

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Postulat der FDP-Fraktion vom 15. April 2024 betreffend "Verbesserung der Parkplatz- und Zufahrtssituation Zugerberg"

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 2942 vom 29. April 2025

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 15. April 2024 haben Mathias Wetzel und Maria Hügin für die FDP-Fraktion das Postulat betreffend Verbesserung der Parkplatz- und Zufahrtssituation Zugerberg eingereicht. Sie verlangen vom Stadtrat eine ganzheitliche Überprüfung und Neugestaltung der Parkplatz- und der Zufahrtssituation am Zugerberg, mit dem Ziel, effektive Lösungen zu entwickeln, die sowohl die Lebensqualität der Anwohnerschaft schützen als auch das Erlebnis der Besuchenden verbessern.

Die Begründung des Vorstosses ist aus dem vollständigen Postulatstext im Anhang ersichtlich.

An seiner Sitzung vom 28. Mai 2024 hat der Grosse Gemeinderat das Postulat dem Stadtrat zum schriftlichen Bericht und Antrag überwiesen.

Wir erstatten Ihnen hierzu den folgenden Bericht:

1. Ausgangslage

Die Zufahrts- und Parkplatzsituation auf dem Zugerberg und die vorhandene Anzahl öffentlicher Parkplätze im Gebiet Schöneegg, bei der Talstation der Zugerbergbahn, führten in der Vergangenheit verschiedentlich zu Diskussionen. Es wurden bereits einige Studien sowie Gespräche mit der Korporation Zug und der Zugerbergbahn AG geführt. Sowohl im Gebiet Zugerberg als auch in der Schöneegg besitzt die Stadt Zug ausserhalb der eigentlichen Strassenparzellen keine eigenen Grundstücke. Auf dem Zugerberg existiert kein befestigter Parkplatz. In Absprache mit der Korporation Zug sind allerdings drei Parkgebiete (unbefestigte Plätze) ausgeschildert, auf denen, je nachdem wie parkiert wird, unterschiedlich viele Fahrzeuge Platz finden.

2. Landflächen und Eigentumsverhältnisse

2.1. Eigentumsverhältnisse auf der Zufahrt zum Zugerberg und bei den Parkplätzen auf dem Zugerberg

- Die Grundstücke GS 1712, 1745, 1804, 1832, Blasenbergstrasse, im Abschnitt Weinbergstrasse bis Vordergeissboden, befinden sich im Eigentum der Einwohnergemeinde Zug.
- Es handelt sich dabei ausschliesslich um Strassenparzellen.
- Sämtliche an die Blasenbergstrasse angrenzenden Grundstücke sind in Privateigentum.
- Auf dem Zugerberg, im Gebiet Schindellegi bis Golpern, gehört das an die Blasenbergstrasse angrenzende Land inklusive der ausgeschilderten Parkplätze der Korporation Zug.

2.2. Eigentumsverhältnisse bei der Schöneegg

- Das Grundstück GS 1673 inkl. der sich im sogenannten Rondell befindlichen 16 öffentlichen Parkfelder ist im Eigentum der Einwohnergemeinde Zug.
- Die angrenzenden Grundstücke sind privat und gehören der Zugerbergbahn AG oder weiteren privaten Eigentümerinnen oder Eigentümern.

3. Bestehende Signalisation

Die nachfolgende Zusammenstellung der Signalisationen auf den im Postulat erwähnten Gebieten und Strassen dient zum besseren Verständnis der bisher umgesetzten Massnahmen.

