

Mitwirkungsverfahren zur Parkraumpolitik der Stadt Zug

Mai - November 1993

**Schlussbericht
und Empfehlungen der Arbeitsgruppe**

**"Förderung
des autoungebundenen Einkaufsverkehrs"**

Zug, 25. November 1993

Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs":	
---	--

Antoinette Bossard-Saxer	Präsidentin Vereinigung Pro Zug
Martin Bütikofer	Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug
Dr. Robert Knecht	Geschäftsleiter MZ-Immobilien AG
Richard Ochsner	Verkaufsleiter Zugerland Verkehrsbetriebe
Anita Stadler-Bleicher	Vertreterin SGA und VCS Stadt Zug
Erna Staub	Vertreterin SP Stadt Zug
Karl Steiner	Vertreter Nachbarschaft Altstadt-Untergasse
Gusti Weber	Vertreter Vereinigung Pro Altstadt
Yvonne Wyss-Schönenberger	Vertreterin CVP Stadt Zug
Peter Durisin	Stadtingenieur, Vorsitz
Harry Klein	Stadtplaner
Elsbeth Speck	Sekretariat Stadtbauamt, Protokoll
Josef Thüring	Chef Verkehrspolizei, Stapo Zug
Walter Wyss	Externe Fachberatung

An Einzelsitzungen der Arbeitsgruppe nahmen teil:

Daniel Brunner, Präsident SGA Stadt Zug; Dr. Leo Granzio, CVP Stadt Zug, Präsident ACS;
Benedikt Kündig, Gewerbeverein der Stadt Zug; Hans Nussbaumer, Abteilung Planung
Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB)

Inhalt:

1. Bericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug" als Ausgangslage für die Arbeitsgruppe
2. Orientierungsversammlung vom 16. Juni 1993 als Start für die Arbeitsgruppe
3. Tätigkeitsprogramm und Sitzungen der Arbeitsgruppe
4. Projekt City-Bus (Versuchsbetrieb ab 17. November 1993)
5. Projekt Zuger Gratis-Velos 1993 / 1994
6. Projekt Päcklibus im Weihnachtsverkauf 1993
7. Projekt Kunden- und Besucher-Umfrage in der Stadt Zug
8. Projekt Werbekampagne für das autoungebundene Einkaufen im Frühling 1994
9. Projekt Kombi-Billette Parkgebühren/Busbenützung
10. Verbesserung des Infrastruktur-Angebotes für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen
11. Ausblick und Schlussempfehlungen zuhanden des Stadtrates

1. Bericht "Parkraumpolitik" als Ausgangslage für die Arbeitsgruppe

Im Grundlagenbericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug" wird als eine von acht Zielsetzungen formuliert:

"In Ergänzung zur Parkraumpolitik sollen die autoungebundenen Einkäufe in der Stadt Zug durch gemeinsame Anstrengungen von Behörden und Gewerbe stark gefördert werden."

Im Kapitel 3.4 des Berichtes wird dieses Ziel näher ausgeführt und begründet. Der Anteil der Nicht-Auto-Kunden sei schon heute in Zug beachtlich hoch. Mit Hilfe von "aktiver Kundenpflege, gezielten PR- und Marketing-Anstrengungen sowie flankierender Massnahmen" könne er noch beträchtlich gesteigert werden. Die Förderung der autofreien Einkäufe sei nicht nur umweltgerecht und stadtverträglich, sondern auch eine kommerziell erfolgsversprechende Strategie und solle aktiv verfolgt werden.

Dass die Erleichterung und Förderung der autofreien Einkäufe in mehrfacher Hinsicht sinnvoll ist, war in der Arbeitsgruppe unbestritten. Im Gegensatz zum Thema Parkplatzbewirtschaftung musste deshalb nicht erst ein politischer und sachlicher Konsens gefunden werden. Der Schwerpunkt der Tätigkeit bestand darin, konkrete, attraktive Projekte zu entwickeln und Ideen auf ihr Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu überprüfen.

