

Ortsplanung Zug

Räumliche Gesamtstrategie Zug 2040

Konzept Mobilität und Freiraum

Einwendungsbericht

Öffentliche Mitwirkung vom 3. November 2021 bis 15. Januar 2022

Verfasser:

Baudepartement, Gubelstrasse 22, Postfach, 6301 Zug
baudepartement@stadszug.ch

Departementssekretariat:
Birgitt Siegrist, Stv. Departementssekretärin

Stadtplanung:
Harald Klein, Stadtplaner
Daniel Bader, Projektleiter Verkehrsplanung

Inhalt

1	Einleitung	4
	Anlass	4
	Anträge und Rückmeldungen	5
	Erläuterungen zum vorliegenden Bericht	5
2	Allgemeine Rückmeldungen zur Ortsplanung Zug	7
3	Allgemeine Rückmeldungen zur Räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040	8
4	Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit dem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Verdichtung	10
5	Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle	14
6	Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt der vielfältigen Quartiere und kurzen Wege	19
7	Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit der flächeneffizienten Mobilität	21
8	Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten Grünräumen	27
9	Allgemeine Rückmeldungen zum Konzept Mobilität und Freiraum	31
10	Rückmeldungen zum Kapitel Analyse	35
11	Rückmeldungen zum Zielbild und den Handlungsleitsätzen	38
12	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Mobilität	41
13	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Freiraum	48
14	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Stadtzentrum	49
15	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Quartierfreiräume	51
16	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Seeufer	51
17	Rückmeldungen zu den Grundsätzen Stadtklima	51

1 Einleitung

Anlass

Die Stadt Zug, wie auch alle anderen Gemeinden im Kanton Zug, arbeitet derzeit an der Ortsplanungsrevision, die das Bundesgesetz über die Raumplanung alle 15 Jahre vorschreibt. In der Stadt Zug wurden in zwei Mitwirkungsverfahren Rückmeldungen aus der Bevölkerung eingeholt, die in die Ausarbeitung einer räumlichen Gesamtstrategie und in ein Mobilitäts- und Freiraumkonzept eingeflossen sind. Am 28. September 2021 hat der Stadtrat von Zug die «Räumliche Gesamtstrategie Zug 2040» und das «Konzept Mobilität und Freiraum» zu Handen einer dritten öffentlichen Mitwirkung verabschiedet. Die öffentliche Mitwirkung fand vom 3. November 2021 bis zum 15. Januar 2022 statt. Während dieser Zeit hatten alle interessierten Personen, Behörden, Vereine und Parteien die Gelegenheit, sich zum Richtplaninhalt zu äussern.

Die Bevölkerung wurde zudem eingeladen, am 20. November 2021 an einem öffentlichen Anlass mit Politik, Verwaltung und Fachleuten die Strategie des Stadtrats zu diskutieren. Rund 40 Personen setzten sich gemeinsam mit fünf Vertretern des Baudepartements, darunter Stadträtin Eliane Birchmeier, und drei Moderatoren mit der «Räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040» auseinander. Nach der Präsentation und Erläuterung der Strategie wurde in drei Runden à 20 Minuten über die Themen und Zielsetzungen der fünf Leitsätze diskutiert. Alle Teilnehmenden hatten sich für drei Leitsätze zu entscheiden, an denen sie vertieft mitarbeiten wollten. Die Ergebnisse aller Diskussionen wurden nach den Gruppenarbeiten im Plenum zusammengefasst und besprochen. Der Anlass diente in erster Linie dazu, sich mit der Strategie auseinanderzusetzen und weniger, um konkrete Anträge zu formulieren. Dazu diente die anschliessende schriftliche Mitwirkung. Dennoch flossen drei Aspekte in die Überarbeitung der Strategie ein:

- Neben identitätsstiftenden Entwicklungen und der Unterstützung von Planungsstrategien ist auch auf eine gestalterische Vielfalt zu achten.
- Bei der Entwicklung der Quartiere ist auf eine gute Durchmischung der Bevölkerung sowohl in sozialer Hinsicht wie auch hinsichtlich der Altersstruktur zu achten. Ein wesentlicher Beitrag dazu stellt der Erhalt und die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum dar.
- Bei der Weiterentwicklung der städtischen Mobilität ist auf die Kleinräumlichkeit der Region Zug zu achten. Massnahmen im Bereich der Mobilität sind daher mit dem Kanton und den Nachbargemeinden abzustimmen.

Der Leitsatz «Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten Grünräumen» wurde von keiner Gruppe in keiner der Diskussionsrunden besprochen. Sowohl die Strategie wie die Thematik sind stimmig. Der Umgang mit dem Freiraum geniesst einen hohen Stellenwert; dies ist bei der weiteren Verdichtung und Entwicklung so beizubehalten.

Anträge und Rückmeldungen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage sind rund 250 Anträge und Hinweise von rund 80 Mitwirkenden eingegangen. Die Anträge und Hinweise verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Dokumente und Themenbereiche:

- Ortsplanung Zug
 - Allgemeines: 7 Rückmeldungen

- Räumliche Gesamtstrategie 2040:
 - Allgemeines: 15 Rückmeldungen
 - Leitsatz Die Stadt mit dem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Verdichtung: 29 Rückmeldungen
 - Leitsatz Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle: 39 Rückmeldungen
 - Leitsatz Die Stadt der vielfältigen Quartiere und kurzen Wege: 10 Rückmeldungen
 - Leitsatz Die Stadt mit der flächeneffizienten Mobilität: 45 Rückmeldungen
 - Leitsatz Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten Grünräumen: 27 Rückmeldungen

- Konzept Mobilität + Freiraum:
 - Allgemeines: 13 Rückmeldungen
 - Analyse: 13 Rückmeldungen
 - Zielbild und Handlungsleitsätze: 12 Rückmeldungen
 - Grundsätze Mobilität: 26 Rückmeldungen
 - Grundsätze Freiraum: 4 Rückmeldungen
 - Grundsätze Stadtzentrum: 7 Rückmeldungen
 - Grundsätze Quartierfreiräume: 0 Rückmeldungen
 - Grundsätze Seeufer: 0 Rückmeldungen
 - Grundsätze Stadtklima: 1 Rückmeldungen

Generelle Rückmeldungen ohne Anträge und ohne inhaltliche Hinweise (wie beispielsweise Danksagungen) werden im Bericht nicht behandelt.

Erläuterungen zum vorliegenden Bericht

Mit dem vorliegenden Einwendungsbericht nimmt der Stadtrat Stellung zu allen Rückmeldungen, die im Rahmen der öffentlichen Auflage vom 3. November 2021 bis zum 15. Januar 2022 eingegangen sind. Die Berichterstattung richtet sich damit an Politik, Verwaltung und an die interessierte Öffentlichkeit.

Der Bericht fasst inhaltlich sinngemässe Anträge und Hinweise nach Themen zusammen. Rückmeldungen, die zuweilen sowohl die räumliche Gesamtstrategie wie das Mobilitäts- und Freiraumkonzept betreffen, wurden entweder einem einzelnen Themenbereich (S=räumliche Gesamtstrategie, K=Konzept Mobilität und Freiraum) zugeordnet oder sofern zweckmässig aufgeschlüsselt und separat behandelt. Die wiedergegebenen Rückmeldungen sind im Sinne der Lesefreundlichkeit gekürzt bzw. zusammengefasst.

Sofern Anträge berücksichtigt wurden, sind sie in Form von Änderungen in der räumlichen Gesamtstrategie oder im Mobilitäts- und Freiraumkonzept eingeflossen. Hinweise und Anregungen, welche entweder nicht Gegenstand der Mitwirkung waren oder als Kenntnisnahmen

entgegengenommen wurden, werden stadtintern verzeichnet und fortgeschrieben, sofern sie eine inhaltliche Relevanz für eine weitere Bearbeitung aufweisen, zum Beispiel im Rahmen der anstehenden Revision der Richt- und Nutzungsplanung. Somit kann sichergestellt werden, dass alle Beiträge zum passenden Zeitpunkt vertieft geprüft und nach Bedarf in geeigneter Form weiterbehandelt, umgesetzt oder abgeschrieben werden können.

Für die Beantwortung der Einwendungen wurden nachfolgende Kategorien gebildet:

Berücksichtigt

Der Antrag wurde aufgenommen oder sinngemäss berücksichtigt. Dies führt zu einer Anpassung in der räumlichen Gesamtstrategie oder im Mobilitäts- und Freiraumkonzept.

Teilweise berücksichtigt/bestehend

Ein Teil des Antrags wurde aufgenommen bzw. sinngemäss berücksichtigt oder es bestehen bereits sinngemässe Aussagen. Dies führt entweder zu einer Anpassung in der räumlichen Gesamtstrategie oder im Mobilitäts- und Freiraumkonzept oder ist nach Ansicht des Stadtrates bereits ausreichend dokumentiert.

Nicht berücksichtigt

Der Antrag wurde nicht berücksichtigt, so dass keine Anpassung vorgenommen wurde. Der Antrag widerspricht z.B. übergeordneten Planungsgrundlagen oder strategischen Zielsetzungen der Stadt Zug. Eine Nichtberücksichtigung wird begründet. Auch wenn eine Einwendung formal «nicht berücksichtigt» wird, bedeutet dies nicht in jedem Fall, dass die Stadt Zug der Stossrichtung des Anliegens nicht positiv gegenüber steht. Daher wird im Antworttext bei Bedarf näher auf die Gründe eingegangen.

Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung

Einige der Anträge entsprechen zwar der strategischen Stossrichtung der Stadt Zug, jedoch ist die räumliche Gesamtstrategie oder das Mobilitäts- und Freiraumkonzept nicht das geeignete Instrument, um die Einwendung in der gewünschten Weise oder mit dem gewünschten Konkretisierungsgrad aufzunehmen.

Kenntnisnahme

Rückmeldungen mit Hinweisen ohne konkrete Anträge werden als generelle Äusserungen zur Kenntnis genommen. Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen, bei Bedarf wird näher auf die Hinweise eingegangen.

Der Stadtrat bedankt sich bei allen Mitwirkenden für die eingegangenen Rückmeldungen.

2 Allgemeine Rückmeldungen zur Ortsplanung Zug

Hinweis

Positive Rückmeldung zu den Inhalten der Strategie und des Konzepts. Eine frühzeitige Koordination bei gemeindeübergreifenden Projekten mit der Gemeinde Baar sei zu gewährleisten.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S5

Antrag

Das Ziel und der Zweck der Ortsplanung erschliesse sich nicht, der Schwerpunkt auf den Themen Mobilität und Freiraum sei nicht nachvollziehbar.

Antwort

Die Einleitung der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 wird zum besseren Verständnis präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S154

Antrag

Das Mitwirkungsverfahren wird grundsätzlich in Frage gestellt, es sei diesbezüglich mehr Zurückhaltung angezeigt. Das Mitwirkungsverfahren sei anzupassen (Teilnahme per Los), damit nicht immer die gleichen Personen an den Mitwirkungsmöglichkeiten und -Anlässen teilnehmen.