- Auf der Weinbergstrasse und der Blasenbergstrasse gilt die Geschwindigkeit 50 km/h innerorts.
- Gestützt auf einen Stadtratsbeschluss vom 23. August 1965 ist auf der Blasenbergstrasse, ab Höhe der Kappelle St. Verena, die Höchstgeschwindigkeit 30 km/h signalisiert.
- Bei der Kappelle St. Verena sowie ab der Ägeristrasse/Weinbergstrasse und ab der Zufahrt von Allenwinden bestehen als Vorsignalisation die manuellen Wechselsignalisationen «Fahrverbot für Motorwagen, Parkplätze Zugerberg besetzt, ab Verzweigung Allenwinden-Zugerberg, ausgenommen Anwohner».
- Wenn die Parkplätze auf dem Zugerberg besetzt sind, gilt ab der Kreuzung Allenwinden-Zugerberg (Grossmatt) das vorsignalisierte Fahrverbot.
- Auf der Informationszeile des städtischen Parkleitsystems wird bei den Stadteingängen der Hinweis «Parkplätze Zugerberg besetzt» aufgeschaltet.
- Auf dem Zugerberg gilt ab der Schindellegi bis Golpern eine Zone «Parkverbot, ausgenommen auf signalisierten Flächen». Mit dem Einverständnis der Korporation Zug als Grundeigentümerin wurde diese Signalisation vom Stadtrat angeordnet (StRB Nr. 78.16 vom 2. Februar 2016).

4. Parkraumbewirtschaftung

4.1. Situation Zugerberg

Die Stadt Zug hat der Korporation Zug in den vergangenen Jahren bereits mehrfach vorgeschlagen, auf dem Zugerberg an «Spitzentagen und -wochenenden» einen Park-/Verkehrsdienst sowie eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen. Die Stadt hätte die technische Infrastruktur eingerichtet und betrieben und organisatorische Massnahmen – wie vermehrter Verkehrsdienst – in die Wege geleitet. Der Verkehrsdienst auf dem Zugerberg wäre auf diese Weise nach dem Verursacherprinzip durch die Parkgebühren finanziert worden. Diese Massnahmen hätten sowohl auf den Zufahrtsstrassen sowie auf dem Zugerberg zu einer verbesserten Parksituation und gleichzeitig zu einer Entlastung der Mitarbeitenden der Zuger Polizei führen können. Am 4. Dezember 2024 richtete die Stadt Zug eine erneute Anfrage an den Korporationsrat der Korporation Zug. Gemäss seiner Antwort vom 2. April 2025 lehnt der Korporationsrat dieses Vorgehen weiterhin ab. Aktuell werden deshalb Leistungen über den Einkauf von Sicherheitsassistentinnen und -assistenten beschafft.

4.2. Situation Parkplatz Schöneegg

Sowohl die öffentlichen Parkplätze auf dem Rondell bei der Schöneegg als auch die privaten Parkplätze der Zugerbergbahn AG sind an ein Parkleitsystem angeschlossen. Die Anzahl freier Plätze wird zu Beginn der Zugerbergstrasse, kombiniert mit der Frei-/Besetztanzeige des Parkhauses Altstadt Casino, angezeigt. Am Parkleitsystem der PLS AG ist die Parkieranlage Schöneegg nicht angeschlossen, da es insgesamt weniger als 50 öffentliche Parkplätze sind.

Die 16 öffentlichen Parkfelder werden gemäss der Verordnung über die Parkraumbewirtschaftung vom 07. Dezember 2021, Stand 1. Januar 2022 ([SRS 7.7.5-2](#)), bewirtschaftet. Der Tarif beträgt CHF 1.00 pro Stunde. Seit dem 1. Januar 2025 bewirtschaftet die Zugerbergbahn AG ihren öffentlichen Parkplatz selbständig und wendet dabei dieselben Tarife wie die Stadt Zug an.

4.3. Belegungsgrad Parkhäuser Altstadt Casino und Frauensteinmatt

Die beiden Parkhäuser Altstadt Casino und Frauensteinmatt verfügen in der Regel über genügend freie Parkmöglichkeiten. Sofern man nicht direkt von zuhause mit dem öffentlichen Verkehr anreisen will, gelangt man von beiden Parkhäusern mit der Buslinie 603 ab der Haltestelle «Bibliothek» bequem zur Schöneegg.

5. Frühere Studien

Die Zufahrtssituation auf den Zugerberg beschäftigt die Stadt Zug seit vielen Jahren. Während in früheren Jahren die damalige Stadtpolizei situativ und selbständig die Parkordnung auf dem Zugerberg und den Zufahrtsstrassen sichergestellt hatte, kann diese Aufgabe heute nicht vollumfänglich durch die Zuger Polizei übernommen werden. Es wurden deshalb schon verschiedene technische Lösungen geprüft. In den Jahren 2009 und 2010 wurden dazu insgesamt drei Studien in Auftrag gegeben. Aufgrund der Ergebnisse wurden diese allerdings nicht weiterverfolgt.