2. Orientierungsversammlung vom 16. Juni 1993 als Start für die Arbeitsgruppe

25 Personen besuchten die Orientierungsversammlung zur Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs. An ihr wurden in drei Referaten die im Grundlagenbericht zur Parkraumpolitik nur grob skizzierten Ideen konkretisiert und weitere mögliche Massnahmen vorgestellt:

Stefan Schneider vom Planungsbüro Jud AG stellte die Ergebnisse der Kundenbefragung in der Zürcher Innenstadt vor, welche 1991 im Auftrag der City-Vereinigung und der Stadt Zürich durchgeführt wurde: In der Zürcher Innenstadt sind 86% aller Kunden öV-Benutzer, Fussgänger oder Velofahrer und erbringen 70% des Gesamtumsatzes. 14% der Kunden kommen mit dem Auto und steuern 30% des Umsatzes bei. Als positiven Nebenaspekt der Befragung erwähnte Schneider, dass sich durch die gemeinsame Trägerschaft City-Vereinigung / Stadt Zürich die emotionale Diskussion über den Zürcher Einkaufsverkehr versachlicht habe. Wurde früher vorzugsweise mit Behauptungen und Gegenbehauptungen operiert, stützte man sich jetzt auf gemeinsam erarbeitete, klare Zahlen und Resultate.

Martin Bütikofer, öV-Beauftragter des Kantons Zug, zeigte anhand der IPSO-Studie über den öffentlichen Verkehr im Kanton Zug auf, wie stark das Einkaufsverhalten der Bevölkerung von ihrem Pendlerverhalten geprägt ist. Zudem erläuterte er, welche Anstrengungen der Tarifverbund Zug zur Förderung der autofreien Einkäufe künftig unternehmen wolle.

Peter Durisin, Stadttingenieur, präsentierte Ideen und konkrete Massnahmen zur Förderung der autoungebundenen Einkäufe auf den folgenden drei Ebenen:

- Animation, PR und Marketing für vermehrtes Einkaufen per Bus, Velo und öV.
- Kontinuierliche Verbesserungen der Infrastrukturen und Angebote für Busbenutzer/innen, Velofahrer/innen und Fussgänger/innen.
- Neue attraktive Angebote zur Erleichterung und Förderung der autofreien Einkäufe.

Als Beispiele für solche neuen Angebote stellte er die Idee eines Zuger City-Einkaufs-Busses, das Animationsblatt "Einkaufen in der Stadt Zug" sowie kundenfreundlichere Fahrplan-Informationen an den Bushaltestellen in der Stadt Zug vor.

Diese Referate bildeten - zusammen mit den Anregungen aus der rege benutzten Diskussion - gleichzeitig die Idee- und Projektliste für die Arbeitsgruppen-Tätigkeit.

3. Tätigkeitsprogramm und Sitzungen der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe traf sich an den folgenden Terminen zu fünf jeweils zwei- bis dreistündigen Sitzungen:

2. Juli / 2. September / 16. September / 21. Oktober / 25. November 1993.

An diesen Sitzungen wurden in einem konstruktiven und effizienten Arbeitsklima die nachfolgend erwähnten Projekte ausgearbeitet und teilweise sogar bereits realisiert. Zum Thema "Kunden- und Besucherumfrage" bildete sich zudem eine Untergruppe, die bei Planungsbüros und Marktforschungsfirmen Offerten einholte.

4. Projekt Zuger City-Bus (Versuchsbetrieb seit 17. November 1993)

Die Idee eines City-Busses für die Stadt Zug wurde dem Stadtrat im Frühjahr 1993 erstmals von einer Delegation der Zuger Detaillisten- und Gewerbeorganisationen unterbreitet - zusammen mit weiteren Anliegen zur Verkehrs- und Gewerbepolitik.

Peter Durisin und Walter Wyss arbeiteten in der Folge eine Projektskizze aus. Sie wurde an drei Sitzungen detailliert und bereinigt. Auf die ursprüngliche Absicht, mit dem City-Bus nicht nur die Innenstadt, sondern auch das Parkraum-Angebot im Gebiet Herti sowie die öV-Oase Hofstrasse/Fridbach zu erschliessen, musste aus finanziellen und betrieblichen Gründen verzichtet werden.

Unterschiedliche Meinungen gab es zur Frage, ob die City-Bus-Benutzung in einem Versuchsbetrieb gratis oder tarifpflichtig sein sollte. Schliesslich einigte man sich auf den bescheidenen Preis von 50 Rappen pro Fahrt.

Die Kostenkalkulation durch die ZVB ergab, dass mit einem Betrag von ca. 55'000 Franken ein sechswöchiger Versuchsbetrieb des City-Busses möglich wäre. Weil weitere theoretische Abklärungen kostspielig und nur bedingt aussagekräftig gewesen wären, empfahl die Arbeitsgruppe dem Zuger Stadtrat einen solchen kurzen Versuchsbetrieb. Auf Anfrage erklärten sich die Zuger Gewerbeorganisationen zudem spontan bereit, den City-Bus mit einem Kostenbeitrag von ca. 10% mitzufinanzieren und beim Marketing aktiv mitzuhelfen.

