersatzabgabe für nicht erstellte Pflichtparkplätze beansprucht werden. Zurzeit beläuft sich der Kontostand auf rund 7 Mio. Franken.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen basieren auf einer Investition von 10 Mio. Franken (Kosten für Bau des Parkhauses mit 100 PP und Wiederherstellung der Verkehrsflächen). Die gegenwärtigen Gebühren in öffentlichen Parkhäusern in Zug sind sehr niedrig und entsprechen nicht den Marktgepflogenheiten in den anderen Städten. Es wird angenommen, dass an diesem zentralen Ort eine Gebührenanpassung vorgenommen wird. Es wurde mit Fr. 3.00 für die 1. Stunde abnehmend auf Fr. 2.00 ab der 8. Stunde gerechnet. Ein sehr kleiner Anteil von Dauerparkplätzen wurde mit Fr. 200.00 (Ansatz Casino) pro Monat gerechnet, was allerdings auch unter den üblichen Gebühren im Zentrum und bei weitem nicht kostendeckend ist. Mit diesen Annahmen errechnet sich ein Ertrag von Fr. 366'000.00 bei einer Auslastung von 70 % und Fr. 497'000.00 bei einer 95 %-Auslastung des Parkhauses. Der jährliche Betriebsaufwand wird bei rund Fr. 200'000.00 liegen. Somit verbleiben für die Verzinsung und Amortisation der Investition Fr. 166'000.00 bzw. Fr. 297'000.00. Die Höhe der Entnahme aus der Spezialfinanzierung wird im Rahmen der Baukreditvorlage festgelegt.

9. Projektierungskredit

Für die Projektierung des Parkhauses und die Neugestaltung der Strassen und Gassen im Betrachtungsperimeter sind folgende Mittel notwendig:

– Bauprojekt Parkhaus mit Submission	Fr. 230'000.00
– Spezialisten, Geologe, Verkehrsingenieur	Fr. 60'000.00
– Bauprojekt Gestaltung Gassen und Plätze mit Submission	Fr. 80'000.00
– Bauprojekt Lichtsignalanlage Postplatz mit Submission	Fr. 70'000.00
– Unvorhergesehenes	<u>Fr. 50'000.00</u>
Total inkl. MWST	Fr. 490'000.00

10. Neues Verkehrsregime in der Innenstadt

Wie vorstehend unter Ziffer 5 dargelegt, soll die Organisation des Verkehrs auf dem Postplatz im Rahmen der Projektierung genau geprüft werden. In der Gruppe der Anstösser wurde in diesem Zusammenhang angeregt, die Organisation des Verkehrs im grösseren Umfeld zu überprüfen. Ein mögliches Ziel ist, den Verkehr in der Innenstadt zu verflüssigen und die Bahnhofstrasse nur mit Zubringerverkehr und Busverkehr zu befahren. Allenfalls könnte an Wochenenden oder während den Sommerferienwochen die Bahnhofstrasse mit Durchgangsverkehr und die Vorstadt verkehrsfrei betrieben werden.

Solche Überlegungen wurden bereits in der Planungsstudie Stadtverkehr angestellt. Damals standen allerdings keine genauen Verkehrszahlen zur Verfügung, so dass die Fragen der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knoten nicht mit ausreichender Sicherheit beantwortet werden konnten. Mit dem Umbau des Postplatzes und dem Bau des Parkhauses ist daher auch eine Änderung des Verkehrsregimes abzuklären. Für die vertieften Abklärungen sind Erhebungen der Verkehrsverhältnisse an den Knoten Postplatz, Poststrasse/Gotthardstrasse, Gotthardstrasse/Baarerstrasse, Bundesplatz, Alpenstrasse/Bundesstrasse und Alpenstrasse/Chamerstrasse/Vorstadt erforder-

derlich. Mit diesen Grundlagedaten können die Auswirkungen mit einer Verkehrssimulation genau ermittelt werden.

Zur Diskussion der Themen der qualitativen Aufwertung von Strassenstadträumen und der Einführung eines neuen Verkehrsregimes in der Innenstadt soll ein „Runder Tisch“ gebildet werden.

