

Patrick Steinle
Aabachstrasse 26c
6300 Zug

Parlamentarischer Vorstoss GGR

Eingang : 7. September 2009

Bekanntgabe im GGR : 8.9.2009

Stadtkanzlei
6300 Zug

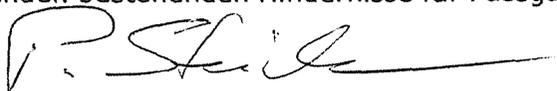
Zug, 06.09.2009

Interpellation zu Velo- und Fussgängerverkehr in Zug West

Ich bitte um schriftliche Beantwortung folgender Fragen zum sogenannten "Langsamverkehr", dem nicht-motorisierten Individualverkehr:

1. Welchen Stellenwert hat der Fussgänger- und Veloverkehr für den Stadtrat, im Zusammenhang mit Umweltschutz und Gesundheitsförderung?
2. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat als prioritär an zur Förderung von Velo- und Fussgängerverkehr in der Stadt Zug? Teilt er die Ansicht, dass dazu sichere, direkte und komfortable Verbindungen nötig sind, und dass diese bei allen grösseren städtischen und privaten Bauvorhaben sicherzustellen resp. zu verbessern sind, und zwar durch frühzeitigen Einbezug in die Planung?
3. Wie beurteilt der Stadtrat beispielsweise die Veloführung auf der Achse General Guisan-Strasse-Gubelstrasse?
 - a. Die kurze und enge Einmündung des Velowegs vor dem Kreisel Allmendstrasse?
 - b. Die Einmündung in den Kreisel Gubel-/Dammstrasse, im Sandwich zwischen Bus- und PkW-Spur?
 - c. Die Führung über die Kreuzung Gubel-/Baarerstrasse links der ebenfalls geradeaus fahrenden PkW-Spur?
4. Wie beurteilt der Stadtrat die Veloweg-Unterführung unter der Chamerstrasse beim Brüggli? Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton für eine Verbesserung der Situation einzusetzen?
5. Weshalb wurde der für Kinderwagen, Rollstuhl- und Velofahrer schwierige Übergang über den alten Schleife-Bahndamm mit dem Bau des jenseits des Damms liegenden Spielplatzes noch verschlechtert und erst aufgrund einer Interpellation (Vorlage 1901) komfortabel passierbar gemacht?
6. Weshalb wurde geplant, den häufig genutzten Fussgänger- und Veloübergang über die Allmendstrasse auf der Achse Weststrasse - Hertizentrum nördlich des Kreisels zu verlegen, obwohl dies einen grossen und gefährlichen Umweg über insgesamt acht Fahrspuren bedingt hätte? Weshalb bedurfte es einer Intervention des Quartiervereins Zug West, damit nach Fertigstellung des Eisstadions die bisherige direkte Querung wieder hergestellt wird?

7. Weshalb mussten beim Bebauungsplan Foyer Verbesserungen bei der Velo- und Fussgängererschliessung vom Kanton verlangt werden?
- 8.
- a. Weshalb verfügt die grösste städtische Siedlung, der Feldhof, 5 Jahre nach Bezug der ersten Wohneinheiten und 4 Jahre nach Einreichung einer kleinen Anfrage des Interpellanten (Vorlage 1843) in der auf die Situation hingewiesen wurde, noch immer über keine Fussgängeranbindung (Fussgängerstreifen) zum Rest der Stadt?
 - b. Wann erfolgte die in der Beantwortung der kleinen Anfrage versprochene Re-Evaluation der Situation, welche Schlüsse wurden gezogen?
 - c. Teilt der Stadtrat die Ansicht des Interpellanten, dass aufgrund der verzögerten Einführung von Tempo 30 auf der Feldstrasse zumindest provisorische Fussgängerstreifen markiert werden sollten, aufgrund der zu erwartenden starken Verkehrszunahme noch vor Eröffnung der Nordzufahrt?
 - d. Versteht der Stadtrat, dass ein Kindergarten- und Schulweg über einen als Buswendeschleife benutzten Parkplatz und ohne Fussgängerstreifen nahe bei einer scharfen, unübersichtlichen Kurve über die Strasse "An der Lorze" von den meisten Eltern als nicht zumutbar erachtet wird?
9. Die Einführung von Tempo 30 auf der Feldstrasse und auf Teilstrecken im Herti-Quartier (Eichwaldstrasse, St. Johannes-Strasse, Teile Allmendstrasse) wurde vom Regierungsrat abgelehnt, gemäss Begründung aufgrund der nicht vorgesehenen baulichen Massnahmen zur Temporeduktion. Die Einführung von Tempo 30 auf diesen Strassenabschnitten wurde von über 800 Petitionären gefordert, Beschwerde erhoben haben nur wenige Einzelpersonen. Mit der Eröffnung der Nordzufahrt muss mit einer starken Zunahme des Schleichverkehrs gerechnet werden. Wichtige Schulwegquerungen sind betroffen. Angesichts dieser Ausgangslage und der klaren Begründung des Regierungsrats, die vermuten lässt, dass ein Projekt mit baulichen Massnahmen zur Temporeduktion ohne weiteres genehmigt würde: Ist ein solches bereits in Ausarbeitung, wann kann endlich mit der Einführung von Tempo 30 im Herti-Quartier und auf der Feldstrasse gerechnet werden, welche verkehrsberuhigenden und Sicherheit fördernden Massnahmen werden in der Zwischenzeit ergriffen?
10. Weshalb wird bei Strassenbauarbeiten - wie derzeit beispielsweise auf der Dammstrasse - der Einrichtung und Signalisation von provisorischen Fussgänger- und Veloführungen so wenig Gewicht beigemessen? Herrscht das Motto vor: Die kommen ja schon irgendwie durch?
11. Versteht der Stadtrat, dass der Eindruck entsteht, die für Velo- und Fussgängerverkehr zuständigen städtischen Stellen seien zu wenig aktiv oder würden innerhalb der Verwaltung oder vom Stadtrat zu wenig unterstützt?
12. Welche Schritte gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit künftig bei grösseren Bauvorhaben optimale Fussgänger- und Veloverbindungen von Anfang an in die Planung einfliessen und eine hohe Priorität geniessen? Welche Schritte gedenkt er zu unternehmen, um die vielen, oft kleinen, aber in der Summe störenden bestehenden Hindernisse für Fussgänger und Velofahrer zu beseitigen?



Patrick Steinle, Fraktion Alternative-CSP