

# Interpellation der Fraktion Alternative-CSP betreffend Velo- und Fussgängerverkehr in Zug West

Antwort des Stadtrats vom 3. November 2009

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 7. September 2009 hat Patrick Steinle für die Fraktion Alternative-CSP die Interpellation „Velo- und Fussgängerverkehr in Zug West“ eingereicht. Er stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

## 1. Vorbemerkungen

Der sogenannte Langsamverkehr, bestehend aus Fuss- und Veloverkehr, wird in der Stadt Zug vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit sowie vom Baudepartement betreut. Das Polizeiamt (Verkehr) kümmert sich um Markierung und Signalisation und plant zusammen mit der Abteilung Tiefbau bei anstehenden Tiefbauprojekten die bestmögliche Berücksichtigung von Anliegen des Velo- und Fussgängerverkehrs. Die Abteilung Tiefbau zeichnet für deren bauliche Umsetzung verantwortlich. Die Abteilung Stadtplanung behandelt Anliegen des Velo- und Fussgängerverkehrs im Zusammenhang mit dem Verkehrsrichtplan (Netzplanung), mit Bebauungsplänen (Dienstbarkeiten, Fahrwegrechte etc.) und Baugesuchen.

## 2. Antworten auf die einzelnen Fragen

### Frage 1

Welchen Stellenwert hat der Fussgänger- und der Veloverkehr für den Stadtrat, im Zusammenhang mit Umweltschutz und Gesundheitsförderung?

### Antwort

Der Fuss- und Veloverkehr hat für den Stadtrat eine hohe Bedeutung. Bei beiden Fortbewegungsarten handelt es sich um wichtige Teilbereiche innerhalb der gesamten Mobilität. Jede Person wird zum Fussgänger, spätestens wenn er in der Stadt das Auto oder Velo auf dem Parkplatz abstellt oder den öffentlichen Verkehr verlässt

und anschliessend beispielsweise Einkäufe tätigt. Sehr viele Personen werden besonders in der Freizeit zu Velofahrern. In der flachen Talebene stellt das Velo eine gute Alternative zum Auto im Bereich der typischen, rund 2 bis 3 km langen Pendlerstrecken zwischen Cham, Steinhausen, Baar und Zug dar. Das Velo ist auf diese Distanz von Haustür zu Haustür gerechnet ein sehr effizientes und schnelles Verkehrsmittel. Der Kanton Zug verfügt über zahlreiche gut ausgebaute kantonale Radstrecken, auf welchen die jeweiligen Gemeinden direkt erreichbar sind. In der Stadt werden die Fussgänger und Velofahrer auf möglichst direkten Wegen je nach Situation entweder auf Fusswegen mit gestattetem Veloverkehr, über Radstreifen oder im Mischverkehr geführt. Unbestritten ist, dass der Fuss- und Veloverkehr einen Beitrag zum Umweltschutz leistet und aktive körperliche Betätigung gesundheitsfördernd ist.

### **Frage 2**

Welche Massnahmen sieht der Stadtrat als prioritär an zur Förderung von Velo- und Fussgängerverkehr in der Stadt Zug? Teilt er die Ansicht, dass dazu sichere, direkte und komfortable Verbindungen nötig sind, und dass diese bei allen grösseren städtischen und privaten Bauvorhaben sicherzustellen resp. zu verbessern sind, und zwar durch frühzeitigen Einbezug in die Planung?

### **Antwort**

Der Stadtrat teilt die Ansicht, dass sichere und direkte Veloverbindungen in der Stadt nötig sind. Selbstverständlich sollten diese Verbindungen auch möglichst komfortabel sein. Dies ist aber nicht immer möglich. Können ausserhalb des Siedlungsgebietes grosszügigere Velorouten zur Verfügung gestellt werden, so ist dies im Stadtzentrum oft sehr schwierig, da der für den Verkehr zur Verfügung stehende Strassenraum oftmals knapp bemessen ist. Die Verkehrsfläche muss mit anderen Verkehrsträgern geteilt und unter Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer beplant werden. In der Stadt Zug werden bereits heute bei grösseren städtischen und privaten Bauvorhaben bei der Bearbeitung entsprechender Bebauungspläne die Bedürfnisse nach direkten Fuss- und Veloverbindungen einbezogen (Überbauung Feldhof, Erschliessung Stadtbahnhaltestellen, Bebauungsplan Riedmatt etc.).