5.1. Studie Marty und Partner AG vom 30. September 2009 (vollständig automatisierte Signalisation Zugerberg)

In dieser Studie wurde eine vollständige elektronische Zufahrtsregelung auf den Zugerberg über alle verfügbaren Achsen geprüft. Der dazu nötige Signalisationsaufwand für einzelne Spitzentage und Stunden wäre gemäss Studienergebnissen unverhältnismässig gross gewesen. Der Fehlerquote und dem damit verbundenen Vertrauensverlust in die Anlage wurde beachtliche Bedeutung beigemessen. Die Kosten wurden auf rund CHF 350'000.00 geschätzt, exkl. Aufwendungen für die Stromzufuhr. Die jährlichen Unterhaltskosten hätten erfahrungsgemäss rund CHF 5'000.00 betragen. In Anbetracht des Kosten-/Nutzenverhältnisses wurde die Studie nicht weiterverfolgt. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse erwies sich die Umsetzung der Signalisation zudem als kaum realisierbar.

5.2. Studie Marty und Partner AG vom 9. April 2010

(Vermeidung von Begegnungsfällen zwischen Notfallfahrzeugen und Individualverkehr)

Diese Studie dokumentierte, wie dank einer durch die Polizei ferngesteuerten Lichtsignalanlage auf der schmalen Blasenbergstrasse im Abschnitt Abzweigung Allenwinden bis Schindellegi Begegnungsfälle zwischen Blaulichtfahrzeugen und übrigen Fahrzeugen hätten verhindert werden können. Direkt im Anschluss an eine erfolgte Anmeldung der Blaulichtfahrzeuge bei St. Verena hätte eine Lichtsignalanlage den talwärts fahrenden Verkehr bei der Schindellegi zurückgehalten. Die Studie belegte aber auch die Lücken und Unsicherheiten eines solchen Systems. So hätten die von Allenwinden oder den angrenzenden Bauernhöfen herkommenden talwärts fahrenden Fahrzeuge nicht gestoppt werden können. Blaulichtfahrzeuge hätten sich also nicht auf die freie Fahrt verlassen können. Bei geschätzten Kosten in Höhe von rund CHF 80'000.00 wurde die Umsetzung der Studie nicht weiterverfolgt. Insbesondere deshalb, weil die Anlage nicht 100% zuverlässig hätte funktionieren können.

5.3. Studie Marty und Partner AG vom 20. Mai 2010

(elektronische Wechselsignale an vier Zufahrtsachsen)

Mit dieser Studie wurde die Automatisierung des aktuell immer noch manuell betriebenen Wechselsignalsystems geprüft. An den Standorten Ägeristrasse/Weinbergstrasse, St. Verena und in Allenwinden wären elektrische Vorsignalisationen eingerichtet worden. Bei der Kreuzung Allenwinden-Zugerberg auf der Blasenbergstrasse bei der Grossmatt war das eigentliche Wechselfahrverbot vorgesehen. Obwohl diese Anlage nur für wenige Tage im Jahr zum Einsatz gekommen wäre, hätte sie Kosten von deutlich über CHF 200'000.00 verursacht. Die Infrastruktur zur Erhebung der belegten Parkplätze auf dem Zugerberg noch nicht mit eingerechnet. Hierzu hätten die Parkflächen befestigt und mit Sensoren ausgerüstet werden müssen, was einen Stromanschluss bedingt hätte. Die

eingangs erläuterten Eigentumsverhältnisse hätten eine Realisierung dieser Variante deutlich erschwert. Das Kosten-/Nutzenverhältnis wurde angesichts der geringen Anzahl von Einsatztagen als unverhältnismässig taxiert und die Umsetzung dementsprechend nicht weiterverfolgt.

