

P r o t o k o l l

Nr. 14

über die Verhandlungen des Grossen Gemeinderates von Zug

Dienstag, 27. Januar 2004

16.00 - 20.30 Uhr

im Burgbachsaal

Vorsitz: Ratspräsident Werner Golder

Protokoll: Ruth Schorno

Verhandlungsgegenstände

1. Genehmigung der Traktandenliste und der Protokolle
 - Nr. 11 vom 11. November 2003
 - Nr. 12 vom 25. November 2003
 - Nr. 13 vom 16. Dezember 2003
2. Vereidigung von Barbara Stäheli (Nachfolgerin von Erna Staub) und Roland Gadiet (Nachfolger von Beat Stocker)
3. Wahl eines Mitgliedes in die Geschäftsprüfungskommission (Ersatz von Erna Staub)
4. Wahl eines Mitgliedes in die Informatiktechnologie-Kommission (Ersatz von Beat Stocker)
5. Eingänge parlamentarische Vorstösse und Eingaben
6. Stadtkerndurchfahrt: Sanierung Neugasse, Baukredit; Sanierung Grabenstrasse, Projektierungskredit
 - Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1781 vom 2. Dezember 2003
 - Bericht und Antrag der BPK Nr. 1781.1 vom 15. Dezember 2003
 - Bericht und Antrag der GPK Nr. 1781.2 vom 5. Januar 2004

7. Neugestaltung Postplatz
 - a) Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, Projektierungskredit
 - b) Änderung Verkehrsregime Innenstadt Machbarkeitsstudie, Planungskredit
 - c) Parkleitsystem Innenstadt, Machbarkeitsstudie, PlanungskreditBericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1782.1 vom 15. Dezember 2003
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1782.2 vom 5. Januar 2004
8. Wettbewerb Neugestaltung Bundesplatz
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1779 vom 2. Dezember 2003
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1779.1 vom 5. Januar 2004
9. Bebauungsplan Rigistrasse, 2. Lesung
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1750.2 vom 2. Dezember 2003
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1750.3 vom 15. Dezember 2003
10. Bebauungsplan Feldhof, Plan Nr. 7051, inklusive Umweltverträglichkeitsbericht; 2. Lesung
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1752.2 vom 18. November 2003
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1752.3 vom 15. Dezember 2003
11. Interpellation Patrick Steinle, Alternative Fraktion, vom 21. November 2003 betreffend Ortsbuskonzept; Sicherung der längerfristigen Linienführung Ortsbus 13 auf der Aabachstrasse
Mündliche Beantwortung
12. Interpellation FDP, CVP und SVP-Fraktion vom 11. November 2003 betreffend stadträtlicher Standpunkt zur Vernehmlassung der Verordnung "Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr"
Antwort des Stadtrates Nr. 1786 vom 13. Januar 2004
13. Motion P. Cotti, S. Hodel vom 26. April 2002 betreffend Erstellung einer Anlage mit Halfepipe und Freestyle-Gelände
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1774 vom 23. Dezember 2003
14. Interpellation Andrea Sidler Weiss, CVP-Fraktion, vom 26. November 2003 betreffend Doppelklassen an der Schule Oberwil
Antwort des Stadtrates Nr. 1783 vom 23. Dezember 2003
15. Informatikstrategie der Stadtschulen Zug: Kenntnisnahme
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1778 vom 2. Dezember 2003
Bericht und Antrag der ITK Nr. 1778.1 vom 5. Januar 2004

16. Postulat Marianne Zehnder, Alternative Fraktion, vom 10. Februar 2003 betreffend Zwischenbericht Altersleitbild, Bedürfnisabklärung Seniorentreff
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1780 vom 2. Dezember 2003
17. Sammelvorlage: Abschreibung von Vorstössen
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1757 vom 28. Oktober 2003
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1757.1 vom 4. November 2003

Eröffnung

Ratspräsident Werner Golder eröffnet die heutige Sitzung und begrüsst nebst den Mitgliedern des Stadtrates und des Grossen Gemeinderates die Vertreter der Zuger Lokalmedien sowie vereinzelte Gäste.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Gemeinderäte Monika Mathers und Dominik Schwerzmann.

Als Ersatz für das abwesende Ratsmitglied Dominik Schwerzmann übernimmt Ratsmitglied Martina Arnold das Amt der Stimmzählerin.

**1. Genehmigung der Traktandenliste und der Protokolle
Nr. 11 vom 11. November 2003
Nr. 12 vom 25. November 2003
Nr. 13 vom 16. Dezember 2003**

Zur Traktandenliste:

Ratspräsident Werner Golder teilt mit, dass Stadtrat Dolfi Müller nach den Eingängen und vor Traktandum 6 eine kurze Erklärung zum Wettbewerb Frauensteinmatte abgeben wird.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder teilt mit, dass keine Änderungsanträge gestellt werden, womit die vorliegende Traktandenliste als stillschweigend genehmigt erscheint.

Zu den Protokollen Nr. 11 - 13:

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine Berichtigungen eingegeben werden. Die Protokolle Nr. 11 vom 11. November 2003, Nr. 12 vom 25. November 2003 und Nr. 13 vom 16. Dezember 2003 sind somit stillschweigend genehmigt.

2. Vereidigung von Barbara Stäheli (Nachfolgerin von Erna Staub) und Roland Gadiant (Nachfolger von Beat Stocker)

Ratspräsident Werner Golder: Der Rücktritt von Erna Staub per Ende 2003 hat der GGR bereits anlässlich der letzten Ratssitzung zur Kenntnis genommen. Als Nachfolgerin auf der SP-Liste hat Barbara Stäheli die Annahme des Mandats erklärt. Gemeinderat Beat Stocker ist per 6.1.2004 aus dem GGR ausgetreten, da er in den Kantonsrat nachgerückt ist. Als dessen Nachfolger auf der SVP-Liste erklärt Roland Gadiant ebenfalls die Annahme des Mandats. Der Stadtrat hat Barbara Stäheli und Roland Gadiant als gewählt erklärt. Barbara Stäheli wird das Gelöbnis ablegen, Roland Gadiant wird den Eid schwören.

Stadtschreiber Arthur Cantieni liest die Gelöbnisformel vor.

Barbara Stäheli spricht die Worte nach: "Ich gelobe es."

Stadtschreiber Arthur Cantieni liest die Eidesformel vor.

Roland Gadiant spricht die Worte nach: "Ich schwöre es."

Ratspräsident Werner Golder gratuliert den beiden neugewählten Mitgliedern des GGR und heisst sie herzlich willkommen. Die beiden neuen Mitglieder des Rates sind ab sofort berechtigt, an den Verhandlungen und den Abstimmungen teilzunehmen.

3. Wahl eines Mitgliedes in die Geschäftsprüfungskommission (Ersatz von Erna Staub)

Urs Bertschi schlägt namens der SP-Fraktion Barbara Stäheli als neues GPK-Mitglied vor.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine weiteren Nominationen erfolgen und Barbara Stäheli somit in stiller Wahl als neues GPK-Mitglied gewählt ist.

4. Wahl eines Mitgliedes in die Informatiktechnologie-Kommission (Ersatz von Beat Stocker)

Roland Neuner schlägt namens der SVP-Fraktion Roland Gadiant vor, welcher aufgrund seiner beruflichen Vorbelastung eine ideale Ergänzung darstellt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine weiteren Nominationen erfolgen und Roland Gadiant somit in stiller Wahl als neues ITK-Mitglied gewählt ist.

5. Eingänge parlamentarische Vorstösse und Eingaben

Postulate

Postulat Patrick Cotti namens der Alternativen Fraktion betr. Unterstützung für das Lassalle-Haus Bad Schönbrunn

Mit Datum vom 19. Dezember 2003 hat Gemeinderat Patrick Cotti namens der Alternativen Fraktion folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird ersucht, mit der Gemeinde Menzingen den Kontakt aufzunehmen und Schritte einzuleiten, um den vom Kantonsrat gestern abgelehnten Jahresbeitrag an das Lassalle-Haus in Bad Schönbrunn mindestens zu einem grossen Teil für das kommende Jahr zu übernehmen. Die Stadt Zug soll damit ein Zeichen der Wertschätzung der Stadt Zug gegenüber der Institution und den Mitarbeitenden setzen, die weit über die Kantonsgrenzen einen guten Ruf besitzt und von Stadtzugerinnen und -zugern gerne besucht wird.

Begründung:

Auf Grund des Erwachsenenbildungsgesetzes hat der Kanton Zug seit Jahrzehnten das Lassalle-Haus unterstützt. Nun hat der Kantonsrat am 18. Dezember 2003 anlässlich der Budgetdebatte den Beitrag mit knappen 33 zu 30 Stimmen gestrichen, um einerseits die Haltung des Direktors, der im vergangenen Jahr einer Person unerlaubterweise Kirchenasyl gewährt hatte, zu disziplinieren (obwohl dieser strafrechtlich bereits sanktioniert worden ist und der Kantonsrat keine strafrechtlichen Massnahmen zu sprechen hat). Andererseits wollte der Kantonsrat auch eine kurze wahlpolitische Stellungnahme von Pater Lukas Niederberger bestrafen. Diese Beitragsstreichung in der Höhe von CHF 75'000.-- beschneidet indes nun vor allem die Möglichkeiten des Bildungshauses und -zentrums, das unter anderem auch von vielen Stadtzugerinnen und -zugern zur Einkehr und Meditation besucht wird und mit seinem Angebot weit über die Kantons- und Landesgrenzen Anerkennung und Beachtung findet. Verschiedene Projektgruppen bieten u.a. Exerzitien, Zen-Meditationen, Kontemplation und Heilfasten neben Konzerten und Ausstellungen an. Ebenso bekannt sind die kirchlichen und kulturellen, dem Jahreszyklus entsprechenden Anlässe. Das "Zentrum für Spiritualität und soziales Bewusstsein" unter der Leitung von Jesuiten und engagierten Laien will "eine konkrete Antwort auf die Situation unserer Zeit" geben, indem es "spirituelle Erfahrung ermöglicht und diese in der Sprache der heutigen Zeit und dem Verständnis der Menschen entsprechend deutet." Andererseits will es aufzeigen, wie "die der Spiritualität innewohnende sozial-politische Dimension im konkreten, individuellen und gesellschaftlichen Handeln zum Tragen kommen muss." Seit 75 Jahren steht Bad Schönbrunn im Dienst der religiösen Erwachsenenbildung im Kanton Zug. Seit zehn Jahren wird hier, auch im Auftrag der Kirche, verstärkt der Dialog des Christentums mit den anderen Weltreligionen gefördert. Da Bildungsarbeit für eine breite Bevölkerung nie kostendeckend sein kann, und im kulturellen Dienst der gesamten Bevölkerung steht, wird diese Arbeit nebst unzähligen Spendern und ehrenamtlichen Tätigkeiten auch durch die Katholi-

schen Kirchgemeinden des Kantons Zug unterstützt. In der Verweigerung des Jahresbeitrages beschneidet der Kantonsrat bewusst dieses Bildungsangebot auch von Stadtzugerinnen und -zugern, dies nicht zuletzt aus persönlich oder politisch gefärbten Motiven gegenüber einer Person aus dem Leitungsteam. Leidtragende unter diesem Entscheid sind somit auch Stadtzugerinnen und -zuger, welche vom Bildungsangebot der religiösen-spirituellen Stätte profitieren. Die Streichung des Beitrages an das Lassalle-Haus bedeutet aber auch eine noch nicht auszumachende Einschränkung von 35 Mitarbeitenden im Lassalle-Haus. Ebenso wird es dem Haus nicht mehr möglich sein, den finanziell schwächeren Kursteilnehmenden entsprechende Ermässigungen zu gewähren. Der Stadtrat soll deshalb mit der Gemeinde Menzingen als Standortgemeinde eine Einigung suchen, um das Bildungs- und Einkehrangebot finanziell im Rahmen der Kürzung im nächsten Jahr wiederum zu stützen und damit auch ein Signal zu setzen, welches der bisherigen Wertschätzung der Stadt Zug gegenüber der Institution Lassalle-Haus entspricht."

Ratspräsident Werner Golder teilt mit, dass dieses Postulat auf die Traktandenliste der nächsten GGR-Sitzung gesetzt wird.

Stadträtliche Erklärung betr. Ideenwettbewerb Frauensteinmatt

Stadtrat Dolfi Müller: Das Zuger Verwaltungsgericht hat mit Urteil vom 20. Januar 2004 eine Beschwerde gegen den Entscheid des Stadtrates, den Ideenwettbewerb Frauensteinmatt abubrechen, gutgeheissen. Begründet wird dieser Entscheid damit, dass aus juristischer Sicht kein wichtiger Grund für einen Abbruch bestehe und das Verfahren fortzusetzen sei. Der Stadtrat nimmt dies zur Kenntnis und befasst sich zurzeit mit der detaillierten Analyse dieses Urteils. Der GGR wird zumindest über die BPK zu gegebener Zeit wieder informiert.

6. Stadtkerndurchfahrt: Sanierung Neugasse, Baukredit; Sanierung Grabenstrasse, Projektierungskredit

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrats Nr. 1781

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1781.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1781.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt wird und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Martin Spillmann, Präsident BPK: "Kaum ein Bauobjekt wurde so in der Zeitung zerrissen wie die neue Bahnhofstrasse. Das ist eine Tatsache. Und damit wären die Tatsachen zum Thema Bahnhofstrasse grösstenteils genannt. Die neue Strasse hat zur Verkehrsberuhigung beigetragen, sie hat sich ganz klar nicht zur befürchteten Rennbahn entwickelt. Dass die Bahnhofstrasse keine Prachtallee ist, wussten jene mit offenen Augen schon vor der Neuasphaltierung. Das ist sie auch heute nicht, und das hat mit dem Ausbilden von Fahrbahn und Trottoir auch nichts zu tun. Das Konzept der Fahrbahn, der Gehsteige und der einheitlichen Möblierung hat jedoch klar zu einer Verbesserung in der Bahnhofstrasse geführt. Die BPK ist grossmehrheitlich der Ansicht, dass sich die erste Etappe bewährt hat und schlägt Ihnen vor, die beiden weiteren Strassenstücke in der gleichen Weise auszuführen. Die dafür notwendigen Mehrausgaben halten sich durchaus im Rahmen. Wir sind der Überzeugung, dass uns ein einheitliches Konzept für den Strassenzug durch's Zentrum die CHF 40'000.-- wert sein sollte. Durch das Weglassen der Pflasterung der Trottoirs und Nebengassen können dafür erhebliche Beträge eingespart werden. Im Namen einer Mehrheit der BPK empfehle ich Ihnen daher, die Kredite für die Sanierung Neugasse und Grabenstrasse anzunehmen."

Ivo Romer, Präsident GPK: Die GPK ist einstimmig für die beiden Baukredite. Die GPK konnte sich überzeugen lassen, dass jetzt entschieden werden muss, da die Arbeiten anfangs Februar nach Vorlage des kantonsrätlichen Entscheides in Angriff genommen werden müssen. Die Mehrkosten von CHF 40'000.-- sind im Verhältnis der Gesamtkosten nicht sehr hoch und verteilen sich ungefähr je zur Hälfte auf das Metallband und den hellen Belag. Die GPK begrüsst den Verzicht auf die Pflastersteine im Trottoirbereich. Dies ergibt Minderausgaben von rund CHF 160'000.--. Ob nun das Konzept weiter gezogen werden soll oder nicht, ist nach Meinung der GPK nicht in erster Linie eine finanzielle Frage, sondern um eine Frage der Wahrnehmung und des Fühlens. Innerhalb der

GPK wurden Anträge zur Streichung des Metallbandes und eine Kürzung betreffend Pflanzen und Möblierung gestellt. Vor allem der Antrag auf Streichung des Metallbandes wurde mit 2:3 Stimmen relativ knapp abgelehnt. Die GPK empfiehlt, die Kredite wie vorliegend zu bewilligen.

Stefan Hodel: "Die Notwendigkeit der bautechnischen Sanierung dieser beiden Strassenzüge ist unbestritten. Insofern findet die Vorlage selbstverständlich auch unsere Zustimmung. Was wir allerdings nach wie vor für verfehlt und unnötig erachten, sind der helle Fahrbahnbelag und die kaum wahrnehmbare metallene Wasserrinne. Ursprünglich kam das Konzept mit einer durchgehenden hellen Fahrbahn vom Casino bis zum Bundesplatz daher. Es wurde von uns stark kritisiert. Inzwischen sind auch die Urheber zur Einsicht gelangt, dass dieses helle Band weder den Post-, noch den Kolinplatz entzweischneiden darf. Nun sollen nur noch die kurzen Strassenstücke zwischen den Plätzen hell behandelt werden. Aus dem verfehlten Konzept ist in der Not ein Patchwork geworden. Die dem hellen Belag zugeschriebene Verlangsamung des Verkehrsflusses wagen wir weiterhin zu bezweifeln. Diese ist viel eher eine Folge der tatsächlich schmalen Fahrbahn, der fehlenden Leitlinie in der Strassenmitte und wohl nicht zuletzt auch eine Folge der Verengung durch die Baustelle. Die Neugasse muss und kann nicht über den gleichen Leisten geschlagen werden wie die Bahnhofstrasse. Zum einen ist sie ausgesprochen schmal. Es macht keinen Sinn, diesen schmalen Raum zwischen den Häuserzeilen mit unterschiedlichen Belägen optisch noch enger zu machen. Zum andern beginnt südlich des Postplatzes, da wo seinerzeit das Baarertor stand, der historische Kern von Zug, der als solcher kein derartiges Fahrbahn-Design erträgt oder nötig hat. Es gibt ja nicht nur die Sicht des Automobilisten, sondern auch jene des ganz normalen Stadtbetrachters. Nicht nur wir werden mittlerweile festgestellt haben, dass es dort, wo sich der Strassenschmutz sammelt, keinen Edelstahl braucht. Vor einem Jahr wurde unser Antrag, auf die Edelstahlbänder zu verzichten, mit nur einer Stimme Unterschied abgelehnt. Wir sind zuversichtlich, dass es uns diesmal gelingt, das Versenken von weiteren 20'000 Franken im Strassengraben zu verhindern. Wir stellen folgende zwei Anträge:

- Auf den Einbau von Edelstahlstreifen im Rahmen der Sanierung der Neugasse ist zu verzichten.
- Auf den hellen Deckbelag im Rahmen der Sanierung der Neugasse ist zu verzichten.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung für diese Anträge, der Verzicht auf die beiden überflüssigen Gestaltungselemente sollte uns nicht allzu schwer fallen. Wir sparen damit übrigens nicht nur CHF 40'000.--, sondern gleich CHF 80'000.--, CHF 40'000.-- als Einwohner der Stadt und CHF 40'000.-- als Einwohner des Kantons. Dem beantragten Projektierungskredit für die Ausarbeitung des Vorprojektes Grabenstrasse stimmen wir zu."