Antwort

Die öffentliche Mitwirkung bei der Revision einer Ortsplanung ist fixer Bestandteil des Verfahrens und ist in der eidgenössischen Gesetzgebung zur Raumplanung vorgeschrieben. Mit der Wahl der unterschiedlichen Mitwirkungsformen konnte ein breiter Fächer der Bevölkerung erreicht werden.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S157, S158

Hinweis

Positive Rückmeldung zur Organisation und Inhalt der Mitwirkungsveranstaltung, die Teilnehmerrunde sei hingegen nicht repräsentativ gewesen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S159

Antrag

Es seien die Vortrittsrechte, Fussgänger- und Veloführung an der Letzstrasse / General-Guisan-Strasse zu verbessern.

Antwort

Konkrete Strassenprojektierungen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere. Das Anliegen wird an die zuständigen Verwaltungsstellen weitergeleitet.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S162

Antrag

Die Kreuzung Artherstrasse – Mänibachstrasse sei neuzugestalten.

Antwort

Konkrete Strassenprojektierungen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere. Das Anliegen wird an die zuständigen Verwaltungsstellen weitergeleitet.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S163

3 Allgemeine Rückmeldungen zur Räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040

Antrag

Die Bedeutung und Wirkung des Strategiepapiers sei zu beschreiben.

Antwort

Die Einleitung der räumlichen Gesamtstrategie Zug 2040 wird zum besseren Verständnis präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S152

Antrag

Die Strategie möchte es allen Recht machen, sei zu wenig innovativ, gehe zu wenig weit und sei zu wenig konkret (Fehlen von quantifizierbaren Zielen, keine Prioritäten).

Antwort

Die Strategie zeigt die Eckpunkte bzw. das Schwergewicht der angestrebten Entwicklung deutlich auf.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S118, S120, S147, S151, S153

Antrag

Die gesetzlichen Grundlagen und kantonalen Vorgaben (Bundesrecht, kantonaler Richtplan, revidierte Verordnung zum Planungs- und Baugesetz) seien zu knapp dargelegt und detaillierter auszuführen.

Antwort

Die detaillierte Auseinandersetzung mit den Vorgaben erfolgt im Rahmen der nachfolgenden Richt- und Nutzungsplanung und wird sich in diversen Unterlagen abbilden.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S152

Hinweis

Positive Rückmeldung und Unterstützung der Inhalte der vorliegenden Strategie.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S149, S150, S155, S156,

Antrag

Die Thematik der Klangraumgestaltung sei aufzunehmen.

Antwort

Die Berücksichtigung von Aspekten der Klangraumgestaltung auf strategischer Ebene ist nicht zielführend, sondern wird nach Bedarf im Rahmen von Bauprojekten geprüft.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S160

Antrag

Der Betrachtungsperimeter sei auf die Stadtlandschaft auszuweiten.

Antwort

Die sechs Gemeinden der Stadtlandschaft haben ein gemeinsames Bild der Stadtlandschaft mit Leitideen und Handlungsanweisungen erarbeitet. Basierend darauf hat jede Gemeinde eine eigene räumliche Strategie erarbeitet.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S161

Antrag

Das 4V-Prinzip (Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich machen) sei zu berücksichtigen.

Antwort

Die freie Verkehrsmittelwahl ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen. Die Stossrichtung zur Erzielung einer siedlungsverträglichen Mobilität ist in der Strategie dargelegt.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S161

Antrag

Die Schiffsinfrastruktur sei auszubauen bzw. zu verbessern.

Antwort

Die Angebotsplanung der Schiffsinfrastruktur entspricht nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S161

4 Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit dem klaren Bekenntnis zu Nachhaltigkeit und Verdichtung

Antrag

Es seien nicht nur die Gebiete zu bezeichnen, wo verdichtet werden soll, sondern auch die Gebiete, wo eine Verdichtung nicht erwünscht ist (inkl. Begründung).

Antwort

Mit der Festlegung der Verdichtungsgebiete und dem Nachweis der daraus resultierenden Kapazitäten wird festgehalten, dass in den übrigen Bauzonen die Regelbauweise zur Anwendung gelangt.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S6

Antrag

Das richtige Mass und die geeignete Art an publikumsintensive Einrichtungen seien inhaltlich wie räumlich zu konkretisieren.

Antwort

Die Thematik der publikumsintensiven Nutzungen wird in der Bauordnung geregelt.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S7

Hinweis

Die aufgezeigte Verdichtung sei ein guter Ansatz.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S8, S19, S21, S22, S23

Antrag

Es sei eine Verdichtung mit Mass anzustreben (keine profitgesteuerte Baukultur). Es sei nur zu verdichten, wenn gleichzeitig attraktive Aussen- und Begegnungsräume entstehen. Es sei weniger zu verdichten. Auszonungen seien nicht auszuschliessen.

Antwort

Die Projekte in den Verdichtungsgebieten werden mit einer hohen Sorgfalt erarbeitet (Konkurrenzverfahren, Bebauungspläne). Dabei wird ein grosser Wert auf die Aussen- und Freiräume gelegt. Die Stadt Zug hat ihre Siedlungsgrenzen bereits vor Jahren definiert, Rück- bzw. Auszonungen werden keine angestrebt.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S9, S14, S17, S68

Antrag

Es sei das Ziel für die Stadt Zug festzulegen, bis in 10 Jahren weitgehend klimaneutral zu sein.

Antwort

Die Stadt Zug unternimmt grosse Anstrengungen in Richtung Klimaneutralität. Die Fixierung einer Jahreszahl hingegen ist nicht zielführend.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S9

Antrag

Es seien mehr Quartiere für Familien (mit Spielplätzen) vorzusehen.

Antwort

In der Strategie ist aufgezeigt, wo dass zusätzliche Grün- und Freiräume im Zusammenhang mit neuen Bauungen oder in Zonen des öffentlichen Interesses entstehen werden.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S10

Antrag

Einer nachhaltigen Stadtentwicklung sei mehr Priorität als der Verdichtung einzuräumen (Reihenfolge ändern).

Antwort

Die Reihenfolge wird angepasst.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S11

Antrag

Zug sei als Wohnort zu stärken (Unterstützung bezahlbarer Wohnraum/ Familienwohnungen/ Alterswohnungen/ Wohnungen für Jüngere).

Antwort

Die Stadt Zug ist bei der Förderung von bezahlbarem Wohnraum auf verschiedenen Ebenen tätig: minimaler Anteil an preisgünstigem Wohnraum bei Bebauungsplänen, Zonen für preisgünstigen Wohnungsbau, Unterstützung von Wohnbaugenossenschaften etc.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S12, S13, S17, S19, S69

Hinweis

Positive Rückmeldung zu klimarelevanten und qualitativen, ökologischen Ausführungen (Biodiversität).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S15

Hinweis

Insbesondere eine hohe Qualität (und maximale Quantität) der Freiräume sei bei der Innenverdichtung wichtig.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S16

Hinweis

Ein kompaktes Siedlungsgebiet und verdichtetes Bauen seien klimafreundlich und ressourcenschonend.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S18

Hinweis

Es sei auf eine hohe Baukultur und identitätsstiftende Entwicklungen zu achten.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S20

Antrag

Es sei ein Leitsatz zu ergänzen, der den Mix zwischen Wohnen und Arbeiten erläutert. Verdichtetes Arbeiten wäre nur noch in den mit ÖV am besten erschlossenen Gebieten (Bahnnähe) anzustreben.

Antwort

Die Stossrichtung der Entwicklungen wird in der Strategie präzisiert.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S21

Antrag

Es sei das Thema «Anpassung an den Klimawandel» stärker aufzunehmen und konkrete Ziele zu definieren, insbesondere seien die nächtlichen Kaltluftströme vom Zugerberg zu erhalten.

Antwort

Die Berücksichtigung der Kaltluftströme wird in die Strategie aufgenommen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S25

Antrag

Im Hinblick auf den sich abzeichnenden Klimawandel sei das «Schwammstadt-Prinzips» und die Entwicklung nachhaltiger Speicher- und Bewässerungssysteme zu forcieren.

Antwort

Die Versickerung und Retention wird auch in stark verdichteten Gebieten beachtet. Die Strategie wird entsprechend ergänzt.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S26

Antrag

Es sei das Thema der Energiesicherheit aufzunehmen und neben der Energieeffizienz und den erneuerbaren Energien als gleichwertiges Strategieziel festzulegen.

Antwort

Die Energiesicherheit ist von übergeordneter nationaler und kantonaler Bedeutung, es ist daher nicht zielführend, dies als kommunales Strategieziel festzulegen.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S27

Antrag

Es seien konkrete Massnahmen zur Reduktion des Energieverbrauchs, Ziele für die Versorgung mit erneuerbarer Wärme/Kälte sowie die Produktion von erneuerbarem Strom aufzunehmen.

Antwort

Energieeffizienz, erneuerbare Energien und nachhaltige Konzepte sind bereits in der Strategie berücksichtigt. Konkrete Massnahmen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S28

Hinweis

Es sei anzumerken, dass bei nachhaltigen und ressourcenschonenden Projekten in der Umsetzung in Zukunft klar verbesserte Projekte erwartet werden.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S30

5 Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit dem lebendigen Zentrum für alle

Antrag

Damit das prognostizierte Verkehrswachstum im MIV und ÖV bewältigt werden kann, seien im Zentrum weiterhin leistungsfähige Hauptachsen zu erhalten.

Antwort

Die Strategie zeigt die Aufwertung der Stadträume auf, von einer Reduktion der Leistungsfähigkeit ist nicht die Rede. Der Zentrumstunnel sichert auch langfristig die notwendigen Kapazitäten.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S32

Antrag

Es sei auf einen neuen Strassentunnel im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung und zu Gunsten von attraktiven, durchgrüneten Strassen und Plätze zu verzichten. Der Zentrumstunnel schaffe städtebaulich und aussenräumlich katastrophale Situationen und führe zu Mehrverkehr und Mehrbelastung und Einbusse der Wohnqualität im Bereich der Portale. Ein Zentrumstunnel widerspreche anderen Strategiezielen (effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur). Die Vision eines Zentrumstunnels blockiere die kurz- bis mittelfristige Aufwertung des Zentrums.

Antwort

Der Zentrumstunnel dient einerseits der Sicherung der kurz- bis mittelfristig angestrebten Aufwertung des Zentrums und leistet mittel- bis langfristig einen Beitrag zu einer weitergehenden Beruhigung und Aufwertung. Im Vordergrund steht eine Neuorganisation der Mobilität im Zentrum (Verlagerung des mIV in den Zentrumstunnel) und nicht eine Kapazitätserhöhung für den mIV.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S34, S37, S38, S56, S59, S62, S63, S119

Hinweis

Der Zentrumstunnel wird unterstützt. Bei der Detailplanung sei insbesondere auf die städtebauliche Ausgestaltung der Portale zu achten.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S57, S66

Antrag

Der Zentrumstunnel nehme eine Zentrumsplanung vorweg und widerspreche damit dem Mobilitäts- und Freiraumkonzept. Die Verkehrsberuhigung im Zentrums (Vision verkehrsarmen Zentrums) sei prioritär mit Massnahmen der Kanalisierung, Lenkung, Mobilitäts- bzw. Parkraummanagement anzustreben. Die Realisierung eines Zentrumstunnels sei daher lediglich zu prüfen.