### **Frage 3**

Wie beurteilt der Stadtrat beispielsweise die Veloführung auf der Achse General Guisan-Strasse-Gubelstrasse?

- a) Die kurze und enge Einmündung des Veloweges vor dem Kreisel Allmendstrasse?
- b) Die Einmündung in den Kreisel Gubel-/Dammstrasse, im Sandwich zwischen Bus- und PkW-Spur?
- c) Die Führung über die Kreuzung Gubel-/Baarerstrasse links der ebenfalls geradeaus fahrenden PkW-Spur?

## Antwort

- a) Die Einmündung des Veloweges vor dem Kreisel Allmendstrasse ist gut fahrbar, wenn auch nicht allzu komfortabel. In Bezug auf Sicherheit muss gesagt werden, dass es im Strassenverkehr die absolute Sicherheit nicht gibt. Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer müssen aufeinander Rücksicht nehmen. Der Raum zwischen den bestehenden Alleebäumen wurde bestmöglich ausgenutzt. Die Ausfahrt aus dem Radweg ist baulich abgesichert und zusätzlich mit einem roten Belag versehen. Die Sichtverhältnisse sind genügend.
- b) Die Anordnung der Radstreifen in den Kreisel Gubel-/Dammstrasse basiert auf der Überlegung, dass die Velofahrer für die motorisierten Verkehrsteilnehmer gut erkennbar geführt werden sollen. Man muss unterscheiden zwischen der Situation bei der Bushaltestelle Landis+Gyr Richtung Herti und der Situation stadteinwärts. Aufgrund der Lage der Bushaltestelle ist in der ersten Situation eine andere Anordnung des Radstreifens nicht möglich.  
Wäre - in der zweiten Situation - der Radstreifen stadteinwärts rechts der Busspur angebracht, würde dies zu neuen Konflikten mit nach rechts in die Dammstrasse abbiegenden Fahrzeugen (insbesondere Bussen) führen. Auch in dieser Situation gibt es keine Lösung, welche absolute Sicherheit garantiert. Zurzeit wird im Abschnitt Kreisel Aabachstrasse und Kreisel Dammstrasse ein Vorprojekt erarbeitet, welches die Fragen bezüglich Velo- und Busführung aufnimmt und im Zusammenhang mit der Sanierung dieses Strassenabschnittes in ca. drei Jahren umgesetzt werden wird.
- c) An der Kreuzung Gubelstrasse – Baarerstrasse biegt ein Grossteil der Fahrzeuge nach rechts zur Metalli ab. Bei laufender Grünphase würde dies ebenfalls ein Konflikt mit geradeaus fahrenden Velofahrern bedeuten. Trotz dieser Problematik gibt es ein Projekt, welches vorsieht, den Radstreifen wieder am rechten Fahrbahnrand anzuordnen. Die Umsetzung ist aber noch offen, da auf der schmalen Busspur im Gubelloch noch Differenzen mit der ZVB und dem Amt für öffentlichen Verkehr bezüglich gemeinsamer Führung von ÖV und Veloverkehr bestehen.

## Frage 4

Wie beurteilt der Stadtrat die Veloweg-Unterführung unter der Chamerstrasse beim Brüggli? Ist der Stadtrat bereit, sich beim Kanton für eine Verbesserung der Situation einzusetzen?

## Antwort

Die Veloweg-Unterführung unter der Chamerstrasse beim Brüggli ist tatsächlich nicht sehr komfortabel. Der Abschnitt befindet sich auf der Kant. Radstrecke Nr. 29 Zug Brüggli – Schmittli. Es existiert ein Vorprojekt zur Verbesserung der Situation, für das die Baudirektion des Kantons Zug federführend ist. Zurzeit sind noch zusätzliche wasserbautechnische und geologische Abklärungen im Gange. Die Ergebnisse dürften erst im Verlauf des nächsten Jahres vorliegen. Sobald das definitive Projekt

inkl. Kosten vorliegt, entscheidet der Stadtrat inwiefern sich die Stadt Zug an der Umsetzung beteiligt.