Jürg Messmer: "In den vorliegenden Kreditbegehren für den Baukredit bzw. Projektierungskredit für die Sanierung der Neugasse und der Grabenstrasse möchte der Stadtrat den gleichen Ausbaustandard beibehalten, wie er an der Bahnhofstrasse angewendet wurde. Wenn man heute die bereits sanierte Bahnhofstrasse betrachtet, kommt man zwangsläufig zur Erkenntnis, dass Kunst Geschmacksache ist, wenn bei einer Sanierung überhaupt von Kunst geredet werden kann. Hier stellt sich automatisch die Frage, ob

dieses Konzept eigentlich so überzeugen kann. Der helle Belag war zwar am ersten Tag noch schön anzuschauen, jedoch mit den ersten Fahrzeugen, die durchfuhren, wurde das Bild der sauberen Strasse ziemlich in Mitleidenschaft gezogen. Man muss damit doch bereits zur Erkenntnis gekommen sein, dass eine Strasse grundsätzlich nichts Sauberes sein kann. Dass man auf hellen Belägen die Flecken, sprich Bremsspuren, Abgasrückstände usw. besser sieht als auf herkömmlichem Teerbelag, ist offensichtlich. Die Zuger Bevölkerung hat ihren Unmut über den hellen Belag und den Chromstahlbänder sehr schnell und sehr klar in unzähligen Leserbriefen dargelegt. Sie war eindeutig nicht begeistert von der Bahnhofstrasse, die jeglichen Charme verloren hat. Auch die Chromstahlbänder werden nicht als Kunstwerk erkannt, da sie schlichtweg nicht sichtbar sind. Wem ist diese teure Rinne schon bewusst aufgefallen? Sicher den wenigsten der hier Anwesenden. Oder man hat sie am Anfang vielleicht zur Kenntnis genommen und beachtet sie heute, nur wenige Monate nach der Eröffnung der Bahnhofstrasse nicht mehr. Sie könnte ebenso gut bereits entfernt worden sein und niemand, oder aber die Wenigsten, würden dies bemerken. Zum heutigen Zeitpunkt wäre es ehrlicher, zu sagen, die Bahnhofstrasse war ein Versuchsobjekt, es hat nicht funktioniert und darum lassen wir diesen Versuch wieder fallen. Warum den gleichen Fehler zweimal machen? Wenn man nun die Sanierung der Neugasse und Grabenstrasse auf die gleiche Weise vornimmt, werden wir bei jeder weiteren Belagserneuerung alle drei Teilstücke erneuern müssen, weil sonst das Gesamtbild wieder nicht einheitlich wäre. Zudem bereitet den Planern heute schon die Farbgebung bei den zu projektierenden und die Fahrbahn unterbrechenden Plätzen einiges Kopfzerbrechen. Bedenken Sie auch, dass bei allfälligen Reparaturen am Strassenbelag jeweils mit erhöhten Kosten zu rechnen ist. Auch Zug ist heute eine Stadt, die sparen muss und will. Dies wurde auch an der letzten GGR-Sitzung beim Budget klar zum Ausdruck gebracht. Wenn wir nun heute den hellen Belag und die Chromstahlbänder ablehnen, werden wir unter Berücksichtigung beider Projekte rund CHF 40'000.-- sparen. Sanierungen in der Stadt Zug sind unumgänglich, will man doch eine Stadt präsentieren, die sauber und lebenswert ist. Jedoch ist eine Sanierung immer eine Kosten/Nutzen-Frage, und die wird im vorliegenden Projekt nicht berücksichtigt. Hier geht es einzig und allein um die künstlerische Darstellung der Stadt Zug, ohne Sinn und Zweck zu hinterfragen. Die Fraktion der SVP ist zum Schluss gekommen, dass die Vorlage zwar sehr gut ausgearbeitet ist, jedoch unter Ausser Achtlassung der Volksmeinung, die wir, meine Damen und Herren, hier in erster Linie zu vertreten haben. Die SVP-Fraktion stellt deshalb folgenden Antrag: In den beiden vorliegenden Vorlagen Baukredit Sanierung Neugasse und Projektierungskredit Sanierung Grabenstrasse sind die zwei Kostenstellen Aufhellung der Fahrbahnbeläge und Metallbänder zu streichen."

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass diese Anträge mit denjenigen der Alternativen Fraktion übereinstimmen.

Martina Arnold: "Wie wir alle wissen, hat sich die Begeisterung der Zuger Bevölkerung für die neu gestaltete Bahnhofstrasse in Grenzen gehalten! Während und nach der Sanierung im letzten Sommer erschienen in unseren Zeitungen Leserbriefe, in denen Zu-

gerinnen und Zuger ihren Unmut äusserten über das Fällen der 14 Bäume, über die stets neuen gut sichtbaren Bremsspuren auf dem hellen Fahrbelag und über die unscheinbare Chromstahlrinne. Trotz dieser Kritik sagt die CVP ja zur analogen Neugestaltung der Neugasse und Grabenstrasse. Weshalb? Weil wir für unsere Hauptverkehrsachse ein einheitliches Strassenbild haben möchten. Das heisst: Eine konstante Strassenbreite ohne Mittelstreifen (optische Verengung), einen einheitlichen Fahrbelag, gleiche Randsteine und Fussgängerflächen wie auf der Bahnhofstrasse. Auf ein Gestaltungselement möchten wir jedoch verzichten, nämlich auf das schmale Metallbändchen am Strassenrand, das an der Bahnhofstrasse von Anfang an trüb und kaum sichtbar war. Wir empfinden dieses Element nicht als eine „Veredelung der Oberfläche“ (wie es in der Broschüre der Architekten heisst). Hingegen können wir uns mit dem hellen Fahrbelag abfinden, obwohl auf der Bahnhofstrasse die Selbstreinigung der immer wiederkehrenden Bremsspuren jeweils lange dauert! Haben Sie übrigens bemerkt, dass auf der Bahnhofstrasse der ursprünglich schmutzige weisse Fahrbelag inzwischen olivgrün geworden ist? Das wirkt angenehmer und wärmer. Mit zunehmendem Alter wird er immer schöner... Natürlich sind wir uns bewusst, dass mit der Neugestaltung der Neugasse die Strasse nicht breiter wird. Sie ist uns bleibt schmaler als die Bahnhofstrasse. Auch kann diese Sanierung leider die Verkehrsprobleme in unserer Innenstadt nicht lösen! Da müsste schon ein Minitunnel gebaut werden! Apropos Bepflanzung: In der Vorlage wird versprochen, dass keine weiteren Bäume weder in der Neugasse noch in der Grabenstrasse gefällt werden. Im Gegenteil: Es sollen einige neue Bäume dazu kommen. Die dafür vorgesehenen Standorte sind für uns jedoch nicht befriedigend, sollen sie doch an Strassenachsen zu stehen kommen (Falkengasse/ Raingässli und Hirschenplatz/ Landsgemeindeplatz). Auf solchen Achsen aber versperren sie die freie Sicht auf den Zugersee! Ein Bezug zu den umliegenden Landschaftsräumen wird damit nicht ermöglicht, sondern verhindert! Wir bitten den Stadtrat, dies noch einmal vor Ort zu begutachten. Bei der vorgesehenen Sanierung der Grabenstrasse begrüßen wir, dass die Anzahl der Autoabstellplätze entlang der Strasse erhalten bleiben soll, jedoch mit auf 30 Minuten reduzierter Parkierungszeit. Die umliegenden Ladenbesitzer wie auch deren Kunden werden das sicher begrüßen.

Antrag: In der Neugasse soll auf das Metallband verzichtet werden. Die Sanierungskosten reduzieren sich damit um CHF 20'000.--."

Cornelia Stocker: "Im Grundsatz kann die FDP-Fraktion der Fortführung des angefangenen Gestaltungskonzepts entlang der Hauptverkehrsachse zustimmen. Auch wenn mit dem hellen Belag nicht Jedermanns Geschmack getroffen wurde, eine Beruhigung des Verkehrsflusses wurde jedenfalls erreicht. Deshalb ist es für uns nachvollziehbar, dieses Konzept in der Neugasse und in der Gartenstrasse weiterzuziehen. In diesem Sinne lehnt die FDP grossmehrheitlich den Antrag 2 der SGA und SVP ab. Bereits vor einem Jahr habe ich hier die Skepsis unserer Fraktion gegenüber dem Metallband wegen seiner psychologischen Wirkung gegen aussen kundgetan. Diesbezügliche Negativschlagzeilen blieben glücklicherweise aus. Enttäuschung machte sich bei uns lediglich breit, indem das doch gegenüber Wassersteinen teurere Metallband statt objektive Wirkung geschweige denn irgendwelche Akzente zu setzen, nicht zu überzeugen vermochte.

Statt top ist es ein Flop. Deshalb kann hier guten Gewissens gespart werden. Ein konventioneller Randabschluss für die kommenden Abschnitte tut es auch. Antrag 1 der SGA, CVP und SVP werden auch wir grossmehrheitlich unterstützen. Wir finden es auch richtig, dass auf das Pflästern der umliegenden Gassen – einerseits wegen der Finanzlage und andererseits aus Komfortüberlegungen, Bsetzi-Steine sind weder Rollstuhl noch Kinderwagen freundlich – verzichtet wird."

Urs Bertschi: "Möblierungen", sei es in der Firma oder eben in einem städtischen Strassenzug, können nur schlecht in basisdemokratischer Weise realisiert werden. Nicht weil die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt kein Mitspracherecht haben sollen, nein, nicht deswegen, sondern weil ein solches Projekt angesichts der Meinungsvielfalt und der unterschiedlichen Geschmäcker basisdemokratisch schlicht nicht zum Abschluss zu bringen wäre. Stellen sie sich vor, die UBS, die Siemens oder die Stadt würde bei den Mitarbeitern eine Umfrage machen, wie eine neue Büromöblierung auszusehen habe. Ein solches Möblierungsprojekt verkäme zur unendlichen Geschichte. Ich meine daher, der GGR sollte – zwar allen Unkenrufen und allen individuellen Betroffenheiten zum Trotz, aber gleichwohl nicht trotzig – zusammen mit dem Stadtrat weiterhin Kühnheit und Mut zeigen, so etwas wie "Leadership" in dieser Stadt-Möblierungsfrage übernehmen. Wie die GPK und BPK ist auch die SP-Fraktion der Meinung, es seien sämtliche Gestaltungselemente weiterzuführen, ansonsten man sich am Schluss allenfalls die Frage stellen müsste, was noch eigenständig und was noch gestaltet worden ist. Die SP-Fraktion jedenfalls sagt weiterhin klar Ja zu einem aufgehellten Flüsterbelag, der so gut ohne Mittelstreifen auskommt, wohltuend den Verkehr beruhigt und die Immissionen hörbar reduziert. Sie sagt weiterhin Ja zum Edelstahl-Abschlussband, welches glücklicherweise nicht gebracht hat, was viele befürchteten – nämlich in purer Zuger Protzigkeit die Rinnsteine zum Glänzen zu bringen – , welches aber – etwas teurer zwar, vielleicht als blosser, aber einzigartiger und bezahlbarer Gag – seine guten Dienste tut. Vor einem Jahr habe ich hier an dieser Stelle ausgeführt, dass es sich bei der Stadtkerndurchfahrt um eine Strategie handle, die grosse Chancen, aber auch viele Risiken in sich berge. Die Chancen seien in der Modularität, der Anpassungsfähigkeit und der Flexibilität der einzelnen Elemente zu sehen. Darin aber seien auch gleich die Risiken zu orten, zumal bei der Stadtkernsanierung nicht allen werde Recht getan werden können. Geringfügiges Missbehagen gegenüber einer Etappe könne leicht zum eigentlichen Projekt- bzw. Konzeptkiller hochstilisiert werden. So warnte die SP bereits damals davor, die Gestaltung der Innenstadt über die "Werkzeugkasten-Strategie" zum beliebigen Jekami verkommen zu lassen. Nun scheinen wir uns in der Tat an der Schwelle zum Jekami zu befinden. Aus welchen Gründen auch immer besteht die Tendenz, das Projekt hinsichtlich einzelner Elemente und nach individuellem Gusto zu beschneiden. Dies meine Damen und Herren darf doch wohl nicht sein! Oder sind sie etwa bewusst dazu bereit, der konzeptionell überzeugenden Stadtkerndurchfahrt mit Wissen und Willen eher peinlichen Flickwerkcharakter einzuhauchen? Wohl kaum. Wollen wir Elementevielfalt und Inkohärenz an unserer innerstädtischen Hauptachse verhindern, gilt es heute allein aus städtebaulicher Sicht die Verpflichtung einzulösen, die wir uns vor einem Jahr hinsichtlich der konsequenten Umsetzung der gestalterischen Grundideen zur Stadtkerndurchfahrt

aufgelegt haben. Vor diesem Hintergrund empfiehlt ihnen die SP-Fraktion, der Vorlage des Stadtrates zuzustimmen und den Baukredit zur Sanierung der Neugasse wie auch den Projektierungskredit für die Umgestaltung der Grabenstrasse zu bewilligen."

Stadtrat Dolfi Müller: "Zugegeben: die ganze Bahnhofstrasse ist durchaus gewöhnungsbedürftig, und das geschieht bereits. Es gibt schon sehr viel Positives zu vermelden. Die neue Bahnhofstrasse hat immer wieder Gespräche provoziert, was auch als ein Riesenfortschritt in der Sache selbst bezeichnet werden darf. Die Mitglieder der BPK konnten von Herrn Pfenninger überzeugt werden, dass das vorliegende Konzept weit über diese Silberfaden- und Belagsdiskussion hinausgeht. Ein wesentlicher Bestandteil des Konzeptes sind auch die in den Strassenraum hineinragenden Bäume, womit eine gewisse Kammerung bewirkt werden soll. Die Sicht auf den See wird nur gerade auf der einen Seite des Raingässli etwas verdeckt. Als grosses Thema gerade im Zusammenhang mit dem Marketing muss der Wiedererkennungseffekt erwähnt werden. Der Silberstreifen und der helle Belag sind in etwa vergleichbar mit dem Krokodil auf dem La Coste Leibchen. Für diese Markenpflege eine Einmalzahlung von CHF 40'000.-- im Verhältnis zur Gesamtsumme von 2 Mio. Franken zu investieren, ist schon beinahe Gratiswerbung. Der Stadtrat ist nach wie vor klar für die Weiterführung des Silberstreifens und des hellen Belages. Der Vorwurf des Patchworks ist nicht stichhaltig. Hier hat ein Lerneffekt stattgefunden. Zum Votum von Jürg Messmer ist zu erwähnen, dass den Charme nur verlieren kann, wer ihn auch einmal besessen hat. Allen Ernstes: so charmant war die Bahnhofstrasse bisher auch nicht. Diese Nostalgie ist daher nur schwer verständlich."

Isabelle Reinhart: "Nach den ersten Erfahrungen mit der neuen Bahnhofstrasse wissen wir, was dem Volk nicht behagt. An manches haben wir uns inzwischen gewöhnt, anderes will uns bis heute noch nicht so recht gefallen. Wir staunen, dass der weisse Belag ohne Mittellinie derart verkehrsberuhigend wirkt und möchten ihn deshalb weiterführen. Wir sind nicht überrascht, dass das Metallband keinen nennenswerten Effekt herzaubert (und können ebenso gut darauf verzichten). Und wir stellen ernüchternd fest, dass die moderne Bahnhofstrasse einfach nicht so recht zu uns Zugern passen will, dass sie mit ihrer Kahlheit ein gewisses Ambiente verloren hat. Sie ist seelenlos geworden. Wollen wir bei der Neugasse die gleichen Fehler wiederholen? In meinen Augen wurde hier nur an den Verkehr gedacht. Es wird davon ausgegangen, dass die Neugasse eine Durchgangsstrasse ist und diese für den Fussgänger nicht attraktiv ist. Aber muss das so bleiben? Haben wir nicht jetzt die Chance, etwas daran zu ändern? Ich möchte hier aufs Stichwort "Marketing unserer Stadt" eingehen: Unsere Wahrnehmung ist komplex und oft unbewusst. Pflastersteine geben uns das Gefühl, in einer alten, vertrauten Stadt zu sein. Sie erinnern an etwas Gemächlichkeit, sie laden zum Flanieren ein. Und genau mit dieser Symbolik wollte auch das Planerteam im Trottoirbereich arbeiten und der Neugasse ihre Bedeutung zurückgeben. Ich bedaure sehr, dass der Stadtrat sich plötzlich vom Spardruck dazu hat verleiten lassen, der äusseren Altstadt ihre Eigenheit/ ihr Markenzeichen nicht zurückzugeben. Natürlich kann man einwenden, dass eine Pflästerung nicht den nötigen Geh- und Rollkomfort bringt und bei Nässe auch noch rutschig werden kann – wie mir aus dem Baudepartement mitgeteilt wurde. Pflastersteine aber

markieren einen Grossteil unserer äusseren Altstadt und erweisen sich als langlebig und pflegeleicht. Es dürfte auch nicht unbekannt sein, dass heute durchaus auch behindertenfreundliche Pflastersteine verfügbar sind. Ein schönes und eindrückliches Beispiel einer Asphaltstrasse, gesäumt von Pflastersteintrottoirs und alten Häusern ist unweit von hier die südliche St. Oswaldsgasse. Sie wirkt heimelig, vertraut und einladend. Ich bin überzeugt, dass die CHF 160'000.- Mehrkosten für Pflastersteine im Trottoirbereich der Neugasse gut investiert sind und stelle deshalb folgenden Antrag: Der Trottoirbereich der Neugasse sei mit Pflastersteinen zu versehen. Bitte denken Sie bei Ihrer Stimmabgabe auch an das nächste Geschäft: die Neugestaltung des Postplatzes. Diesen Platz wollen wir für den Fussgänger wieder aufwerten. Dann dürfen wir das Bindeglied zur Altstadt – die Neugasse – nicht aussparen! Wir müssen die Neugasse ins Gesamtkonzept, nämlich in die fussgängerfreundliche Altstadt integrieren."

Stadtrat Dolfi Müller erklärt sich damit einverstanden, dass der helle Belag und der Edelstahlstreifen im Baukredit mit je CHF 20'000.-- berechnet werden.

