

A-Post  
Quartierverein Guthirt  
Franz Strub  
Eschenring 5  
6300 Zug

Von  
Stefan Juch  
Leiter Verkehr  
Zeughausgasse 9  
Postfach 1258  
6301 Zug  
Telefon +41 41 728 22 85  
stefan.juch@stadtzug.ch

Zug, 17. Dezember 2012

## Optimierung der Sicherheit im Quartier-Guthirt; Ihr Schreiben vom 20. August 2012

Sehr geehrter Herr Strub

Wir danken Ihnen für Ihr Schreiben vom 20. August 2012. Zu den einzelnen Punkten äussern wir uns gerne wie folgt:

### 1. Metallstrasse

- Wie versprochen, wird die Anrampung bei der Einfahrt von der Industriestrasse in die Metallstrasse nach Abschluss der Bauarbeiten für die Vorflutleitung Zugersee bis Industriestrasse nochmals neu in einer deutlicheren Ausprägung erstellt. Dies wurde uns so vom Baudepartement der Stadt Zug zugesichert. Als Zeithorizont können wir gemäss Auskunft des Baudepartements Herbst 2013 angeben.
- In der Zwischenzeit wurden die Hecken im Bereich Metallstrasse - Bleichimattweg auf unsere Intervention hin zurückgeschnitten.

### 2. Kreuzung Baarerstrasse - Feld-/Göblistrasse

- Ein aufgeweiteter Radstreifen wird von der Baudirektion des Kantons Zug an dieser Stelle abgelehnt. Letztlich konnte auf unsere Intervention der vorgezogene Haltebalken markiert werden. Dieser bringt den Vorteil, dass sich die vordersten Velofahrer besser im Sichtfeld des Autofahrers befinden. Auch mit einem aufgeweiteten Radstreifen lässt sich die Gefahr beim Rechtsabbiegen einen Radfahrer zu behindern nicht vollständig eliminieren. Der Schulterblick des Autolenkers ist deshalb zentral wichtig.

### 3. Konfliktschaltungen auf Kreuzungen

- Wir halten in der Stadt Zug nachwievor an Konfliktgrünschaltungen fest. Bei Lichtsignalanlagen ohne Konfliktgrün verlängern sich die Wartezeiten der einzelnen Verkehrsteilnehmer erheblich. Dies gilt besonders auch für die Fussgänger. Erheblich kann bedeuten, dass Fussgänger anstatt rund 45 sec. plötzlich 90

sec. zu warten haben, da sie nur noch einmal während eines Umlaufs an die Reihe kommen. Das Überqueren der Strasse bei Rot, insbesondere durch erwachsene Fussgänger, häuft sich, wodurch „schlechte“ Vorbilder entstehen können. Die Leistungsfähigkeit einer Kreuzung bezieht sich auf alle Verkehrsteilnehmer. Ziel ist es, alle Verkehrsteilnehmer möglichst schnell eine Kreuzung passieren zu lassen. Grundsätzlich hat die Sicherheit oberste Priorität. Es gibt aber einen Zeitpunkt wo die Geduld der Verkehrsteilnehmer überschritten wird und die Strassen bei Rot gequert werden. Konfliktgrünanlagen sind in der Schweiz an der „Tagesordnung“. Wir stellen uns auf den Standpunkt, dass man mit dieser auch im Strassenverkehrsgesetz verankerten Möglichkeit umgehen lernen muss. Keine Konfliktgrünschaltungen bei Anlagen auf Schulwegen ist nicht ausführbar, da an den meisten Lichtsignalanlagen auch Schüler die Strasse queren.

- Damit ein „Diagonalqueren“ an Kreuzungen für Fussgänger möglich würde, müssten zuerst gesamtschweizerisch die entsprechenden Gesetze/Verordnungen bzw. Normen angepasst werden. Es besteht zur Zeit keine Möglichkeit für solche Lösungsansätze.
- In den gesetzlichen Rahmenbedingungen ist lediglich gelbes Blinklicht zur Warnung der Strassenbenützer zulässig. Dieses wird an Lichtsignalanlagen mit Konfliktgrün bei den Fussgängerstreifen angebracht. Ein Signal zur Warnung der Fussgänger vor Autofahrer ist in der eidg. Signalisationsverordnung (SSV) nicht vorgesehen, weshalb kein solches Signal aufgestellt werden kann. In der Regel sollten sich Fussgänger vor dem Betreten von Fussgängerstreifen immer und unabhängig von einer Lichtsignalanlage zuerst versichern, ob herannahende Fahrzeuglenker anhalten.
- An städtischen Lichtsignalanlagen bekommen Fussgänger zwei bis drei Sekunden früher Grün als die Autofahrer. Der Wert ist abhängig von der Übersichtlichkeit der Kreuzung und der Länge des Einfahrtsweges des Fahrzeugs bis zum Begegnungspunkt mit dem Fussgänger. In allen Konfliktgrünsituationen sind gelbe Warnblinker, die frühzeitig eingeschaltet werden in Betrieb. Bei den kantonalen Anlagen verhält es sich ähnlich. Der Fussgänger erhält gegenüber dem Konfliktstrom zwei Sekunden Vorstart. Das bedeutet, dass die Ampel der Fahrspur standardmässig erst von Rot auf gelb wechselt, wenn die Fussgängerampel bereits Grün anzeigt. Die Fussgänger, die bereits an der Anlage auf die Freigabe gewartet haben, haben dadurch schon mehr als die Hälfte des Streifens überquert, bevor die Ampel für die Autos von Rot auf Gelb wechselt. Neben den beschriebenen Standardeinstellungen werden jedoch die Verhältnisse an jedem Knoten individuell beurteilt und der zeitliche Versatz der Konfliktströme je nach Bedürfnis noch erhöht.