5.4. Parkleitsystem Zug - Was kann es, was kann es nicht?

Im Zusammenhang mit dem Bau des Parkleitsystems (PLS AG) in der Stadt Zug wurde geprüft, die Parkflächen auf dem Zugerberg in das System zu integrieren. Folgende Punkte sprachen dagegen:

- Ein Parkleitsystem ist auf dem Zugerberg nur an vereinzelten Spitzentagen nötig.
- Die Parkfelder hätten auf einem Grundstück erstellt und mit Sensoren versehen werden müssen, welches sich nicht im Eigentum der Stadt Zug befindet. Im Vergleich zu den wenigen Nutzungstagen hätte dies unverhältnismässig hohe Kosten generiert.
- Die Korporation lehnt eine monetäre Parkraumbewirtschaftung oder eine entsprechende Kostenbeteiligung ab.
- Pro Parkfeld hätte sich die Korporation Zug in die PLS AG einkaufen müssen. Dies wiederum würde eine monetäre Parkraumbewirtschaftung voraussetzen, welche hier nicht möglich ist.
- Gemäss Erfahrungen halten sich Parkplatzsuchende oft nicht an eine Frei-/Besetztanzeige. Am Beispiel vom Bundesplatz wird deutlich, dass freie Kapazitäten im Parkhaus Coop City regelmässig ignoriert werden. Stattdessen wird versucht, eine Parklücke auf dem Bundesplatz zu ergattern, obwohl der Parkplatz als «besetzt» angezeigt wird.
- Auf dem Zugerberg sind von der Vorsignalisation auf den Zufahrtstrassen bzw. dem Fahrverbot bis zum Parkplatz sehr lange Distanzen zurückzulegen. Dadurch entsteht die hohe Wahrscheinlichkeit, dass freie Parkplätze vom System nur ungenau angezeigt werden können, weil noch Fahrzeuge auf dem Abschnitt unterwegs sind. Parkplatzsuchende verlassen sich deshalb nicht auf die Angaben des Systems und suchen trotzdem nach freien Optionen. Dieses Verhalten macht die gesamte Installation obsolet und nicht vertrauenswürdig.
- Regelmässige Kontrollen und Sanktionen durch Verkehrsdienste und die Polizei kann ein Parkleitsystem nicht ersetzen. Es würden doppelte Kosten entstehen.
- Das Kosten-/Nutzenverhältnis für den jährlichen Unterhalt des Systems ist in Anbetracht des auf einzelne Tage beschränkten Nutzens äusserst unausgeglichen.

Aufgrund dieser Fakten wurde der Zugerberg nicht in das Parkleitsystem der PLS AG integriert.

6. Aktuelles Projekt Verkehrszählung Zugerberg

Um den Einsatz von Polizei und Sicherheitsassistentinnen effizienter planen zu können, wurde 2023 ein Projekt mit zwei Verkehrszählgeräten gestartet. Diese messen den Verkehr zwischen der Schindellegi und der Golpern, womit zuverlässige Annahmen zur Anzahl parkierter Fahrzeuge gemacht werden können. Die Geräte lösen eine Meldung bei der Einsatzleitzentrale der Zuger Polizei aus, sobald eine bestimmte Anzahl Fahrzeuge gemessen wird und daraus ein voller Parkraum Zugerberg abgeleitet werden kann. So kann die Polizei zielgerichtet Kontrollfahrten einplanen und bedarfsgerechte Massnahmen, wie das Drehen der mechanischen Wechsignale an den vier Standorten, in die Wege leiten und so den Verkehrsraum durch Personeneinsatz effektiv steuern. Für diese Kontrollen und Verkehrsdienste werden auch Sicherheitsassistentinnen und -assistenten eingesetzt. Die Kosten für dieses Projekt betrugen rund CHF 7'000.00. Mit der definitiven Einführung der Verkehrszählgeräte konnte das Projekt erfolgreich abgeschlossen werden.

7. Zusammenarbeit mit der Zuger Polizei und Einsatz von Sicherheitsassistentinnen und -assistenten

Die manuelle Wechselsignalisation an den vier Standorten wird von der Zuger Polizei im Rahmen ihres Grundauftrags bedient und kontrolliert. Sie überwacht und regelt, gemäss der Verordnung über

den Strassenverkehr und die Strassensignalisation vom 22. Februar 1977, Stand 1. Januar 2020 ([BGS 751.21](#)), den Verkehr auf öffentlichen Strassen und Plätzen und sie übt die Funktion der Verkehrspolizei nach den Bestimmungen der Strassenverkehrsgesetzgebung aus. Insbesondere an schönen Herbst- und Winterwochenenden macht die Polizei Kontrollfahrten, stellt die Wechsel-signalisation aktiv und kontrolliert die Situation.