Abstimmung

über den Antrag der Alternativen Fraktion und der SVP-Fraktion, es sei auf den Einbau der Edelstahlstreifen im Zusammenhang mit der Sanierung der Neugasse zu verzichten und somit der Baukredit um CHF 20'000.-- zu kürzen:

Für den Antrag der Alternativen Fraktion und der SVP-Fraktion stimmen 23 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 23 Jastimmen, ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Antrag der Alternativen Fraktion und der SVP-Fraktion gutgeheissen hat. Somit wird der Baukredit um CHF 20'000.-- gekürzt.

Abstimmung

über den Antrag der Alternativen Fraktion, es sei auf den hellen Deckbelag zu verzichten und somit der Baukredit um CHF 20'000.-- zu kürzen:

Für den Antrag der Alternativen Fraktion stimmen 15 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 19 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 15:19 Stimmen den Antrag der Alternativen Fraktion abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag von Isabelle Reinhart, den Trottoirbereich Neugasse mit Pflastersteinen zu versehen und somit den Kredit um CHF 160'000.-- zu erhöhen:

Für den Antrag von Isabelle Reinhart stimmen 5 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 5 Jastimmen, ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Antrag Isabelle Reinhart abgelehnt hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes betr. Sanierung Neugasse; Baukredit:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 (abgeändert auf CHF 560'000.-- gemäss gutgeheis- senem Antrag betr. Verzicht auf Edelmetallstreifen) - 2 und 3 wird das Wort nicht ver- langt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 30:1 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1374 betreffend: Sanierung Neugasse; Baukredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1781 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Sanierung der Neugasse wird ein Baukredit von CHF 560'000.-- (Anteil Stadt Zug) zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Beratung des Beschlussesentwurfes betr. Sanierung Grabenstrasse; Projektierungskredit

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR dem Antrag des Stadtrates mit 34:1 Stimmen zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1375
betreffend: Sanierung Grabenstrasse; Projektierungskredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1781 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für die Grabenstrasse (Anteil Stadt) wird ein Projektierungskredit von CHF 165'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

7. Neugestaltung Postplatz:

- a) Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, Projektierungskredit**
- b) Änderung Verkehrsregime Innenstadt Machbarkeitsstudie, Planungskredit**
- c) Parkleitsystem Innenstadt, Machbarkeitsstudie, Planungskredit**

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1782.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1782.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Martin Spillmann, Präsident BPK: "Mit der Vorlage 1782 werden gleich verschiedene langjährige Missstände erheblich verbessert und teilweise sogar behoben.

Postplatz: Das neue Verkehrsregime auf dem Postplatz verkleinert die für die Fahrbahnen notwendigen Flächen massiv und schafft die Grundlage für eine neue Gestaltung des ganzen Platzes. Bei einer solchen Einsparung an Verkehrsfläche könnte nach Meinung der BPK auch die fehlende Verkehrsverbindung vom unteren auf den oberen Postplatz in Kauf genommen werden. Trotzdem ist dies eine fehlende Verkehrsbeziehung, die in der weiteren Bearbeitung wenn immer möglich realisiert werden sollte. Mit dem Parkhaus würde eine weitere wesentliche Verbesserung für den Postplatz und das ganze Quartier erreicht. Die Kantonsstrasse mitten über den Postplatz teilt diesen und führt dazu, dass man sich für die eine oder andere Hälfte des Platzes entscheiden muss. Die Geometrie und Gösse der Platzhälften macht klar, dass das Parkhaus nur auf der unteren Hälfte des Platzes vernünftig gebaut werden kann. Einige stossen sich am Standort der Einfahrt. Wir haben dies bereits in Zeitungsberichten lesen können. Dazu muss gesagt werden, dass eine andere Einfahrt auf der unteren Platzhälfte ohne ebenso grossen Behinderungen und Einschränkungen nicht möglich ist. Eine Einfahrt von der oberen Platzhälfte würde die ganzen Einsparungen an Parkflächen, die durch den Bau des unterirdischen Parkhauses erzielt werden wieder in Verkehrsflächen umwandeln. Es sind jedoch nicht nur die lange gewünschten besseren Verhältnisse auf dem Postplatz, die für das Parkhaus sprechen. Die grosse Fluktuation von Geschäften im Gebiet Neugasse – Postplatz zeigt, dass eine Verbesserung der Verhältnisse, und das heisst auch mehr Parkplätze, für die umliegenden Läden dringend notwendig ist. Wir befürworten

deshalb, wenn immer technisch möglich ein Parkhaus mit 150 Plätzen. Die vorliegende Studie zeigt, dass die angeregten Verbindungen zwischen den bestehenden Parkhäusern Schmidgasse resp. Eisenhammer und dem neuen Parkhaus nicht realisierbar sind. Zum einen sind die Einfahrten der beiden genannten Parkhäuser bereits heute ungenügend und für weitere höhere Verkehrsfrequenzen ungeeignet, zum anderen wären die Verbindungswege sehr lange, teuer und mit riesigen technischen Aufwendungen verbunden. Liebe Kolleginnen und Kollegen, uns liegt ein wirklich gutes, realisierbares und finanzierbares Konzept für eine neue Verkehrsführung über den Postplatz und ein lange gesuchtes Parkhaus im Zentrum vor. Nach jahrelangem Reden sollten wir endlich einmal handeln. Stimmen Sie darum dem Projektierungskredit zu.

Verkehrsregime Innenstadt: Vom Gebiet Gotthardstrasse – Bundesplatz führen drei Strassen zum Postplatz: die Vorstadt am See, die Bahnhofstrasse und die Poststrasse. Alle haben sie ganz verschiedene Qualitäten und Aufgaben. Welche von den Strassen künftig die beste, vernünftigste Verkehrsachse, welche die Flaniermeile und welche die Erschliessungsstrasse sein soll, darüber gehen die Meinungen auseinander. Wenn ich dazu persönliche meine Meinung einbringen kann: wir alle werden wohl kaum jemals an einem lauen Sommerabend durch die Bahnhofstrasse flanieren. Auch dann nicht, wenn sie absolut verkehrsfrei wäre und wenn das Bauamt noch einige neue lauschige Bäume pflanzen würde. Wir haben ganz einfach schönere Ort in Zug. Dass es aber sehr wohl möglich ist, auch mit vernünftigen Mitteln neue Verkehrsführungen zu finden und zu realisieren, hat die Studie am Postplatz klar aufgezeigt. Ich empfehle Ihnen darum im Namen der BPK, die Kosten für diese Machbarkeitsstudie zu sprechen.

Parkleitsystem: Zug ist keine Grossstadt. Lohnt es sich in Zug ein Parkleitsystem einzuführen? Lohnt es sich dieses Geld für eine Studie überhaupt auszugeben. Im Interesse von weniger Suchverkehr und besserer Auslastung der Parkhäuser hat die BPK auch hier mehrheitlich zugestimmt. Wir sind uns aber der doch sehr hohen Kosten bewusst und sind der Ansicht, dass diese Studie, da sie doch bereits in einigen Schweizer Städten erhoben wurde und angesichts der in Zug vorhandenen Verkehrszahlen günstiger zu machen wäre. Im Namen der BPK empfehle ich Ihnen, allenfalls mit Einsparungen, auch einen Kredit zum Parkleitsystem zu genehmigen."

Ivo Romer, Präsident GPK: Die GPK hat die drei Beschlussesvorschläge grossmehrheitlich bzw. einstimmig gutgeheissen. Die Kosten für das Parkhaus stehen einem hohen Nutzen durch die Umlagerung der oberirdischen Parkplätze und einer dadurch möglichen entscheidenden Aufwertung der Innenstadt gegenüber. Die GPK ist sich einig, dass jetzt zu entscheiden ist, ob die Variante 100 oder 150 Parkplätze weiterverfolgt werden soll. Dies bringt einerseits Klarheit und andererseits eine stabile Planungsgrundlage für die Wirtschaftlichkeitsrechnung, welche in der Vorlage etwas gar mager ausfällt. Angaben zum Eigenfinanzierungsgrad fehlen gänzlich und sind nachzuliefern. Für den aufmerksamen Leser der Vorlage gibt es Folgendes zu bemerken: die Differenz im abschliessenden Vergleich der Gesamtkosten von 13,5 Mio. Franken gegenüber 17,8 Mio. Franken begründet sich nicht allein mit der Anzahl der Parkplätze, sondern es werden sich eine Minimal- und eine Maximalvariante mit sämtlichen Optionen gegenübergestellt. Die

GPK hat zwei Kürzungsanträge diskutiert und schlägt den einen heute auch dem GGR vor. Zusammenfassend empfiehlt die GPK:

- dem Projektierungskredit für das Parkhaus und die Neugestaltung des Postplatzes von CHF 490'000.- mit folgender Änderung zu genehmigen: Ziff. 1: "...des unterirdischen Parkhauses Postplatz mit zirka 150 Parkplätzen und der Neugestaltung...."
- den Planungskredit Änderung Verkehrsregime Innenstadt von CHF 150'000.-- gemäss Beschlussesentwurf des Stadtrates zu genehmigen
- den Planungskredit Parkleitsystem Innenstadt, Baukredit, mit folgender Änderung zu genehmigen: Ziff. 1: ... wird ein Kredit von CHF 100'000.-- zu Lasten..."

Cornelia Stocker: "Zuerst Dank und Lob dem Stadtrat, er ist nun gewillt, ein altes FDP-Anliegen, den Postplatz umzugestalten, zügig an die Hand zu nehmen. Wenn es optimal läuft, können wir in 2 ½ Jahren auf dem unteren Postplatz Espresso trinken. Wir leben jetzt und müssen die Gegenwart so angenehm wie möglich ausgestalten, statt immer nur von einer besseren Zukunft zu träumen. Dies an die Adresse der SGA. Bis der Kanton allenfalls grünes Licht für einen Stadttunnel gibt, dauert es noch Jahre. Und auch dann muss die Parkierungsfrage gelöst sein. Konzentrieren wir unsere Kräfte und finanziellen Ressourcen, aufs Machbare und klammern uns nicht weiter ans Wünschbare. Der Stadtrat gliedert seinen Antrag in drei Abschnitte. Dem ersten, dem Projektierungskredit fürs Parkhaus und die Postplatz-Neugestaltung, stimmt die FDP wie wartet zu. Die Parkhaus-Zufahrt ist für uns der einzige Wermutstropfen, doch die angestellten Überlegungen ergeben keine Alternative. Letztendlich wird die Garageneinfahrt eine Gestaltungsfrage sein. Die Planer sind also gefordert, ein Optimum herauszuholen. Am Paradeplatz in Zürich hat die Credit Suisse ihre ehemalige Schaltherhalle der öffentlichen Nutzung zugeführt. Büros der kantonalen Verwaltung dazumal an prominentester Lage am unteren Postplatz müssen nicht sein. Wir wären dem Stadtrat dankbar, wenn er mit dem Kanton rechtzeitig auf Tuchfühlung gehen würde, um eine der breiten Öffentlichkeit dienende Lösung zu erzielen. Vermietung von Lokalitäten an dieser Lage könnte für den Kanton auch ein rentables Geschäft sein. Büros der Verwaltung an besserer Lage werfen jedenfalls keinen Ertrag ab. Es ist uns ein Anliegen, dass in der ganzen Postplatz-Euphorie die unsägliche Geschichte um den Bundesplatz nicht bei Seite geschoben wird. Ein gegeneinander Ausspielen dieser Plätze kommt nicht in Frage. Das eine tun und das andere nicht lassen muss das Motto sein. Dem zweiten Antrag, der Machbarkeitsstudie betreffend Verkehrsregime, kann die FDP nur unter Bedingungen zustimmen. Erste Bedingung: Die Bestellung einer solchen Studie muss total offen formuliert sein und vor allem die anliegenden Strassen, insbesondere die Poststrasse, miteinbeziehen. Alle Optionen müssen studiert werden. Es darf nicht sein, dass eine solche Studie darauf abzielt, wie Dolfi's Traum von der autofreien Bahnhofstrasse sich effektiv verwirklichen lässt. Wenig Gefallen haben wir an den beantragten Kosten von CHF 25'000.— für die sogenannte Kommunikation und einen „runden Tisch“. Ein breit angelegtes Jekami führt zu Verunsicherungen, schürt falsche Hoffnungen und gaukelt den Teilnehmenden eine Entscheidungskompetenz vor, die in Tat und Wahrheit anderen zufällt. Aus diesem Grund beantragt die FDP, den Planungskredit entsprechend auf CHF 125'000.— zu kürzen. Zum Antrag Planungskredit Machbarkeitsstudie Parkleitsys-

tem: Die vorgeschlagenen Kosten für eine solche Studie, das wird allen so ergehen hier im Saal, sind extrem hoch. Bedenken Sie, wie viele Mannstunden CHF 150'000.— ergeben. Es stellt sich doch jetzt schon die Frage, wie viel sind wir für ein solches, zugegeben in anderen grösseren Städten gut funktionierendes System, überhaupt auszugeben bereit. Heute haben wir null Anhaltspunkte, mit welchen Erstellungskosten zu rechnen ist. Einfach einer extrem teureren Machbarkeitsstudie zuzustimmen, die möglicherweise ein Ergebnis, das den Rahmen unserer Vorstellungen sprengen wird, ergibt, wollen wir nicht. Deshalb beantragt Ihnen die FDP Rückweisung, mit dem Auftrag, die etwaigen Erstellungskosten eines Parkleitsystems zuerst zu eruieren. Das personell gut dotierte Mobilitätsmanagement sollte doch in der Lage sein, Erfahrungsdaten und Eckwerte anderer Städte aufzuzeigen oder ganz einfach zwei drei Anbieter-Firmen aufgrund der vorhandenen Basisdaten um eine Richtofferte zu bitten. Es wird für uns ein wesentlicher Unterschied sein, ob wir uns in der Grössenordnung von 2 oder 5 Millionen bewegen werden. Und das wollen wir wissen, bevor wir eine Studie, die dann u.U. für den Papierkorb ist, bestellen. Zusammengefasst sind wir der Meinung, nun endlich auf dem richtigen Pfad zu sein, wenn wir mit einer echten und erst noch rasch umsetzbaren Aufwertung der Innenstadt ernst machen wollen."

Urs E. Meier: "Einleitend sei festgehalten, dass die Alternative Fraktion vor einem Jahr dafür gestimmt hat, die FDP-Motion erheblich zu erklären. Dies aus der Haltung, dass das Abklären aufgeworfener Fragen allemal gescheiter sei, als diese zu verdrängen. Wir erhofften uns insbesondere auch Aussagen zum Bedürfnis und zur Nachhaltigkeit. Aussagen zu den längerfristigen Auswirkungen eines Parkhauses auf den Verkehr und die Stadt als Ganzes. Die Studie hat diesen Fragen leider nur wenig Beachtung geschenkt und sich vorwiegend um die bautechnische Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit gekümmert. Immerhin: auf Seite 4 der Studie findet sich ganz unscheinbar die folgende Aussage: "Die Auslastung der Parkhäuser deutet klar darauf hin, dass auch während der Spitzenauslastung kaum Parkplatzengpässe bestehen; ausgenommen die durch die Parkplatzsuchenden stark bevorzugten oberirdischen Parkplätze." Diese Feststellung darf man sich ruhig merken. Die Studie zeigt uns deutsch und deutlich, dass das Parkhaus zwar machbar, eigentlich aber unnötig ist. Das wunderschöne Bild der Place des Terreaux in Lyon aus dem Schlussbericht des Planungsteams Postplatz zeigt sehr deutlich, welche Mogelpackung uns heute vorgelegt wird. Dieses Bild muss als Ziel so lange Utopie bleiben, so lange täglich 20'000 Fahrzeuge unseren viel kleineren Postplatz überqueren! Solange der Grossteil dieser 20'000 Vehikel keinen anderen Weg zur Verfügung hat, ist es unredlich, von Italianita zu schwafeln. Es ist ja kaum eine Unterstellung, wenn ich annehme, dass Dolfi Müller mit diesem Begriff nicht die Freude an Motoren und Lärm, sondern einen lebenswerten, freien Platz für die Menschen gemeint hat. Sie ahnen es, was kommt: Ohne Minitunnel, meine Damen und Herren, ist am Postplatz keine grundsätzliche Verbesserung zu haben! Solange täglich 20'000 Fahrzeuge den Platz queren, entlarven sich bei seriöser Betrachtung die vorgeschlagenen Massnahmen als Aktivismus im Gefolge einer vermuteten guten Stimmung unter der Bevölkerung, als Augenwischerei und Kosmetik. Die eingereichte Minitunnel-Initiative lässt uns auf mehr hoffen. Zur Parkierung im Stadtzentrum allgemein: Mit grosser Freude

zitieren ich Frau Stocker in ihrem Werben für die FDP-Motion vor einem Jahr in diesem Rat: "Es ist der FDP-Fraktion wirklich ein Anliegen, dass am Postplatz eine Verschönerung erreicht werden kann. Dies gelingt aber nur, wenn die Parkierungsfrage verbessert werden kann. Dazu muss der Suchverkehr mindestens minimiert wenn nicht sogar eliminiert werden." Der letzte Satz hat mir natürlich am besten gefallen. So rechne ich denn zuversichtlich mit vielen FDP-Stimmen für unseren Antrag, es seien sämtliche oberirdischen Parkplätze zwischen Postplatz und Kolinplatz aufzuheben. Ein paar wenige Güterumschlagplätze werden genügen. Denn solange die Aussicht besteht, den vielleicht einzigen Parkplatz per glücklichen Zufall halt doch einmal zu ergattern, wird der Suchverkehr kreisen. Erst das Wissen, dass es nichts zu finden gibt, lässt diese unnötigste Art von Verkehr gar nicht erst entstehen. Zum vorgeschlagenen Parkhaus: Es ist nicht einfach ideologisch begründete Fundamentalopposition, die uns nein sagen lässt. Unsere Ablehnung hat verschiedene Gründe: Wie schon eingangs erwähnt, zeigt die Studie, dass das Parkhaus eigentlich gar nicht nötig ist. Und bei genauerem Nachfragen und Hinhören bei Fachleuten ist zu vernehmen, dass auch die oberirdischen Parkplätze im Bereiche des Postplatzes ohne Schaden für Handel und Gewerbe ersatzlos aufgehoben werden könnten. Wie so oft ist es eine Frage des politischen Willens. Nebst Beispielen in vergleichbaren Städten sei unser Landsgemeindeplatz in Erinnerung gerufen: Als es darum ging, sämtliche Parkplätze ganzjährig aufzuheben, beklagte das Gewerbe seinen bevorstehenden Untergang und schrie Zeter und Mordio. Haben Sie seither wieder einmal etwas gehört aus jener Gegend? Natürlich nicht. Die sind schön ruhig und betreiben still und leise ihre Goldgruben. Auf Erschliessungsstrassen wird eine Dichte ab 120 Fahrzeugen pro Stunde von den übrigen Benützern als unangenehm empfunden. In verkehrssarmen Zonen liegt diese Limite natürlich noch viel tiefer. Verkehrsplaner wissen das. Der angenommene stündliche Wechsel im Parkhaus würde zusammen mit dem Zubringerverkehr zu Landsgemeindeplatz und Altstadt diese Limite im Bereiche des unteren Postplatzes und sehr wahrscheinlich auch in der Vorstadt dauerhaft deutlich überschreiten. Wir wollen und müssen verhindern, dass die Option auf verkehrssarme Zonen in diesem Bereich diesem Parkhaus geopfert wird.

