

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Interpellation von P. Steinle, ALG, und Mitunterzeichner vom 22. August 2025 betreffend Umbau der Bushaltstelle Oberwiler Kirchweg

Antwort des Stadtrats Nr. 2977 vom 2. Dezember 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 22. August 2025 haben Esther Ambühl Tarnowski, SP, Florin Meier, Die Mitte, Patrick Steinle, ALG, und Stefan W. Huber, GLP, die Interpellation zum Umbau der Bushaltstelle Oberwiler Kirchweg eingereicht. Sie stellen darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Frage 1

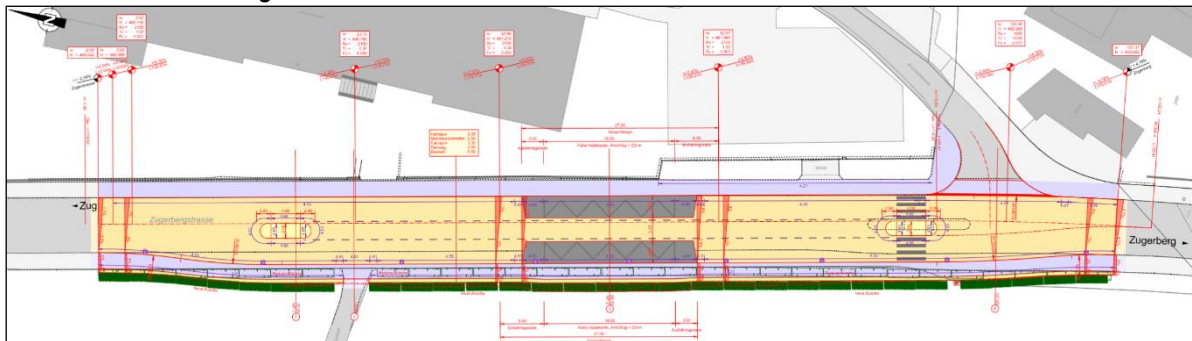
Stimmt es, dass die Haltestelle Oberwiler Kirchweg wieder mit Busbuchten ausgestattet werden soll? Ist das (nur) ein Projekt des Baudepartements oder ein Beschluss des Stadtrats?

Antwort

Die Bushaltstelle Oberwiler Kirchweg wird nicht in eine Busbucht umgewandelt. Es werden behindertengerechte Bushaltstellen geschaffen mit einer mittleren Spur, begrenzt durch zwei breite Schutzinseln (siehe Abbildung 1). Die oben liegende Haltestelle Hänibüel wird ebenfalls zugunsten der Hindernisfreiheit aus der Kurvenlage (Bucht) auf die Fahrbahn unterhalb der Kurve verlegt. Die beiden Haltestellenprojekte hängen zusammen. Angestrebt wird eine Abfolge von Bushaltstellen, bei denen der Bus überholt werden kann mit solchen, wo das nicht möglich ist: Schöneegg (Endstation, überholbar) – Bellevueweg (nicht überholbar) – Guggital (überholbar auf Mittelspur) – Liebfrauenhof (überholbar in Bucht) – Hänibüel (nicht überholbar) – Oberwiler Kirchweg (überholbar auf Mittelspur) – St. Michael (nicht überholbar) – Bibliothek (überholbar in Bucht/auf Mittelspur).

Das Projekt für die Umgestaltung der Bushaltstelle Oberwiler Kirchweg wurde vom Baudepartement erarbeitet und wird als Baugesuch eingereicht. Der Stadtrat ist die Bewilligungsbehörde für das Baugesuch.

Abbildung 1: Situation Neugestaltung Bushaltestelle Oberwiler Kirchweg mit Schutzinseln, Fahrbahnverbreiterung und Mittelstreifen.



Quelle: Baudepartement, Abteilung Tiefbau

Frage 2

Falls letzteres: was erhofft sich der Stadtrat davon und wie ist dieses Vorhaben mit dem «Prinzip der Koexistenz» (M1.1) und dem Leitsatz der «optimierten Führung der Buslinien» (Kommunaler Richtplan 2025, S. 9 & 33) vereinbar?

Antwort

Die oben aufgezeigte Planung sichert das Prinzip der Koexistenz.

Frage 3

Was hat zum Meinungsumschwung gegenüber der Interpellationsantwort Nr. 2900 geführt? Insbesondere: Weshalb erachtet der Stadtrat seine eigenen Argumente von 2009 (Sicherheit der Fussgänger, Normgerechtigkeit; vgl. GGR-Vorlage 2037, S. 2), die durch das Gutachten ARP bestätigt wurden, heute nicht mehr als gültig? Wie wird die Sicherheit angesichts der 2009 gemessenen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 112 km/h gewährleistet?