Im Sinne der Unterstützung der Zuger Polizei und weil es sich auf dem Zugerberg auch um die Kontrolle des ruhenden Verkehrs handelt, kauft die Stadt Zug im Rahmen des Einsatzes von Sicherheitsassistentinnen und -assistenten (vgl. Beschluss Nr. [B1796](#) des Grossen Gemeinderates) auch Kontroll- und Regelungsstunden des Verkehrs auf dem Zugerberg und auf den Zufahrtsachsen ein. Dies hauptsächlich an Wochenenden im Herbst, während den Weihnachtsfeiertagen sowie in den Sportferien. Aufgabe der Sicherheitsassistentinnen und -assistenten ist es, den ruhenden Verkehr zu kontrollieren und den Verkehr auf den Zufahrtsachsen, unter Anwendung der erwähnten Wechsel-signalisationen, im Bedarfsfall zu sperren und zu regeln. Mit personeller Präsenz können temporäre Sperren besser durchgesetzt werden, als dies allein mit Verkehrsschildern möglich wäre. Die Praxis zeigt, dass Verkehrsschilder oft nicht ausreichend Wirkung zeigen. Viele Verkehrsteilnehmende ignorieren diese und wollen sich trotz Signalisation ein eigenes Bild der Situation vor Ort verschaffen. Informationen zu besetzten Plätzen auf dem Zugerberg genügen deshalb nicht. Sind die Parkplätze besetzt, müssen Fahrverbote gestellt werden, um den Verkehr zu regeln.

Mittels Daten der neuen Verkehrszählung auf dem Zugerberg (siehe Ziff. 6) kann der Einsatz der Zuger Polizei im Grundauftrag sowie der Sicherheitsassistentinnen und -assistenten im Leistungseinkauf künftig effizienter organisiert werden. Die Polizei kann gezielt ausrücken, sobald eine gewisse Anzahl Fahrzeuge im Parkraum zwischen Schindellegi und Golpern registriert wird.

8. Bau eines Parkhauses im Gebiet Schöneegg

Aufgrund der topografischen und eigentumsbedingten örtlichen Situation kann die Stadt Zug im Gebiet Schöneegg kein öffentliches, städtisches Parkhaus bauen. Zudem wäre der Bau eines Parkhauses nicht zweckmässig, da die Schöneegg durch den öffentlichen Verkehr ausgezeichnet erschlossen ist. Dies auch ab den bestehenden Parkhäusern Altstadt Casino und Frauensteinmatt, welche in der Regel über ausreichende freie Kapazitäten verfügen.

9. Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung

9.1. Verkehrsberuhigung und Einführung von Tempo 30 auf der Achse Weinbergstrasse und Blasenbergstrasse

Bei der Weinbergstrasse und der Blasenbergstrasse handelt es sich um Sammel- und Erschliessungsstrassen. Im Auftrag des Stadtrats wurde ein Konzept Tempo 30 und Begegnungszonen für die ganze Stadt Zug erstellt. Das Konzept liegt vor. Abhängig vom Ergebnis der politischen Diskussion im Zusammenhang mit der Beantwortung des Postulats der FDP-Fraktion «stadtweites Konzept zu Tempo 30er Zonen» kann – gestützt auf die Kriterien im Konzept – Tempo 30 zur Verkehrsberuhigung auf der Achse Weinbergstrasse/Blasenbergstrasse geprüft werden.

