

Autos sollen draussen bleiben

Stadt Zug Ein Verkehrskonzept der Zuger Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz fordert autofreie Strassen in der Stadt, Vortritt dem Velo und die Abschaffung aller Aussenparkplätze. Aus der Politik kündigt sich Widerstand an.



Starkes Verkehrsaufkommen in der Zuger Vorstadt.

Bild: Christof Borner-Keller (18. März 2014)

Livio Brandenburg

livio.brandenberg@zugerzeitung.ch

Es ist bisher nur eine Idee. Die hat es allerdings in sich. Die Sektion Zug des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS) hat an ihrer Generalversammlung im Mai ein Verkehrskonzept für die Stadt Zug präsentiert, welches zum Ziel hat, «möglichst viele Gebiete der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zu befreien».

Heisst: Die Autos sollen künftig den Velos den Vortritt lassen oder ganz aus der Stadt wegbleiben. Vorbild für den Vorschlag «Durchfahrt Zug» ist unter anderem die dänische Hauptstadt Kopenhagen, in der die Velos und der öffentliche Verkehr (ÖV) laut VCS gleich viel Platz haben wie die Autofahrer. Dem Velo gehöre aber, wenn immer möglich, die «direkte Linie».

«Mit diesem Vorschlag würden grosse Flächen mitten in der Stadt autofrei», sagt Philipp Kissling, Vorstandsmitglied des VCS Zug. Er ist der Vater des Konzepts. Konkret sieht dieses ein erweitertes Einbahnsystem für den Stadtkern vor: Die Hauptschlaufe führt von der Chamerstrasse über die Gartenstrasse in die Bahnhofstrasse Richtung Postplatz. Von dort ginge es über die



Poststrasse in die Industriestrasse Richtung Norden und dann weiter in die Gubelstrasse. Für Kissling ist auch eine weitere Schlaufe nördlich der Gubelstrasse denkbar. Der obere Teil der Bahnhofstrasse und die Vorstadt würden zur autofreien Zone (siehe Grafik). Von der Einbahn aus sollen alle Parkhäuser erreichbar sein; die frei werdende zweite Spur wäre im Gegenverkehr für die Velos reserviert.

Ein mögliches Problem sieht Kissling beim Postplatz, wo die Einfahrten in Richtung Poststrasse, zum einen von der Bahnhofstrasse her und von Süden her aus der Neugasse, zusammenkommen. Doch dieser Engpass könne mit einem «einfachen «Reissverschluss» gelöst» werden.

Dosierungsanlagen und Tempo 30

Flankieren sollen diesen ziemlich revolutionären Ansatz nicht minder brisante Forderungen. Denn damit das angedachte System effizient bleibe, müsse der Verkehrsfluss gewährleistet sein. Dies wollen Kissling und der VCS Zug erreichen, indem die Zufahrten zur Einbahnschlaufe mit sogenannten Pfortnersystemen ausgestattet werden. Das sind Lichtsignalanlagen, die den Verkehr dosieren. «Die Idee ist, dass man den Verkehr ausserhalb der Stadt staut, um eine Überlastung oder einen daraus folgenden Kollaps zu verhindern», sagt Philipp Kissling. Er räumt ein, dass solche Dosierungsanlagen bei der Einführung oft umstritten sind. Doch dort, wo solche eingeführt worden seien, sei die Akzeptanz nach und nach gewachsen. Als Beispiel nennt er Köniz im Kanton Bern.

Ein weiterer Punkt, der bei

vielen auf starken Widerstand stossen dürfte, ist die Forderung, dass sämtliche Aussenparkplätze verschwinden sollen. Kissling: «Die Parkplätze machen einen grossen Teil des Verkehrs in der Stadt aus, weil die Leute nicht in den Tiefgaragen parkieren wollen, kurven sie in der Stadt herum und suchen einen Parkplatz.» Darüber hinaus hinderten die Parkiermanöver den Verkehrsfluss.

Schliesslich schlägt der VCS eine Temporeduktion für das Stadtgebiet vor. Er sei sich bewusst, dass es heute verpönt sei, Tempo 30 einzuführen. Deshalb sagt Ideengeber Kissling: «Von mir aus kann man das System auch mit Tempo 50 aufziehen.» Das Ziel sei einfach, dass der Verkehr fliesse, «dass also die Autofahrer weiterkommen».

Der Stadt hat der VCS bereits vor rund einem Jahr sein Konzept vorgestellt, wie Urs Raschle, Vorsteher des Departements Soziales, Umwelt, Sicherheit, sagt. «Es ist nie falsch, sich zu überlegen, was man verändern oder verbessern könnte, und dabei auch «out of the box» zu denken, also aus herkömmlichen Denkmustern ausbrechen – und dieser Vorschlag ist «out of the box».