#### **Frage 5**

Weshalb wurde der für Kinderwagen, Rollstuhl- und Velofahrer schwierige Übergang über den alten Schleife-Bahndamm mit dem Bau des jenseits des Damms liegenden Spielplatzes noch verschlechtert und erst aufgrund einer Interpellation (Vorlage 1901) komfortabel passierbar gemacht?

#### **Antwort**

Wir verweisen auf die Antwort zur Frage Nr. 4 in der Vorlage 1901 aus dem Jahr 2006. Die Antwort lautet wie folgt:

„Bereits in der Projektierungsphase des Spielplatzes Herti wurde der Übergang thematisiert. Ein „Durchbruch durch den Bahndamm“ wurde von verschiedenen Stellen des Kantons und der Stadt abgelehnt. Der Stadtrat hat die Situation neu beurteilt und das Baudepartement beauftragt, beim Schleifi-Spielplatz einen Dammdurchbruch bauen zu lassen. Bei einer allfälligen Wiederinbetriebnahme des Bahntrassees für den Bahnverkehr muss der Übergang wieder hergestellt werden.“

#### **Frage 6**

Weshalb wurde geplant, den häufig genutzten Fussgänger- und Veloübergang über die Allmendstrasse auf der Achse Weststrasse – Hertizentrum nördlich des Kreisels zu verlegen, obwohl dies einen grossen und gefährlichen Umweg über insgesamt acht Fahrspuren bedingt hätte? Weshalb bedurfte es einer Intervention des Quartiervereins Zug West, damit nach Fertigstellung des Eisstadions die bisherige direkte Querung wieder hergestellt wird?

#### **Antwort**

Die direkte Verbindung aus der Weststrasse zum Einkaufszentrum Herti musste infolge der Bauarbeiten am Eisstadion vorübergehend unterbrochen werden, da in diesem Bereich die Zufahrt für den Abtransport des Aushubmaterials bzw. die Materialanlieferung erfolgte. In der Tat muss während dieser Zeit ein längerer Umweg in Kauf genommen werden. Das Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit hat sich vehement für die Wiedereinführung dieser direkten Verbindung für den Langsamverkehr eingesetzt. Dies bereits bevor das Quartier anlässlich einer Begehung eine solche Massnahme forderte. An der erwähnten Begehung konnte das Baudepartement dann auch bereits einen Plan mit der bei der Fertigstellung des neuen Kreisels wieder eingeführten Verbindung präsentieren.

### Frage 7

Weshalb mussten beim Bebauungsplan Foyer Verbesserungen bei der Velo- und Fussgängererschliessung vom Kanton verlangt werden?

### Antwort

Es ist richtig, dass im Rahmen der Vorprüfung des Bebauungsplanes Foyer das Amt für Raumplanung im Bericht vom 4. September 2008 verschiedene Vorbehalte im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr erhoben hat. Der für die kantonalen Radwege zuständigen Stelle haben die von der Stadt vorgeschlagenen Massnahmen nicht genügt. Die Vorbehalte betrafen die Fussweg- und Fahrradverbindungen bzw. die Sicherung der entsprechenden Wegrechte und der Querungen der Aabachstrasse, der Gubelstrasse und der Dammstrasse. Zudem seien die Ergebnisse der Gestaltungskonzepte Aabachstrasse und Gubelstrasse als Informationsinhalt im Bebauungsplan einzutragen. In enger Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung und dem Tiefbauamt des Kantons Zug wurden mit dem Ingenieurbüro Ernst Basler + Partner, Lösungen zu den Fragen der Langsamverkehrsführung im Gebiet Bahnhof West/Foyer erarbeitet und in einem Gesamtkonzept eingebunden. Das entsprechende Konzept lag per 24. April 2009 vor. Die Änderungen am Bebauungsplan wurden dem Grossen Gemeinderat mit Bericht und Antrag des Stadtrates vom 12. Mai 2009 anlässlich der 2. Lesung des Bebauungsplanes Foyer, GGR-Vorlage Nr. 2010.2, zum Beschluss unterbreitet. Der GGR setzte mit Beschluss vom 30. Juni 2009 den Bebauungsplan Foyer fest.