#### **4. Kreuzung Bleichstrasse/Bleichmattweg**

- Sowohl bei der Bleichstrasse als auch beim Bleichmattweg handelt es sich um private Strassen. Auf der Bleichstrasse besteht kein öffentliches Fahrwegrecht. Die Eigentümer der Bleichstrasse können beim Kantonsgerichtspräsidium ein privates Fahrverbot, Signal 2.13, SSV Verbot für Motorwagen und Motorräder, Zu-

bringerdienst gestattet, beantragen. Es muss beachtet werden, dass am gleichen Signalstandort maximal 3 Signale aufgestellt werden dürfen. Auf dem privaten Teil des Bleichimattwegs besteht bereits heute ein Fahrverbot, Signal 2.13, SSV, Verbot für Motorwagen und Motorräder mit Zubringerdienst gestattet.

- Auch die Haldenstrasse ist privat. Das Verkehrsregime wurde im Rahmen der Baubewilligung für die kürzlich entstandene Überbauung abschliessend festgesetzt und mittlerweile bei der Tiefgaragenausfahrt auch korrekt signalisiert. Es gibt hier aus städtischer Sicht keinen Handlungsspielraum mehr.
- Die Sicht auf die Kreuzung ab der Haldenstrasse wurde durch die Abteilung Verkehr bei der Eigentümerschaft bereits mehrfach bemängelt. Die Eigentümerschaft hat in der Vergangenheit denn auch bereits Buschwerk direkt am Fahrbahnrand entfernen lassen.

## 5. Mattenstrasse

- Die Überprüfung der Tempo-30-Zone Guthirt hat auf der Mattenstrasse ergeben, dass 85% aller Autofahrer nicht schneller als 36 km/h fahren. Damit sind die Vorgaben, die die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) macht, grundsätzlich erfüllt und es braucht keine zusätzlichen Massnahmen.
- Wir vertreten die Ansicht, dass öffentliche Strassen grundsätzlich öffentlich sind und nur in extremen Ausnahmefällen mit Fahrverboten belegt werden sollten. Letztlich müsste trotz Fahrverbot nebst Anwohnerverkehr immer auch der Zubringerdienst, etc. gestattet werden, was die Anzahl Fahrzeuge erhöhen würde, die durchfahren dürften. Es geht hier auch um präjudizielle Fragen, denn es wohnen entlang aller Strassen in der Stadt Zug Personen, die ähnliche Gründe für ein Fahrverbot geltend machen könnten. Anlässlich von fünf Stichproben, die an unterschiedlichen Werktagen während der Verkehrsspitzenzeit von 17.00 Uhr und 18.00 Uhr (während jeweils 15 Minuten) gemacht wurden, konnte kaum Schleichverkehr festgestellt werden. Konkret wurde einmal während 15 Minuten drei tatsächlich durchfahrende Fahrzeuge gezählt. Wir erachten aus diesen Gründen die Anordnung eines Fahrverbotes auf der Mattenstrasse als unnötig.
- Ein Linksabbiegeverbot bei der Ausfahrt in den Lüssiweg oder gar die Sperrung des Lauriedhofweges sehen wir, gestützt auf die Verkehrsbeobachtungen, ebenfalls als nicht praktikabel bzw. zweckmässig. Wir können uns nicht vorstellen, dass grosse Teile der Anwohner der Mattenstrasse und des Lauriedhofweges eine solche Massnahmen tatsächlich begrüssen würden, müssten sie doch anschliessend selbst einen Umweg via Industriestrasse - Lüssiweg fahren, wenn sie Richtung „Berg“ wegfahren wollten.