Der Stadtrat bewilligte deshalb den seit dem 17. November laufenden City-Bus-Versuchsbetrieb. Der Versuch soll aufzeigen, ob ein Bedürfnis nach einem City-Bus besteht und wie sich die gewählte Route und Betriebsform bewähren.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES:

Auswertung des Versuchsbetriebes, dessen Ergebnis offen ist. Bei guter Resonanz abklären, ob ein City-Bus temporär (Weihnachtsverkauf) oder konstant eingeführt, in Zusammenhang mit der Parkplatzbewirtschaftung finanziert und in das Tarifgefüge des Tarifverbundes Zug integriert werden könnte. Unabhängig vom offenen Ergebnis des Versuches lohnt sich eine Überprüfung und Optimierung der innerstädtischen Busverbindungen sicherlich - genauso wie die Berücksichtigung der beim City-Bus angewendeten innovativen Marketing-Methoden und der Kooperation Stadt/Gewerbe.

5. Projekt Zuger Gratis-Velos 1993 / 1994

Die Gratis-Velo-Ausleihe auf dem Bundesplatz ist seit Mai 1993 in Betrieb und wird getragen von den ZVB, der Zuger Zeitung und der genossenschaftlichen Velowerkstätte d'Speichi. Ebenso vielfältig wie die Trägerschaft ist die Zielsetzung des Projektes. Einerseits ermöglicht es den Benutzern eine spontane, umweltfreundliche Eigenmobilität, andererseits bietet es drei Langzeitarbeitslosen eine sinnvolle Beschäftigung. Die Leih-Velos werden durch Sponsoren finanziert, die Arbeitslöhne von der Arbeitslosenversicherung übernommen.

Der grosse Erfolg des Projektes überraschte sämtliche Beteiligten: 1000 Ausleihen bereits nach einem Monat, mehr als 6000 Ausleihungen bis Mitte November 1993. Mit den vorhandenen 20 Velos kann dabei notabene die Nachfrage bei weitem nicht gedeckt werden. Die Stadt Zug unterstützt das sympathische Projekt mit der Standort-Bewilligung, mit Infrastruktur-Leistungen und dem Sponsoring eines Velos.

Für die Arbeitsgruppe ist die Aktion Zuger Gratis Velos ein kleiner, aufmunternder Beleg dafür, dass nützliche und originelle Angebote im Verkehrsbereich von der Bevölkerung offensichtlich geschätzt und mit erfreulichem Nutzen für Gewerbe, Tourismus etc. rege benutzt werden.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Standortbewilligung, Infrastruktur-Hilfe und aktive Unterstützung der Aktion Zuger Gratis Velos auch im Jahre 1994 - in Absprach mit dem Verein für Arbeitsmarktmassnahmen (VAM).

6. Projekt Päcklibus im Weihnachtsverkauf 1993

Kombiniert mit der Velo-Ausleihe ist eine Gepäckaufbewahrungsstelle. Sie wurde bisher nur schwach beworben und mässig genutzt. Da die Velo-Ausleihe im Winter vorübergehend eingestellt wird, soll der Velobus auf dem Bundesplatz im Weihnachtsverkauf in einen "Päcklibus" nach dem Vorbild anderer Schweizer Städte umfunktioniert werden - mit aktiver PR-Unterstützung durch die Zuger Grossverteiler und Detaillisten. Finanziert wird das kunden- und gewerbefreundliche Angebot im Rahmen eines städtischen Arbeitslosenprogrammes.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Sofern sich der "Päcklibus" als Bedürfnis erweist, sollte die Wiederholung im Weihnachtsverkauf 1994 und evtl. ein analoges Angebot in der Altstadt geprüft werden - in Absprach mit dem Verein für Arbeitsmarktmassnahmen.