Dieser Auffassung sind übrigens auch der Architekt Reto Pfenninger, der Erfinder der hier aufgezeigten Parkhaus-Lösung sozusagen, wie bekanntlich auch der Architekt und ehemalige Gemeinderat Peter Kamm, Urheber der nach ihm benannten Motion zum Postplatz von 1994. Sonst, meine Damen und Herren, missachten wir unsere Verantwortung für die Zukunft dieser Stadt und vertun leichtfertig die Chancen, welche uns die einmalige Lage am See heute immer noch bietet. Wir bleiben dabei: Es ist unredlich oder mindestens unüberlegt, gleichzeitig von einer verkehrssarmen Innenstadt zu reden und andererseits ein Parkhaus so zu planen, dass es mit Sicherheit zusätzlichen Verkehr in eben diese Innenstadt bringen wird. Und vergessen wir eines nicht: Noch in diesem Jahr wird der Postplatz über eine Stadtbahn-Haltestelle verfügen! Wir wissen, dass wir mit unserer Ablehnung heute fast alleine sind und leben von der Hoffnung, dass die Besonnenheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger uns dereinst recht geben wird, wie übrigens schon öfters in der Vergangenheit. Wir stellen die folgenden beiden Anträge und bitten um möglichst breite Zustimmung:

- Antrag 1: Die oberirdischen Parkplätze zwischen Postplatz und Kolinplatz sind aufzuheben, um den Suchverkehr zu eliminieren. Notwendige Güterumschlagplätze sind selbstverständlich erlaubt.
- Antrag 2: Ein allfälliges Parkhaus im Umfeld des Postplatzes darf die Option auf verkehrsarme Zonen im Bereich unterer Postplatz und Vorstadt in keiner Weise schmälern.

Zur Änderung des Verkehrsregimes: Wir sind selbstverständlich dafür, dass alle Fragen in diesem Zusammenhange gründlich abgeklärt werden. Insbesondere interessiert uns dabei auch die Verbindung von oberem und unterem Postplatz für Fussgänger und Velos. In den vorliegenden Unterlagen werden diese beiden Gattungen der Verkehrsteilnehmer ziemlich stiefmütterlich behandelt oder wurden bis heute schlicht vergessen. Wir fragen den Stadtrat, ob er im Rahmen der Planung diese notwendigen Verbindungen mit dem nötigen Nachdruck anzustreben bereit ist."

Peter Kündig: "Die CVP unterstützt den Projektierungskredit für das Parkhaus und die Neugestaltung des Postplatzes in der Fassung der GPK. Wir sind somit ebenfalls der Auffassung, dass die Projektierung auf ein Parkhaus mit zirka 150 Parkplätzen beschränkt werden müsste. Die Grösse des Parkhauses stünde so in etwa mit den gestrichenen, für das Gewerbe sehr wichtigen oberirdischen Parkplätzen und mit der grossen Zahl der abgeholzten Parkplätze im Einklang. Das Konzept der qualitativen Umlagerung wird von uns getragen. Das heisst, dass neben dem Parkhaus auch weiterhin geschäftsnaher Kurzzeitparkplätze bestehen müssen, welche eben gerade keinen Suchverkehr auslösen. Anders lässt sich der unbedingte Bedarf des Detailhandels an Parkplätzen, um überhaupt bestehen zu können, nicht sicherstellen. Für unsere Fraktion und vor allem für mich ist weiter das Verkehrskonzept und die Neugestaltung des Postplatzes existentiell mit dem Parkhaus verbunden. Mit anderen Worten: ohne Parkhaus bin ich weder an einem neuen Verkehrskonzept noch an einem neu gestalteten Postplatz interessiert. Ich wäre nicht bereit, die wirtschaftlichen Existenzen der Gewerbetreibenden und der Detailhändler im südlichen Stadtteil wegen irgendwelchen ästhetischen Wünschen leichtfertig aufs Spiel zu setzen. Überhaupt macht unsere Fraktion Fragezeichen bezüglich der sehr hohen Kosten für die Möblierung, Beleuchtung und Bepflanzung des Postplatzes sowie erst recht bezüglich die Kosten der Buswartehalle mit Kiosk und Bistro. Diese Ausstattung des Platzes soll auf über 3 Mio. Franken zu stehen kommen. Dies erscheint uns übertrieben, vor allem auch angesichts des Umstandes, dass bereits heute im Umkreis des Postplatzes diverse Gastbetriebe bestehen. Auf jeden Fall werden wir diese Positionen im Rahmen des Baukredites sehr kritisch hinterfragen. Betreffend die Änderung des Verkehrsregimes sind wir damit einverstanden, dass mit einer Machbarkeitsstudie die Problematik der Verkehrsführung professionell geprüft wird. Dabei werden wir aber auch den Kürzungsantrag der GPK unterstützen. Wir vertreten ebenfalls die Ansicht, dass der Auftrag an den Experten sehr präzise formuliert werden muss. Es würde nicht angehen, bestimmte Ergebnisse vorwegzunehmen. Eventuell wird am Schluss dann auch zur Kenntnis zu nehmen sein, dass die heutige Verkehrsführung, zumindest bis der Minitunnel bzw. die neue Talacherabfahrt gebaut ist, am zweckmässigsten erscheint. Den Kredit im Zusammenhang mit dem Parkleitsystem lehnen wir ab. Wir hal-

ten ein solches Vorhaben für die übersichtlichen Verhältnisse, wie sie in der kleinen Stadt Zug bestehen, für vollkommen überrissen. Die Bevölkerung von Zug kennt die Parkplätze in der Stadt. Wer mit dem Auto in der Metalli einkaufen will, fährt zu diesem Parkhaus. Wer bei Bosshard einkauft, parkiert möglichst vor dem Geschäft und sonst eben im Casino-Parkhaus. Sollte gerade kein Platz frei sein, wird gewartet. An diesem Verhalten ändert ein Parkleitsystem nichts. Nachdem das für den Auftrag gewählte Projektteam eben das Parkleitsystem von Luzern realisiert hat, erscheint uns deren Wahl im Hinblick auf den Auftrag von Zug, wo es lediglich um eine Machbarkeitsabklärung geht, als sehr problematisch."

Urs Bertschi: "Bereits vor einem Jahr erachtete die SP-Fraktion die Neugestaltung des Postplatzes als überfällig und dringend geboten. Daran hat sich bis heute nichts geändert. In der damaligen Motionsforderung der FDP, das unterirdische Parkplatzangebot zu erweitern, sahen wir damals zwar einen wesentlichen Pferdefuss für eine rasche Realisation der Platzneugestaltung. Wohl zu aller Überraschung hat sich das Bauamt aber sehr rasch an die Umsetzung der FDP-Motion gemacht und legt uns heute eine Variante vor, die in unserer Fraktion interessante Diskussionen und Auseinandersetzungen ausgelöst hat. Sollte jemand im Zusammenhang mit der heutigen Vorlage nicht erkennen wollen, dass diese zwar keine Traumlösung aber ein sinnvolles Ganzes vorschlägt, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Anliegen eine konkrete Lösung mit abwägbaren Vor- und Nachteilen offeriert wird, dann verschliesst er sich den Realitäten. Ob er dann aber dazu legitimiert sein soll, einmal mehr polemisierende Leserbriefe zu schreiben, um sich letztlich auf dem Buckel und zu Lasten von lösungsorientierter Politik völlig gefahr- und schadlos profilieren zu wollen, wage ich zu bezweifeln. Der Minitunnel ist nach wie vor ungebrochenes Anliegen der SP-Fraktion. Dies im vollen Bewusstsein der Kosten aber auch in der Überzeugung, dass allein mit dem Minitunnel die Stadt nachhaltig vom Verkehr entlastet werden kann. Aus Sicht der SP-Fraktion torpediert die heutige Vorlage dieses Anliegen allerdings nicht. Im Gegenteil. Die SP-Fraktion ist überzeugt, dass die Innenstadt zu Gunsten der Lebensqualität und zum Wohle der Bewohnerinnen und Bewohner vom Verkehr entlastet und im wahrsten Sinn des Wortes zurückerobert werden muss und auch zurückerobert werden wird. Dazu müssen die Leute vorerst einmal wieder auf den Geschmack gebracht werden. Zugerinnen und Zuger müssen das Stadtleben neu erleben lernen. Erst wenn sie wieder auf den Geschmack gekommen sind, wenn sie wieder wissen, wie ein Espresso auf der Piazza Grande in Zug schmeckt, werden sie bereit sein, das eine oder anderer Opfer zu bringen. Vereinzelt liessen einige bereits heute erkennen, welches Potenzial die Zuger Innenstadt auf den verschiedenen Strassen und Plätzen überhaupt in sich birgt. So darf man sich mit Fug und Recht fragen, wie dieses Ziel strategisch wohl zu erreichen sein dürfte: Soll es Schritt für Schritt geschehen, unter Einbezug der unterschiedlichsten Interessen, oder soll die Alles-oder-Nichts-Methode zum Erfolg führen, auf die Gefahr hin, dass man sich in Graben- oder Glaubenskämpfen zerreibt und damit die Anliegen, weil völlig auf der Strecke bleibend, gleich mit zerrieben werden. Die SP-Fraktion liebäugelt eher mit der ersten Strategie. Mit der Vorlage haben wir uns sorgfältig und einlässlich befasst. Und es sei gleich vorweggenommen: Dem Vorhaben, in der Innenstadt neue Parkplätze zu

schaffen, begegnen wir aus grundsätzlichen Überlegungen mit grösster Zurückhaltung. Dass wir vorliegend zwar äusserst ungern, aber gleichwohl Ja sagen zum Vorhaben, liegt daran, dass wir überzeugt sind, dass wir hier insgesamt eine Lösung unterstützen, die den innerstädtischen Raum aufwerten wird.

Am Postplatz soll nicht einfach ein Parkhaus mit einer vermaledeiten Einfahrt gebaut werden. Es sollen damit gleichzeitig auch verschiedene wichtige Anliegen unserer Fraktion erfüllt werden. So die eingangs erwähnte Neugestaltung des Postplatzes, so die Entfernung von bzw. die Parkzeitverkürzung bei zahlreichen Oberflächen-Parkplätzen, so eine neue, zurückhaltendere Verkehrsführung. Mit der Einfahrt zum Parkhaus ist unsere Fraktion nicht gerade glücklich. Ein intensives Auseinandersetzen mit dieser Frage liess auch uns aber keine bessere Lösung als die geplante Einfahrt erkennen, die verkehrstechnisch und auch im Lichte der Kosten bzw. der anzustrebenden Wirtschaftlichkeit eine gangbare Alternative darstellen könnte. Dass ein Verbindungstunnel zwischen Parkhaus Schmidgasse und Postplatz sinnvoll nicht zu realisieren ist, wurde vom Bauamt gezeigt. Relativiert wird die Einfahrt beim Regierungsgebäude durch die Tatsache, dass die Seestrasse als Zubringer zum Landsgemeindeplatz und in die Altstadt so oder so erhalten bleibt, dass die Frequenz vom und zum Parkhaus bloss gering sein wird. Persönliche Beobachtungen beim Casino-Parkhaus beispielsweise können dies bestätigen. Hinsichtlich der neuen Platzgestaltung hegen wir grosse Hoffnungen und sind überzeugt, dass der neue Postplatz eine klare Aufwertung der Lebensqualität in der Innenstadt bringen wird. Nicht zuletzt aus diesem Grund halten wir es für keine gangbare Alternative, die Neugestaltung des Postplatzes in seiner Gesamtheit zu Gunsten der Förderung des Minitunnels zu schubladisieren. Denn mit dieser Strategie würden wir mit Sicherheit einer ganzen Generation in unserer Stadt ein grosses Stück neu zurückerobertes Lebensqualität vorenthalten. Gleichwohl kommen wir nicht umhin, auch noch gewisse Forderungen anzumelden: Das Parkplatzangebot ist in jedem Fall auf 100 Plätze zu limitieren. Wir wollen hier bewusst keinem Angebotsüberhang das Wort reden. Im Zusammenhang mit der Aufhebung von Oberflächen-Parkplätzen stellen wir zudem den folgenden Antrag: "Die Parkplätze am Hirschenplatz sind nach Fertigstellung des Parkplatzes am Postplatz gänzlich aufzuheben." Die Distanzen zum geplanten Parkhaus sind sehr kurz. Ein konkretes Bedürfnis nach diesen Parkierungsmöglichkeiten besteht damit nicht mehr. Auf einen Schlag und einfache Art lässt sich hier eine völlig neue Platz- und Nutzungssituation an einem sehr reizvollen Ort realisieren. Abschliessend kann festgehalten werden, dass die SP-Fraktion vor einem Jahr die geforderten Studien zur Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes im Umfeld des Postplatzes für überflüssig hielt. Nun aber liegt gleichwohl ein Gesamtpaket vor, das die Forderungen unserer Fraktion nach einem lebensfreundlichen Postplatz von städtebaulicher Qualität weitgehend miterfüllt, allerdings zum Preis eines Parkhauses. Wir wählen den Spatz in der Hand und empfehlen ihnen den Projektierungskredit für die Neugestaltung des Postplatzes zu bewilligen. Dies selbst auf die Gefahr hin, dass wir auf Grund unserer vernünftigen Sichtweise den Groll unserer Listenpartner auf uns lenken könnten. Das Verkehrsregime findet die Unterstützung der SP-Fraktion. Im Rahmen dieser Studie soll jedoch bewusst saisonalen Aspekten der Verkehrsführung in der Stadt Zug Beachtung geschenkt werden. Erscheint zum Beispiel im Sommer ein gleiches Verkehrssystem adä-

quat zu sein wie im Winter? Es besteht diesbezüglich durchaus Spielraum. Das Parkleitsystem lehnt die SP-Fraktion ab."

Roland Neuner: Die SVP-Fraktion unterstützt die Vorlage gemäss Antrag der GPK und stimmt dem Projektionskredit zu. Bezüglich Parkleitsystem unterstützt die SVP-Fraktion den Antrag der FDP-Fraktion und stimmt für Rückweisung.

Stadtrat Dolfi Müller spürt ein gewisses Misstrauen gegenüber "Dolfi's Traum". Es ist aber nicht nur "Dolfi's Traum". Zudem weiss der stadträtliche Sprecher auch, dass nicht alle Träume in Erfüllung gehen. Zum Postplatz: Die viel ärmere Stadt Biel hat kürzlich den Wackerpreis für die Aufwertung des Stadtzentrums erhalten. Auch der vorhandene Wille des GGR ist spürbar. Es ist auch nach wie vor ein Legislaturziel des Stadtrates, Bahnhof und Altstadt am See durch die Stadtraumaufwertung gut zu verbinden. In der Phase der Machbarkeit wurden vermehrte Überlegungen angestellt, indem eine Win-Win-Lösung angeboten werden kann. Diese liegt nun vor: das Gewerbe hat keinen Parkraum verloren, der Suchverkehr ist trotzdem weg, sämtliche Parkfelder im direkten Umfeld werden auf eine Parkzeit von 15 Minuten reduziert. Es ist das Ziel, dass das Projekt sich selbst finanziert. Zudem ist eine schnell erhältliche grosse Aufwertung der Innenstadt realisierbar. Der kleine Wermutstropfen ist aber nicht weg diskutierbar: der Eingang des Parkhauses. Ein Auto pro Minute auf 30 - 40 m Strasse vor dem Regierungsgebäude ist der Preis des Projektes. Auch ein Minitunnel wird nicht verhindern, dass in der Stadt Zug immer Ziel- und Quellverkehr vorhanden sein wird. Es war nie und nimmer das heutige Ziel, eine autofreie Stadt zu liefern. Der Motionsauftrag hat völlig anders gelautet. Daher ist es müssig, über die 20'000 Autos zu diskutieren. Die entsprechende Besorgnis wird aber vom Stadtrat durchaus ernst genommen. Es sind sehr genau sämtliche Einfahrtsmöglichkeiten geprüft worden. "Bleiben wir auf dem Boden und nehmen wir also das bisschen Wermutstropfen in Kauf. Lieber ein leicht imperfektes Etwas als ein perfektes Nichts." Der beantragte Kredit von CHF 25'000.-- für die Kommunikation wird beansprucht, um die Kontakte durch eine Fachperson mit dem Gewerbe z.B. bezüglich geeigneter Parkhaustarife zu pflegen. Der Sprechende appelliert, diesen Betrag falls nötig höchstens etwas zu reduzieren, jedoch keinesfalls vollständig zu streichen.

Martina Arnold: "Auch ich bin der Meinung, dass eine Neugestaltung des Postplatzes ohne Verlegung der oberirdischen Parkplätze in ein unterirdisches Parkhaus wenig Sinn macht. Die auf dem Postplatz und in den umliegenden Strassen und Gassen bestehenden Parkplätze können nicht einfach aufgehoben werden. Damit unser Stadtzentrum mit seinen verschiedenen Gewerben und Detailgeschäften aufgewertet und attraktiver wird, müssen diese Parkplätze ersetzt werden. Nun, mit dem geplanten unterirdischen Parkhaus Postplatz soll das Parkangebot im Zentrum nicht nur ersetzt, sondern auch um 40 oder gar 90 Plätze erweitert werden. Weil das vorgesehene Parkhaus mitten im Stadtzentrum zu liegen kommt, finde ich es persönlich falsch, dort 90 zusätzliche Parkplätze zu schaffen. Denn alle Autos, die dort parken wollen, müssen zwingend über den Postplatz fahren! Das heisst: Je grösser das Parkhaus wird, umso grösser wird oben der

Verkehr werden. Der sogenannt autofreie Postplatz wird damit wohl kaum aufgewertet und widerspricht dem langfristigen Ziel, unsere Innenstadt vom Verkehr zu entlasten! Ein Minitunnel könnte das! Ich bitte Sie deshalb, dem Antrag der GPK, ein unterirdisches Parkhaus mit 150 Parkplätzen zu projektieren, nicht zuzustimmen. Mein Antrag lautet: Es sei ein unterirdisches Parkhaus mit höchstens 100 Plätzen zu planen. Im Bericht des Planungsteams heisst es: Mit Bars, Cafés, zusätzlichen Bäumen, Märkten und Veranstaltungen soll der Postplatz lebendiger werden, jedoch nicht mit vielen fahrenden Autos!"