### Frage 8

- a) Weshalb verfügt die grösste städtische Siedlung, der Feldhof, fünf Jahre nach Bezug der ersten Wohneinheiten und 4 Jahre nach Einreichung einer kleinen Anfrage des Interpellanten (Vorlage 1843) in der auf die Situation hingewiesen wurde, noch immer über keine Fussgängeranbindung (Fussgängerstreifen) zum Rest der Stadt?
- b) Wann erfolgte die in der Beantwortung der kleinen Anfrage versprochene Re-Evaluation der Situation, welche Schlüsse wurden gezogen?
- c) Teilt der Stadtrat die Ansicht des Interpellanten, dass aufgrund der verzögerten Einführung von Tempo 30 auf der Feldstrasse zumindest provisorische Fussgängerstreifen markiert werden sollten, aufgrund der zu erwartenden starken Verkehrszunahme noch vor Eröffnung der Nordzufahrt?
- d) Versteht der Stadtrat, dass ein Kindergarten- und Schulweg über einen als Buswendeschleife benutzten Parkplatz und ohne Fussgängerstreifen nahe bei einer scharfen, unübersichtlichen Kurve über die Strasse „An der Lorze“ von den meisten Eltern als nicht zumutbar erachtet wird?

### Antwort

- a) Das Quartier Feldhof verfügt seit dem 18. September 2009 rechtzeitig auf die Eröffnung der Nordzufahrt und unabhängig von der am 7. September einge-

reichten Interpellation Steinle über je einen Fussgängerstreifen bei den Übergängen Gartenstadt und SAC Clubhaus. Die Einführung der Fussgängerstreifen erfolgte aufgrund der versprochenen Überprüfung im Vorfeld der Eröffnung der Nordzufahrt, konkret aufgrund einer Verkehrs- und Fussgängerzählung vom 30. Juni 2009 sowie der Tatsache, dass der Regierungsrat die Beschwerden bezüglich der Einführung einer Tempo-30-Zone auf der Feldstrasse in der Zwischenzeit gutgeheissen hatte. Bis kurz vor der Eröffnung der Nordzufahrt waren die Fussgänger- und Fahrzeugmengen für die Einführung von Fussgängerstreifen zu gering (VSS SN 640241 Fussgängerverkehr). Ausserdem hätten sie, sofern die Einführung der Tempo-30-Zone auf der Feldstrasse möglich gewesen wäre, aufgrund der Bestimmungen in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und der Begegnungszonen, wieder entfernt werden müssen, was in der Bevölkerung nicht verstanden worden wäre. Es galt, kein Präjudiz zu schaffen.

- b) Siehe Antwort a)
- c) Siehe Antwort a)
- d) Dies versteht der Stadtrat nicht. Die Schüler aus dem Gebiet Feldhof verfügen über verschiedene Schulwegvarianten. Die Variante über die Parkfelder beim Schrebergartenareal ist eine davon. Während der Zeiten an denen die Schüler zur Schule laufen, wird die provisorische Wendeschlaufen durch Busse im Viertelstundentakt, teilweise im Halbstundentakt bedient. Die Wahrscheinlichkeit, dass im Zusammenhang mit dem Busbetrieb ein Unfall geschieht ist äusserst gering, zumal die Buschauffeure beim An- und Abfahren sehr wohl auf Schulkinder achten. Da es aber abends mit der bisherigen Wendeschlaufe öfters zu Behinderungen mit falsch parkierten Fahrzeugen gekommen ist, wurde die Buswendeschlaufe umgebaut. Sie wurde mit einem separaten Ausgang versehen und darf nur noch von Bussen im Linienverkehr benützt werden. Autos, welche die Parkfelder benützen wollen, müssen diese von der Seite Allmendstrasse anfahren. Mit dieser Lösung, welche bis zur Einführung der neuen Buslinie 11 dauern wird (Fahrplanwechsel 2011/2012), wird der Verkehr auf dem Parkplatz entflechtet.