Antwort

Die Strategie zeigt auf, mit welchen Mitteln kurz- bis mittelfristig eine Aufwertung des Zentrums angestrebt wird. Der Zentrumstunnel dient einerseits der Sicherung der angestrebten Aufwertung des Zentrums und leistet mittel- bis langfristig einen Beitrag zu einer weitergehenden Beruhigung und Aufwertung.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S58

Antrag

Die Trilogie sei ein verklärtes Bild des Stadtzentrums, das historische Zentrum nur ein Teil des eigentlichen Stadtzentrums. Die «Post» ginge an anderen Orten ab (z.B. im Bereich Metalli), weshalb einer Differenzierung der verschiedenen Zentrumsteile mehr Beachtung zu schenken sei.

Antwort

Das Zentrum bzw. die pulsierende Mitte ist in der Strategie abgebildet und umfasst auch die Bereiche der Neustadt von der Aabachstrasse bis zur Industriestrasse (inklusive Metalli).

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S36, S38, S40

Hinweis

Die aufgezeigte Trilogie wird unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S39

Antrag

Die Trilogie sei grundsätzlich nachvollziehbar, aber in dieser Form darauf zu verzichten, da die massgebende Verbindung durch die Bahnhofstrasse führe und nicht durch die Vorstadt. Zudem wirke sie sich verkehrlich katastrophal aus.

Antwort

Die Strategie setzt klare Prioritäten. Das Seeufer stellt den identitätsstiftenden Stadtraum von Zug dar.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S44, S45

Antrag

Ein Niedriggeschwindigkeitsregime sei nicht nur punktuell, sondern grossräumig im Stadtgebiet vorzusehen, womit ein besseres Miteinander der verschiedenen Verkehrsformen, eine höhere Aufenthaltsqualität, weniger Unfälle, einen besseren Verkehrsfluss und einen wirksamen Lärmschutz für die Anwohner zu erreichen sei.

Antwort

Die Strategie nimmt die Zentrumsplanung nicht vorweg. Eine Aussage, dass alle Verkehrsbeziehungen im Zentrum zukünftig ein Niedriggeschwindigkeitsregime umfassen werden, kann daher nicht garantiert werden.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S41, S117

Hinweis

Es sei ein Niedriggeschwindigkeitsregime anzustreben, welches einen leistungsfähigen ÖV zulässt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S52

Antrag

Auf eine Ausweitung eines Niedriggeschwindigkeitsregimes sei zu verzichten, da es zu vermehrten Rückstaus führe, eine Herausforderung für den ÖV sei und damit keine Verstetigung des Verkehrsflusses zu erreichen sei.

Antwort

Die Aufwertung des Stadtzentrums ist ein zentrales Anliegen der Strategie. Verschiedene Massnahmen leisten dazu einen Beitrag. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses kann ein Tempo 30-Regime einen Beitrag leisten, andererseits können Tempo 50-Abschnitte zu einer Kanalisierung des Verkehrs beitragen. Es ist daher jeweils situationsgerecht zu prüfen, welches Temporegime in welchen Abschnitten zweckmässig ist.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S53, S88

Antrag

Es sei auf ein neues Verkehrsregime im Zentrum (Wiedereinführung von Gegenverkehr in der Bahnhofstrasse) zu verzichten oder solange zuzuwarten, bis der Zentrumstunnel gebaut sei. Der Mehrwert einer neuen Verkehrsführung im Zentrum sei umstritten und bringe verkehrliche wie wirtschaftliche Nachteile. Es sei nicht ersichtlich, weshalb in Anbetracht der in der Stadt Zug vorliegenden grossen Zufriedenheit hinsichtlich dem Verkehr (Umfragewerte 80%) überhaupt eine neue Verkehrsführung notwendig sein soll.

Antwort

Es ist für die Stadt und die Region Zug von grosser Bedeutung, ein attraktives und florierendes gesellschaftliches Zentrum aufzuweisen. Daher kann mit Aufwertungsmassnahmen nicht bis zu der Eröffnung des Zentrumstunnels zuggewartet oder darauf verzichtet werden.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S42, S46, S47, S48, S49, S65

Hinweis

Die Prüfung einer vereinfachten Verkehrsführung im Zentrum sei zu begrüssen. Diesbezüglich seien die Auswirkungen zu untersuchen und dabei die raumeffizienten Verkehrsmittel attraktiv zu halten.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S54, S66

Antrag

Die Umsetzung einer vereinfachten Verkehrsführung im Zentrum sei ohne Zentrumstunnel zu realisieren.

Antwort

Dies entspricht der vorgelegten Strategie, indem im Hinblick auf den Zentrumstunnel bereits vorher Massnahmen zur Aufwertung ergriffen werden sollen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S60

Hinweis

In der Vorstadt (am See) seien Aufwertungsmassnahme möglich, ohne den Individualverkehr zu verbannen (Beispiele Zürich, Luzern).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S50

Hinweis

Die vorliegende Strategie gewichte im Bereich der Vorstadt die Freizeitinteressen (Lifestylemotive) grösser als die wirtschaftlichen Interessen des Gewerbes. Die Erreichbarkeit mit dem Auto sei für das Gewerbe von grosser Bedeutung.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S51, S64, S65, S110, S111

Antrag

Es seien die Parkhäuser im Zentrum attraktiver auszugestalten, damit sie besser genutzt würden.

Antwort

Die bauliche Ausgestaltung der Parkhäuser entspricht nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S42

6 Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt der vielfältigen Quartiere und kurzen Wege

Antrag

Das Konsumangebot und die Konsumzusammensetzung sei zu hinterfragen und eine lokale Mischung im Quartier zu fördern.

Antwort

Das Konsumangebot bzw. die Konsumzusammensetzung entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S19, S67

Antrag

Es seien vermehrt Orte, Plätze, Räume und Konzepte für Junge vorzusehen.

Antwort

Die Strategie wird dahingehend ergänzt, dass die quartierspezifischen Freiräume nicht nur vielfältige Nutzungen aufweisen sondern sich zudem auch an unterschiedliche Altersgruppen wenden.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S69

Antrag

Es seien in jedem Quartier Gemeinschaftszentren zu schaffen.

Antwort

In der Strategie sind nachbarschaftliche Treffpunkte vorgesehen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S70

Antrag

Es seien in den Quartieren weitergehende Massnahmen notwendig, damit die Leute im Quartier den Wandel (Verdichtung) mitmachen und sich Zuziehende integrieren könnten.

Antwort

Der Antrag nach soziokulturellen Massnahmen im Quartier ist durchaus wichtig, entspricht jedoch nicht dem Inhalt der vorliegenden räumlichen Gesamtstrategie.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S71

Hinweis

Mit Arkadenbauweise (witterungsgeschützte Fusswege, bessere Beschattung, mehr Lautkundschaft für das lokale Gewerbe oder Strassenkaffees) könnte der noch verfügbare Raum entlang von Verkehrsinfrastrukturen besser ausgenutzt werden und vermehrt Menschen, die zu Fuss einkaufen oder zur Arbeit gehen, anziehen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S75

Hinweis

Mittels direkter und attraktiver Wege für den Fuss- und Veloverkehr in den Quartieren kann das MIV-Aufkommen auf kurzen Strecken allenfalls vermindert werden.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S77

Antrag

Es sei auf einen allfälligen Ausbau der Fuss- und Velowege zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs zu verzichten.

Antwort

Die Strategie verfolgt die Intention einer Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S78

Antrag

Es sei die Verbindung zum See im Bereich Choller aufzunehmen (von Steinhausen via Dorfbachweg) und entsprechend der Strategie aufzuwerten.

Antwort

Die Wegverbindung wird aufgenommen.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S79

Hinweis

Die Aufnahme der neuen Verbindung «Fröschenmatt – Lorzen – Brüggli» als sichere und direkte Verbindung zum See wird unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S80

7 Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit der flächeneffizienten MobilitätAntrag

Die Vorstadt sei verkehrsfrei zu machen und die Baarerstrasse zu einer Flaniermeile aufzuwerten, dabei seien Bäume und Blumenwiesenstreifen einzuplanen.

Antwort

Eine verkehrsarme Vorstadt und aufgewertete Strassenräume entsprechen der vorgelegten Strategie.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S9

Antrag

Für eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung seien Aussagen zum ruhenden Verkehr oder zu autoarmem Wohnen aufzunehmen. Bei Neubauten/Verdichtungen sowie bei ansässigen Unternehmungen mit mittleren bis vielen privaten Parkplätzen seien Mobilitätsmanagement- und Parkraumbewirtschaftungsmassnahmen anwenden.

Antwort

Die Parkierungs-Regulierung privater Bauvorhaben erfolgt im Parkplatzreglement bzw. der Bauordnung.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S29, S100

Hinweis

Eine Stadt der kurzen Wege und den Weg der Mobilität in die Untertunnelung wird unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S81

Hinweis

Es fehlen Aussagen zur Mobilität und zur Erschliessung der neuen Stadteile und deren Zentren, welche im Norden und Westen gebaut werden.

Antwort

Die vorgelegte Strategie berücksichtigt das ganze Stadtgebiet.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S82

Hinweis

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr soll zunehmen.

Antwort

Diese entspricht der vorgelegten Strategie.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S84

Antrag

Velorouten seien so anzulegen, dass sie möglichst auf separaten Spuren führen, wo dies nicht möglich ist, seien sie im Mischverkehr mit dem Fussverkehr zu führen (anstelle auf der Strasse).

Antwort

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass Mischverkehr zwischen den zu Fuss Gehenden und Velofahrenden eine grosse Problematik darstellt und von keiner der betroffenen Nutzergruppen bevorzugt wird. Der Stadtrat setzt sich für möglichst sichere und separat geführte Velorouten ein. Wo dies nicht möglich ist, soll das Velo folglich sicher auf der Strasse geführt werden (mit Velostreifen oder Temporeduktionen) und nicht im Mischverkehr auf dem Trottoir.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S80, S84, S114

Hinweis

Die Absicht der Stadt Zug, flächeneffiziente Verkehrsmittel zu fördern, entspräche den Grundsätzen des kantonalen Mobilitätskonzepts und wird unterstützt. Dabei leiste der öffentliche Verkehr einen wichtigen Beitrag für eine stadtgerechte und ganzheitlich funktionierende Mobilität. Ressourcenschonende Fortbewegung (Velo, zu Fuss, ÖV) soll angeregt und deren Sinnhaftigkeit aufgezeigt werden. Mit der Förderung des Langsamverkehrs und insbesondere attraktiven Strassen und Plätzen würde das öffentliche Leben und die Begegnung gefördert werden, wovon alle profitieren (Gastronomie, Läden, Menschen).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S85, S87, S115, S116, S119, S126

Hinweis

Die Absicht der möglichst getrennten Führung des Fuss- und Veloverkehrs sowie das Trottoir den zu Fuss Gehenden vorzubehalten, decke sich bezüglich Trottoirnutzung mit den Bestrebungen des Kantons im Innerortsbereich. Bei der damit resultierenden Führung der Velofahrenden auf der Fahrbahn sei zu berücksichtigen, dass sichere Infrastrukturen für eine grosse Bandbreite von Velofahrenden unterschiedlichen Könnens geschaffen werden müssen (z.B. breite Velostreifen, tiefe Fahrgeschwindigkeiten, wenig motorisierter Verkehr). Des Weiteren sei zu berücksichtigen, dass die Benutzung des Trottoirs heute für Kinder unter 12 Jahren unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt ist und dass neuartige Verkehrsmittel (z.B. E-Scooter) oft in Unkenntnis der rechtlichen Sachlage unerlaubterweise auf Trottoiren verkehren.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S90, S120

Antrag

Der verwendete Begriff «Mischverkehr» sei hinsichtlich der Veloinfrastruktur unklar. Es wird empfohlen, die Formulierung anzupassen.