Urs E. Meier: Der Stadtrat hat offenbar nicht verstanden, weshalb die Parkplätze aufgehoben werden sollen. Es spielt keine Rolle, für welchen Zeitraum sie gelten sollen. Bei jedem Wechsel entstehen Hin- und Wegfahrten, die zusätzlichen Verkehr verursachen. Je kürzer die Parkierungszeit ist, umso grösser ist der Wechsel und der damit erzeugte Verkehr. Dies ist der einzige Grund, weshalb die Alternative Fraktion beantragt, auf diese Parkplätze zu verzichten.

Martin Spillmann, Präsident BPK: Es sind praktisch alle Grundlagen erreicht worden, um eine Nordzufahrt zu ermöglichen. Trotzdem spricht man heute von einer möglichen Realisierung im Jahr 2009. Auch wenn das Projekt Minitunnel mit absoluter Einstimmigkeit und voller Energie vorangetrieben würde, wäre der Minitunnel trotzdem nicht vor 2020 fertiggestellt. Es stellt sich daher wirklich die Frage, ob die Stimmberechtigten und der Stadt Zug zugemutet werden soll, die heutigen Zustände für die nächsten 15 - 20 Jahre stehen zu lassen. Der Sprechende erachtet es als völlig illusorisch, nichts zu unternehmen und auf den Minitunnel zu warten. Es wird gefordert, die oberirdischen Parkplätze in Umschlagsplätze umzuwandeln. Umschlagsplätze sind aber nicht kontrollierbar. Im Interesse einer kontrollierten Parkierung ist der Sprechende schlicht gegen eine solche Lösung. Die Parkplätze sollen mit einer kurzen Parkdauer von 15 Minuten beschränkt und bewirtschaftet werden. Die heute bestehenden Parkplätze werden im Projekt massiv reduziert und auf 15 Minuten verkürzt. Die im Projekt vorgesehenen Kurzparkplätze sollen daher unter allen Umständen belassen bleiben.

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass die Anträge der Alternativen Fraktion und der SP-Fraktion nicht in die Beschlussesentwürfe eingebunden werden können und empfiehlt, diese als Aufträge bezüglich Projektierung und Verfügbarkeit der oberirdischen Parkplätze an den Stadtrat zu überweisen. Trotzdem wird über diese Anträge abgestimmt.

Das Wort wird hiezu nicht verlangt.

Abstimmung

über den Antrag 1 der Alternativen Fraktion, die oberirdischen Parkplätze zwischen Postplatz und Kolinplatz seien aufzuheben, um den Suchverkehr zu eliminieren. Notwendige Güterumschlagplätze seien selbstverständlich erlaubt:

Für den Antrag der Alternativen Fraktion stimmen 10 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 25 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 10:25 Stimmen den Antrag 1 der Alternativen Fraktion abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag 2 der Alternativen Fraktion, ein allfälliges Parkhaus im Umfeld des Postplatzes dürfe die Option auf verkehrsarme Zonen im Bereich unterer Postplatz und Vorstadt in keiner Weise schmälern:

Für den Antrag der Alternativen Fraktion stimmen 8 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 8 Jastimmen, ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Antrag 2 der Alternativen Fraktion abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag der FDP-Fraktion, der Planungskredit sei an den Stadtrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die etwaigen Erstellungskosten eines Parkleitsystems zuerst zu eruieren:

Für den Rückweisungsantrag stimmen 24 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 24 Jastimmen, und ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Rückweisungsantrag der FDP-Fraktion gutgeheissen hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes betreffend Neugestaltung Postplatz: Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, Projektierung:

Zu Titel und Ingress wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Zu Ziff. 1:

Der Stadtrat hält an seiner Formulierung fest.

Abstimmung

über den Antrag der GPK für ein Parkhaus mit ca. 150 Parkplätzen gegenüber dem Antrag von Martina Arnold für ein Parkhaus mit höchstens 100 Parkplätzen:

Für den Antrag der GPK stimmen 24 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 24 Jastimmen, und ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Antrag der GPK für ein Parkhaus mit ca. 150 Parkplätzen gutgeheissen hat.

Zu Ziff. 2 und 3 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 25:9 Stimmen dem Antrag des Stadtrates - in der geänderten Fassung der GPK, d. h. mit ca. 150 Parkplätzen - zu.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1376 betreffend Neugestaltung Postplatz: Parkhaus und Neugestaltung Postplatz, Projektierung

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Projektierung des unterirdischen Parkhauses Postplatz mit ca. 150 Parkplätzen, der Neugestaltung des Postplatzes und der umliegenden Gassen wird ein Kredit von CHF 490'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Beratung des Beschlussesentwurfes betreffend Neugestaltung Postplatz: Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt, Machbarkeitsstudie, Planungskredit:

Zu Titel und Ingress wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Ziff. 1:

Der Stadtrat hält an seinem beantragten Kredit von CHF 150'000.-- fest.

Abstimmung

über den Antrag der FDP, den Kredit von CHF 150'000.-- auf CHF 125'000.-- zu kürzen:

Für den Antrag der FDP stimmen 25 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 8 Ratsmitglieder.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 25:8 Stimmen dem Antrag des Stadtrates
- in der geänderten Fassung gemäss Antrag der FDP, d. h. einem Kredit von
CHF 125'000.-- zu.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1377 betreffend Neugestaltung Postplatz: Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt; Machbarkeitsstudie, Planungskredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1782 vom 2. Dezember 2003:

1. Für die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt wird ein Kredit von CHF 125'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

8. Wettbewerb Neugestaltung Bundesplatz

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1779

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1779.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Ivo Romer, Präsident GPK: Die unselige Geschichte scheint nun zu einem glücklichen Ende zu kommen. Der Stadtrat hat selbstkritisch erkannt, dass sieben Jahre ein zu langer Zeitraum sind, um etwas über den Stand der Dinge verlauten zu lassen. Der Kredit wurde zwar etwas überschritten. Dies konnte aber durch nachträglich durchgeführte Studien erklärt werden. Das Geld ist somit nicht sinnlos "verlocht", sondern man erhält doch noch etwas dafür. Die GPK ist sich einig, dass vor allem der Belebung des öffentlichen Raumes durch eine zeitgemässe Gestaltung Vorrang zu geben ist und dies auch im Sinne aller Parteien ist. In diesem Sinn hat die GPK vom Bericht Kenntnis genommen.

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR vom Bericht des Stadtrates zum Bearbeitungsstand der Neugestaltung des Bundesplatzes und der Erstellung eines unterirdischen Parkhauses Kenntnis genommen hat.

9. Bebauungsplan Rigistrasse, 2. Lesung

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1750.2

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1750.3

Urs B. Wyss: "Es war einmal 1910: Viel hat sich seither verändert. Etwas ist geblieben: Landschaft, See, die unvergleichlichen Aussicht, der weite Raum, in den unsere Stadt eingebettet ist. Es war einmal 1869: Ein neuer Stadtplan aus Anlass des Eidgenössischen Schützenfestes in Zug. Zu beachten sei die Vorstadt, vor der Katastrophe beidseits der Strasse bebaut, die heutige Bahnhofstrasse noch weitestgehend unbebaut, das Hotel Bahnhof, heute Jünglingsheim. Bereits 9 Jahre zuvor - 1860, also bevor der Bahnhof in Betrieb genommen wurde, erfolgte eine erste Stadtplanung mit Block-Randbebauung im ganzen Gebiet der neuen Stadt, mit dem Kommentar: "wie unsere Nachkommen zu bauen veranlasst werden könnten, wenn wir ihnen nicht mit planlos hingeworfenem Mauerwerk jeden Weg versperren". 1973 die Dokumentation Nr. 14 des kantonalen Raumplanungsamtes "Planung des Zuger Stadtkerns als Teil des kantonalen Siedlungskonzeptes". Auffallend ist, dass das Gebiet Rigistrasse-Bundesplatz-Alpenstrasse-Gartenstrasse richtigerweise der absoluten Kern- oder Cityzone (mit einer Ausnützung von mindestens 2,6) zugeordnet wurde, ebenso das Gebiet Erlenbach westwärts der Alpenstrasse. Die Stadtplanung 1994 zog völlig willkürlich mitten durch dieses Plangebiet eine künstliche Grenze und ordnete die nördliche Hälfte der Kernzone 1 und die südliche Hälfte der Kernzone 2 zu. Bei der bevorstehenden Stadtplanung ist dieser Fehler aus dem letzten Jahrhundert zu korrigieren. Heute, das Gebiet vom Postplatz bis zum Bundesplatz: Auffallend ist hier die sträflich niedrige Nutzung im Gebiet des heute zu genehmigenden Bebauungsplanes. Verschiedene Bebauungspläne in der unmittelbaren Umgebung, z.B.:

- Östlich: GGR-Vorlage Nr. 394, mit AZ 3,4 bis 4,7 (Durchschnitt 3,6)
- Südöstlich: GGR-Vorlage Nr. 406, mit AZ 2,6 bis 3,4 (Durchschnitt 3,1)
- Alpenstrasse Nordwest beim Bahnhof: GGR-Vorlage Nr. 654, mit AZ 3,0 bis 5,8 (Durchschnitt 4,0),

und weitere Bebauungspläne in der Kernzone gehorchten einem kategorischen Imperativ, einem vordringlichen Gebot der Siedlungsplanung: Verdichtung und optimale Nutzung des Bodens; und sie brachten bzw. bringen sogar mehr Wohnungen in die City (Beispiel Grafenau).

Projekt Semrad Locher für Rigistrasse 1, als diese Liegenschaft noch einer Erbgemeinschaft gehörte: Stellen Sie sich vor, dass dieser Bau in westlicher Richtung bis zur Alpenstrasse weitergezogen wird, mit vierzig bis fünfzig Wohnungen an allerbesten Wohnlage, in nächster Nähe des Bahnhofs und unmittelbar neben einer zentralen Bushaltestelle. Dem Gebot, mehr Wohnungen in die City zu bringen, könnte an dieser Lage wahrhaftig besser nachgekommen werden. Zug heute, mit Projekt Semrad Locher für Rigistrasse 1, konzipiert als Teil einer Blockrandbebauung: Zu beachten sind einerseits die Blockrandbebauungen Bahnhofstrasse-Rigistrasse mit AZ 3,4 bis 4,7 sowie obere Alpenstrasse Ost und West mit AZ 3,0 bis 5,8. Erinnern Sie sich nochmals an das Anforder-

rungsprofil, wie ich es bei der ersten Lesung formuliert habe: Geschlossene Bauweise mit Rand- und Blockbebauung, Einbezug sämtlicher Liegenschaften in die Planung von Neuüberbauungen in diesem Sinn, kein Denkmalschutz für einzelne Gebäude, Fortführung der nördlichen Baulinie in der Flucht Bundesstrasse Ost (Treichler, Manor) bis Bundesstrasse West (Erlenbach). Nach der ersten Lesung hat mir ein geschätzter Kollege den leisen Vorwurf gemacht, ich hätte besser vor meinem Votum bei unserer Stadtplanung Einsicht in all die geleisteten Vorarbeiten genommen. Da es glücklicherweise bei Bebauungsplänen eine zweite Lesung gibt, konnte ich dem Ratschlag Folge leisten. Meine intensiven Recherchen und Besprechungen mit Stadtplaner, diversen Architekten und Landeigentümern haben ergeben: Insgesamt wurden zwischen 1993 und 2003 20 einzelne Entwürfe ausgearbeitet. Vier Entwürfe entsprachen haargenau meinen Vorstellungen, hier ein Beispiel von 1999; Blockrand 15/12 m Bautiefe. Fünf weitere kamen meinen Vorstellungen sehr nahe, hier ein Beispiel von 1994; Blockrand mit Erhaltung Alpenstrasse 4. Fünf Entwürfe waren nach meiner Auffassung eindeutig schlechter als der uns vorgelegte Bebauungsplan, hier ein Beispiel von 1999, ein neungeschossiger Bau im Norden, alle drei alten Häuser werden abgebrochen. Das ist noch schlechter als das, was der Stadtrat vorgelegt hat.

Von meiner Feststellung, es handle sich um den schlechtesten Bebauungsplan, den der Stadtrat dem GGR je vorgelegt hat, brauche ich nach sehr eingehendem Studium der Materie kein Jota zurückzunehmen. Und auch Sie dürften jetzt überzeugt sein, dass dieses Planquadrat angesichts der kategorischen Notwendigkeit, den vorhandenen Boden optimal zu nutzen, angesichts des objektiv vorhandenen Verdichtungspotenzials und angesichts der einmaligen Wohnlage entlang der Gartenstrasse einen besseren Bebauungsplan verdienen würde. Wenn ich dennoch von einem flammenden Aufruf absehe, den vorliegenden Bebauungsplan in zweiter Lesung abzulehnen, dann geschieht das vornehmlich aus zwei Gründen und unter zwei Bedingungen: Einerseits möchte eine Grundstückeigentümerin ihre Liegenschaft baldmöglichst veräussern, während ein zweiter Grundstückeigentümer nach zehn Jahren Planungszeit endlich bauen will. Und andererseits verhindern grundbuchlich eingetragene Servitute zugunsten einer dritten Grundstückeigentümerin eine bessere Lösung, und dies eben solange, als die Servitute gelten.

Damit zu meinen Anträgen:

Die als "bestehende Häuser, schützenswert" bezeichneten zwei Gebäude Alpenstrasse 2, Grundstück Nr. 823, und Rigistrasse 1, Grundstück Nr. 827, sind von dieser Beschränkung zu befreien. Lediglich das im geltenden kantonalen Inventar der schützenswerten Objekte offiziell aufgeführte Gebäude Alpenstrasse 4, Grundstück Nr. 824, ist als "bestehendes Haus, schützenswert" im Bebauungsplan zu führen.

Zum Denkmalschutz: Korrekt ist die Feststellung des Stadtrates in der Vorlage Nr. 1750, dass das Gebäude Alpenstrasse 4 im kantonalen Inventar als schützenswertes Objekt figuriert. Dies trifft für die beiden Gebäude Alpenstrasse 2 und Rigistrasse 1 nicht zu. Wie der Stadtrat dazu kommt, von sich aus diese zwei Gebäude ebenfalls inventarisieren zu lassen, ist mehr als schleierhaft; im Bericht 1750 fehlt denn auch jede Begründung für diese Inventarisierung. Der betroffene Grundeigentümer kommt sich heute übers Ohr gehauen vor, denn in der ihm zugestellten Schwarz-Weiss-Kopie des Bebau-

ungsplanes sind die grün gekennzeichneten Objekte nicht als solchermaßen gekennzeichnet zu erkennen. Zu den einzelnen Objekten: Alpenstrasse 2 ist wahrhaftig nicht schützenswert. Wäre das alte Hotel Bahnhof nicht eher schützenswert als die Alpenstrasse 2? Alpenstrasse 4: Wenn die kantonale Denkmalpflege und die Grundeigentümerin an der Inventarisierung festhalten, dann ok, wir akzeptieren das. Rigistrasse 1: Ich habe zwar kein Bild, kann Ihnen aber folgende interessante Neuigkeit dazu mitteilen: es handelt sich um ein Kataloghaus, das im ersten Viertel des letzten Jahrhunderts von einer Winterthurer Baufirma in grossen Stückzahlen in der ganzen Deutschschweiz erstellt wurde, wahrhaftig nicht schützenswert, ebenso wenig wie das Ihnen bekannte schräg gegenüberliegende Haus Imbach, Modell 3 dieser Kataloghaus-Baufirma, für das bekanntlich weder der Stadtrat noch die kantonale Denkmalpflege je eine Aufnahme in das Inventar der schützenswerten Objekte ins Auge fassten.

Zug ca. 1900: einige echt bemerkenswerte Gebäude aus der vorletzten Jahrhundertwende, einige waren bezüglich Erhaltung oder Neuüberbauung sehr umstritten, insbesondere Gotthardhof und Erlenhof. Keines der bemerkenswerten Gebäude wurde letztlich erhalten, und dies mit guten Gründen: Nur wenige Gebäude sind für die Ewigkeit bestimmt. Apropos: der alte Bahnhof figurierte im Inventar der schützenswerten Objekte. Wir alle sind uns nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs zweifellos einig: gut, dass der alte Bahnhof nicht als Baudenkmal erhalten wurde.

Bundesplatz - Rigistrasse 1960, sozusagen am Beginn der Erneuerung der neuen Stadt, nördlich des Postplatzes: ZKB und Rundbau Gartenstrasse sind gebaut, Kaufhaus Monopol, Treichler, Villa Weber stehen noch. So wie in die Altstadt keine moderne Architektur hineingehört (Haus Zentrum), so sind in der Neustadt alte Bauten nur in seltensten Ausnahmefällen zu erhalten (Reformierte Kirche, Neustadtschulhaus/Musikschule), nämlich, wenn sie der öffentlichen Hand gehören und/oder über einmalige architektonische Qualitäten verfügen. Wenn also die kantonale Denkmalpflege eine Inventarisierung der beiden Gebäude zwar begrüsst, aber nicht formell beantragt, wenn der Grundeigentümer mit einer Inventarisierung nicht einverstanden ist, wenn der Stadtrat in seiner Vorlage keine Begründung - und erst recht keine fundierte, für eine Inventarisierung abgibt, dann ist es die Pflicht des GGR, diesen Fehler im Bebauungsplan zu korrigieren.