### **Frage 9**

Die Einführung von Tempo 30 auf der Feldstrasse und auf Teilstrecken im Herti Quartier (Eichwaldstrasse, St. Johannes-Strasse, Teile Allmendstrasse) wurde vom Regierungsrat abgelehnt, gemäss Begründung aufgrund der nicht vorgesehenen baulichen Massnahmen zur Temporeduktion. Die Einführung von Tempo 30 auf diesen Strassenabschnitten wurde von über 800 Petitionären gefordert, Beschwerde erhoben haben nur wenige Einzelpersonen. Mit der Eröffnung der Nordzufahrt muss mit einer starken Zunahme des Schleichverkehrs gerechnet werden. Wichtige Schulwegquerungen sind betroffen. Angesichts dieser Ausgangslage und der klaren Begründung des Regierungsrates, die vermuten lässt, dass ein Projekt mit baulichen Massnahmen zur Temporeduktion ohne weiteres genehmigt würde: Ist ein solches bereits

in Ausarbeitung, wann kann endlich mit der Einführung von Tempo 30 im Herti Quartier und auf der Feldstrasse gerechnet werden, welche verkehrsberuhigenden und Sicherheit fördernden Massnahmen werden in der Zwischenzeit ergriffen?

### **Antwort**

Der Regierungsrat begründet seinen Beschluss gegen die Einführung von Tempo 30 auf der Letzistrasse, St. Johannes-Strasse, Allmendstrasse, Feldstrasse, Eichwaldstrasse und „An der Lorze“ damit, dass die wenigen im Gutachten vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen bei weitem nicht genügen würden, um das angestrebte Geschwindigkeitsniveau erreichen zu können. Aus diesem Grund sei die Anordnung einer Tempo-30-Zone auf diesen Strassen nicht zweckmässig und damit rechtswidrig. Die Problematik bei den baulichen Massnahmen bestand und besteht nach wie vor darin, dass ausser auf der Letzistrasse und auf grossen Teilen der St. Johannes-Strasse auf allen übrigen Strassen Busse verkehren. Sowohl das Amt für öffentlichen Verkehr als kantonale Planungsinstanz als auch die Zugerland Verkehrsbetriebe AG hatten die Stadt im Rahmen der Erarbeitung des Gutachtens darauf aufmerksam gemacht, dass der Busbetrieb möglichst störungsfrei abgewickelt werden müsse. Auch müsse der Fahrkomfort aufrecht erhalten werden. Vertikalversätze oder enge Horizontalversätze kommen aus diesem Grund nicht in Frage.

So betrachtet müssten die bezeichneten Strassen von Grund auf neu gestaltet werden. Dies dürfte aber erst im Rahmen von Gesamtanierungen möglich sein.

Der Plan betreffend die flankierenden Massnahmen im Gebiet Herti nach Eröffnung der Nordzufahrt wurde nach Vorliegen des Entscheides des Regierungsrates zur fraglichen Tempo-30-Zone vom 30. April 2009 dem Stadtrat bereits am 23. Juni 2009 zur Aussprache unterbreitet und am 24. Juni 2009 mit einer Delegation des Quartiervereins Zug-West besprochen. An der ersten Sitzung nach den Sommerferien am 19. August 2009 wurde er definitiv beschlossen. Vorgesehen ist die Ausrüstung der Fussgängerübergänge mit Fussgängerschutzinseln. Ausserdem werden in der St. Johannes- und der Eichwaldstrasse Kernfahrbahnen markiert. Auf der Feldstrasse ist eine versetzte Parkierung vorgesehen (in einem Abschnitt wo heute noch kein Bus fährt). Auf der Allmendstrasse wird eine Längsparkierung (Fahrbahnbreite immer noch 6m wegen der Busse!) erstellt. Auf der Letzistrasse werden die Parkfelder neu angeordnet und Bäume gepflanzt, sodass der breite Strassenraum redimensioniert wird. Die Fussgängerschutzinsel an der General-Guisan-Strasse wird vergrössert. Im Bereich der Familiengärten wird eine provisorische Buswendeschleife erstellt. Bereits vor Ende September waren alle signalisations- und markierungstechnischen Massnahmen vollzogen und die Fussgängerschutzinseln gestellt. Gefehlt hatten noch die baulichen Massnahmen, für welche andere Vorlaufzeiten gelten. Der Plan mit den vorgesehenen Massnahmen wurde am 7. September 2009 der Präsidentin des Quartiervereins ZUGWEST mit E-Mail zugestellt.

### **Frage 10**

Weshalb wird bei Strassenbauarbeiten – wie derzeit beispielsweise auf der Dammstrasse – der Einrichtung und Signalisation von provisorischen Fussgänger- und Veloführungen so wenig Gewicht beigemessen? Herrscht das Motto vor: Die kommen ja schon irgendwie durch?