Antwort

Die Formulierungen in der Strategie und im Konzept werden präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S90

Antrag

Es sei infolge Bevölkerungszunahme im Quartier eine Busverbindung an der Löberenstrasse zu schaffen.

Antwort

Konkrete Massnahmen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere. Das Anliegen wird im Rahmen der Richtplanrevision geprüft.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S92

Antrag

Die Aussagen zum Busliniennetz seien verfänglich, die Optimierung des Liniennetzes Aufgabe des Kantons. Nicht die Linienführung der Busse sei zu hinterfragen, sondern die multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Zug zu überprüfen. Nicht nachvollziehbar seien die Vorstellungen zu einem polyzentrischen Busnetz.

Antwort

Die Überprüfung des Busnetzes im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau der SBB erfolgt gemeinsam mit der ZVB und dem Kanton Zug.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S94, S95

Hinweis

Eine Optimierung des Busnetzes wird unterstützt. Die geänderten Rahmenbedingungen, die sich mit dem Bau des Zimmerberg-Basistunnels 2 ergeben, seien dabei als grosse Chance für ein noch attraktiveres Angebot des öffentlichen Verkehrs zu sehen. Eine frühzeitige Planung des städtischen öV-Angebots sei zu begrüssen. Die heutigen Streckenführungen durch die Innenstadt bestünden insbesondere wegen mangelnder Wendemöglichkeiten im Bereich Metalli. Würde es mehr Wendemöglichkeiten geben, könnte die Streckenführung durch das Stadtzentrum weiter optimiert werden.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S96, S97, S98, S99

Antrag

Der öffentliche Verkehr solle den Auftrag erfüllen, den entstehenden Mehrverkehr aufzunehmen. Um diesen Auftrag erfüllen zu können, sei eine zusätzliche Aussage mit folgendem Inhalt aufzunehmen: «Zug gestaltet die Infrastruktur für den öV bedarfsgerecht und fördert die Zuverlässigkeit mit entsprechenden Massnahmen.».

Antwort

In der Erläuterung zur Strategie wird die bedarfsgerechte Anpassung des Angebots des Feinverteilers aufgenommen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S107, K28

Antrag

Das Angebot an Parkierungsmöglichkeiten sei nicht mehr zu erweitern.

Antwort

Das Parkierungsangebot wird bei neuen Bauvorhaben entsprechend der Regelbauweise beurteilt. Zusätzlichen Nutzflächen bei Verdichtungsprojekten werden keine Parkplätze zugewiesen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S102

Antrag

Oberirdisch sei nur noch Güterumschlag vorzusehen (keine Parkierung).

Antwort

Im Zentrum sind oberirdisch Anlieferungsmöglichkeiten, Umschlagsplätze und Kurzzeit-Parkplätze, in Tiefgaragen Langzeit-Parkplätze anzubieten.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S102, S105, S119

Hinweis

Die Anlieferung im zentralen Teil der Stadt könnte wie in anderen Städten zeitlich eingeschränkt werden (beispielsweise vormittags).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S102

Hinweis

Der bei den bisherigen Umfragen klar von der Bevölkerung geäußerte Wunsch nach Sicherheit im Strassenverkehr, nach guter Luft und Verkehrsberuhigung sei ernst zu nehmen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S102

Hinweis

Dass der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen nach Möglichkeit in unterirdischen Parkieranlagen abgedeckt werden soll, wird unterstützt

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S103, S105, S119

Hinweis

Dass fürs Gewerbe und Ladengeschäfte oberirdische Parkplätze vorgesehen werden, wird unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S106

Hinweis

Der Wunsch nach Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden sei angesichts der Platzverhältnisse nicht möglich, da der zur Verfügung stehende Raum begrenzt ist. Ohne Einschränkungen für den MIV ginge es nicht, nur die effizientesten Verkehrsträger hätten eine Zukunft. Dies sei zu akzeptieren und bei der Planung zu berücksichtigen. Dass dabei der der MIV nach seiner Dekarbonisierung, eine Rolle im Mobilitätsmix spielen wird, sei klar. Technologisch bereits etablierte Lösungen, wie das Carsharing im free-floating-Format oder autonomes Fahren, würden dabei zu einer Entlastung des Verkehrsaufkommens der Städte beitragen. Der gesetzliche Rahmen für solche Lösungen (Parkierung, Ladeinfrastruktur, Signalisierung) sei daher frühzeitig einzuplanen bzw. zu schaffen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S108

Hinweis

Das Prinzip der Koexistenz im städtische Mobilitätsnetz wird unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S109

Hinweis

Neue Ansätze im Bereich privater öffentlicher Verkehr sollten geprüft werden, damit auch zu Randzeiten ein nachfrageorientiertes Angebot mit privatwirtschaftlichen Grundsätzen entstehen kann.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S109

Antrag

Der motorisierte Individualverkehr würde aufgrund der vorliegenden Strategie mit notwendigen, gegenüber von heute zusätzlichen Massnahmen wie Mischverkehr, Parkplatzregime, Busspuren, Velostreifen etc. eingeschränkt, was nicht unterstützt wird. Es seien für Automobilisten effiziente Strassen mit genügend und überall verfügbaren (auch oberirdischen) Parkplätzen zu schaffen, damit Gewerbebetriebe von Kunden und Lieferanten auch mit dem Auto einfach und jederzeit erreicht werden können.

Antwort

Der öffentliche Raum ist beschränkt, die Stadt Zug ist weitgehend bebaut. Es ist nicht möglich einem einzigen Verkehrsmittel prioritär Fläche zur Verfügung zu stellen. Die Strategie zeigt den Weg auf: alle Verkehrsteilnehmer werden punktuell Kompromisse eingehen müssen.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S111

Antrag

In der Strategie sei festzusetzen, dass im Falle von knappen Raumverhältnissen flächenschonende Verkehrsmittel zu priorisieren sind (insbesondere der Veloverkehr sowie Fuss- und Busverkehr).

Antwort

Die Strategie verfolgt eine Gleichbehandlung der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Dabei sind situative und netzbezogene Lösungen zu erarbeiten.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S112, S118, S119

Hinweis

Dass betriebliche Mobilitätsmanagement-Massnahmen angewendet werden sollen, wird unterstützt. Dabei ist darauf zu achten, ansässige Firmen und Wirtschaftsverbände frühzeitig einzubeziehen, um optimale Konzepte zu erarbeiten.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S121

8 Rückmeldungen zum Leitsatz Die Stadt mit den vielfältigen, vernetzten GrünräumenAntrag

Auch Grünflächen seien, sofern nicht als Spiel- oder Liegewiese genutzt, ökologisch aufzuwerten.

Antwort

Das Anliegen wird aufgenommen und die Strategie entsprechend ergänzt.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S24

Hinweis

Die Stärkung und Erweiterung von Grün, Frei- und Landschaftsräumen in der Stadt und die Bereitstellung eines grünen Verbundsystems (wenig versiegelten Böden, Bachöffnungen, Förderung der Biodiversität etc.) und attraktiven Freiräumen sei zu begrüßen. Eine genügende Begrünung sei u.a. zur Abschwächung der Überhitzung der Stadt durch die Klimaerwärmung wichtig.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S127, S128, S129, S131, S133, S134, S138

Hinweis

Grünräume seien der Bevölkerung für verschiedenste Aktivitäten zur Verfügung zu stellen (Begegnungsort, Spielplatz, Rasen oder Wiese, Park, etc.).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S128

Hinweis

Aktionen wie «Natur findet Stadt» sollten übernommen, aktiv kommuniziert und verbreitet werden, damit Biodiversitäts- und Klimamassnahmen auch für Private nachvollziehbar und motivierend werden. Dabei seien auch die Themen Dach- und vertikale mehr ins Zentrum zu rücken und evtl. mit finanzieller Unterstützung zu fördern (inkl. PV-Anlagen).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S129

Antrag

Es fehle die "ökologische Infrastruktur" (Raumkonzept Schweiz, Biodiversitätsstrategie des Bundes, Umsetzung der ökologischen Infrastruktur), eine vertiefte Auseinandersetzung mit den ökologischen Aspekten einer grünen Infrastruktur und den Einbezug der Grundlagen des Bundes sei anzustreben.

Antwort

Für die Planung einer ökologischen Infrastruktur sind die Kantone zuständig, die Ökologie macht an Gemeindegrenzen nicht Halt. Die ökologische Aufwertung der städtischen Frei- und Aussenräume wird in der Strategie aufgenommen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S24, S130, S132

Antrag:

Es fehle ein klares Bekenntnis für mehr Bäume im Siedlungsraum und den Schutz alter Bäume, denn erst ältere Bäume hätten einen kühlenden Effekt durch die grosse Baumkrone und die Transpiration. Daher sei ein Fokus auf den Schutz alter Bäume, der Pflanzung neuer (einheimischer) Bäume und Grünflächen, sowie der Sicherung des Wurzelraumes zu setzen (inkl. Bauminventar).

Antwort

Die Stadt Zug verfügt bereits über ein Inventar der Bäume im öffentlichen Raum. Der Stadtrat hat sich für 800 zusätzliche Bäume im öffentlichen Raum ausgesprochen (in Umsetzung). Ob weitergehende grundeigentümergebundene Vorgaben betreffend Baumschutz erlassen werden sollen, ist Gegenstand der Nutzungsplanung.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	S24, S130

Antrag

Die Stadt solle sich nicht nur bei Bächen, sondern auch bei der neuen Lorze für eine Revitalisierung einsetzen und die Eigenheiten und prägenden Elemente der Landschaftsräume schützen.

Antwort

Die Renaturierung der Neuen Lorze ist sowohl im kantonalen Richtplan wie in der vorliegenden Strategie enthalten.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S131

Antrag

Wichtige ökologische Trittsteine seien private Grünflächen. Naturobjekte, Inventare und Vernetzungselemente für die ökologische Infrastruktur seien daher zu ermitteln, ökologisch aufzuwerten und Lücken zu schliessen. Dazu wären eine Ist-Analyse und ein Umsetzungskonzept für die ökologische Infrastruktur hilfreich. Diesbezüglich sollte die Stadt bei Areal- und Quartierplanungen Testplanungen durchführen, damit kreative und qualitativ hochstehende Verdichtungen mit einer ausreichenden ökologischen Durchgrünung gefördert werden könnten.