Zu den Parkplätzen: Es sei in der Legende auf die Nennung einer Maximalzahl von Parkplätzen zu verzichten. Eventuell sei der Hinweis anzubringen: "Parkplätze gemäss Parkplatzreglement vom 26. Juni 2001. Wenn ein Bebauungsplan eine gewisse Grösse erreicht (Feldhof, Kistenfabrik, Landis & Gyr-Areal), dann muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung erstellt werden, welche von kantonaler Seite genehmigt und mit Auflagen, insbesondere bezüglich der zulässigen Zahl von Parkplätzen, versehen wird. Bei allen anderen Bebauungsplänen greift die kantonale Verwaltung nicht ein. In diesen Fällen muss nach meiner bestimmten Auffassung das städtische Parkplatzreglement wirksam werden. Die §§ 6 und 7 unseres Parkplatzreglementes sehen eine ausgesprochen benutzerabhängige Berechnung des Grenz- und des effektiven Bedarfs für Garagenplätze vor. Nun sind aber im Zeitpunkt der Beschlussfassung über einen Bebauungsplan die künftigen Nutzungen der einzelnen Gebäude noch gar nicht bekannt. Jede im Bebauungsplan festgeschriebene Maximalzahl ist daher willkürlich. Der GGR hat dies bei der Genehmigung des Bebauungsplanes Leihmatt erkannt und das Parkplatzregle-

ment für massgeblich erklärt. Er hat einem Antrag von Herrn Dominik Schwerzmann zugestimmt, wonach zusätzliche Regelungen und Einschränkungen dann wegzulassen sind, wenn kein nachgewiesener besonderer Regelungsbedarf besteht. Herr Schwerzmann hat ausdrücklich auf den einzuleitenden Paradigmenwechsel hin zur vermehrten Anwendung des nun geltenden und auch vom Regierungsrat genehmigten Parkplatzreglementes hingewiesen. Sie haben sich damals für diesen Paradigmenwechsel ausgesprochen. Wir sollten heute, bei der Genehmigung des Bebauungsplanes Rigistrasse West genau gleich entscheiden. Und der Stadtrat ist höflich gebeten, sich inskünftig an diesen Paradigmenwechsel hin zur Anwendung des Parkplatzreglementes zu halten.

Stadtrat Dolfi Müller: Solche Bebauungsplanverfahren können nicht ohne jegliche Egoismen abgewickelt werden. Es ist daher sehr zweifelhaft, ob der Vorredner mit seiner planhistorischen Methode innerhalb einiger Tage ein Resultat erreichen könnte. Der Stadtrat hat die Lösung auf dem kooperativen Weg versucht zu erreichen. Dies ist durchaus gelungen. Zum Antrag des Vorredners, die beiden Häuser Alpenstrasse 2 und Rigistrasse 1 von ihrer Schutzwürdigkeit zu befreien, erinnert der stadträtliche Sprecher daran, dass diese Schutzwürdigkeit genau dem Wunsch der Grundeigentümer entspricht. Wichtig ist zu wissen, dass bei einer späteren Sanierung die Schutzwürdigkeit im Einzelfall von Amtes wegen wieder geprüft wird. Zum Antrag 2 bezüglich Verzicht auf eine Maximalzahl von Parkplätzen stellt der stadträtliche Vertreter fest, dass in diesem Fall die Regelung des Parkplatzreglements nicht die richtige Lösung darstellt. Wenn ein bestimmter Perimeter schon genau geprüft wird, müssen in diese Überprüfungen auch die Zufahrtsverhältnisse einbezogen werden. Die Grundeigentümer sind mit der vorgesehenen Beschränkung der Parkplatzzahl einverstanden und wünschen keine zusätzlichen Parkplätze. "Lassen wir den Grundeigentümern ihre Freiheit. Nur so bringen wir ein solches Planungswerk nach sieben Jahren einmal zu einem erfolgreichen Ende. Ein Neustart nützt den Grundeigentümern absolut nichts."

Martin Spillmann, Präsident BPK, kann sich zwar nicht auf gesetzliche Regelungen beziehen, ist aber der klaren Auffassung, dass sich der GGR das Recht nicht herausnehmen sollte, hier in kurzer Zeit einen vom Stadtrat gründlich vorbereiteten Bebauungsplan abzuändern. Es fehlen hiezu sowohl das Fachwissen wie auch die Kompetenz. Wenn sich der Rat von den Ideen von Urs B. Wyss beflügeln lässt, ist der vorliegende Bebauungsplan zurückzuweisen mit dem Auftrag, durch die Fachpersonen die Verhandlungen wieder aufnehmen zu lassen. Es ist nicht die Aufgabe des GGR, Bebauungspläne innert 15 Minuten anhand einer Dia-Show abzuändern.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Der Antrag 2 von Urs B. Wyss, wonach auf die Nennung einer Maximalzahl von Parkplätzen zu verzichten und eventuell der Hinweise anzubringen sei "Parkplätze gemäss Parkplatzreglement vom 26. Juni 2001", ist obsolet. Nicht nur der GGR, der Stadtrat, das Bauamt und die Planer arbeiten an einem Bebauungsplan. Auch das Amt für Raumplanung ist darin involviert und führt eine entsprechende Vorprüfung durch. Diese hat bereits vor der ersten Lesung stattgefunden. Die zweite Lesung ist ebenfalls vorgeprüft worden. Wenn der GGR nun die Anzahl Park-

plätze streicht, ist dieser abgeänderte Bebauungsplan nochmals dem Amt für Raumplanung zur Vorprüfung zu unterbreiten. Dieser wird mit hundertprozentiger Sicherheit vom Kanton mit der Aufforderung zurückgewiesen, die Anzahl Parkplätze festzulegen, wie dies in anderen Bebauungsplänen üblich ist. Der Antrag ist eine Ehrenrunde, stellt für die Grundeigentümer einen Bärenienst dar und bringt absolut nichts.

Patrick Cotti bezieht sich auf Antrag 1 und erkundigt sich, ob es juristisch überhaupt möglich ist, dass der Rat über die Aufhebung der Unterschutzstellung dieser Gebäude beschliessen kann. Der Sprechende kann über keinen Antrag abstimmen, welcher der rechtlichen Grundlage entbehrt.

Stadtrat Dolfi Müller weiss dies nicht mit völliger Sicherheit, geht aber davon aus. Der Stadtrat hat bei beiden Anträgen grösste rechtliche Bedenken, weshalb er empfiehlt, darauf zu verzichten.

Urs B. Wyss: Der Stadtpräsident hat übersehen, dass es hier nicht um eine Umweltverträglichkeitsprüfung geht, weshalb das Amt für Umweltschutz nicht involviert ist.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger stellt richtig, dass er nicht vom Amt für Umweltschutz, sondern vom kantonalen Amt für Raumplanung gesprochen hat. Es wird so sein, dass das kantonale Amt für Raumplanung keinen vorgeprüften und später von einem Parlament abgeänderten Bebauungsplan tel quel nochmals vorprüfen und bewilligen wird. Der Vorredner schätzt offenbar diesen Prozess völlig falsch ein.

Urs B. Wyss hält an beiden Anträgen fest.

Abstimmung

über den Antrag 1 Urs B. Wyss: Die als "bestehende Häuser, schützenswert" bezeichneten zwei Gebäude Alpenstrasse 2, Grundstück Nr. 823, und Rigistrasse 1, Grundstück Nr. 827, sind von dieser Beschränkung zu befreien. Lediglich das im geltenden kantonalen Inventar der schützenswerten Objekte offiziell aufgeführte Gebäude Alpenstrasse 4, Grundstück Nr. 824, ist als "bestehendes Haus, schützenswert" im Bebauungsplan zu führen:

Für den Antrag stimmen 6 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 23 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 23:6 Stimmen den Antrag 1 von Urs B. Wyss abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag 2 Urs B. Wyss: "Auf die Nennung einer Maximalzahl von Parkplätzen ist zu verzichten. Eventuell ist der Hinweis anzubringen: "Parkplätze gemäss Parkplatzreglement vom 26. Juni 2001."

Für den Antrag stimmen 4 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 4 Jastimmen, ohne Ermittlung des Gegenmehr, den Antrag 2 von Urs B. Wyss abgelehnt hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 31:1 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1378 betreffend Bebauungsplan Rigistrasse, Plan Nr. 7030, 2. Lesung

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1750.2 vom 2. Dezember 2003:

1. Der Bebauungsplan Rigistrasse, Plan Nr. 7030, wird festgesetzt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung, einer Beschwerde im Sinne von § 41 PBG sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Das Baudepartement wird gestützt auf § 41 PBG beauftragt, diesen Beschluss zweimal im Amtsblatt zu publizieren und während 20 Tagen öffentlich aufzulegen.

10. Bebauungsplan Feldhof, Plan Nr. 7051, inklusive Umweltverträglichkeitsbericht, 2. Lesung

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1752.2

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1752.3

Das Wort wird zur Vorlage nicht gewünscht.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 35:0 Stimmen einstimmig dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1379 betreffend **Bebauungsplan Feldhof, Plan Nr. 7051, inklusive Umweltverträglichkeitsbericht, 2. Lesung**

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in 2. Lesung in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1752 vom 19. August 2003 und Nr. 1752.2 vom 18. November 2003:

1. Der Bebauungsplan Feldhof, Plan Nr. 7051, inklusive Umweltverträglichkeitsbericht wird festgesetzt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung, einer Beschwerde im Sinne von § 41 PBG sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat sofort in Kraft. Er wird in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufgenommen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.
4. Das Baudepartement wird gestützt auf § 41 PBG beauftragt, diesen Beschluss zweimal im Amtsblatt zu publizieren und während 20 Tagen öffentlich aufzulegen.

11. Interpellation Patrick Steinle, Alternative Fraktion, vom 21. November 2003 betreffend Ortsbuskonzept: Sicherung der längerfristigen Linienführung Ortsbus 13 auf der Aabachstrasse

Der Wortlaut dieser Interpellation befindet sich Seite 490 des Protokolls Nr. 12 vom 25. November 2003

Stadtrat Hans Christen beantwortet die Interpellation namens des Stadtrates wie folgt:
"Am 24. November 2003 hat Gemeinderat Patrick Steinle namens der Alternativen-Fraktion eine Interpellation mit dem Titel „Interpellation zum Ortsbuskonzept: Sicherung der längerfristigen Linienführung Ortsbus 13 auf der Aabachstrasse“ eingereicht. Den Vorstoss begründet der Interpellant wie folgt: Im Ortsbuskonzept ist für die längerfristige Linienführung der Buslinie 13 im Bereich der Gartenstadt auch eine Variante über die Nordzufahrt statt wie bisher auf der nördlichen Aabachstrasse vorgesehen. Damit würden die durchschnittlichen Wegstrecken zur nächsten Bushaltestelle deutlich länger. Der Grund für die Variante liegt in der für die Nordzufahrt geplanten Abriegelung der Aabachstrasse auf Höhe Weststrasse mit einer Lärmschutzwand. Ungefähr zum gleichen Zeitpunkt wird vermutlich auch eine neue Regionalbuslinie in Betrieb genommen, die westlich der SBB-Linie den Bahnhof Zug via Siemens-Areal, Nordzufahrt und evt. Zentralspital mit dem Bahnhof Baar verbindet. Damit würde das Gebiet Schleife gleich von zwei Buslinien erschlossen. Umso bedauerlicher wäre es, wenn trotzdem die Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs für einen Grossteil der Gartenstadt, insbesondere für die Anwohner westlich der Aabachstrasse, verschlechtert würde. Zwei Buslinien auf derselben Strecke zu führen statt parallel zueinander sollte vermieden werden. Mit einer vorausschauenden Planung könnte die Durchlässigkeit des Riegels auf der Aabachstrasse für Busse und ev. Rettungsdienste erreicht werden.

1. Ist sich der Stadtrat bewusst, dass bei passivem Zuwarten der Kanton einen undurchlässigen Riegel auf der Aabachstrasse erstellt und so für die Buslinie 13 nur noch die suboptimale Variante der Linienführung über die Nordzufahrt möglich ist?

Antwort: Das Ortsbuskonzept wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton (Tiefbauamt und Amt für öffentlichen Verkehr) erarbeitet. Mit dieser Zusammenarbeit ist das Ortsbuskonzept auf das Regionalbuskonzept des Kantons und die Stadtbahn abgestimmt worden. Die Verantwortlichen der Stadtverwaltung stehen auch weiterhin in regelmässigem Kontakt mit den zuständigen Stellen des Kantons. Der erwähnte Riegel soll die Anwohner der Gartenstadt vor übermässigen Immissionen der Nordzufahrt schützen. Damit die Lärmschutzwand ihren Zweck erfüllen kann, darf diese keine Unterbrüche aufweisen. Schon aus diesem Grund ist die Linienführung über die Aabachstrasse nicht mehr möglich. Entscheidend für die Erschliessungsqualität durch den ÖV ist die Lage der Haltestellen und deren Erreichbarkeit auf dem öffentlichen Fusswegnetz. Dies ist in der Planung berücksichtigt. Die Haltestellen werden so angeordnet, dass für das Gartenstadtquartier auch in Zukunft optimale Verbindungen vorhanden sein werden. Gesamtschweizerisch berechnen die Fachleute dafür eine Fusswegdistanz von max. 300 m bis zur nächs-

ten Bushaltestelle. Zudem kann und muss mit der neuen Anordnung dem massiv steigenden Verkehrspotential der Neubaugebiete Siemens-Areal und Schleifi entsprochen werden.

2. Hat der Stadtrat diesbezüglich mit dem Kanton Kontakt aufgenommen, oder ist er gewillt, dies baldmöglichst zu tun, um die entsprechenden Massnahmen die Durchlässigkeit des Riegels auf der Aabachstrasse für den Busbetrieb sicherzustellen, und so eine echte Wahl zwischen den zwei Varianten zu ermöglichen?

Antwort: Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Bestehen bereits Lösungsvorstellungen (z.B. ein Tor mit Lichtsignalanlage für Busse und evt. Rettungsdienste) sowie Kostenschätzungen, die eine Kosten-Nutzen-Abwägung erlauben?

Antwort: Varianten wurden geprüft. Jedoch kann mit keiner Massnahme der geforderte Lärmschutz erreicht werden. Aus diesem Grund sind diese Varianten nicht mehr weiter bearbeitet worden, daher liegen auch keine Kostenschätzungen

4. Könnte allenfalls auch ein Ringverkehr ins Auge gefasst werden, indem der 13er stadtauswärts auf der Nordzufahrt, stadteinwärts auf der nördlichen Aabachstrasse verkehrt (kein Linksabbiegen notwendig)?

Antwort: Rundkurse haben den Nachteil, dass Haltestellen nur von einer Fahrrichtung bedient werden und somit Umwegfahrten für die Benutzer entstehen. Zudem müssen unliebsame Wartezeiten an der Endhaltestelle in Kauf genommen werden. Dies führt zu einem Attraktivitätsverlust und somit zu Fahrgasteinbussen. Deshalb wird, wenn immer möglich, auf ein Ringverkehr verzichtet. Zudem müsste auch mit dem vorgeschlagenen Ringverkehr der Riegel unterbrochen werden, wodurch der Lärmschutz beeinträchtigt würde.

Der Interpellant führt weiter an, dass das Gartenstadtquartier durch eine Führung der Linie 13 über die Nordzufahrt zusammen mit der geplanten Regionalbuslinie (Zug - Baar via Nordzufahrt) doppelt erschlossen würde. Eine Doppelführung der geplanten Regionalbuslinie und der Linie 13 erfolgt lediglich auf einer Länge von ca. 160 m. Allerdings erschliessen diese beiden Buslinien unterschiedliche Gebiete. Zudem ist der Zeitpunkt der Einführung der neuen Regionalbuslinie noch nicht festgelegt."

Patrick Steinle: "Ich danke dem Stadtrat für die Beantwortung der Interpellation. Gleichzeitig bin ich aber davon enttäuscht. Der Stadtrat ist sich bewusst, dass ab der Inbetriebnahme der Nordzufahrt die Linienführung des 13ers auf der Aabachstrasse nicht mehr möglich sein wird, wenn nichts unternommen wird. Anscheinend ist der Stadtrat nicht gewillt, etwas zu unternehmen. Ich kann dem Stadtrat daher zwei Vorwürfe nicht ersparen. Zum einen - ich will nicht sagen, es sei Vorspiegelung falscher Tatsachen. Aber wenn im Ortsbuskonzept die unausweichliche Änderung der Linienführung bloss gestrichelt markiert ist und im Text als eventuelle Variante erwähnt wird, dann ist das nicht aufrichtig. Warum wird hier nicht klarer Wein eingeschenkt und deutlich gemacht, dass es sich um die einzig mögliche Variante handelt? Es sollen wohl keine schlafenden Hunde geweckt werden. Der zweite Vorwurf ist, dass der Stadtrat sein eigenes Ortsbuskonzept nicht sonderlich ernst zu nehmen scheint. Darin (in der Beilage zur Vorlage Nr. 1762) wird auf Seite 11 gleich zwei Mal empfohlen, die Linienführung

wenn irgend möglich auf der Aabachstrasse zu belassen. Diese Idee stammt, wie Sie sehen, nicht von mir. Und für einmal deckt sich hier die Meinung der Verkehrsexperten mit derjenigen eines Grossteils der Quartierbewohner. Nun führt der Stadtrat an, bei einem durchlässigen Riegel wäre der nötige Lärmschutz nicht mehr gewährleistet. Natürlich ist es wichtig, dass der Lärm draussen bleibt. Aber der Bus könnte ja trotzdem durchkommen. Hier scheint der Stadtrat die Interpellation gründlich missverstanden zu haben. Unter dem vorgeschlagenen Tor verstehen wir nämlich nicht einfach ein Loch in der Mauer, sondern ein Ding, das auf- und zugeht, wie Sie das vielleicht von Ihrer Garage kennen. Und dass das technisch nicht machbar sein soll, fällt mir schwer zu glauben in Anbetracht der Vielzahl real existierender Garagentore. Ich möchte daher den Stadtrat bitten, dies noch einmal abzuklären. Mit einer wirklich seriösen technischen Prüfung sollte es nämlich auch möglich sein, eine Kostenschätzung zu machen, so dass nachher aufgrund harter Fakten entschieden werden kann. Vielleicht gelingt es dem Stadtrat so, den Mitarbeitenden des Mobilitätsmanagements einen weiteren ungemütlichen Abend wie gestern im Herti-Forum zu ersparen, wo sich zeigte, wie stark die Anwohner am Bus vor der Haustüre hängen und wie sehr sie sich dafür auch zur Wehr setzen. (Motion ersparen)."

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass damit die **Interpellation Patrick Steinle, Alternative Fraktion, betreffend Ortsbuskonzept: Sicherung der längerfristigen Linienführung Ortsbus 13 auf der Aabachstrasse, beantwortet ist und als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden kann.**

12. Interpellation FDP-, CVP- und SVP-Fraktion vom 11. November 2003 betreffend Stadträtlicher Standpunkt zur Vernehmlassung der Verordnung "Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr"

Es liegt vor:

Antwort des Stadtrates Nr. 1786

Der Wortlaut der Interpellation befindet sich auf S. 489 des Protokolls Nr. 12 vom 25. November 2003.

