

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation betreffend "Stimmen Worte und Taten überein - plant der Stadtrat Verkehrsbehinderungen während er das öffentlich verneint?"

Antwort des Stadtrats Nr. 2694 vom 16. November 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 21. April 2021 hat Roman Küng im Namen der SVP Fraktion die Interpellation „Stimmen Worte und Taten überein – plant der Stadtrat Verkehrsbehinderungen während er dies öffentlich verneint?“ eingereicht. Unter anderem im Zusammenhang mit den Schwellen im Brüggli und der Busbucht im Raum Zugerbergstrasse-Hänibüel stellt er dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Der Stadtrat verfolgt eine liberale Verkehrspolitik ohne Bevorzugungen oder Benachteiligungen von Fussgängerinnen und Fussgängern, Velo- und Autofahrenden oder ÖV-Benutzenden. Die Wahl des Verkehrsmittels ist Privatsache. Um die verkehrlichen Herausforderungen in einer wachsenden Stadt mit begrenztem Raum dennoch zu bewältigen, setzt die Stadt Zug auf eine flächenschonende, flexible und effiziente Mobilität, die allen Verkehrsteilnehmenden ein möglichst flüssiges und hindernisfreies Vorwärtskommen ermöglichen soll. Wo enge Platzverhältnisse herrschen, ein zeitweise hohes Verkehrsaufkommen besteht und zusätzlich übergelagerte Vorschriften ins Verkehrsgeschehen eingreifen, sind dem Stadtrat insbesondere dann Grenzen gesetzt, wenn er auf die gleichberechtigte Nutzung der Verkehrsflächen durch alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer setzt. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Beantwortung der nachstehenden Fragen erläutert.

Frage 1

Welche verkehrsbehindernden Massnahmen plant der Stadtrat für Autofahrer und Fahrradfahrer?

Antwort

Der Stadtrat hat dafür zu sorgen, dass der zur Verfügung stehende, knappe und begrenzte Strassenraum sicher und effizient genutzt werden kann und die Bedürfnisse aller unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (Auto, Velo, ÖV, Fussverkehr) berücksichtigt werden. Übergeordnete Vorschriften wie beispielsweise das Behindertengleichstellungsgesetz oder das Umweltschutzgesetz nehmen den Stadtrat zusätzlich in die Pflicht. Beispielsweise, indem Bushaltestellen behindertengerecht auszubauen sind oder übermässiger Strassenlärm mittels verkehrsberuhigender Massnahmen zu minimieren ist.

Frage 2

Wo plant der Stadtrat verkehrsbehindernde Massnahmen für Autofahrer mit dem Bau von Busbuchten auf die Fahrbahn?

Antwort

Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG; SR 151.3) verlangt bis Ende 2023 die Verringerung und Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen. Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt dann vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen möglich ist (Art. 2 Abs. 3 BehiG). Bushaltestellen müssen mit 22 cm hohen Randsteinen ausgerüstet werden, um sowohl dem Behindertengleichstellungsgesetz als auch der VSS-Norm SN 640 075 «Fussgängerverkehr – Hindernisfreier Verkehrsraum» vollumfänglich Rechnung zu tragen. Bei Busbuchten stellt sich die Problematik des Überwischens der hohen Randsteine durch die Fahrzeugkarosserien der Linienbusse, da Busbuchten nicht gerade angefahren werden können. Um dennoch 22 cm hohe Randsteine verwenden zu können, müssen Busbuchten geometrisch angepasst und vergrössert werden. Nur durch eine Verlängerung der Busbucht von rund 48 m oder eine Verbreiterung im Einfahrtsbereich (Nase) wäre ein gerades An- und Wegfahren ohne Überwischen der Randsteine möglich (siehe Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 12. Dezember 2017, Vorlage Nr. 2781.2/2782.2).

Mit erster Priorität sollen bestehende Busbuchten entsprechend umgebaut und verlängert werden. Nur in Ausnahmefällen erfolgt die Verlegung auf die Fahrbahn. Das ist dann der Fall, wenn ein Umbau der Busbuchten aufgrund der Platzverhältnisse, der normgerechten Anordnung von Fussgängerstreifen, ungenügenden Sichtbezügen oder bestehenden Bäumen und Bestandesbauten nicht möglich ist. An folgenden Haltestellen steht aus obengenannten Gründen eine Verlegung auf die Fahrbahn in Prüfung:

- General-Guisan-Strasse: Stampfi
- Industriestrasse: Bleichi und GIBZ
- Inwilerriedstrasse: Oberallmend
- Weinbergstrasse: Hänggelisteig
- Zugerbergstrasse: Bibliothek talwärts und Hänibüel bergwärts

Fahrbahnhaltestellen werden aus fachlicher Sicht bis zu einer MIV-Belastung von max. 1'000 Motorfahrzeugen pro Stunde und Richtung empfohlen. Dieser Grenzwert wird bei keiner der oben genannten Fahrbahnhaltestellen überschritten. Ebenso halten sich die Verlustzeiten bei vereinzelter Fahrbahnhaltestellen im Gleichgewicht und nehmen erst bei mehreren sich folgenden Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeiten überproportional zu.

Frage 3

Wo plant der Stadtrat verkehrsbehindernde Massnahmen für Autofahrer durch die Verengung der Fahrbahn?