Antwort

Die ökologische Aufwertung der städtischen Frei- und Aussenräume wird in der Strategie aufgenommen.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S132

Hinweis

Betreffen ökologische Aufwertungen den Wald (z.B. Bergliwald, Guggiwald oder entlang Lorze), sei die Planung gemäss § 12ff. EG Waldgesetz über die Instrumente der Waldplanung durchzuführen. Seien Bauten und Anlagen im Wald oder Waldabstand geplant, bedürften sie einer waldrechtlichen Ausnahmegewilligung. Erfolge die konzeptionelle Planung der Erholungsnutzung im Wald über Erholungskonzepte, seien diese durch den Kanton zu genehmigen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S133

Antrag

Die Formulierungen in Bezug auf die «Schleife Herti» seien anzupassen. Bei der als «Schleife Herti» bezeichneten Grünachse handle es sich um den ehemaligen Bahndamm Schleife, welcher die wichtigste ökologische Vernetzungsstruktur im Siedlungsgebiet der Stadt Zug darstelle. Sie sei aufgrund ihres hohen ökologischen Werts als kantonales Naturobjekt geschützt und daher nicht in irgendeiner Form für den Langsamverkehr vorzusehen. Sie ist ausschliesslich bei den stadtgliedernden Grünachsen aufzuführen (keine Freiraumverbindung).

Antwort

Die Aussagen in der Strategie und im Konzept werden präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	S136

Hinweis

Das Öffnen und Renaturieren von eingedolten Bachabschnitten und die Renaturierung der «Neuen Lorze» wird begrüsst. Bei Eingriffen in die Gewässer sei eine fischereirechtliche Bewilligung notwendig und die Anforderungen des Gewässerraums zu berücksichtigen. Bei der Freiraumplanung des Lorzeparks bei der «Alten Lorze» sei darauf zu achten, dass die natürlichen Gewässerfunktionen erhalten bleiben und nicht einer intensiven Freizeit- und Erholungsnutzung zum Opfer fallen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S137, S142, K55

Hinweis

Der Weg in die Natur sei in der Stadt Zug nicht weit. Es sei demnach nicht notwendig, zusätzliche kleine Grün- und Freiflächen in der Stadt zu realisieren (besser Verweise auf bestehende nahe Grün- und Freiräume).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S138

Hinweis

Mehr Grün in die Stadt zu bringen, in Freiräumen, bei Hofsituationen, auf Dachflächen und an Fassaden sei erstrebenswert. Dabei gälte es aber situativ abzuwägen, wann eine grüne Intervention funktional und wirtschaftlich umsetzbar sei. Private Investoren sollten dazu motiviert und unterstützt, aber nicht gezwungen werden.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S140

Antrag

Wegfallende Freiräume im LG-Areal seien gleichwertig zu ersetzen und entsprechend der verdichteten Nutzung flächenmässig zu erhöhen.

Antwort

Mittels Bebauungsplänen werden in Verdichtungsgebieten Frei- und Grünräume gesichert. Dies erfolgt auch im LG-Areal auf diese Weise.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	S141

Hinweis

Da in der Vergangenheit die Prognosen des Wachstums für Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen nicht immer zutrafen, sei hinsichtlich der Freiräume eine vorausschauende Planung mit genügend Reserven wichtig.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	S144

Antrag

Der geplante öffentliche Freiraum für die Äussere Lorzenallmend sei flächenmässig grosszügiger auszugestalten, um einer unerwünschten Übernutzung entgegenzuwirken. Freiräume auf Niveau Dach seien wenig attraktiv, die Zugänglichkeit erschwert.

Antwort

Die Dimensionierung des sogenannten Lorzeparks mit über 35'000 m² entlang der Alten Lorze ist abschliessend festgelegt.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	S145

9 Allgemeine Rückmeldungen zum Konzept Mobilität und Freiraum

Hinweis

Das Konzept sei gut zusammengefasst, kurz und bündig, übersichtlich und verständlich. Teilweise sei es ein «Schönwetter»-Konzept, der Handlungsspielraum aber unklar, wenn nicht für alle Bedürfnisse genügend Platz vorhanden sei.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K75

Hinweis

Positive Rückmeldung zu den Inhalten des Konzepts hinsichtlich flächeneffizienter Mobilität (Förderung entsprechender Verkehrsmittel), der Stärkung und Vernetzung vielfältiger Grünräume und der grünen Infrastruktur.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K80

Hinweis

Es sei zu begrüßen, dass die beiden Themen Mobilität und Freiräume integrativ abgehandelt werden. So würden Freiräume nicht isoliert betrachtet, sondern auch im Kontext eines sinnvollen Ablaufs und einer geeigneten Erschliessung.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K81

Antrag

Als Perimeter wurde die Stadt Zug gewählt. Beim Verkehr seien zwingend die angrenzenden Gemeinden in die weitere Betrachtung und Massnahmen einzubeziehen und deren Zustimmung abzuholen. Massnahmen auf dem Strassennetz könnten besonders in den Spitzenstunden eine starke Auswirkung auf die Nachbargemeinden und das übergeordnete Netz haben.

Antwort

Die sechs Gemeinden der Stadtlandschaft haben ein gemeinsames Bild der Stadtlandschaft mit Leitideen und Handlungsanweisungen erarbeitet. Basierend darauf haben die Gemeinden eigene Strategien und Konzepte erarbeitet. Wo zweckmässig wurde der Perimeter im vorliegenden Konzept weiter gefasst (z.B. Kapitel Grundsätze Mobilität, Regionale Erschliessung).

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K73

Antrag

Die Erreichung der Klimaziele bedinge eine massive Verschiebung des Modal Splits von der Strasse auf die Eisenbahn. Es sei erstaunlich, dass die immer dringender werdende Erreichung der Klimaziele kaum Niederschlag gefunden habe und auch nicht explizit genannt wird. Der Verkehr müsse für die Erreichung der Klimaziele einen grossen Beitrag leisten. Ein Konzept Mobilität für das Jahr 2040 könne heute nicht mehr ohne quantifizierte Ziele bzgl. Modal Split zugunsten des ÖV und speziell zugunsten der Bahn auskommen. Angesichts des angestrebten Wachstums sei ein grosses Augenmerk auf die Verschiebung des Modalsplits zu legen. Es fehlen generell Aussagen und Hinweise zum Modal Split. Es sei aufzuzeigen, was der IST-Zustand des jeweiligen Anteils am Modal Split ist und wie er sich entwickeln sollte, damit die Stadt Zug den Ansprüchen einer 2000-Watt-Gesellschaft gerecht werden könne.

Antwort

Die zukünftig urbanere Siedlungsstruktur, der Ausbau des ÖV-Angebots, u.a. mit dem Ausbauschnitt 2035 der SBB und dem Zimmerbergbasistunnel, und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs werden zu einer Verschiebung des Modalsplits führen. Mit der zunehmenden Elektrifizierung der Mobilität wird der Schadstoffausstoss reduziert. Weder im Konzept noch der Strategie werden Kennwerte oder Termine festgelegt; viel wichtiger ist ein klares Bekenntnis der Politik zur Stossrichtung.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	K5, K16

Hinweis

Als Grundlagen könnten das Angebotskonzept AS2035, das Buskonzept 2026, die Kantonale Velonetzplanung, der kantonale Richtplan (insbesondere die Ziele zu Mobilität, Siedlung und Landschaft), das kantonale Mobilitätskonzept, das kantonale Gesamtverkehrsmodell und weitere kantonale Grundlagen ergänzt werden.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K7, K8, K72

Antrag

Wie bei den Velo- und Fussverbindungen seien auch die Hindernisse für die Wildtierbewegungen (Wildtierfallen wie Schächte, unüberwindbare Mauerchen, Wasserbecken ohne Ausstieg, Glasscheiben) gemäss der Broschüre «Tierfallen in Haus, Garten und Landschaft vermeiden» von BirdLife Schweiz, wo immer möglich zu beseitigen oder zu vermeiden.

Antwort

Die Thematik wird im Konzept ergänzt.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	K76

Antrag

Insekten, Vögel, Fledermäuse, Igel, Amphibien u.a. seien nachtaktiv und würden durch ungeeignete Beleuchtung beeinträchtigt. Die Vermeidung von unnötiger Lichtverschmutzung und die konkrete Einplanung von Dunkelkorridoren (z.B. Flugruten für Fledermäuse von ihren Quartieren in der Siedung zu den Jagdgebieten) seien daher an geeigneter Stelle im Konzept aufzunehmen.

Antwort

Die Vermeidung von unnötiger Lichtverschmutzung wird projektspezifisch bereits heute bei der Erneuerung der Beleuchtung umgesetzt. Die konkrete Festlegung von Dunkelkorridoren entspricht nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K77

Antrag

In den letzten Monaten seien vermehrt Meldungen über die Natur beeinträchtigende, störende und unerwünschte Freizeit- und Erholungsaktivitäten eingegangen. Das Unverständnis gegenüber respektlosem Verhalten und der Wunsch nach besserer Sensibilisierung bzw. Bestrafung von fehlbaren Personen hätte stark zugenommen. Gleichzeitig sei festzustellen, dass problematisches Verhalten oft nicht mutwillig, sondern aufgrund von Unwissen und mangelnder Information entstehe. Die Optimierung der Besucherlenkung insbesondere in den Naherholungsgebieten (Choller, Zugerberg, u.a.) werde daher in den nächsten Jahren ein wichtiges Thema sein und sei daher an geeigneter Stelle im Konzept aufzunehmen.

Antwort

Die Besucherlenkung oder die Kontrolle und Beratung z.B. durch sogenannte Ranger sind bekannte Themen und betreffen den Kanton wie die Gemeinden. Dabei handelt es sich um Umsetzungsmassnahmen, die nicht Gegenstand des Konzepts sind.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K78

Antrag

Leider würde in den Unterlagen nicht aufgezeigt, wie die Stadt die notwendige Reduzierung des Lärms (insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen) erreichen wolle. Es bestünden schon heute klare Vorgaben, die den Lärmschutz und damit die Wohnqualität betreffen. Der übermässige Lärm sei an der Quelle zu reduzieren. Bauliche Schutzmassnahmen entlang der Strassen seien kaum möglich, sodass sich sog. «Flüsterbeläge» und Temporeduktionen aufdrängen würden. Dieser Aspekt des Lärmschutzes sei aufzunehmen.

Antwort

Die räumliche Gesamtstrategie wird um den Aspekt Lärm im Zusammenhang mit Temporeduktionen ergänzt.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	K79

10 Rückmeldungen zum Kapitel Analyse

Antrag

Die Stadt Zug müsse einen umfassenden Masterplan «ÖV 2040» entwickeln, schaffe doch der AS 2035 und etwas später der Durchgangsbahnhof Luzern die Kapazitäts-Voraussetzungen für die notwendige massive Verschiebung des Modal Splits auf die Schiene. Es blieben noch etwa 15 Jahre, um die Voraussetzungen zu schaffen, dass diese Verlagerung dann auch tatsächlich stattfinden könne. Dafür brauche es Mengengerüste und verkehrsplanerische Massnahmen, um dies zu erreichen.