Cornelia Stocker: "Namens aller Interpellanten danke ich dem Stadtrat für die prompte Beantwortung unserer Interpellation. Wir haben es geschätzt, dass der Stadtrat seine Antwort an die Baudirektion gleich beigelegt hat. Dies war ja in der Vergangenheit auch schon anders, mussten wir in anderen Fällen uns solche stadträtliche Stellungnahmen über Hintertüren beschaffen. Materiell begrüßen wir insbesondere die ablehnende Haltung des Stadtrats, ja wir haben sie so erwartet. Wir teilen seine Auffassung, dass die im Verordnungsentwurf genannten Instrumente nicht geeignet sind, die anstehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Für uns ist klar, dass die von der Baudirektion vorgeschlagenen Massnahmen völlig unverhältnismässig, überrissen und vor allem in der Praxis gar nicht umsetzbar sind. In der Stadt Zug stimmt das Verhältnis Wohnraum/Arbeitsplatzangebot seit Jahren nicht mehr, weshalb eine starke Zunahme der Pendlerströme zu verzeichnen ist. Es wird Aufgabe der Stadt sein, diesem Umstand bei der nächsten Bau- und Zonenplan-Revision korrigierend entgegen zu wirken. Vorerst gilt es nun abzuwarten, ob die Inbetriebnahme der Stadtbahn und der gleichzeitige Ausbau des Busnetzes den angestrebten Umsteigeeffekt bringen wird. Wichtig erscheint uns, dass die öffentliche Hand das Bereitstellen der Infrastruktur für Park-and-Ride-Angebote vorantreibt. Diese Massnahmen werden wesentlich stärker ihre Wirkung zeigen, als personalintensive Fahrtenkontrollen und restriktive dirigistische Kontingente für den motorisierten Individualverkehr. Solche würden höchstens eine Verlangsamung des Verkehrswachstums, nicht aber eine Reduktion des Verkehrsaufkommens mit sich bringen.

Astrid Estermann: "Der Stadtrat hat mit Brief vom 13. Januar 2004 zum Verordnungsentwurf "Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr" Stellung bezogen. In den Vernehmlassungsunterlagen ist genügend dokumentiert, dass bezüglich wichtiger Luftschadstoffe immer noch ein enormer Sanierungsbedarf besteht. Folge davon sind unter anderem die inzwischen regelmässigen "Ozonsommer" mit ihren negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung. Es ist deshalb grundsätzlich richtig, dass die Regierung auch beim ruhenden Verkehr ansetzt, denn Parkplätze sind Verkehrsgeneratoren. Wenn wir uns zudem vor Augen führen, dass dem vorliegenden Verordnungsentwurf ein respektables Bevölkerungswachstum von 13'000 Personen für die Jahre 2000 bis 2010 zugrunde liegt und im Laufe der kürzlichen Richtplandebatte der Kantonsrat diesen Zuwachs noch verdoppelt hat, so wird klar, dass griffige Mass-

nahmen dringend notwendig sind. Die vom Kanton geforderte Fahrtenkontingentierung für Personal- und Kundenparkplätze kann deshalb nur eine von mehreren Massnahmen sein. Auch die Inbetriebnahme der Stadtbahn und der Ausbau des Busnetzes allein wird angesichts des Bevölkerungswachstums nicht ausreichen, die Autofahrten zu reduzieren. Gemäss Mikrozensus 2000 machen Arbeitswege und Geschäfts-/Dienstfahrten nur noch 32% der zurückgelegten Distanzen aus. Zudem ist in diesem Bereich der Anteil öffentlicher Verkehr schon jetzt deutlich höher als etwa im Freizeitbereich, dessen Anteil aber 44% beträgt. Eine Verordnung zum ruhenden Verkehr sollte deshalb nicht nur die Pendlerparkplätze umfassen. Mit Parkplatzgebühren und einer Verknappung der Parkplätze müssen Automobilisten dazu angehalten werden, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Zusätzliche Anreize für die Umsteigenden, wie zum Beispiel die Vergünstigung der Abonnemente, sind anzustreben. Leider hat der Kantonsrat bei der Verabschiedung des Teilrichtplanes Verkehr dem Regierungsrat das Instrument eines einheitlichen Parkplatz-Reglements wieder aus den Händen genommen. Ein solches Reglement wäre umso wichtiger gewesen, als es die Gemeinden bisher versäumt haben, über die Ausgestaltung der Parkplatz-Reglemente hier steuernd einzugreifen. Das schlechteste Beispiel dafür ist ausgerechnet die Stadt Zug, wo die bürgerliche GGR-Mehrheit die Schleusen für den Parkplatzbau weit geöffnet hat. Die Folge ist ein völlig untaugliches Reglement, das seine Defizite anlässlich des Sondernutzungsplanes Landis & Gyr-Areal eindrücklich unter Beweis stellte, wären doch laut Reglement über 5'000 Parkplätze "nötig" gewesen. Es entstand die absurde Situation, dass die Bauherrschaft mehr oder weniger freiwillig auf einen Teil der Parkplätze verzichtet hat, weil sonst trotz des Neubaus der Nordzufahrt ein Verkehrschaos entstanden wäre. Dieses entlarvende Beispiel zeigt, dass es sehr wohl nötig wäre, dass der Kanton hier eingreift. Die Gemeinden haben es sich selber zuzuschreiben, dass der Kanton dies tun muss, wenn sie nicht bereit sind, von sich aus den nötigen Beitrag zur Schadstoffreduktion beim motorisierten Individualverkehr zu leisten. Die ablehnende Vernehmlassungsantwort des Stadtrates lässt befürchten, dass beispielsweise die Parkplatz-Bewirtschaftung auf dem Landis & Gyr-Areal nie Realität wird. Sie kann nur durchgeführt werden, wenn die Verordnung zum ruhenden Verkehr in Kraft gesetzt ist. Die Befürworter des Bebauungsplanes für das Siemens-Areal hatten in ihren Ausführungen genau diesen Punkt als wichtige Massnahme zur Verkehrsregulierung und als Konzession an die Umweltschutzanliegen herausgestrichen. Die Zuger Innenstadt kann nur attraktiviert werden, wenn der Verkehr reduziert und eine fussgängerfreundliche Flanierzone geschaffen wird. Noch mehr Parkplätze fördern die Verkehrsüberlastung in der Innenstadt und damit gleichzeitig die Tendenz, dass in Shopping-Centern auf der grünen Wiese staufrei eingekauft wird. Mit der Forderung eines Parkhauses am Postplatz wiederum wird die Erhöhung der Parkplatzgebühren sowieso notwendig, denn ohne diese Massnahme würde das Parkhaus in einem finanziellen Fiasko enden. Die Bedenken der Interpellanten bezüglich der ärmeren Automobilisten erscheinen unglaubwürdig. Die tatsächlich arme Bevölkerung kann sich gar kein Auto leisten, womit die Frage nach der freien Wahl des Verkehrsmittels hinfällig wird. Die freie Wahl des Verkehrsmittels für alle ist der Lebensqualität in der Innenstadt und den Zielen der Verordnung "Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr" unterzuordnen."

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass die **Interpellation der FDP, CVP- und SVP-Fraktion vom 11. November 2003 betreffend Stadträtlicher Standpunkt zur Vernehmlassung der Verordnung "Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr"** beantwortet ist und als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden kann.

13. Motion P. Cotti, S. Hodel vom 26. April 2002 betreffend Erstellung einer Anlage mit Halfpipe und Freestyle-Gelände

Es liegt vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1774

Der Wortlaut der Motion befindet sich auf S. 1685 f. des Protokolls Nr. 39 vom 7. Mai 2002.

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Patrick Cotti: "Erlauben Sie mir eine Vorbemerkung: Im Titel der Gemeinderatsvorlage wird unsere Motion als auf den 26. April 2006 eingereicht datiert; da frage ich mich, weshalb dieser Fehler. Wollte der Stadtrat etwa die Umsetzung unseres Anliegens per April 2006 vorsehen? Auf jeden Fall hat der Grosse Gemeinderat unsere Motion am 7. Mai 2002 an den Stadtrat überwiesen, und wenn die konkrete Umsetzung so lange dauert wie die vorliegende Bearbeitung zu Händen des Rates, dann könnte die Umsetzung tatsächlich bis zum April 2006 dauern. Nun, ich möchte dem Stadtrat dennoch danken, dass er unser Anliegen einigermassen ernst genommen hat. Die Aufgabenstellung wurde indes ausgeweitet: Neu sollen die Inlineskater unter einen Hut mit den Skatern gebracht werden, was wir als eine nicht sehr taugliche Möglichkeit ansehen. Dennoch glauben wir, dass die Vorabklärungen, die der Stadtrat getätigt hat, nicht ganz unnütz sind: Wir können uns gut vorstellen, dass die Inlineskater auf dem Stierenmarktareal trainieren können, dieses scheint tatsächlich prädestiniert dazu. Auch sind wir dankbar für die diesbezüglich aktive Politik des Stadtrates, der eine neue Interessengruppe auch in seine Abklärungen integriert. Wo ich nicht mit dem Stadtrat einig gehe, ist die Platzierung der Skater auch im Stierenmarktareal. Ich glaube, dass – obwohl beide, die Inlineskater sowie die Skater auf Rollen fahren – man eben von ganz unterschiedlichen Gruppierungen ausgehen muss. Die Inlineskater sind Sportlerinnen und Sportler, welche mit ganz anderen Intentionen auf sportliche Anlässe hin trainieren. Auf der anderen Seite ist ein Skater zu sein eher eine Lebenseinstellung, vielleicht sogar Philosophie von ganz unterschiedlichen Jugendlichen, die zurzeit noch nicht in einer Gruppe zusammenzufassen sind, sondern die in verschiedenen losen Gruppierungen, fern von der Bürokratie, ihrer Freizeitbeschäftigung und Lebenseinstellung nachgehen. Wie ich von verschiedenen Skatern aus unterschiedlichen Gruppierungen kürzlich unterrichtet worden bin, beabsichtigt man nun im kommenden Februar, einen Verein zu

gründen, der die Anliegen der verschiedenen Gruppierungen unter einen Hut bringen soll, damit gegenüber der Stadt ein Ansprechpartner steht, welcher die verschiedenen Interessen vertritt und damit auch als vertrauenswürdiger Diskussionspartner dastehen will. Unsere damaligen Intentionen, das Skater-Gelände beim Podium 41 wieder entstehen zu lassen, wird von allen Gruppierungen sowie vom Betreiber des Podiums 41 unterstützt. Die Skater, so auch unsere Meinung, sollen nicht vom See weggedrängt werden. Es ist grundsätzlich die falsche Haltung, die Jugendlichen immer wieder ins Abseits zu drängen, vielmehr sollen sie, gerade wenn sie eigenaktiv sind und eine sinnvolle Freizeitbeschäftigung gefunden haben, zu welcher sie auch andere Jugendliche einbeziehen wollen, näher beim Geschehen sein. Viele Jugendliche sind von Sommer bis Herbst beim See, ebenso in der Nähe des Podiums 41 anzutreffen. Marco Kunz, Betreiber des Podiums 41 wird in der Zuger Presse diesbezüglich zitiert: Er sieht einerseits die Möglichkeit, dass hier die soziokulturelle Animation greifen kann, andererseits wäre sicher auch das Angebot der Beiz attraktiv für die jugendlichen Skater. Sicher ist der Entscheidung des Stadtrates richtig, dass nicht wieder eine teure Halfpipe aufgestellt werden soll, denn - wie ich mich belehren lassen musste - fahren nur noch wenige jugendliche Skater auf solchen Pipes. Heute ist vielmehr ein Park mit verschiedenen kleinen Schanzen und schrägen Flächen angesagt. Indem die Flächen betoniert sein müssen, wird auch die Lärmimmission deutlich gesenkt. Das Argument des Stadtrates, beim Podium 41 wäre die Lärmbelastung gegenüber den Anwohnern zu hoch, ist für mich nicht greifend. Im heutigen Zeitpunkt die Motion nicht erheblich zu erklären, hiesse, wegzutreten vom Auftrag an den Stadtrat, beim See ein Freestyle-Gelände zu schaffen, wegzutreten auch von der Verbindlichkeit, die Jugendlichen in die Planung besser einzubeziehen (hier scheint einiges schief gelaufen zu sein). Die Gespräche mit den jugendlichen Skatern müssen besser geführt werden, denn sie fühlen sich an der Nase herumgeführt. Wohl wurden in zwei Sitzungen ihre Stellungnahmen erbeten, doch schien allen klar, dass das Angebot auf dem Stierenmarktareal nur eine Übergangslösung ist. Die Gerätschaften sind seit August vergangenen Jahres nicht mehr in Betrieb, nicht mehr auf dem Stierenmarktareal. Sie sind auch, weil sie aus Holz gefertigt sind, zu einem grossen Teil ausgedient. Der Stadt ist bekannt, dass betonierte Elemente viel tragfähiger und insbesondere langlebiger sind, auch haben die Jugendlichen mehrfach ihr Interesse kundgetan, in Eigenleistungen mitzuwirken und auch Verantwortung für die Sauberhaltung und Instandhaltung der Anlage übernehmen zu wollen. Da erscheint mir die Gründung eines Vereins einerseits das richtige Zeichen gegenüber der Stadt, aber auch einen gangbaren Weg aufzuzeigen, wie weiter verhandelt werden kann, so dass die Stadt nicht das Gefühl hat, ins Leere hinaus zu planen. Ich bitte Sie, die Motion entgegen dem stadträtlichen Antrag erheblich zu erklären, um den entsprechenden politischen Druck herzustellen, damit das Anliegen umgesetzt wird, und zwar nicht im April 2006, sondern sofort, und nicht irgendwo im Outside, sondern beim Podium 41. Dort ist die Jugendbeiz, dort treffen sich die Jugendlichen, und mit den Skatern kommen Jugendliche, die nicht nur rumhängen, sondern sich aktiv betätigen. Die Argumente des Landschaftsgärtners, vor dem Podium 41 wenig Realisierungsmöglichkeit zu sehen, scheinen mir vom Stadtrat doch zu sehr in den Vordergrund geschoben, zumal die damalige Realisierung einer Halfpipe hier auch möglich gewesen war. Hier muss der Rat mit Nach-

druck beweisen, dass ihm die eine aktive Jugendpolitik wichtig ist, indem er dieser aktiven Freizeitbeschäftigung von Jugendlichen auch den entsprechenden Raum und das entsprechende Gewicht verleiht."

Alice Landtwing: "Ich schicke voraus, dass die FDP-Fraktion mit dem stadträtlichen Vorgehen einverstanden ist. Bei unseren Überlegungen haben wir es uns nicht leicht gemacht. Umsomehr - da wir die seinerzeitige Aussage vom damaligen Bildungs- und Sportchef Stadtrat Toni Gügler – zumindest die langjährigen Ratsmitglieder unter uns – noch in den Ohren haben, dass, wenn die Seeufersanierung und das neue Chaotikum fertiggestellt ist, die Halfpipe wieder am bestehenden Ort aufgestellt wird. Bei unseren Erkundigungen haben wir festgestellt, dass die Anlage in der Stierenstallungen, so wie im Bericht und Antrag vom Stadtrat beschrieben, für eine grosse Mehrheit der Skater reicht. Natürlich nicht für die richtigen Freaks, da wären schon noch verschiedene Wünsche offen, insbesondere am Belag. Natürlich wäre und ist es für diese Fun-Sportler schöner und hipper, wenn sie ihre Kunststücke am See und vor grossem Publikum aufführen könnten. Und, wenn wie in der stadträtlichen Vorlage beschrieben, 1-2 grosse Events am See stattfinden können, wird auch dieser Wunsch erfüllt werden. Wir von der FDP fragen uns auch, muss jetzt jede Gemeinde eine Halfpipe und Freestyle Anlage für Profis haben. Wie wir gehört haben gibt es eine in Hünenberg und in Cham und diese Orte sind ja beide per Bus schnell erreicht. Letzthin hat mir eine Kantonsrätin aus Cham gesagt, ich weiss gar nicht was ihr Zuger immer jammert, noch vor Jahren hätten die Verantwortlichen der Stadt Zug, alles und jedes an sich gerissen und jetzt schimpft ihr wegen den Zentrumslasten. Also meine Damen und Herren geben wir den anderen 10 Gemeinden auch eine Chance, auch dort hat es schöne Orte, sogar am See, die für die Skaterszene ideal wären. Arbeiten wir doch vermehrt zusammen, in unserem kleinräumigen Kanton sollte dies wirklich möglich sein. Wie wir soeben gehört haben, wird jetzt ein Verein gegründet, deshalb bitte ich die zuständigen Vorstandsleute auch Kontakt mit anderen Gemeinden aufzunehmen, evt. könnte die Stadt ja einen Beitrag sprechen."