### **Antwort**

Bautechnisch sind lange Baulose besser, da sich damit die Qualität und Langlebigkeit der Baute verbessern lässt. Dies bedeutet, dass gewisse Umwege in Kauf genommen werden müssen. Aus Sicherheits- und bautechnischen Gründen und um die Unfallgefahr möglichst zu reduzieren ist es oft nicht möglich, den Langsamverkehr durch die Baustelle zu führen. Die Stadt Zug ist kleinräumig. In der Regel findet jeder sehr bald seinen neuen, schnellsten Weg zum Ziel. Gewisse Unannehmlichkeiten müssen akzeptiert werden, da solche Strassen im Dienste der Öffentlichkeit erstellt oder saniert werden. Letztendlich geht es auch darum, den Signalisationsaufwand in Grenzen zu halten, zumal Velofahrer und Fussgänger jeweils von sehr vielen Seiten eintreffen und es nicht möglich ist, jedem seinen persönlichen Weg zu signalisieren. Trotzdem nehmen wir diesen Hinweis auf und werden in Zukunft diesem Aspekt grössere Beachtung schenken.

### **Frage 11**

Versteht der Stadtrat, dass der Eindruck entsteht, die für die Velo- und Fussgängerverkehr zuständigen städtischen Stellen seien zu wenig aktiv oder würden innerhalb der Verwaltung oder vom Stadtrat zu wenig unterstützt?

### **Antwort**

Dieser Eindruck täuscht. Die städtischen Stellen sind durchaus aktiv und versuchen auch den Fuss- und Veloverkehr zu optimieren. Allerdings sind im innerstädtischen gewachsenen Verkehrsraum infolge von Platzmangel oft keine separaten Lösungen möglich, sondern der Verkehr muss im Mischprinzip abgewickelt werden. Hinzu kommt, dass oftmals einige Zeit vergeht bis geplante Strassensanierungen und die damit verbundenen Verbesserungen für den Langsamverkehr umgesetzt sind.

### **Frage 12**

Welche Schritte gedenkt der Stadtrat zu unternehmen, damit künftig bei grösseren Bauvorhaben optimale Fussgänger- und Veloverbindungen von Anfang an in die Planung einfliessen und eine hohe Priorität geniessen? Welche Schritte gedenkt er zu unternehmen, um die vielen, oft kleinen, aber in der Summe störenden bestehenden Hindernisse für Fussgänger und Velofahrer zu beseitigen?

## **Antwort**

Die heutige Zusammenarbeit zwischen den Verwaltungsstellen (Stadtplanung, Baubewilligung, Tiefbau, Polizeiamt/Verkehr) ist so gestaltet, dass optimale Fussgänger- und Veloverbindungen wenn immer möglich von Anfang an in die Planung und Umsetzung einfließen. Beim alljährlichen Treffen zwischen den für den Langsamverkehr zuständigen Amtsstellen von Stadt und Kanton mit „Pro Velo Zug“ werden aktuelle Probleme erörtert und Verbesserungen möglichst schnell umgesetzt. (Beispiele: Übergang Hafenareal; Begegnungszone Bahnhof Zug; Direkte Veloverbindungen Garten-/Rigistrasse in beiden Richtungen etc.). Bereits heute ist es zudem jederzeit möglich, sich bei bestimmten Fragen bei den genannten Verwaltungsstellen zu melden. Die Verwaltung ist gerne bereit, Sachverhalte zu klären und Rückmeldungen entgegen zu nehmen.

## **3. Antrag**

Wir beantragen Ihnen,

- die Antwort des Stadtrats zur Kenntnis zu nehmen, und
- die Interpellation der Fraktion Alternative-CSP vom 7. September 2009 betreffend Velo- und Fussgängerverkehr in Zug West als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 3. November 2009

Dolfi Müller, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation der Fraktion Alternative-CSP vom 7. September 2009 betreffend Velo- und Fussgängerverkehr in Zug West

Die Vorlage wurde vom Departement Soziales, Umwelt und Sicherheit verfasst. Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Pietro Ugolini, Departementsekretär, unter Tel. 041 728 22 01.