7. Projekt Kunden- und Besucher-Umfrage in der Stadt Zug

In der Stadt Zug soll im Rahmen der Parkraumpolitik und in Zusammenarbeit mit den lokalen Gewerbeverbänden eine Kundenbefragung durchgeführt werden. Ziel einer solchen Umfrage ist es, die Attraktivität des Zentrums von Zug zu verbessern. Die gewonnenen Erkenntnisse werden aufzeigen, welche Massnahmen zur Erreichung dieses Zieles erforderlich sind. Zudem soll die Umfrage wichtige Daten zum Verkehrs- und Einkaufsverhalten der Bewohner, der Beschäftigten und der Kunden in der Region Zug liefern. Diese Angaben dienen nicht zuletzt auch dazu, die politische Diskussion über die diversen verkehrstechnischen Massnahmen in der Stadt Zug zu beruhigen und klare, von allen Gruppierungen akzeptierten Grundlagen und Fakten zu erhalten. Aus fünf eingeholten Offerten für die Kunden- und Besucher-Umfrage hat die Arbeitsgruppe zwei in die engere Wahl gezogen.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Kreditbegehren an den Grossen Gemeinderat in der Höhe von ca. 90'000 Franken zur Durchführung einer Kunden- und Besucherumfrage, mit der sowohl die Interessen des Gewerbes wie jene der Stadtverwaltung befriedigt werden können.

8. Projekt Werbekampagne für das autoungebundene Einkaufen im Frühling 1994

Die Gewerbevertreter in der Arbeitsgruppe betonten mehrfach, dass im kleinräumigen Zug eigentlich ideale Bedingungen für Einkäufe auch ohne Auto herrschen. Neben punktuellen

neuen "Hardware"-Angeboten (z.B. City-Bus) müsse vor allem die "Software" verbessert werden. Dazu gehörten insbesondere PR- und Marketing-Massnahmen für die Propagierung der Idee, vermehrt Einkäufe per Bus, Velo oder zu Fuss zu tätigen.

Der neugegründete "Kreativ-Club" (öV- und Gewerbe-Vertreter) des Tarifverbundes Zug hat deshalb die Idee einer öV-Einkaufs-Kampagne im Frühjahr 1994 entwickelt. Das limitierte Budget von 30'000 Franken (Tarifverbund und Gewerbeorganisationen) ermöglicht jedoch nur beschränkte Aktivitäten. Eine Kombination der von der Arbeitsgruppe vorgeschlagenen Kampagne mit jener des "Kreativ-Clubs" empfiehlt sich deshalb. Durch die Zusammenlegung der finanziellen und personellen Ressourcen würde eine zug-kräftige, professionelle Kampagne möglich, die sich zudem auch an Velofahrer/innen und Fussgänger/innen richten könnte.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Kreditbegehren in der Höhe von ca. 80'000 Franken an den Grossen Gemeinderat, damit gemeinsam mit dem Tarifverbund Zug im Frühjahr 1994 eine wirksame PR- und Marketing-Kampagne für Einkäufe per Bus, Velo und zu Fuss durchgeführt werden kann.

9. Projekt Kombi-Billette Parkgebühren/Busbenützung

"Grossflächiges" Park & Ride konnte sich in der Schweiz bisher kaum durchsetzen.

"Kleinräumiges" Park & Ride - Parkieren ausserhalb des Stadtzentrums und Bus-Benützung in der Innenstadt - funktioniert hingegen vielerorts. Diese Park & Ride-Variante könnte auch in Zug einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums bringen. Ein attraktives Angebot für die Automobilisten/innen wäre dabei, wenn die Parkgebühr bei geeigneten peripheren Parkangeboten (Gebiet Herti, Frauenstein etc.) gleichzeitig zur Busbenützung berechtigen würde.

Beim herkömmlichen öV-Angebot des Tarifverbundes ist dies aus rechtlichen und finanziellen Gründen (Kurzstreckentarif von Fr. 1.30 für eine Fahrt) kaum möglich. Bei neuartigen Buskonzepten wie dem City-Bus lässt sich diese Idee jedoch eventuell integrieren.

Nach bewährtem Muster anderer Städte (St. Gallen etc.) lassen sich bestehende zentrale Parkuhren jedoch so nachrüsten, dass zwei Streifen ausgedruckt werden: Einer als Parkkarte, einer als (zusätzlich zu bezahlendes) Bus-Billett. Bei den neuen Modellreihen der zentralen Parkuhren wird dies bereits standardmässig mitgeliefert..

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Kombi-Billett im Zusammenhang mit dem City-Bus prüfen, falls sich der Versuchsbetrieb als Erfolg erweist.

Bei Neuanschaffung von zentralen Parkuhren Bus-Billett-Ausgabe ins technische Pflichtenheft nehmen.

Verhandlungen mit dem Tarifverbund Zug über die Schaffung von Sondertarifen für Einkaufende ("Kombi-Billette") zur Förderung von innerstädtischem Park & Ride.