Antwort

Ein übergeordnetes ÖV-Konzept kann nicht von einer einzelnen Gemeinde ausgearbeitet werden, dies fällt in den Zuständigkeitsbereich des Kantons. Die Stadt wird sich diesbezüglich im Rahmen ihrer Möglichkeiten einbringen und sich für eine Stärkung des ÖV einsetzen.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K9

Hinweis

Die Erläuterungen zum ÖV seien nicht verständlich und es werde nicht thematisiert, welche Chancen sich diesbezüglich bieten. Es bestünde die Notwendigkeit zum Umbau des Subsystems rund um den Bahnhof Zug angesichts des Quantensprunges beim Bahnangebot. Zudem störe die defensive Grundhaltung: der ÖV «muss» nicht, er «kann» ein höheres Verkehrsaufkommen bewältigen. Offenheit gegenüber dem technischen Fortschritt sei gut, aber es bräuchte jetzt die aktive Nutzung neuer technischer Möglichkeiten (z.B. bei «Mobility on demand»).

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K15

Hinweis

Der demografische Wandel der Bevölkerung spreche auch für den Bedarf eines attraktiven innerstädtischen ÖV, welcher die täglichen Zielorte erschliesse.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K10, K21

Hinweis

Der Bahnhof Zug werde für die innerstädtischen Buslinien weiterhin der zentrale Ort für den Umstieg auf das übergeordnete Bahnnetz bleiben (überregionale Verbindungen). Auch die Buslinien aus Menzingen/Oberägeri würden zum Bahnhof Zug geführt. Innerhalb der Stadt Zug sei daher kaum genügend Nachfragepotential für polyzentrische Verbindungen vorhanden.

Antwort

Polyzentrische Buslinien in der Region Zug könnten aufgrund der verbesserten Bahnanschlüsse (insbesondere in Baar, Cham und Zug) den innerstädtischen Busverkehr entlasten.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K11

Hinweis

Bei der Aufzählung der wesentlichen Aspekte hinsichtlich des Fussverkehrs fehle der Witterungsschutz. Arkaden könnten entscheidend dazu beitragen, dass sich zu Fuss Gehende auch bei Niederschlagswetter im Zentrum aufhielten und flanieren.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K11

Antrag

Hinsichtlich dem Veloverkehr werden die Verbindungen Zug-Cham sowie Zug-Baar erwähnt, welche in der kantonalen Velonetzplanung das grösste Velo-Potential attestiert wird. Diesbezüglich sei die Verbindung Zug-Steinhausen, welche ein Velo-Potential in ähnlicher Grössenordnung aufweist, zu berücksichtigen.

Antwort

Das Konzept wird entsprechend ergänzt.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	K11

Antrag

Gemäss Analyse sollen für den MIV keine neuen Hotspots entstehen. Mit der Gebietsentwicklung der Äusseren Lorzenallmend sei aber mit wesentlichem Mehrverkehr zu rechnen. Da die Chamerstrasse bereits stark ausgelastet oder gar überbelastet sei, würde es unumgänglich zu Ausweichverkehr via Steinhausen kommen. Deshalb würde entgegen der Analyse ein neuer Hotspot entstehen. Es sei daher eine Aussage im Konzept aufzunehmen, wie damit umgegangen werden soll (inkl. der laufenden Bestrebungen bezüglich des Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd).

Antwort

Die Diskussion über die Anpassung bzw. Umsetzung des kantonalen Richtplans wird im Konzept nicht widergegeben. Die Stadt Zug befürwortet mit den Nachbargemeinden Cham und Steinhausen einen raschen Ausbau des Halbanschlusses Steinhausen Süd.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K12

Hinweis

Die heutige Strasseninfrastruktur stosse an ihre Grenzen und genüge künftig nicht mehr. Bezüglich der Chamer- und der Nordstrasse sehe der kantonale Richtplan Kapazitätserweiterungen vor, um Stausituationen entgegenzuwirken. Die Projektierungsarbeiten dazu seien bereits gestartet.

Antwort

Die Diskussion über die Anpassung bzw. Umsetzung des kantonalen Richtplans wird im Konzept nicht widergegeben. Angebotsorientierte Ausbauten der innerstädtischen Strasseninfrastruktur entsprechen nicht der strategischen Stossrichtung des Stadtrats.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K13

Hinweis

Hinsichtlich der Parkierung werde darauf hingewiesen, dass mehr oberirdische öffentliche Parkfelder vorhanden sind, als diese nachgefragt würden. Andererseits werde erwähnt, dass die oberirdischen Parkfelder mit 83 % gut ausgelastet sind. Diese Aussagen zu den oberirdischen öffentlichen Parkfeldern seien widersprüchlich und nicht nachvollziehbar.

Antwort

Die Aussagen im Konzept hinsichtlich der Parkierung beziehen sich sowohl auf oberirdische öffentliche Parkfelder wie auch auf unterirdische Parkierungsmöglichkeiten. Im Gesamtkontext ist kein Widerspruch ersichtlich.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K14

Hinweis

Es sei unklar, was mit Offenheit gegenüber neuen Technologien gemeint ist. Diesbezüglich wäre es interessant zu wissen, ob sich die Stadt Zug in einer Vorreiterrolle sieht. So gäbe es etwa im Bereich Strassenleistungsfähigkeit neue, innovative Steuerungsansätze bei Lichtsignalanlagen, die dem Problem Stautunden entgegenwirken könnten. Der gezielte Einsatz neuer Technologien und Steuerungsansätzen (konventionelle Lichtsignalanlagen, dynamische Parkplatzgebühren und -angebote, Car- und Bikesharingangebote sowie Poolingangebote) würden zu einer Effizienzerhöhung der einzelnen Verkehrsträger beitragen.

Antwort

Der gezielte Einsatz neuer Technologien wird von Seiten der Stadt situations- und projektbezogen geprüft.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K17

Hinweis

Der Bahnhof Zug werde bei Inbetriebnahme des AS 2035 innert kürzester Zeit eine massive Erhöhung der Frequenzen erfahren, die Attraktivität der Eisenbahn stiege dadurch enorm. Der Bahnhof werde das mit dem Angebotsausbau angestrebte Wachstum der im Bahnhof zirkulierenden Menschen kaum mehr bewältigen können. Die neue PU Guthirt sei daher sehr wichtig und müsse grosszügig konzipiert werden. Sie werde aber nicht reichen, weshalb zusammen mit der SBB ein Massnahmenpaket für die kundenfreundliche Bewältigung der Menschenströme im Bahnhof Zug zu erarbeiten sei.

Antwort

Die PU Guthirt wird entsprechend grosszügig dimensioniert und zukünftig sowohl dem Fuss- wie dem Veloverkehr als neue Quartierverbindung zur Verfügung stehen. Auch weitere Massnahmen wie beispielsweise die Erhöhung der Veloabstellkapazität am Bahnhof Zug oder die Aufwertung der Bahnhofsvorzone im Westen werden zusammen mit den SBB bereits angegangen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K21, K26

11 Rückmeldungen zum Zielbild und den HandlungsleitsätzenHinweis

Hinsichtlich dem Zentrumstunnel sei nicht ersichtlich, bis wann dieser zur Verfügung stehen könnte.

Antwort

Die detaillierte Planung des Zentrumstunnels ist Aufgabe des Kantons, die Stadt unterstützt eine zeitnahe Umsetzung.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K18

Hinweis

Ablehnende Rückmeldung zum Zentrumstunnel im Zielbild. Die Erfahrung zeige, dass neue Strassen zu Mehrverkehr führe, was aus städteplanerischer Sicht sowie aufgrund der damit verbundenen Treibhausgasemissionen und Ressourcenverbrauch zu vermeiden sei.

Antwort

Der Zentrumstunnel dient nicht der Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten, sondern sichert die notwendige Umlagerung des vorherrschenden Verkehrs bei der Umsetzung von weitergehenden Aufwertungsmassnahmen im Stadtzentrum.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K23

Hinweis

Wichtige Hinweise zu einem allfälligen Stadttunnelprojekt seien der Antwort des Regierungsrats vom 23. November 2021 zur kleinen Anfrage betreffend Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zug und dem Kanton Zug zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Zug zu entnehmen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K19

Hinweis

Eine Trennwirkung von Haupterschliessungsachsen sei immer situativ zu beurteilen und könne nicht pauschalisiert werden, sie treffe z.B. für den Velofahrenden nur bedingt zu, da ein abgetrennter Veloweg (gegenüber dem motorisierten Verkehr) die Sicherheit für den Velofahrenden und die Autofahrenden erhöhe.

Antwort

Die Trennwirkung von Haupterschliessungsachsen wirkt sich in erster Linie negativ auf das Wohn-, Aufenthalts- und Gewerbeumfeld (Laden- und Gastronomiegeschäfte) aus.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K20

Hinweis

Es sei unklar, was mit «...das Verkehrstempo im Zentrum ist dem urbanen Leben angepasst... » gemeint ist, wie sich das definiert und wie der Zusammenhang hinsichtlich des Flächenverbrauchs und Verkehrsfluss ist.

Antwort

Im Bereich von hochfrequentierten (urbanen) Gebieten mit viel Fussverkehr und Querbeziehungen können punktuelle Niedriggeschwindigkeitsregimes zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führen (weniger stop and go, Abbau von Lichtsignalanlagen, flächiges Queren des Fussverkehrs etc.). Zudem können bei niedrigeren Geschwindigkeiten die Fahrbahnbreiten gemäss den einschlägigen Normen reduziert werden. Andererseits können auf ausgewiesenen Hauptverkehrsachsen Tempo 50-Abschnitte zu einer Kanalisierung des Verkehrs auf den gewünschten Achsen führen und somit Ausweichverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz vermieden werden. Es ist daher jeweils situationsgerecht zu prüfen, welches Temporegime in welchen Abschnitten zweckmässig ist.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K20

Hinweis

Gerade in einer pulsierenden Mitte sei der öffentliche Verkehr attraktiv zu gestalten. Diesbezüglich sei es notwendig, dass der öffentliche Verkehr genügend Platz erhalte, um ein zuverlässiges und pünktliches Angebot aufrechtzuerhalten, insbesondere wenn der Veloverkehr auf der Fahrbahn geführt würde. Begegnungszonen auf Strassenabschnitten mit öffentlichem Verkehr seien abzulehnen. Es wird darauf hingewiesen, dass eine flächenschonende, effiziente Mobilität mit dem Prinzip der Koexistenz / Mischverkehr in Widerspruch stehe, da Busse möglichst ungehindert verkehren müssen. Eine andere Strategie wäre die klare Trennung von Verkehrsmitteln mit grösseren Geschwindigkeitsdifferenzen. Durch die Einführung von Mischverkehr würde sich insbesondere die Reisezeit für den ÖV verlängern, was zu Mehrkosten führe.

Antwort

Der Stadtrat gewichtet den ÖV in seiner Strategie hoch, in Bereichen mit vielfältigen Ansprüchen an den öffentlichen Raum wie in der pulsierenden Mitte ist eine uneingeschränkte Bevorzugung angesichts der knappen Raumressourcen nicht immer möglich. Der Fahrplanstabilität und Pünktlichkeit des ÖV kommt (auch) im Stadtzentrum eine grosse Bedeutung zu, gering höhere Reisezeiten können zumindest teilweise durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses kompensiert werden.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	K24, K25, K50, K51, S107

Hinweis

Die Förderung flächenschonender Verkehrsmittel wird unterstützt. Den Wegen rund um den Bahnhof (inkl. Gubelloch) seien diesbezüglich für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Zugänge für den öffentlichen Mittel- und Feinverteiler rund um den Bahnhof und die Stadtbahnhaltestellen die nötige Beachtung zu schenken. Ein Teil der dafür notwendigen Flächen habe von den heutigen Strassen zu kommen, wie es im Konzept postuliert sei.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K26

Antrag

Die Verwendung des Begriffs «Grüne Infrastruktur» für meist asphaltierte Wege des Langsamverkehrs sei irreführend und daher ungeeignet. Unter «Grüner Infrastruktur» werde gemeinhin die «Ökologische Infrastruktur», also Hecken, Steinhaufen, Asthaufen, Extensivwiesen, Ruderalflächen, Bäume oder allenfalls Parkrasen, Spielwiesen und Pflanzenrabatten verstanden. Daher sei die Ökologische Infrastruktur entweder als Teil der «Grünen Infrastruktur» oder als eigener Punkt zu ergänzen.