Simone Gschwind: "Ich werde mir erlauben, etwas in der Geschichte dieser Motion auszuholen: Es waren nicht nur die Motionäre, die etwas Neues erreichen wollten, sondern auch die Skater selbst, die ihre Pläne und Ideen bei Emil Stutz, dem damaligen Stadtökologen, vortrugen. Auch der Verein ZJT gelangte nach dem Einreichen der Motion an den Stadtrat mit dem Wunsch, in die laufende Diskussion und Planung einbezogen zu werden, was aber nicht geschah. Nach mehr als einem Jahr nach Erreichen der Motion fand erstmals ein offizielles Treffen der Arbeitsgruppe mit Vertretern der Skater statt. Festgehalten wurde damals, dass die Fläche vor dem Podium 41 für eine definitive Anlage erste Priorität habe, das Braunviehzuchtareal jedoch nur als Provisorium dienen würde. Beim zweiten Treffen am 5. Juni wurde folgendes Fazit gezogen: Das Braunviehzuchtareal sei für Inlineskater gut geeignet, aber auch das Provisorium für die Skateboarder werde belassen. "Sollte sich keine definitive Lösung für eine grössere regionale Anlage abzeichnen, werde die minimale Anlage (von 600 m²) weiterverfolgt". Am 30. Juli folgte dann ein kurzes Rundmail an alle Sitzungsteilnehmer, worin stand, dass

der Stadtrat beschlossen habe, dass für die Skater keine neue Anlage gebaut werden soll. Das Areal des Braunviehzuchtverbandes stehe aber weiterhin zur Verfügung, sofern nicht Grossveranstaltungen das Areal beanspruchen. Warum wurden die Skater nicht umfassender und früher darüber informiert? Die Skater waren ziemlich enttäuscht, hatten sie sich doch bemüht, ihre Ideen einzubringen und zu einer guten Lösung beizutragen. Sie gingen davon aus, dass der Stadtrat Interesse daran hat, etwas für die Skater zu machen. Ich finde diese Art von Umgang mit engagierten jungen Leuten ein Armutszeugnis für die Stadt und hoffe, dass zukünftig besser mit Anliegen Jugendlicher umgegangen wird. Zudem frage ich mich, warum der Stadtrat mit dieser dürftigen Antwort bis heute gewartet hat. Seit Ende Juni 2003 wurde nichts Neues mehr erzielt. Dem Auftrag der Motionäre, einen Ersatz für die alte Halfpipeanlage in der Nähe der alten zu erstellen, wird hier in keiner Weise nachgekommen. Die Gründe, die gegen das Areal beim Podium 41 sprechen, erachte ich als sehr fadenscheinig. Wieso sollte gerade eine solche Anlage ein Fremdkörper sein, der nicht befriedigend in die Seeuferanlage einzuordnen ist? Gibt es nicht auch andere "Fremdkörper" am See, die problemlos eingeordnet werden konnten? (Beispiel: Sind die Parkplätze beim Hafenrestaurant schön für die Seeuferanlage?). Und warum sollte es da zu Konflikten kommen? Der Betriebsleiter des Podium 41, Marco Kunz, hat diesbezüglich jedenfalls keine Bedenken. Für ihn ist der Platz beim Podium optimal, auch von Vorteil für die Gartenbeiz. (Weiteres kann man in der Zuger Presse vom 20. Januar 2004 nachlesen). Der zweite geprüfte Standort östlich der alten Eishalle ist auch nicht machbar. Wurden denn keine anderen Plätze geprüft? Die SP-Fraktion hat noch andere Vorschläge und ist der Meinung, dass beim Seeufer eine Anlage für Skater hingehört. Nicht nur wegen der zentralen Lage, sondern auch, weil dort mit viel Zulauf gerechnet werden kann. Auch wir sind der Meinung, dass ein Platz zur Verfügung gestellt werden muss, bei dem die Jugendlichen sowieso schon anzutreffen sind. Wir wollen die Skater nicht abschieben. Deshalb empfehlen wir als neuen Platz den Rehgarten. Vorstellbar wäre auch, dass entweder die Wiese bei der Schützenmatt für eine Skateanlage verkleinert oder das Basketballfeld hinter der Schützenmatt-Turnhalle ein wenig auf die Wiese verschoben wird, um der Skateanlage Platz zu machen. Klar ist, dass das Provisorium im Braunviehzuchtareal nicht die Lösung ist, dies zeigt schon der Versuchsbetrieb auf. Seit Ende August 2003 bis gestern Mittag waren dort keine Minirampe-Elemente mehr aufgebaut. Die Vertreter der Skater haben im Sommer 2003 dem Provisorium zugestimmt, aber nur als vorübergehende Lösung in der Meinung, dass bald ein besserer Platz gefunden wird. Sie haben realisiert, dass sie sich zusammenschliessen müssen, um bei der Stadt etwas erreichen zu können. Etwa in einer Woche soll ein Verein gegründet werden, um Bedürfnisse besser ausweisen und allenfalls Pläne umsetzen zu können. Denn Pläne sind vorhanden. Der Platz aber muss von der Stadt kommen. Darum ist die SP-Fraktion der Meinung, dass die Motion ungenügend bearbeitet und beantwortet wurde, und empfiehlt, die Motion nicht abzuschreiben."

Stadträtin Vreni Wicky nimmt vorerst zu den einzelnen Voten Stellung: Es trifft nicht zu, dass man erst nach einem Jahr bereit war, miteinander zu sprechen. Die Motion wurde im Frühling 2002 eingereicht. Die Gruppe Impuls Zug hat im November 2002 mit ihrer

Arbeit begonnen. Dazu wurden auch Jugendliche zu Gesprächen eingeladen. Die Gespräche wurden leider teilweise verweigert. Gemäss Bericht der Gruppe Impuls war die Teilnahme an der Sitzung den Jugendlichen aus zeitlichen Gründen nicht möglich, bzw. nahmen die Jugendlichen, welche das Schema hätten erstellen sollen, an der Sitzung nicht teil. Im gleichen Bericht hat aber eine Gruppe von Skatern einen Plan aufgezeichnet. Dies war die Grundlage für die Beantwortung der Motion. Diese Beantwortung ist nicht ausgeweitet worden, weiss doch die stadträtliche Sprechende, dass das Freestyle-Gelände von Bladern genutzt wird. Impuls Zug wollte verschiedene Gruppen zusammenführen, hat dies aber teilweise nicht fertig gebracht. Dass nun ein Verein gegründet wird, ist zwar reichlich spät, aber deswegen nicht negativ. Die Votantin begrüsst dies. Die Gründung des Vereins kann hoffentlich genutzt werden, um endlich miteinander ins Gespräch zu kommen. Es ist keinesfalls die Absicht des Stadtrats, die Jugendlichen ins Abseits abzuschieben. Der Auftrag der Motion war, in der Nähe des Podiums 41 eine neue Anlage mit Halfpipe und Freestyle-Gelände zu erstellen. Dabei sollten wir mit den Benützern in Kontakt treten und sie in die Planung einbeziehen. Zu den Benutzern: Die Vertreter des Skategeschäftes Doodah haben sich als verlässliche Partner bewährt. Während des Projektes im puls Zug, (welches vom November 2002 bis Juli 2003 dauerte) waren sie einer unserer Ansprechpartner. Ebenso war eine Person der Veranstalter aus Kingshot in den Prozess eingebunden. Sämi Raimann als Vertreter der Inline Skate, Rollerblader war auch mit dabei. Nicht dabei waren Vertreter der Skateshops Trash out in Baar. Die von den Motionären geforderte Eigenleistung ist durch die Vertreter des Zugesgeschäftes Doodah sichergestellt. Ein Teil der zur Verfügung gestellten Geräte gehört ihnen und sie sind zusammen mit dem Werkhof verantwortlich für deren Wartung. Die Geräte können flexibel genutzt werden und auch für Events an anderen Standorten wieder aufgestellt werden, was 1 - 2x jährlich am See zwischen Schützenmatt und Rehgarten auch tatsächlich der Fall ist und Skater von weit her anzieht. Zu den Geräten: Als Freestylegelände für die Blader eignet sich das Stierenmarktareal bestens, können doch da auf einer relativ geschützten Rundstrecke Runden gedreht werden. Für die Skater stehen Funbox Rails und Curbs bereit und Abklärungen laufen, welche Betonelemente von der Stadt noch eingesetzt werden können. Zu den Standorten: Schon im Bericht „Impuls Zug“ werden die beiden Standorte Podium 41 und neue Sporthalle als ideal erwähnt. Nähere Abklärungen zeigten aber, dass der Stadtrat und die Verantwortlichen des Vereins Zuger Jugendtreffpunkte (übrigens unsere Ansprechpartner in Sachen Podium 41) aus Sicherheitsgründen und wegen der hohen Lärmbelastung klar gegen den Standort Podium 41 waren. Mich wundert die Aussage vom Betreiber in der Zuger Presse. Sicher hat er mit den Verantwortlichen, seinen Vorgesetzten, das Gespräch nicht gesucht. Der Standort Sporthalle ist aus Sicherheitsgründen (Glasfassade) nicht möglich. Dann komme ich noch zum Standort Schützenmatt /Rehgarten: 1-2 Skate-Events jährlich sind vertretbar. Die Chamerstrasse ist aber ein Wohnquartier, und die Einsprachen wären vorprogrammiert. Zudem ist das Haus Phönix in unmittelbarer Nähe. Die Stiftung nimmt Patienten nach Klinikaufenthalten während der Rehabilitationsphase auf, mit dem Ziel zur Integration. Da üben die Patienten in einer behüteten Gemeinschaft Selbstständigkeit und leben im und ums Haus (Garten) das Zusammensein, welches für sie keine Selbstverständlichkeit ist. Der doch recht hohe Lärmpegel einer Skatanlage wäre

für sie eine kaum verkräftbare Immission auf ihrem Weg zur Genesung. Fazit: der Stadtrat hat sich für eine gute Lösung eingesetzt. Dass wir weiterhin prüfen, ob bei zukünftigen Gestaltungsprojekten ein noch geeigneterer Standort gefunden werden kann, haben wir Ihnen auch mitgeteilt. Mit dem Vertreter von Doodah haben wir verlässliche Partner, welche zu grossen Eigenleistungen bereit sind. Der Versuch im letzten Jahr hat dies gezeigt. Im Moment werden die Geräte im Werkhof aufgerichtet und sobald es das Wetter erlaubt wieder im Stierenmarktareal platziert. Sämtliche möglichen Sicherheitsmassnahmen, Bewilligungen und Einverständnisse von der Korporation und des Braunviehzuchtverbandes sind in Ordnung. Weitere Elemente aus Beton werden von der Stadt zur Verfügung gestellt.

Jetzt liegt es nur noch an den Nutzern untereinander, ihre Philosophien kompatibel zu gestalten, um im Miteinander und zu ihrem eigenen Vergnügen die gebotene Gelegenheit zu nutzen. Darum bitte ich Sie, meine Damen und Herren, die Motion nicht erheblich zu erklären und als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben."

Patrick Cotti bezieht sich auf ein Schreiben des Geschäftsführers ZJT vom 5.6.2002, in welchem der Geschäftsführer den Standort vor dem Podium 41 mit keinem Wort als negativ erwähnt, sondern er bietet aus mehreren Gründen seine Hilfe an, die Anlage auf diesem Platz umzusetzen. Einerseits möchte man die Förderung der sportlichen Aktivitäten unterstützen, was zum Kerngeschäft der aktuellen Jugendarbeit gehört, und andererseits wird die Nähe der Skateranlage zum Podium 41 erwähnt, welche gemäss einer Äusserung zu Interaktionen führen werde. Probleme wie Lärmbelästigung und Abfallbeseitigung könnten nur gemeinsam gelöst werden. Der Geschäftsführer ZJT zeigt hier Bereitschaft, mit dem Stadtrat zu verhandeln, jedoch spricht er vom Standort Podium 41 und keinesfalls vom Braunziehzuchtareal. Der Sprechende erwähnt den für die Tiefgarage Postplatz gesprochenen Projektierungskredit im Betrag von CHF 490'000.-- für 150 Parkplätze. Die Skater wären dankbar, wenn sie ein Geschoss für die Ausübung ihres Sportes zur Verfügung erhalten würden. Es ist aber nicht anzunehmen, dass dies der Meinung der Mehrheit des GGR entsprechen würde. "Mein Gegenvorschlag: verlegen wir doch den Verkehr statt die Jugendlichen in andere Gemeinden. Die stadtzuger Jugendlichen sollen sich bei uns aufhalten können und nicht in anderen Gemeinden."

Lea Zehnder ist erstaunt, dass vom Stadtrat das Projekt Impuls Zug zitiert wird. Die Sprechende war an diesem Projekt beteiligt. Ihres Wissens hatte dieses Projekt nicht zum Ziel, etwas in dieser Stadt zu verändern, sondern lediglich die Bedürfnisse der Jugendlichen aufzuzeigen. Dies haben die Skater bewiesen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Abstimmung

über den Antrag des Stadtrates, die Motion nicht erheblich zu erklären und als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben:

Für den Antrag des Stadtrates stimmen 21 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 12 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 21:12 Stimmen die **Motion P. Cotti, S. Hodel vom 26. April 2002 betreffend Erstellung einer Anlage mit Halfepipe und Freestyle-Gelände nicht erheblich erklärt hat und sie somit als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden kann.**

14. Interpellation Andrea Sidler Weiss, CVP-Fraktion, vom 26. November 2003, betreffend Doppelklassen an der Schule Oberwil

Es liegt vor:

Antwort des Stadtrates Nr. 1783

Der Wortlaut der Interpellation befindet sich auf S. 553 f. des Protokolls Nr. 13 vom 16. Dezember 2003.

Andrea Sidler Weiss: "Ich danke dem Stadtrat für die prompte Beantwortung meiner Interpellation. Ich möchte Sie aber noch darauf hinweisen, dass dies eine Einzelinterpellation war und nicht - wie bei der Antwort des Stadtrates geschrieben steht - von der CVP-Fraktion. Ich werde mich kurz halten. Ich gehe nicht auf die Antworten des Stadtrates, die in vielen Punkten nicht nachvollziehbar sind, ein. Erlauben Sie mir jedoch folgende Bemerkungen: Auch mir ist bekannt, dass mit der Umstellung von Jahrgangsklassen auf Doppelklassen in der Stadt Zug kein pädagogisches Neuland betreten wird. Allerdings erfolgte die Einführung der Doppelklassen aus ganz anderen Gründen: So wurde die Tagesschule Maria Opferung mit Doppelklassen eingeführt, weil man anfänglich befürchtete, Jahrgangsklassen nicht füllen zu können. Heute ist es jedoch so, dass die Nachfrage grösser ist als das Angebot. Im Gimnenschulhaus werden - soweit ich mich erinnern kann - seit jeher Doppelklassen bis und mit der 4. Klasse geführt. Neu wird dort bekanntlich ab kommenden Schuljahr nur noch der Kindergarten und die 1. und 2. Klasse als Doppelklasse geführt. Im Letzischulhaus begann man im Schuljahr 2000/01 mit einer Doppelklasse Unterstufe, weil es für Jahrgangsklassen zu wenig Schüler hatte. Mit der Einführung von Doppelklassen im Letzi entstand die neue Situation, dass Kinder die im Letzi eingeschult wurden, neu von der 1. Klasse bis zur 6. Klasse in ihrem Schulhaus bleiben konnten. Selbstverständlich entstand hier keine Opposition der Eltern und Kinder, konnten doch hier durch die Einführung der Doppelklassen alle Kinder in ihrem Quartier die Schule besuchen. Diese Beispiele zeigen, dass die bisherigen Doppelklassen mehr einer Not gehorchend, denn aus pädagogischen Gründen eingeführt worden sind. In Oberwil besteht diese Situation nicht. Hier sollen - wie wir aus der Interpellationsantwort des Stadtrates gehört haben - allein aus pädagogisch-didaktisch Gründen Doppelklassen eingeführt werden. Und zwar gleich von der 1. bis zu 6. Klasse. Aber wieso eigentlich nur in Oberwil, eigentlich sollten doch alle Primarschüler in der Stadt Zug davon profitieren können. Da in Oberwil kein Zeitdruck besteht, stünde dem natürlichen Wachsen von Doppelklassen nichts entgegen. Aus diesem Grunde haben wir dem Stadtrat ein Gesuch um gestaffelte Einführung der Doppelklassen eingereicht. Mit der gestaffelten Einführung der Doppelklassen könnte den vielen Bedenken der Eltern und den Ängsten der Schüler begegnet werden. Entscheidend für die ganze Missstimmung in dieser ganzen Angelegenheit war jedoch die völlig ungenügende Kommunikation. So wurde den Eltern lange Zeit der Eindruck vermittelt, sie könnten bei der Frage der Einführung von Doppelklassen mitreden. Es fanden Orientierungsveranstaltungen statt, die Eltern wurden um ihre Meinung gefragt. Der Widerstand in Oberwil war ganz offensichtlich. Darauf erhielten die Eltern auch noch einen Brief. Und wieder durften die El-

tern glauben, sie könnten noch mitbestimmen. Dem war jedoch - wie wir der Antwort des Stadtrates entnehmen - nicht so. Für den Schulleiter der Schule Oberwil stand offenbar von Anfang an fest, dass allein die Schulleitung bzw. die Schulkommission entscheiden werde. Und so ist es auch geschehen. Die Schulkommission hat sich unter Berufung auf das Schulgesetz für die Einführung von Doppelklassen entschieden; dies im Übrigen gegen den Willen der Schulpräsidentin !! Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geschätzte Frau Stadträtin, sehr geehrte Herren Stadträte. Ich hoffe, dass Sie - in Anbetracht dieser wirklich in jeder Hinsicht misslungenen Kommunikation - den Unmut der Oberwiler verstehen. Ich verzichte auch darauf das Leitbild der Schule zu zitieren, dies wurde in zahlreichen Leserbriefen zur Genüge getan. Ich bitte Sie jedoch dringend: Sorgen Sie dafür, dass sich die Schulleitungen der Schulhäuser nicht nur mit pädagogisch-didaktischen Fragen befassen. Sorgen Sie dafür, dass sich die Schulleitungen auch intensiv in Kommunikation weiterbilden. Ich wünsche keine Diskussion."

Stefan Hodel beantragt Diskussion.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt ist und somit die Diskussion stillschweigend gewährt ist.

Stefan Hodel: "Als Vater von drei Kindern die zurzeit die Oberwiler Primarschule besuchen, möchte ich hier ein Wort einlegen für unsere Dorfschule. Wer die Leserbriefe der letzten Wochen gelesen hat, könnte teilweise den Eindruck erhalten, die Oberwiler Eltern würden ihre Kinder bald nicht mehr in Oberwil zur Schule schicken. Alle unsere drei Kinder gehen nach wie vor gerne zur Schule, zwei davon besuchen Regelklassen, eines besucht die Doppelklasse, alle drei haben vorwiegend gute bis sehr gute Erfahrungen gemacht. Sie hatten und haben engagierte Lehrpersonen, die motiviert und kreativ ihrer nicht immer einfachen Arbeit nachgehen. Ich habe an der Veranstaltung vom 12. Januar teilgenommen und durfte an diesem Abend, an welchem übrigens nicht nur informiert, sondern auch ausgiebig diskutiert wurde, die Argumente für einen Wechsel erfahren. Die Argumente für Doppelklassen haben wir in der Antwort von Stadträtin Vreni Wicky gelesen und gehört. Auch wenn mit der Information einiges nicht so gut gelaufen ist, vermutlich hat man die bekanntlich politisch sehr wache Oberwiler Bevölkerung unterschätzt, habe ich das Vertrauen in die Oberwiler Lehrerinnen und Lehrer, dass sie sich diesen Schritt gut überlegt haben und dass auch mit ausschliesslich Doppelklassen gute Arbeit geleistet werden wird."

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass die **Interpellation Andrea Sidler Weiss, CVP-Fraktion, vom 26. November 2003, betreffend Doppelklassen an der Schule Oberwil, beantwortet ist und als erledigt von der Geschäftskontrolle abgeschrieben werden kann.**

Ratspräsident Werner Golder schlägt vor, aus zeitlichen Gründen die Traktanden 15 bis 17 auf die folgende GGR-Sitzung zu verschieben.

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt wird. Somit werden die Traktanden 15 bis 17 an der nächsten GGR-Sitzung behandelt.

Mitteilungen des Ratspräsidenten

Ratspräsident Werner Golder lädt im Namen der beiden heute neugewählten Ratsmitglieder alle Anwesenden zu einem Apero in den kleinen Saal des Casino ein.

Im Anschluss an die heutige Ratssitzung beschliesst das Büro, die auf den 2. März 2004 festgelegte GGR-Sitzung ersatzlos ausfallen zu lassen.

Die nächste Sitzung des GGR findet statt:

Dienstag, 30. März 2004, 16.00 Uhr

Für das Protokoll:

Arthur Cantieni, Stadtschreiber