9.2. Samstags- und Sonntagsfahrverbot für den Zugerberg

Ein ganzheitliches Samstags-, Sonn- und Feiertagsfahrverbot, ausgenommen Anwohnende und Zubringerverkehr, wurde als mögliche Variante ebenfalls in Betracht gezogen. Diese Massnahme würde den Autoverkehr auf den Zugerberg zwar deutlich reduzieren, gleichzeitig aber auch Nachteile hervorrufen. So hätte es für die Gastrobetriebe auf dem Zugerberg erhebliche Auswirkungen und die Durchsetzung dieses Regimes würde wiederum polizeiliche Kräfte binden. Die Kontrolle der Anwohnerberechtigung und der Zubringerfahrten wäre äusserst aufwändig, da sich diese Personengruppen bei möglichen Polizeikontrollen entsprechend ausweisen müssten. Der Stadtrat

sieht aufgrund dieser Ausgangslage nicht vor, ein ganzheitliches Samstags-, Sonn- und Feiertagsfahrverbot auf dem Zugerberg einzuführen.

Bereits am 8. Juni 1965 beschloss der damalige Stadtrat auf der Blasenbergstrasse und auf der Geissbodenstrasse ein allgemeines Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen zwischen 8.00 Uhr und 19.00 Uhr vom 1.5. bis 30.9 und von 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr in der Zeit vom 1.10. bis 31.4. Kurze Zeit später, am 23. August 1965, musste er dieses Verbot auf der Blasenbergstrasse wieder zurückziehen.

10. Zusammenfassung

10.1. Zufahrtssituation und Parkierung Zugerberg

- An vereinzelt Spitzentagen ist das Verkehrsaufkommen zum und auf dem Zugerberg sehr gross. Sind die Parkplätze auf dem Zugerberg besetzt, werden Verkehrsteilnehmende durch die Zuger Polizei mittels mechanischen Wechselsignalen an den Zufahrtsstrassen, regelmässigen Radiodurchsagen sowie dem Hinweis «Parkplätze Zugerberg besetzt» auf der Informationszeile des städtischen Parkleitsystems bei allen Ortseingängen frühzeitig informiert. Die Zuger Polizei kontrolliert die Situation auf dem Zugerberg situationsgerecht und setzt die Signalisationen durch. Mit diesen Massnahmen kann ein «Verkehrschaos» weitgehend verhindert werden. Das neue Verkehrszählgerät unterstützt die Arbeit der Polizei.
- Für die betroffenen Wohnquartiere an den Zufahrtsstrassen wird zur Erhöhung der Sicherheit und zur Minderung des Lärms die Einführung von Tempo 30 geprüft. Die politische Diskussion zum Konzept Tempo 30 und Begegnungszonen muss abgewartet werden.
- Aufgrund der langen Distanzen von den Zufahrtsstrassen bis auf den Zugerberg kann eine korrekte Parkierung auf dem Zugerberg und die freie Zufahrt für Rettungsfahrzeuge nicht zuverlässig mit vollautomatischen technischen Systemen gewährleistet werden.
- Der Einsatz von Kontrollorganen vor Ort ist für die Durchsetzung der Verkehrsregelung unerlässlich. Die Zuger Polizei wird dabei durch die Sicherheitsassistentinnen und -assistenten unterstützt.
- Der Stadtrat ist sich der Problematik bewusst und überlegt sich weitere Sensibilisierungsmassnahmen.

10.2. Parkhaus im Bereich Schöneegg

- Der Bau eines Parkhauses unmittelbar bei der Talstation Schöneegg oder in der Nähe ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sowie fehlendem Grundeigentum der Stadt Zug kaum möglich.
- Ein Parkhaus im Bereich Schöneegg könnte voraussichtlich nur an wenigen Tagen im Jahr ausgelastet werden und wäre in der übrigen Zeit aufgrund der Lage kaum belegt. Diese Infrastruktur wäre deshalb und aufgrund der Nähe der öffentlichen Parkhäuser Altstadt Casino und Frauensteinmatt sowie der sehr guten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr unverhältnismässig.

11. Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- den Bericht des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- das Postulat der FDP-Fraktion vom 15. April 2024 betreffend Verbesserung der Parkplatz- und Zufahrtssituation Zugerberg als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 29. April 2025

André Wicki
Stadtpräsident

Martin Würmli
Stadtschreiber

Beilage
– Vorstoss vom 15. April 2024

Die Vorlage wurde vom Departement SUS verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stadträtin Barbara Gysel, Departementsvorsteherin, Tel. 058 728 98 01.