Antwort

Das Zielbild wird betreffend Grüne Infrastruktur präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	K22

12 Rückmeldungen zu den Grundsätzen MobilitätHinweis

Eine klare Stossrichtung wird vermisst. Das Konzept erwecke den Anschein, dass mit dem Prinzip der Koexistenz im Strassenraum allen Verkehrsteilnehmenden etwas geboten werden soll. Damit erhielten alle Beteiligten kurzfristig eine scheinbare Verbesserung, die aber für das Gesamtsystem nicht nachhaltig wirksam sei und die effektive Problemlösung aufschiebe. Nur mit einer klaren Stossrichtung zu Gunsten der flächeneffizienten Verkehrsmittel (Priorisierung ÖV) sei eine nachhaltige und langfristige Verbesserung herbeizuführen und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen.

Antwort

Die freie Verkehrsmittelwahl ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen. Die Stossrichtung zur Erzielung einer siedlungsverträglichen Mobilität ist im Konzept dargelegt.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	K27, K28, S107

Hinweis

Die Grundsätze zur Mobilität seien teilweise sehr enttäuschend. Die Notwendigkeiten aus der Klimapolitik würden nicht aufgenommen und die Chancen viel zu wenig gepackt.

Antwort

Die Strategie zeigt eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung auf. Der Stadtrat hat sich zudem auch im Rahmen der neuen Entwicklungsstrategie «Zug bleibt Zug: visionär – lebenswert – pulsierend» dazu bekannt, den Lebensraum Zug nachhaltig und ressourcenschonend zu entwickeln und Mobilität, Raum und Energie visionär zu planen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K30

Antrag

Der AS 2035 bedinge Ausbauten auf gewissen Streckenabschnitten der Stadtbahnlinie 1. Mit der zusätzlichen grossen Belastung des Schienenstranges, auf der die S1 verkehrt, riskiere die Stadtbahn nach Eröffnung des ZBT II und des Durchgangsbahnhof Luzern zumindest eine Ausdünnung. Daher seien (in Zusammenarbeit mit dem Kanton) Massnahmen zu definieren, welche eine Weiterführung der Stadtbahnlinie 1 resp. einen Ausbau ermöglichen.

Antwort

Die konkrete Massnahmenplanung entspricht nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K29

Hinweis

Mit dem Ausbaus Schritt AS2035 werde das Bahnangebot im Korridor Luzern-Zug-Zürich stark ausgebaut. Der Feinverteiler im Zulauf zum Bahnknoten Zug profitiere direkt davon. Parallel zur Bahn verkehrende Buslinien würden hingegen etwas entlastet. Der Bahnhof Zug bleibe für die innerstädtischen Buslinien weiterhin der zentrale Ort für den Umstieg auf das über geordnete Bahnnetz, innerhalb der Stadt Zug bestehe kein genügendes Nachfragepotential für neue polyzentrische Busverbindungen. Der Massierung der Busse im Stadtzentrum könne bereits zu einem früheren Zeitpunkt entgegen gewirkt werden (Führung Buslinien 1 und 2 über die Tangente, neue Wendemöglichkeiten, neue Linienverknüpfungen). Eine geänderte Nutzung der Haltekanten rund um den Bahnhof Zug könnte das Anliegen der Stadt Zug gut abdecken, ohne dass das kantonale Busnetz grundlegend verändert werden müsste.

Antwort

Die Überprüfung des Busnetzes im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau der SBB erfolgt gemeinsam mit der ZVB und dem Kanton Zug.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K34

Hinweis

Der Bahnhof Zug solle mit allen beteiligten Unternehmen zu einem attraktiven Mobilitätshub ausgebaut werden. Gleichzeitig sei darauf hinzuweisen, dass multimodale Mobilität nur ein Teil der Problemlösung ist. Diese Mobilitätsform sei nur wirksam, wenn alle Elemente der Reisekette funktionieren. Dazu gehöre auch ein zuverlässiger ÖV. Aus diesem Grund seien Busbevorzugungen weiterhin ein wichtiger Teil für ein funktionierendes Gesamtsystem. Es sei sicherzustellen, dass für den Busbetrieb bis zur Inbetriebnahme des ZBT II genügend Fläche vorhanden ist. Für die Attraktivität des Gesamtsystems brauche es eine hohe Aufenthaltsqualität sowie hindernisfreie und kurze Wege zu den Haltestellen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K52

Hinweis

Die Erläuterungen zu den Park & Ride-Infrastrukturen (weg vom Bahnhof Zug hin zu den wichtigen Ein- und Umsteigehaltstellen in der Region), zum betrieblichen Mobilitätsmanagement und zum Angebot an öffentlichen Veloabstellplätzen (möglichst gedeckt) werden unterstützt.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K31, K34, K35

Antrag

Gemäss Konzept soll die Durchleitungsfunktion des Kantonsstrassennetzes durch das Zentrum aufgehoben werden. Dies stehe im Widerspruch zu den Grundfunktionen des Kantonsstrassennetzes. Gemäss kantonalem Richtplan (Kapitel V 3.2, Nr. 8) sind für die Chamer- und Nordstrasse Kapazitätssteigerungen zu berücksichtigen. Bevor Strassen und damit Kapazitäten im Zentrum abgebaut werden, sei detailliert nachzuweisen, dass die Kapazitäten den Verkehr immer noch verarbeiten können. Ein verkehrsaarmes Zentrum bedinge die Umleitung des Verkehrs auf alternative Routen. Die Grösse der anzustrebenden Entlastung sei frühzeitig zu definieren, um die zusätzliche Belastung der umliegenden Kantonsstrassen bestimmen bzw. notwendige Massnahmen erarbeiten zu können. Die Kapazitäten der Kantonsstrassen seien zu berücksichtigen. Im Rahmen der Zentrumsplanung seien die Möglichkeiten zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums in Absprache mit dem Kanton aufzuzeigen. Der kantonale Richtplan sei diesbezüglich anzupassen.

Antwort

Angebotsorientierte Ausbauten der innerstädtischen Strasseninfrastruktur entsprechen nicht der strategischen Stossrichtung des Stadtrats.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K38

Hinweis

Abgeleitet vom Netzgedanken sehe die lokale Strategie vor, das Zentrum von Zug vom MIV zu entlasten, den Verkehr möglichst direkt auf die Autobahn und die Tangente Zug/Baar zu führen und auf diesen zu halten. Es wird diesbezüglich darauf hingewiesen, dass leistungsfähige Zubringerachsen für die Pendlerinnen und Pendler sehr wichtig seien.

Antwort

Gerade im Bereich des Pendlerverkehrs sieht der Stadtrat grosses Potential in der Umlagerung vom MIV auf den ÖV und Veloverkehr, da der grösste Teil dieses Verkehrs den direkten Nachbargemeinden entstammt.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K42

Antrag

Die gemäss Konzept (Abbildung 4) vorgesehenen zwei Haupterschliessungsachsen Chamerstrasse sowie Letzistrasse / General-Guisan-Strasse sei im Sinne der Kanalisierung und Konzentration des MIV auf eine westliche Zufahrtsachse über die Chamerstrasse zu reduzieren. Die Zufahrt über die Letzistrasse / General-Guisan-Strasse dient einzig der Erschliessung des Quartiers Herti.

Antwort

Die Abbildung 4 wird entsprechend angepasst. Damit wird im Westen der Stadt Zug einzig das Netz der Kantonsstrassen als Haupterschliessungsachsen dargestellt.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	K32

Hinweis

Sollte der Durchgangsverkehr in Richtung Ägeri über die Tangente geführt werden, seien flankierende Massnahmen für den Busbetrieb über die Tangente notwendig, so dass dieser das Ägerital mit der Stadt Zug und umgekehrt in der gewohnten Qualität erschliessen kann.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K49

Antrag

Der verwendete Begriff «Mischverkehr» sei hinsichtlich der Veloinfrastruktur unklar. Es wird empfohlen, die Formulierung anzupassen.

Antwort

Die Formulierungen in der Strategie und im Konzept werden präzisiert.

Berücksichtigung:	Berücksichtigt
Anträge:	K33

Hinweis

In der Bereitstellung von Parkplätzen läge wohl der grösste Hebel, um den hausgemachten MIV im Grossraum der Stadt Zug zu reduzieren. Die aufgezeigte Verlagerung von oberirdischen Parkplätzen zu Gunsten einer besseren Auslastung der Tiefgaragenplätze werde begrüsst.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K36

Hinweis

Der Wunsch, breitere und begrünte Fuss- und Velowege zu schaffen, sei nachvollziehbar und verständlich. Es werde jedoch nirgends aufgezeigt, wie der hierfür notwendige Landbedarf erbracht werden kann. Die Kantonsstrassenflächen stünden hierfür nicht zur Verfügung.

Antwort

Bei der Umsetzung der Aufwertung des Fuss- und Velowegnetzes wie auch anderweitiger verkehrspolitischer Massnahmen werden diverse Grundeigentümer betroffen sein. Im Rahmen der Planung wird seitens der Stadt mit den Betroffenen das Gespräch gesucht.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K39

Hinweis

Bauliche Anpassungen bzw. Ausbauten der Kantonsstrassen für Veloinfrastrukturen hätten in Absprache mit dem Kanton zu erfolgen. Gingen diese über den Standard des Kantons hinaus, seien die Mehrkosten vollumfänglich durch die Stadt Zug zu tragen. Im Weiteren werde auf die kantonale Velo-netzplanung verwiesen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K40

Antrag

Der Ausbau der Fuss- und Velowege solle nicht die bestehenden Naturwerte entlang der Gewässer schmälern. Im Bereich der Lorzenmündung hat der Kanton mit mehreren baulichen Massnahmen die Flachwasserzone verbreitert, um dadurch den Röhrichtgürtel zu fördern. Eine neue Wegverbindung durch dieses Gebiet würde zu einer massiven Störung an der Tierwelt führen. Die neue Wegverbindung würde zudem durch das kantonale Naturschutzgebiet «Aloisius Insel» führen. Auf eine Wegverbindung entlang des Seeufers zwischen der Lorzenmündung und des Freibads am Chamer Fussweg sei daher zu verzichten. Weiter müsse die Lorzenmündung für Baupontons zugänglich bleiben, damit die Auflandung der Lorze und deren Mündung periodisch ausgebaggert werden könne.

