

An
Baudirektion des Kantons Zug
Postfach
6301 Zug

Von
Stadtrat von Zug
Stadthaus am Kolinplatz
Postfach 1258
6301 Zug

Zug, 13. Januar 2004

Verordnung betreffend Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Regierungsrat

Der Regierungsrat hat am 23. September 2003 die Verordnung betreffend Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr in erster Lesung verabschiedet. Die Baudirektion lädt zur Vernehmlassung ein. Für den Stadtrat sind die im Verordnungsentwurf genannten Instrumente nicht geeignet, die anstehenden Verkehrsprobleme zu lösen. Zur Begründung verweisen wir auf die nachstehenden Ausführungen.

Ausgangslage

Der Kanton Zug beabsichtigt mit der vorliegenden Verordnung, gestützt auf die Umweltgesetzgebung (Bundesgesetz über den Umweltschutz, Luftreinhalteverordnung sowie kant. Massnahmeplan Luft), die Luftqualität nachhaltig zu verbessern. Zu diesem Zweck soll eine Fahrtenkontingentierung (Regulation der Zu- und Wegfahrten) für Personal- und Kundenparkplätze eingeführt werden.

Mit der Vorlage zum neuen Parkplatzreglement vom 31. Oktober 2000 hatte der Stadtrat dem Grossen Gemeinderat (GGR) vergleichbare Parkplatzbeschränkungen vorgeschlagen. Der GGR lehnte diese jedoch ab. Bei der Behandlung des Teilrichtplanes Verkehr im Kantonsrat vom 27. Juni 2002 wurden die Beschlusselemente bezüglich einer einheitlichen Parkplatzbewirtschaftung aus dem Teilrichtplan gestrichen.

Luftreinhaltung

Die Schadstoffmessungen des interkantonalen Luftmessnetzes zeigen auf, dass die Luft immer noch übermässig mit Luftschadstoffen belastet ist. Der Immissionsgrenzwert der eidg. Luftreinhalte-Verordnung für den Schadstoff Ozon wird im Sommerhalbjahr jeweils grossflächig und massiv überschritten. In den dicht besiedelten Zu-

ger Talgemeinden sowie entlang von Strassen ist die Luft übermässig mit Feinstaub (PM10) und Stickoxiden (NOx) belastet. Ein Hauptverursacher der übermässigen Schadstoffbelastung der Luft ist der motorisierte Strassenverkehr.

Um die Luftschadstoff-Belastung zu verringern, ist es zweifellos richtig, auch Massnahmen beim ruhenden Verkehr zu treffen. Mit dem nun vorliegenden Verordnungsentwurf wird jedoch kein praktikables Instrument vorgestellt, um die durch den motorisierten Strassenverkehr mitverursachte übermässige Schadstoffbelastung der Luft wirksam und langfristig zu reduzieren. Mit den vorgestellten Rahmenbedingungen wird lediglich eine Verlangsamung des Verkehrswachstums angestrebt, nicht aber eine Reduktion des Verkehrsaufkommens. Der Einfluss des Fahrtenmodells auf die Luftschadstoffbelastung kann messtechnisch nicht überprüft werden. Daher sollte die Thematik Luftbelastung nicht als Argumentarium für die gleichzeitig angestrebte Steuerung des Verkehrsaufkommens beigezogen werden.