Antwort

Die Sicherheit ist mit der oben aufgezeigten Planung gewährleistet resp. wird gegenüber der heutigen Situation sogar erhöht. Wie einleitend beschrieben stellt die Umgestaltung nicht eine Wiederherstellung des Zustands von vor 2009 dar. Mit dem Umbau ist es möglich, die Fussgängerquerung für die Schülerinnen und Schüler sicherer zu gestalten und mit einer breiten Schutzinsel zu versehen.

Frage 4

Das Gutachten ARP 2009 (S. 7) stützte sich auf Forschung, wonach Fahrbahn-Haltestellen bei < 600 Fahrzeugen/h empfohlen werden; gemessen wurden damals 250 Fz/h (S. 8). Wie hoch ist das aktuelle Verkehrsaufkommen (Spitzenstunde), und wie rechtfertigt der Stadtrat die Abkehr von dieser fachlichen Empfehlung und den damals gültigen Normen (VSS SN 640 880)?

Antwort

Wie einleitend beschrieben, erfolgt die Umgestaltung der Haltestelle Oberwiler Kirchweg mit einem zusätzlichen Mittelstreifen in Kombination mit der hindernisfreien Umgestaltung der Haltestelle Hänibüel und der dortigen Verlegung der Busbucht auf die Fahrbahn. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf diesem Abschnitt beträgt gemäss Strassenlärmkataster des Kantons Zug 3206 Fahrzeuge pro Tag.

Frage 5

Befürwortet der Stadtrat eine fakten- und vernunftbasierte Verkehrspolitik?

Antwort

Die Anforderungen an den innerstädtischen Strassenraum und die Mobilität sind vielfältig und reichen von der Sicherheit, über die Zugänglichkeit aller Verkehrsteilnehmenden, die Siedlungsverträglichkeit, die Strassenraumgestaltung, dem Immissionsschutz bis hin zur Funktionsfähigkeit. Der Stadtrat ist gehalten, all diesen Faktoren die entsprechende Bedeutung beizumessen.

Frage 6

Wie viele Quadratmeter Kultur- resp. Bauland des Zurlaubenhofs würden durch Busbuchten, welche wegen der hindernisfreien Ausgestaltung sehr lang sein müssten, dauerhaft versiegelt und vernichtet?

Antwort

Wie eingangs ausgeführt, wird keine Busbucht erstellt. Für die zusätzliche Ergänzung mit einem Mittelstreifen muss die strassenbegleitende Hecke entlang des Zurlaubenhofs über ca. 120 m um ca. 1.5 bis 2.0 m verschoben werden, davon sind 1.0 bis 1.5 m Belagsfläche (Trottoir), 0.5 m sind Bankett. Die Umgestaltung der Bushaltestelle vergrössert die befestigte Fläche somit um rund 150 m². Zugunsten des Stadtklimas sind unabhängig von der vorliegenden Planung entlang der Hecke Baumpflanzungen vorgesehen.

Frage 7

Werden durch eine circa 40 Meter lange Busbucht mögliche Erschliessungsmöglichkeiten für eine spätere Überbauung der Zurlaubenhof-Parzelle negativ präjudiziert? Wurden diesbezügliche Optionen geprüft?

Antwort

Entlang der Zugerbergstrasse verläuft eine rechtskräftige Baulinie im Abstand von 3.5 m hinter dem heutigen Trottoirrand. Das von der Umgestaltung beanspruchte Land liegt innerhalb dieser Baulinie. Lediglich entlang der hindernisfreien Anlegekante der Bushaltestellen sind Einfahrten nicht möglich. Darüber hinaus gelten die Strassen- und Grenzabstände gemäss Bauordnung und Gesetz über Strassen und Wege. Die bestehende Einfahrt wird beibehalten.

Frage 8

Was kostet das Projekt unter Einsetzen eines realistischen Preises für das benötigte Land? Wie hoch sind die Kosten bei einer Vollkostenrechnung (Baukosten, Land, allenfalls Abschreibung Restwert Fahrbahn-Haltestelle)?

Antwort

Wie bei der Antwort auf Frage 6 erläutert, benötigt das Projekt rund 150 m² Land des Areals Zurlaubenhof. In der Südostecke stehen jedoch rund 70 m² der heutigen Strassenparzelle als Realersatz zur Verfügung, so dass netto ein Landerwerb von rund 80 m² notwendig ist. Für die Sanierung und den hindernisfreien Umbau der Bushaltestelle sind die Betonplatten und die hohe Haltekante ohnehin zu erstellen, auch die Fussgängerstreifen und die dazu nötigen Sicherheitsinseln sind unabhängig von der Art der Bushaltestelle zu erstellen und würden zu einer gewissen Mehrbreite gegenüber heute führen. Es ist mit Baukosten von etwa CHF 300'000.00 zu rechnen. Der hindernisfreie Ausbau der Bushaltestelle wird vom Bund via Agglomerationsprogramm zu 40% unterstützt, wobei der unterstützungsberechtigte Anteil der Baukosten noch zu definieren ist.