Eine Verkehrs- und Machbarkeitsstudie umfasst folgende Arbeiten und Kosten:

– Verkehrserhebungen mit Auswertung	Fr. 35'000.00
– Simulation der Varianten der Verkehrsführung und Knoten	Fr. 25'000.00
– Beurteilung der Leistungsfähigkeit an den Knoten	Fr. 20'000.00
– Machbarkeitprüfung der Knotengestaltung	Fr. 45'000.00
– Kommunikation und “Runder Tisch”	<u>Fr. 25'000.00</u>
Total inkl. MWST	Fr. 150'000.00

11. Neues Parkleitsystem in der Innenstadt

Am 30. Januar 2001 hat der Grosse Gemeinderat die Motion der vorberatenden Kommission zum Parkplatzreglement betreffend „Einführung eines Parkleitsystems“ erheblich erklärt. Im Zusammenhang mit der Projektierung eines neuen öffentlichen Parkhauses am Postplatz drängt sich die Prüfung der Machbarkeit eines Parkleitsystems auf. Ein Parkleitsystem leistet einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung des Suchverkehrs. Abzuklären ist das für Stadt geeignete System und das zweckmässige Einzugsgebiet.

Das Projektteam des kürzlich realisierten Parkleitsystems der Stadt Luzern wurde eingeladen, eine Offerte für die Machbarkeitsabklärung und ein Grobkonzept mit Kostenschätzung für ein Parkleitsystem in Zug einzureichen. Die Offerte umfasst folgende Leistungen und Kosten:

– Grundlagenbeschaffung, Konzeptpläne, technische Abklärungen, Systemvorschlag, Kostenschätzung	Fr. 75'000.00
– Verkehrsingenieur, Netzbetreiber	Fr. 25'000.00
– Unvorhergesehenes	<u>Fr. 20'000.00</u>
Total inkl. MWST	Fr. 120'000.00

12. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- auf die Vorlage einzutreten,
- für die Projektierung des unterirdischen Parkhauses und der Neugestaltung des Postplatzes und der umliegenden Gassen einen Kredit von Fr. 490'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen,
- für eine Machbarkeitsstudie zur Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt einen Kredit von Fr. 150'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen und
- für eine Machbarkeitstudie für ein Parkleitsystem in der Innenstadt einen Kredit von Fr. 120'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung zu bewilligen.

Zug, 2. Dezember 2003

Christoph Luchsinger, Stadtpräsident Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilagen:

- 3 Beschlussesentwürfe
- Grundriss Parkhaus
- Querschnitt Parkhaus
- Flächennutzung Postplatz
- Situation Verkehrsführung
- Konzept Postplatz
- Schlussbericht Planungsteam, November 2003 (nur an BPK- und GPK-Mitglieder / Zustellung mit separater Post)

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

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. **betreffend Neugestaltung Postplatz: Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, Projektierung**

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Projektierung des unterirdischen Parkhauses Postplatz und der Neugestaltung des Postplatzes und der umliegenden Gassen wird ein Kredit von Fr. 490'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt

Zug,

Werner Golder, Präsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Referendumsfrist:

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr.

betreffend Neugestaltung Postplatz: Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt; Machbarkeitsstudie, Planungskredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt wird ein Kredit von Fr. 150'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

Werner Golder, Präsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Referendumsfrist:

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. betreffend Neugestaltung Postplatz: Parkleitsystem in der Innenstadt; Machbarkeit- studie, Planungskredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug **beschliesst** in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Erarbeitung einer Machbarkeitstudie für ein Parkleitsystem in der Innenstadt wird ein Kredit von Fr. 120'000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt

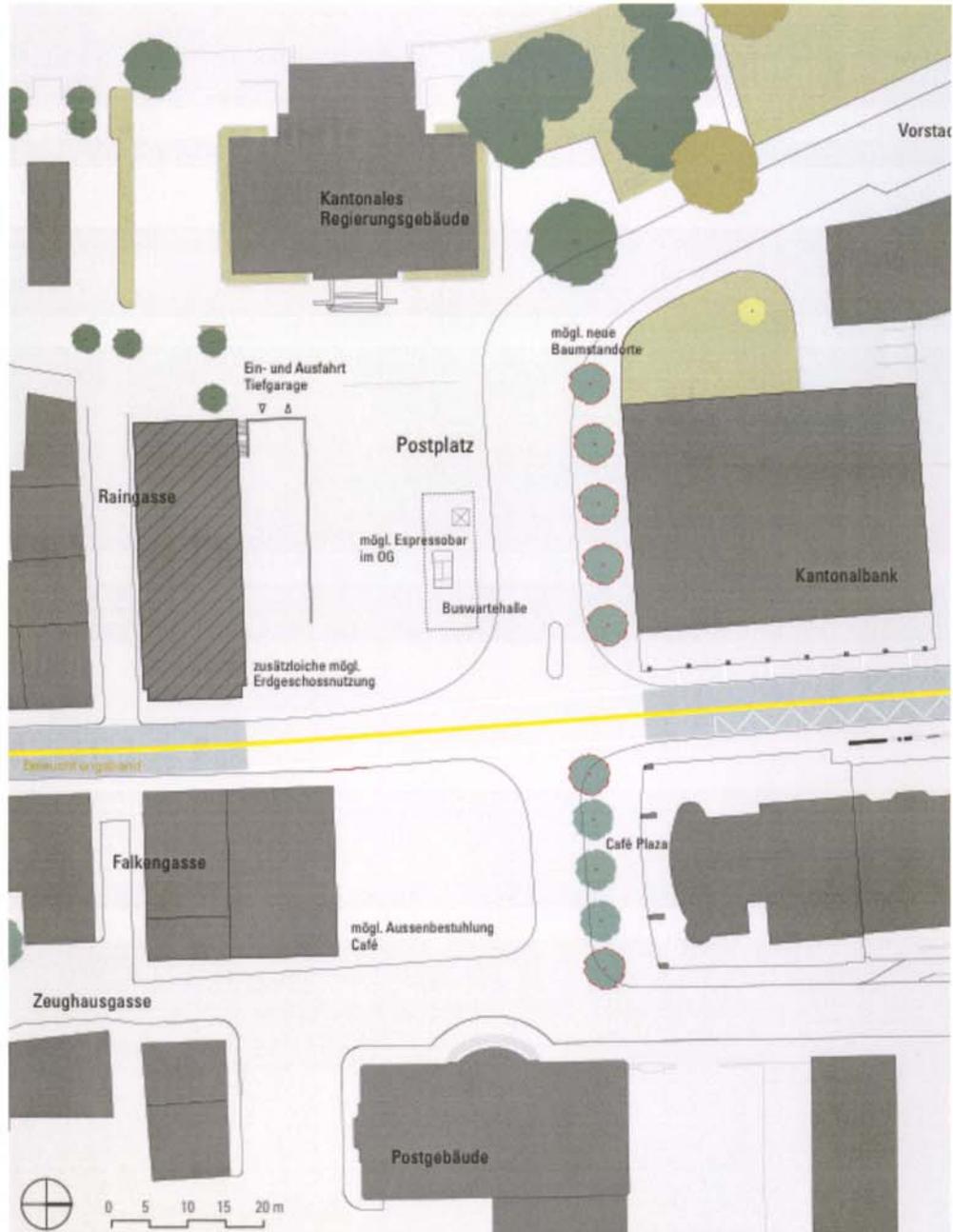
Zug,

Werner Golder, Präsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Referendumsfrist:

Parkhaus Postplatz

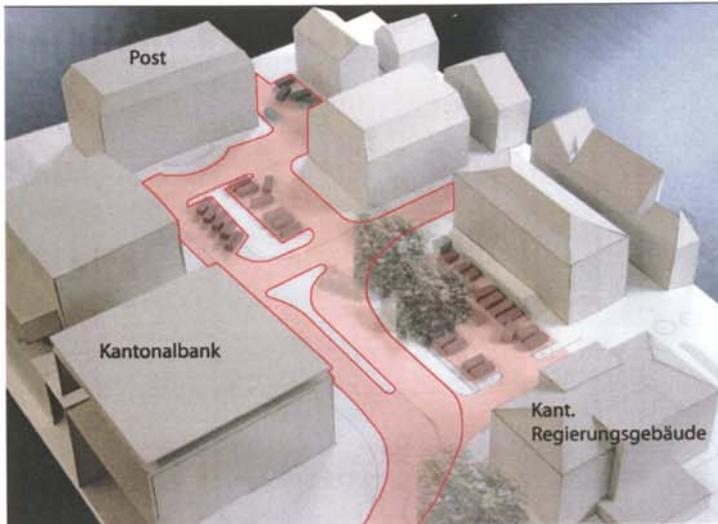


Parkhaus Postplatz

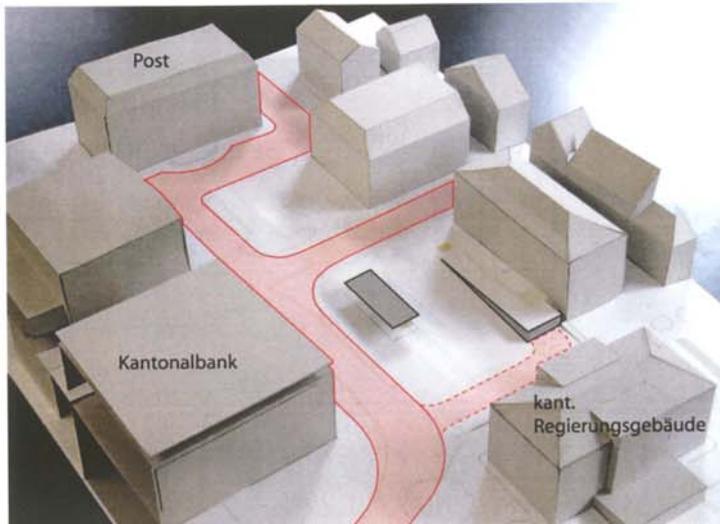


Parkhaus Postplatz

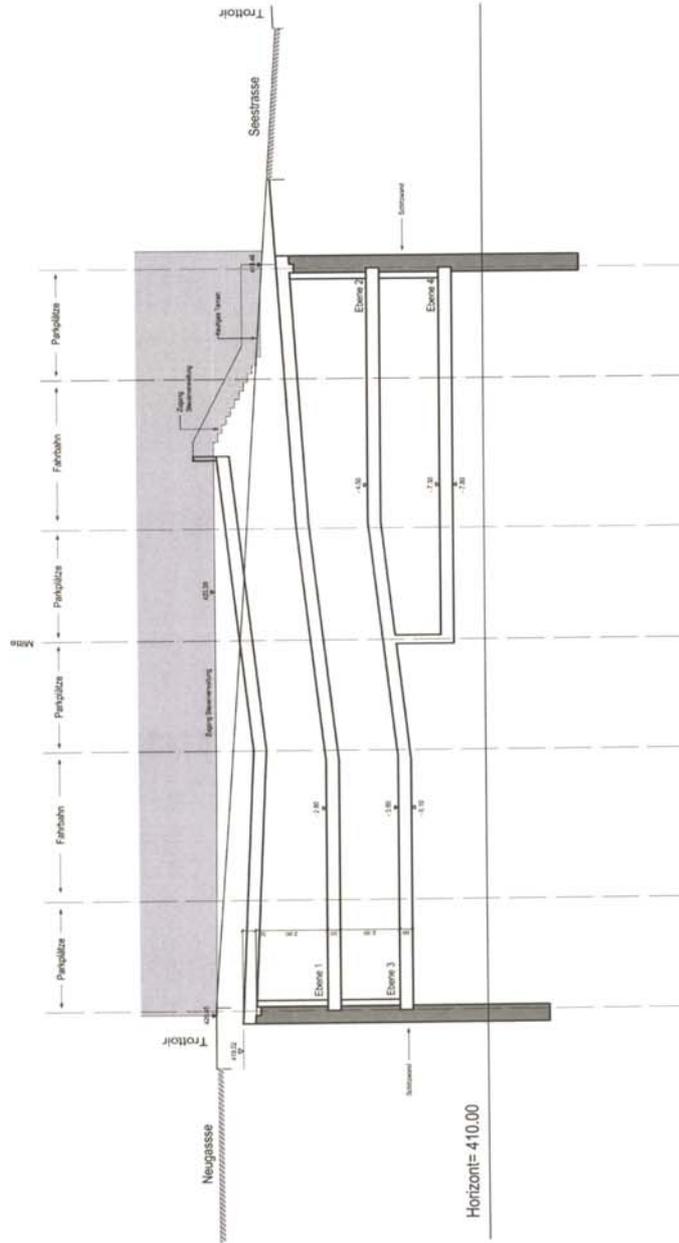
Postplatz Situation heute



Postplatz Situation Projekt



Parkhaus Postplatz



Parkhaus Postplatz