Verordnungsentwurf

In folgenden Bereichen weist der Entwurf erhebliche Mängel auf:

- Luftschadstoffe überschreiten die Gemeindegrenzen. Nur einheitliche und grossräumig abgestützte Lösungen sind geeignet, die Luftschadstoffproblematik zu entschärfen. Ein unterschiedlicher Vollzug in den Gemeinden, der zwangsläufig zu unterschiedlichen Resultaten führen würde, ist nicht praktikabel.
- Der gewählte Lösungsansatz ist im Vollzug kaum umsetzbar. Insbesondere bei kleineren Parkieranlagen steht der Aufwand für den Vollzug der Massnahmen in einem völligen Missverhältnis zum Ertrag.
- In der Verordnung fehlt die einheitliche Festlegung der Grössenordnung von Parkieranlagen, für welche ein Fahrtenmodell zur Anwendung gelangt. Bei gesamtschweizerischen Vergleichen zeigt sich, dass sich der UVB-Grenzwert von 300 Parkplätzen durchgesetzt hat. Ein UVB-Projekt ist vielfach mit einem Bebauungsplan gekoppelt; das entsprechende Rechtsinstrumentarium ist bekannt und gut eingespielt.
- Bestehende und neue Anlagen sollen gemäss Verordnungsentwurf, gestützt auf die Umweltgesetzgebung, rechtsgleich behandelt werden. Inwieweit das Fahrtenmodell bei bestehenden Liegenschaften rechtlich durchgesetzt werden kann, ist äusserst fraglich. Die sich hier abzeichnenden juristischen Probleme, sind kaum zu bewältigen und führen wiederum zu einem unverhältnismässigen Verwaltungsaufwand. Das Sanierungspotential ist dementsprechend deutlich zu hoch eingeschätzt; es wird in diesem Umfang nicht erreichbar sein.
- Der Verordnungsentwurf stützt sich zu einseitig auf planerische, regulative Massnahmen. Erfolgsversprechend in der Wirkung wie in der Verhältnismässigkeit sind in erster Linie Lösungen, die marktwirtschaftlich orientiert sind.

Lösungsansätze

- Absolut prioritär ist die Planung. Mit ein Grund für die heutigen Probleme ist die mangelnde, umfassende Beachtung der Mobilität bei neuen Überbauungen. Sinnvollerweise sollte eine aktive Mobilitätsberatung beim Amt für Wirtschaft

und Arbeit des Kantons Zug (Wirtschaftsförderung) in den Planungsprozess einbezogen werden. Standortwahl und Verkehrsaufkommen und -probleme könnten mit den Interessenten frühzeitig besprochen und mit einer Mobilitätsberatung verbunden werden. Gleichzeitig stünden aktuelle Daten zur Verfügung und Trends wären erkennbar.

- Die Weiterentwicklung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss in einen permanenten Planungsprozess integriert werden. Aufgrund des heutigen Wissensstandes wird kurz- und mittelfristig der öffentliche Verkehr den effizientesten Beitrag zur Mobilität und damit zur Entlastung des Strassenraumes leisten.
- Es ist wichtig, die Luftqualität zu verbessern. Ein weiteres, drängendes Problem ist aber auch die stetige Zunahme des Verkehrsaufkommens auf knappem Strassenraum. Angesichts der schwierigen und komplexen Situation haben nur partizipative, umfassende Lösungsansätze Aussicht auf Erfolg. Diese sind kantonale zu koordinieren und müssen auf finanziellen Anreizen basieren. Anzustreben wären beispielsweise Parkierungsgebühren, die gleichwertig sind mit den Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel für den gleichen Mobilitätsaufwand.

Fazit und weiteres Vorgehen

Es sind Massnahmen anzustreben, deren Vollzug in den Gemeinden in einem vernünftigen Verhältnis zum erzielten Resultat stehen. Die Massnahmen müssen einfach umsetzbar und für alle Gemeinden einheitlich sein. Marktwirtschaftlich orientierte Lösungen sind vorzuziehen.

Der Stadtrat hofft, dass entgegen dem bisherigen Vorgehen die weiteren Schritte gemeinsam mit den Gemeinden angegangen werden. Die Stadt Zug ist interessiert und bereit, an Lösungen aktiv mitzuarbeiten.

Sehr geehrter Herr Regierungsrat, wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Stadtrat von Zug

Vreni Wicky, Stadtratsvizepräsidentin

Arthur Cantieni, Stadtschreiber