Der Landerwerb des Vorgartenlandes inklusive Nutzungsübertragung auf die Stammparzelle ist mit rund CHF 60'000.00 einzusetzen.

Frage 9

Ist beim Kauf des Zurlaubenhofs die Möglichkeit der Landnutzung für eine Busbucht je explizit in Betracht gezogen worden? Wenn ja, warum wurde dies der Stimmbevölkerung nicht dargelegt? Ist der landschaftliche Eingriff für den Stadtrat unerheblich und mit den Zielen der Massnahme L1.03 (Pflege- und Entwicklungskonzept, Biodiversität; vgl. Kommunalen Richtplan 2025, S. 13) vereinbar?

Antwort

Siehe Antwort zu Frage 7. Das durch die Umgestaltung der Bushaltestelle beanspruchte Land entlang der Strasse liegt im Bereich der Baulinie und ist nie für eine andere Nutzung als für Vorgartenland in Betracht zu ziehen. Die Hecke wird ersetzt.

Frage 10

Gab es nicht andere Ideen, was auf dem Gelände des Zurlaubenhofs gebaut/gemacht werden könnte? Wie oft kam der Vorschlag «Busbucht» bei der derzeit noch laufenden Umfrage zur Zukunft des Zurlaubenhofs (Mitwirkung mit dem Ziel, das historische Erbe zu bewahren und öffentlich erlebbar zu machen)?

Antwort

Siehe oben. Die Nutzung des Zurlaubenhofs wird durch die Bushaltestelle nicht eingeschränkt.

Frage 11

Wurden die ZVB, die Nachbarschaft und die dort verorteten Schulen zur Stellungnahme eingeladen?

Antwort

Die Stadtschulen Zug, die Heilpädagogische Schule und die Schulen St. Michael begrüßen das Vorhaben mit der hindernisfreien Erschliessung der Bushaltestellen sowie der vergrösserten Schutzinsel beim Fussgängerstreifen. Ebenso sind die Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB) mit der Planung einverstanden. Für die ZVB hat die Umgestaltung keine Konsequenzen. Die Haltestellen vorher und nachher sind nicht überholbar, so dass der Bus insbesondere talwärts wieder als Pulkführer fungiert. Aufgrund der moderaten Verkehrsmengen ist die Überholbarkeit des Buses an der Haltestelle Oberwiler Kirchweg jedoch nach wie vor unproblematisch, und der Bus kann seine Fahrt jederzeit ungehindert fortsetzen.

Frage 12

Wie beurteilen die ZVB die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität - auch im Lichte ihrer damaligen Aussage, dass Fahrbahn-Haltestellen den Vorteil hätten, dass keine Wartezeit beim Einspuren entstehe (ARP Gutachten 2009, S. 15)?

Antwort

Siehe Antwort zu Frage 11.

Frage 13

Wie beurteilen die Schulen (insb. HPS) die Auswirkungen auf die Schulwegsicherheit (Kommunaler Richtplan 2025, M5), angesichts der sehr positiven Beurteilung der Fahrbahn-Haltestelle durch die HPS im Jahr 2009 (ARP Gutachten 2009, S. 14)?

Antwort

Siehe Antwort zu Frage 11.

Frage 14

Wie stellt der Stadtrat sicher, dass der autonome, niveaugleiche Zugang gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) gewährleistet wird, obwohl Busbuchten das korrekte, parallele Anfahren der Haltekante technisch erschweren?

Antwort

Bei einer Busbucht stellen sich die oben genannten Herausforderungen und bedingen eine längere Anfahrkante. Beim Oberwiler Kirchweg handelt es sich wie einleitend erwähnt nicht um eine Busbucht, sondern um eine Verbreiterung der Fahrbahn und das Ermöglichen des Überholens des Buses auf einer Mittelspur. Die Anfahrkanten sind entsprechend gerade ausgebildet und auf der gesamten Länge der Bushaltestelle entsprechend erhöht.

Frage 15

Wägt der minimale Zeitgewinn (< 20 Sek.) für wenige Automobilisten die Zeitverluste und Komforteinbusse für ÖV-Nutzende, die erschwerte Umsetzung der Hindernisfreiheit, den Verlust der verkehrsberuhigenden Wirkung, den Landverschleiss und die Projektierungs- und Baukosten auf? Hat der Stadtrat eine entsprechende Kosten-/Nutzenrechnung gemacht oder machen lassen?

Antwort

Die Kosten für die Umgestaltung sind unwesentlich höher als die ohnehin anfallenden Kosten für den behindertengerechten Ausbau der Bushaltestelle.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,
– die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen.

Zug, 2. Dezember 2025



Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

André Wicki
Stadtpräsident



Qualifizierte elektronische Signatur · Schweizer Recht

Beat Werder
Stadtschreiber

Beilage
– Vorstoss vom 22. August 2025

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