## 6. Tempo 30 auf der Industriestrasse

- Die Planungsarbeiten für den Stadttunnel für den Teilbereich Zentrum<sup>Plus</sup> sind mehrheitlich abgeschlossen. Es ist mittlerweile bekannt, wie die Industriestrasse mit der Inbetriebnahme des Stadttunnels vom MIV (motorisierter Individualverkehr) künftig belastet beziehungsweise entlastet werden soll.

- Auf Basis dieser Erkenntnisse können nun die Planungsarbeiten für die Umgestaltung der Industriestrasse wieder aufgenommen werden. Ziel ist es, das Bauprojekt im Laufe des Frühjahrs 2013 fertig zu erstellen, damit der Stadtrat und der Grosse Gemeinderat anschliessend über das Projekt befinden kann. Im Rahmen der Budgetdebatte 2013 im GGR bzw. der GPK des GGR wurde das Projekt Industriestrasse erneut um ein Jahr nach hinten geschoben. Mit der Umsetzung des Projektes kann deshalb frühestens im Jahr 2014 begonnen werden.
- Wie bereits mündlich zugesichert, ist das Baudepartement bereit, das Projekt im Quartier im Rahmen einer Quartiersversammlung vorzustellen.
- Die Stadt verfolgt das Konzept, Begegnungszonen nur in ganztags stark belebten Strassenzügen und Plätzen im Stadtzentrum einzuführen. Innerhalb peripherer Quartiere haben sich die Tempo-30-Zonen bewährt. Damit eine Begegnungszone funktioniert ( $v_{85} = \max. 28 \text{ km/h}$ ) und die Vorrtrittsrechte der Fussgänger gegenüber dem fahrenden Verkehr (Auto und Velo) durchgesetzt werden können, bzw. klar erkannt werden, sind über den ganzen Tagesverlauf hohe Fussgängerzahlen nötig, die den Fahrzeugverkehr bremsen würden. Der Strassenraum muss ausserdem als Begegnungszone erkennbar sein. Die Signalisation bei zusätzlicher Einführung von Begegnungszonen innerhalb von Tempo-30-Zonen ist sehr aufwändig und „schilderintensiv“. Bei allen Übergängen müsste jeweils das Ende der Tempo-30-Zone und der Beginn der Begegnungszone und umgekehrt signalisiert werden. Dies führt zu einem unerwünschten „Schilderwald“. Eine gewisse Unsicherheit der Verkehrsteilnehmer bezüglich der Frage innerhalb welcher Zone man sich gegenwärtig befindet, liesse sich nicht vermeiden.

#### 7. Ergebnisse der Überprüfung der Tempo-30-Zone Guthirt

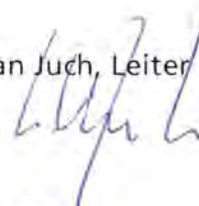
- Bereits 2003 wurde die Tempo-30-Zone Guthirt überprüft. Das Geschwindigkeitsziel von  $v_{85} = 38 \text{ km/h}$  wurde damals auf dem Lüssiweg und der Göblistrasse verfehlt. Aufgrund des damaligen Berichts von Teamverkehr wurden in den letzten Jahren zusätzliche bauliche Massnahmen auf diesen zwei Strassenzügen umgesetzt. 2012 wurde eine erneute Nachkontrolle durchgeführt. Es konnte dabei festgestellt werden, dass die baulichen Massnahmen Wirkung zeigen und der Richtwert der bfu nun erreicht ist. Die  $v_{85}$  beträgt auf der Göblistrasse  $29 \text{ km/h}$ , auf dem Lüssiweg  $30 \text{ km/h}$ . Das heisst, dass 85% aller Autolenker nicht schneller als  $29$  bzw.  $30 \text{ km/h}$  fahren. Gemessen wurde mit verdeckter Radarpistole nur frei und unbehindert fahrende Autos. Der Nachkontrollbericht 2012 wurde in der Zwischenzeit von der Zuger Polizei zur Kenntnis genommen. Damit ist das Verfahren rund um die Einführung der Tempo-30-Zone Guthirt abgeschlossen.

Wir bedauern, nicht in allen Punkten den Anträgen des Quartiervereins folgen zu können, hoffen aber auf Verständnis.

Freundliche Grüsse  
Andreas Bossard, Stadtrat



Stefan Juch, Leiter Verkehr



Kopie an:

- Stadtrat
- Baudepartement
- Baudirektion des Kantons Zug, Abteilung Verkehrstechnik und Baupolizei, Postfach, 6301 Zug
- Zug Estates AG, Herrn Sreten Petkovic, Industriestrasse 12, Postfach 4654, 6304 Zug (ehemals MZ-Immobilien)