Antwort

Bei der Dimensionierung von innerstädtischen Strassen sind verschiedene Faktoren zu berücksichtigen: Aspekte des Fahrverkehrs (Funktion der Strasse, Verkehrsbelastung, Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsregime, Befahrbarkeit für Lastwagen, Personenwagen, Zweiradfahrzeuge) aber auch Aspekte des Fussverkehrs (Gestaltung des öffentlichen Raumes, Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Attraktivität im Längs- und Querverkehr). Gemäss den einschlägigen Normen wird

der Strassenquerschnitt beziehungsweise das geometrische Normalprofil aus den massgebenden Begegnungsfällen abgeleitet. Begegnungsfälle entstehen dort, wo sich zwei Verkehrsteilnehmende kreuzen. Strassenquerschnitte sind so zu dimensionieren, dass die Begegnungsfälle möglichst konfliktfrei abgewickelt werden können. Dafür müssen die Platzansprüche der einzelnen Fahrzeugkategorien berücksichtigt werden. In direktem Zusammenhang dazu stehen die spezifischen Eigenschaften, unter anderem die Geschwindigkeit im Zeitpunkt des Kreuzens und das Lichtraumprofil der verschiedenen Fahrzeugkategorien und des Fuss- und Veloverkehrs. So erfordert beispielsweise der Begegnungsfall Auto-Auto bei Tempo 20 eine Strassenbreite von 4.0 Meter, bei Tempo 30 eine solche von 4.4 Meter und bei Tempo 50 eine Breite von 5.1 Meter. Bei Begegnungsfällen grösserer Fahrzeugkategorien wie Auto-Lastwagen sind auch die Breiten entsprechend grösser: Bei Tempo 20 4.8 Meter, bei Tempo 30 5.2 Meter und bei Tempo 50 5.9 Meter. Erlauben die räumlichen Verhältnisse keine Strassenverbreiterung beziehungsweise nur eine schmale Fahrbahnbreite, so muss unter Umständen das Tempo entsprechend reduziert werden.

Bezogen auf die oben gemachten Ausführungen sind an folgenden Orten Redimensionierungen in Planung:

- Industriestrasse, Gubelstrasse bis Göblistrasse (Tempo 30)
- St.-Johannes-Strasse (Tempo 30)
- Zugerbergstrasse im untersten Abschnitt (Tempo 30)

Frage 4

Wo plant der Stadtrat verkehrsbehindernde Massnahmen für Autofahrer durch Tempo 30 oder Tempo 20 Zonen?

Antwort

Anlass für allenfalls zu erlassende Temporeduktionen sind umweltrechtliche (Lärmschutz) oder sicherheitstechnische (Verkehrssicherheit) Vorgaben. Grundlage dafür bilden Verkehrsgutachten, welche zwingend die Notwendigkeit, die Zweckmässigkeit und die Verhältnismässigkeit allfälliger Massnahmen prüfen und nachweisen müssen. Dieses Vorgehen entspricht den gesetzlichen Bestimmungen und leitet sich aus Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) ab. Gegen solche Verkehrsanordnungen können die entsprechenden Rechtsmittel ergriffen werden.

Bezogen auf die oben gemachten Ausführungen werden Tempo-30-Zonen oder abweichende Höchstgeschwindigkeit 30 km/h an folgenden Orten geprüft:

- Industriestrasse, Gubelstrasse bis Göblistrasse
- St.-Johannes-Strasse
- Chollerstrasse, neuer Abschnitt
- Lüssirainstrasse, Sterenweg, Weidstrasse, Im Röteli
- Innere und äussere Altstadt im Zusammenhang mit Tempo 30 auf der Kantonsstrasse

Das Einführen von Begegnungszonen (Tempo 20) wird an folgenden Orten in Betracht gezogen bzw. geprüft:

- Oberer Postplatz/Zeuhausgasse
- Erlenstrasse/Pilatusstrasse
- Innere Altstadt

Ausblick

Verschiedene im Rahmen der Ortsplanungsrevision erfolgte Erhebungen, die zwar nicht repräsentativ, aber aufgrund der hohen Beteiligung quer über alle Bevölkerungsschichten und Altersgruppen durchaus aussagekräftig sind, zeigen, dass die grosse Mehrheit der Bevölkerung mit der Verkehrssituation in der Stadt Zug zufrieden ist. Insbesondere werden dem ÖV und dem motorisierten Verkehr eine hohe Qualität attestiert. Als klar negativ empfunden wird die Situation im Stadttinnern. Einerseits macht die Verkehrsüberlastung zu schaffen und andererseits besteht ein grosses Bedürfnis nach mehr Aufenthaltsqualität, Grünräumen und Begegnungszonen im Zentrum der Stadt.

Die Situation im Zentrum der Stadt stellt sich komplex dar: Einerseits werden zeitnahe Lösungen gefordert und andererseits stellen die divergierenden Anliegen der verschiedenen Anspruchsgruppen im beschränkten städtischen Raum eine grosse Herausforderung dar.

Der Stadtrat ist gewillt, die anstehenden Herausforderungen anzupacken und hat dazu die Weichen für eine umfassende Zentrumsplanung gestellt, die zwar einen längerfristigen Horizont hat, dennoch aber mit Sofortmassnahmen nach und nach zu nachhaltigen Verbesserungen führt (siehe auch <https://www.stadtzug.ch/politikinformationen/1239241>).

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 16. November 2021

Dr. Karl Kobelt
Stadtpräsident

Beat Moos
Stv. Stadtschreiber

Beilage/n:
- Vorstoss vom 21. April 2021

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Eliane Birchmeier, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 96 01.