Antwort

In Abbildung 4 ist ein Seeuferweg entlang gesamten Ufers des Zugersees in der Gemeinde Zug von Cham bis Walchwil eingetragen. Dabei handelt es sich um eine schematische Darstellung, welche den hohen Stellenwert des Seeufers in der Bevölkerung aufzeigt. Bei allfälligen Ergänzungen oder Ausbauten des Wegnetzes entlang des Zugersees sind die Belange des Natur- und Gewässerschutzes entsprechend zu berücksichtigen.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	K40

Antrag

Dem vorliegenden Konzept liege eine stiefmütterliche und rückständige, wenig zukunftsorientierte Behandlung des Veloverkehrs zu Grunde. Während den zu Fuss Gehenden die Trottoirs zur alleinigen Benutzung zur Verfügung gestellt werde, werde den Velofahrenden keine entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt. Velostreifen seien keine Alternative, sie setzen die Velofahrenden unnötigen Gefahren aus, da sie von den Autos, Lastwagen und Bussen kaum respektiert würden. Deshalb sei das Mobilitätskonzept mit adäquaterer, besserer Berücksichtigung des Veloverkehrs zu überarbeiten (insbesondere hinsichtlich eines durchgehenden Velonetzes mit vom Fussgänger- und Strassenverkehr abgetrennten Fahrbahnen, wo dies aus räumlichen Gründen nicht möglich ist, solle der Veloverkehr auf den Trottoirs und nicht im Mischverkehr auf der Strasse geführt werden).

Antwort

Im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung wurde wiederholt zum Ausdruck gebracht, dass Mischverkehr zwischen den zu Fuss Gehenden und Velofahrenden eine grosse Problematik darstellt und von keiner der betroffenen Nutzergruppen bevorzugt wird. Der Stadtrat setzt sich für möglichst durchgängige, sichere und separat geführte Velorouten ein. Wo dies nicht möglich ist, soll das Velo folglich sicher auf der Strasse geführt werden (mit Velostreifen oder Temporeduktionen) und nicht im Mischverkehr auf dem Trottoir.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	K44

Antrag

Im Süden der Stadt (Quartiers Räbmatt) werde seit der Fahrplanänderung 2021/2022 die halbstündige Busverbindung Nr. 5 vermisst. Als Begründung für die Ausdünnung des Busfahrplanes sei der Ausbau der Stadtbahnlinie S2 angeführt worden, was den Quartierbewohnerinnen und -bewohnern allerdings nichts bringe. Auf eine Stadtbahn Haltestelle Räbmatt sei seinerzeit mit dem Hinweis verzichtet worden, dass eine gute Busverbindung nach Zug führe. Daher sei der Halbstundentakt auf der Buslinie Nr. 5 wiedereinzuführen.

Antwort

Konkrete Massnahmen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere. Die Überprüfung des Busnetzes erfolgt gemeinsam mit der ZVB und dem Kanton.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K45

Hinweis

Positive Rückmeldung zu den Verbesserungen für den Fussverkehr (breite Trottoire, Steigerung der Aufenthaltsqualität) und Förderung des ÖV.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K46, K48

Hinweis

Mischverkehr auf tiefem Geschwindigkeitsniveau sei für die Baarerstrasse ab Höhe Bahnhof Richtung See gut vorstellbar. Die Querung solle vereinfacht werden, so dass die beiden Verdichtungsgebiete Metalli und Baarerstrasse West voneinander profitieren können.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K47

Hinweis

Die Digitalisierung der Infrastruktur sei zu begrüssen. Es fehlten bisher Massnahmen zur Priorisierung des Busbetriebs im Konzept. Solche würden benötigt, damit ein pünktlicher Busbetrieb möglich sei. Mögliche Massnahmen seien feste oder elektronische Bussspuren oder entsprechende Steuerung an Lichtsignalanlagen.

Antwort

Konkrete Massnahmen entsprechen nicht dem Konkretisierungsgrad der strategisch-konzeptionellen Grundlagenpapiere.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K53

Antrag

Das Konzept sei bezüglich kurzfristiger Massnahmen, der Durchführung einer Zentrumsplanung, der Massnahmen der Zentrumsplanung mit verkehrsarmer Vorstadt und Aufhebung Einbahnring ohne Zentrumstunnel, jedoch mit flankierenden Massnahmen umzusetzen.

Antwort

Der Zentrumstunnel ist Teil der des (langfristigen) Verkehrskonzepts.

Berücksichtigung:	Nicht berücksichtigt
Anträge:	K74

13 Rückmeldungen zu den Grundsätzen FreiraumHinweis

Das Konzept konzentriere sich bezüglich Freiräume verständlicherweise auf die zentrumsnahen Gebiete. Es wird empfohlen, unter den Grundlagen auch das Entwicklungsleitbild «Zuger-/Walchwiler-/Rossberg» vom März 2011 aufzunehmen und gegebenenfalls auch eine Aussage im Sinne des Entwicklungsleitbilds zum Gebiet Vordergeissboden zu machen.

Antwort

Das Konzept wird entsprechend ergänzt.

Berücksichtigung:	Berücksichtig
Anträge:	K6

Hinweis

In Bezug auf die grüne Infrastruktur und insbesondere für die «grünen Finger» sei festzuhalten, dass die Grünstreifen und Gewässerräume grosszügig ausgeschieden werden sollten, um neben den durch Freizeitaktivitäten genutzten Bereichen auch ausreichend ruhige Bereiche als Rückzugsmöglichkeiten für Wildtiere bieten zu können.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K56

Hinweis

Die Zielsetzung zur Landschaftsstruktur sei begrüssenswert. Die Begriffe «konsequent und nachhaltig» seien aber wenig aussagekräftig. Es wäre wichtig, dass auch die ökologische Bedeutung dieser Grünachsen betont und die Zielsetzung, «ökologisch wertvolle und natürliche Vernetzungsachsen zu schaffen» nicht nur auf Bäche angewendet, sondern auf die gesamte tragende Landschaftsstruktur ausgedehnt würde.

Antwort

Das Konzept wird entsprechend angepasst.

Berücksichtigung:	Berücksichtig
Anträge:	K57

Hinweis

Die Stärkung und Erweiterung von Grünräumen in der Stadt und die Bereitstellung eines grünen Verbundsystems sei sehr zu begrüßen. Eine genügende Begrünung sei auch zur Abschwächung der Überhitzung der Stadt durch die Klimaerwärmung wichtig.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K60

14 Rückmeldungen zu den Grundsätzen StadtzentrumHinweis

Da gemäss den Aussagen des Berichts der Durchgangsverkehr eher einen geringen Anteil aufweist, sei es fraglich, ob die Verkehrsführung im Zentrum vereinfacht werden könne und es nicht zu unnötigen längeren Fahrten bzw. Suchverkehr führe. Eine Reduktion des Verkehrs werde kaum erfolgen, da das System bereits heute am Limit sei und auf Störungen (Unfälle, Baustellen, etc.) fragil wirke. Im Rahmen der Zentrumsplanung seien daher die Möglichkeiten zur verkehrlichen Entlastung des Zentrums in Absprache mit dem kantonalen Tiefbauamt aufzuzeigen.

Antwort

Der Hinweis befasst sich mit der Umsetzung des Konzepts im Rahmen der anstehenden Zentrumsplanung.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K63

Antrag

Ein detailliertes Betriebs- und Gestaltungskonzept sei im Rahmen der Zentrumsplanung festzulegen, um Massnahmen für eine flächensparende und multimodale Mobilität zu definieren. Beim Betriebs- und Gestaltungskonzept sei der Kanton wie auch die ZVB zwingend einzubinden. Flankierende Massnahmen seien zu ergreifen, damit der Busbetrieb ohne Einschränkungen verkehren könne. Die Kosten für das Betriebs- und Gestaltungskonzept seien vollumfänglich durch die Stadt zu tragen. Allfällige Anpassungen der Fahrgeschwindigkeiten auf Kantonsstrassen seien frühzeitig mit dem Kanton abzusprechen. Die Hoheit für Geschwindigkeitsanpassungen obliege dem Kanton, wobei die gesetzlichen Vorgaben und der Verkehrsfluss berücksichtigt werden müssten.

Antwort

Der Antrag befasst sich mit der Umsetzung des Konzepts im Rahmen der anstehenden Zentrumsplanung.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K64, K70

Antrag

Mit den vorgesehenen betrieblichen und baulichen Anpassungen der Kantonsstrassen seien die Lärmemissionen so weit zu begrenzen, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sei. Die Lärmsanierung habe parallel mit allfälligen Umnutzungen und baulichen Anpassungen zu erfolgen.

Antwort

Der Antrag befasst sich mit der Umsetzung des Konzepts.

Berücksichtigung:	Nicht Gegenstand der vorliegenden Mitwirkung
Anträge:	K65

Hinweis

Im Konzept werde ausgeführt, dass der Bedarf an öffentlichen Parkplätzen für längere Aufenthalte im Stadtzentrum mit den bestehenden Parkhäusern abgedeckt sei. Es werde dennoch angeregt, die Situation der Auslastung in den nächsten Jahren laufend zu beobachten und sicherzustellen, dass eine genügende Parkierung sichergestellt sei.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K66

Hinweis

Eine erhöhte Auslastung der bestehenden unterirdischen Parkhäuser sei zu begrüssen. Es sollte aber vermieden werden, dass durch zusätzliche Parkplätze Mehrverkehr auf den Strassen entstehe. Darum seien auf jeden Fall bestehende oberirdische Parkflächen rückzubauen.

Antwort

Es wird im Konzept klar aufgezeigt, welche Formen der Parkierung, Anlieferung, Umschlag etc. oberirdisch vorgesehen sind.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	K69

Hinweis

Die Neulancierung eines Stadttunnels erscheine wenig zielführend, da der Anteil an Durchgangsverkehr tief und entsprechend klein der Wirkungsgrad eines Stadttunnels wäre. Auch der angedachte Zubringer in der Verlängerung der Gubelstrasse zum Portal City Garden erscheine nicht durchdacht, da dieser ein Wohnquartier durchschneiden und erheblichen Verkehrslärm auslösen würde.

Antwort

Ein Zentrumstunnel bedingt zur deutlichen Entlastung und Aufwertung flankierende Massnahmen, welche den motorisierten Individualverkehr in den Tunnel lenken. Das Konzept wird dahingehend angepasst, dass das Tunnelportal bei der Gubelstrasse westlich der Baarerstrasse eingezeichnet wird.

Berücksichtigung:	Teilweise berücksichtigt/bestehend
Anträge:	K68

15 Rückmeldungen zu den Grundsätzen Quartierfreiräume

Keine.

16 Rückmeldungen zu den Grundsätzen Seeufer

Keine.

17 Rückmeldungen zu den Grundsätzen Stadtklima

Hinweis

Die aufgeführten Punkte zur Klimaanpassung, der Verbesserung der Biodiversität, der Erhöhung der Flächeneffizienz, mehr Grün im Siedlungsgebiet und dem Erhalt und der Renaturierung / Aufwertung der bestehenden wichtigen Naturwerte seien die zentralsten Punkte für die Stadtentwicklung. Insbesondere die unter «Stadtraum und Stadtklima» aufgeführten Punkte seien sehr gut und wichtig und daher unbedingt umzusetzen.

Antwort

Der Stadtrat nimmt die Rückmeldung dankend entgegen.

Berücksichtigung:	Kenntnisnahme
Anträge:	K71