Stadtrat nicht grundsätzlich uninteressiert

Bevor Kissling mit seiner Idee an die Stadt gelangt ist, hat er sie der Hochschule für Technik Rapperswil (HSR) vorgelegt. Diese fand das Konzept derart interessant, dass sie es im Rahmen von Bachelorarbeiten zur Überprüfung und Weiterentwicklung an acht Studenten vergab. Diese Arbeiten liegen am 12. Juli vor. Urs

Raschle bestätigt, mit der HSR sowie dem städtischen Baudepartement zusammengesessen zu sein. «Diese Arbeiten beziehungsweise Abklärungen kosten die Stadt ja nichts. Und wenn man diese Chance hat, sollte man sie nutzen.» Er sagt aber auch, dass noch überhaupt nichts entschieden sei. «Doch bei solch wichtigen Angelegenheiten wie dem Verkehr muss man eine Diskussion führen», sagt Raschle. Und: Es sei klar, mit der Vergabe der Bachelorarbeiten habe der Stadtrat ein Zeichen gesetzt, «dass wir nicht grundsätzlich uninteressiert sind an diesem Vorschlag», so der CVP-Stadtrat.

Man sei gespannt auf das Fazit der Arbeiten, denn oftmals sei eine Aussensicht wichtig. «Wenn man in einer Stadt lebt und dort täglich unterwegs ist, kann das den Blick auch verklären.» Es könne aber auch durchaus sein, dass die HSR-Arbeiten zum Schluss kommen, dass dieses System nicht klappe. Entscheidend sei, «dass wir uns solche neuen Vorschläge anschauen und nicht sagen, «diese Idee ist richtig oder falsch»». Denn es sei das erklärte Ziel des Stadtrats, die Innenstadt attraktiver zu gestalten, bilanziert Raschle.

Zurückhaltung beim Kanton

Beim Kanton reagiert man etwas zurückhaltender. «Wir nehmen diesen Vorschlag, wie auch andere, entgegen, bearbeiten diese aber nicht weiter. Das Projekt des VCS ist einfach mal eine Idee unter vielen», sagt Kantonsingenieur Urs Lehmann. Er könne den Vorschlag nicht weiter kommentieren, dafür sei es noch zu früh: «Wir sind in dieser Sache



neutral.» Was Lehmann aber sagt, ist, dass solche Konzepte «sehr methodisch und vorsichtig» anzugehen seien. «Es gilt aufzuzeigen, dass eine neue Idee wirklich besser ist als die Situation, die wir heute haben», so Lehmann. Abzuwarten bleibe so wieso die Richtplananpassung, die voraussichtlich im Herbst in den Kantonsrat komme. «Wenn dieser der neuen Strategie zustimmt, dann erfolgt ein Auftrag eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts», sagt Lehmann.

Verhinderter Stadttunnel als alte Wunde?

Auf seine Idee hat Philipp Kissling bis jetzt vorwiegend positive Rückmeldungen erhalten, wie er sagt. Sachliche beziehungsweise technische Probleme für eine Umsetzung sieht er keine. «Was einzig ein Problem werden könnte, ist, dass wir dem Kanton den Stadttunnel verhindert haben. Da waren einige Leute schon arg enttäuscht. Und diese könnten nun denken «Diesen erneuten politischen Erfolg darf der VCS nicht haben». Es könnte also auch um Neid gehen», sagt Kissling.

SVP-Kantonsrat Philip C. Brunner sieht allerdings sachliche Schwierigkeiten: «Ich kann mir überhaupt nicht vorstellen, dass das irgendwie funktioniert.» Er sehe bei dieser Lösung «einen nachhaltigen täglichen Verkehrskollaps, der auch den ÖV stark behindern würde. «Ob die Stadt so wirklich an Attraktivität gewinnt, bezweifle ich.» Brunner gibt dem Vorschlag darum politisch keine Chance. Er würde «eine solche Utopie» im Parlament «selbstverständlich» bekämpfen.

Mit starkem politischem Widerstand rechnet auch Philipp

Kissling. «Das hat zum grossen Teil aber auch mit Unwissen zu tun und damit, woher ein Vorschlag kommt», ist er überzeugt. Unabhängig davon rechnet auch Stadtrat Urs Raschle mit Protest: «Eine solche Vorlage hätte es hier wohl schwer.»

Hinweis

Ausführungen zum Vorschlag «Durchfahrt Zug» finden Sie unter www.vcs-zg.ch/aus-der-region/miv/durchfahrt-zug.

Neuer Verkehrsführungsansatz für die Stadt Zug