10. Verbesserung des Infrastruktur-Angebotes für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen

Bereits im Konzept für eine freundlicheres Stadtzentrum aus dem Jahre 1986 wurde gefordert, grössere Fussgängerbereiche, mehr Platz für das Velo sowie verbesserte Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Im Leitbild 89 des Stadtrates wurden diese Forderungen aufgenommen und bekräftigt. Seither konnte einiges realisiert werden; in Bezug auf eine attraktive und freundliche Gestaltung des städtischen Aussenraumes sind jedoch noch viele grössere wie kleinere Massnahmen erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Parkraumpolitik erarbeitet das Stadtbauamt einen Massnahmenplan, welcher die notwendigen Verbesserungen für Fussgänger, Velofahrer und den öV aufzeigt. Der Plan erstreckt sich über einen Zeithorizont von fünf Jahren und zeigt anhand einer Prioritätenliste die jährlich auszuführenden Massnahmen auf.

Es wird mit jährlichen Kosten von ca. 100'000 Franken gerechnet - für fünf Jahre also insgesamt 500'000 Franken.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Kreditvorlage an den Grossen Gemeinderat für einen Rahmenkredit über Fr. 500'000 zur Finanzierung der Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen.

11. Ausblick und Schlussempfehlungen zuhanden des Stadtrates

Die Einsetzung einer Arbeitsgruppe zum Thema "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" hat sich in mehrfacher Hinsicht gelohnt: Der Grundkonsens, dass die Förderung der autofreien Einkäufe in Ergänzung zur Parkraumpolitik sinnvoll und erfolgsversprechend ist, ermöglichte eine konstruktive, konkrete Zusammenarbeit in der Gruppe und die kreative Entwicklung neuer Ideen. Sie bewährte sich beim ersten realisierten Projekt, dem City-Bus, mit der engen, effizienten Kooperation zwischen Behörden, Interessengruppen und Sponsoren.

* * *

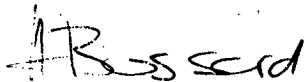
Dieser Schlussbericht und die Empfehlungen zuhanden des Stadtrates sind das Ergebnis der gemeinsamen Konsensfindung der von den Interessenverbänden delegierten Arbeitsgruppen-Mitglieder.

Sämtliche Interessengruppen und Parteien, die im Frühjahr zur Teilnahme am Mitwirkungsverfahren eingeladen wurden, erhalten eine Kopie dieses Berichtes.

Zug, den 25. November 1993

Für die Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs":

Antoinette Bossard-Saxer



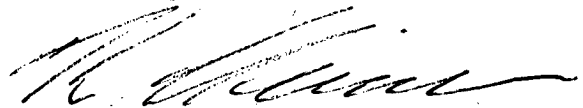
Erna Staub



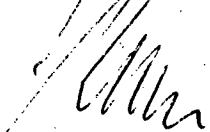
Martin Bütikofer



Karl Steiner



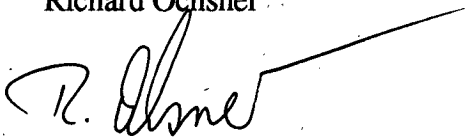
Dr. Robert Knecht



Gusti Weber



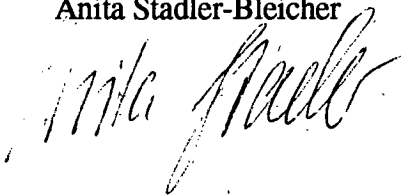
Richard Ochsner



Yvonne Wyss-Schönenberger



Anita Stadler-Bleicher



Mitwirkungsverfahren zur Parkraumpolitik der Stadt Zug

Mai - November 1993

**Schlussbericht
und Empfehlungen der Arbeitsgruppe
"Parkplatzbewirtschaftung"**

Zug, 25. November 1993

Arbeitsgruppe "Parkplatzbewirtschaftung":

Dr. Robert Knecht	Geschäftsleiter MZ-Immobilien AG
Erna Staub	Vertreterin SP Stadt Zug
Anita Stadler-Bleicher	Vertreterin SGA und VCS Stadt Zug
Gusti Weber	Vertreter Vereinigung Pro Altstadt
Yvonne Wyss-Schönenberger	Vertreterin CVP Stadt Zug
Peter Durisin	Stadtingenieur, Vorsitz
Harry Klein	Stadtplaner
Elsbeth Speck	Sekretariat Stadtbauamt, Protokoll
Josef Thüring	Chef Verkehrspolizei, Stapo Zug
Walter Wyss	Externe Fachberatung

An Einzelsitzungen der Arbeitsgruppe nahmen teil:

Josef Hager, Präsident Nachbarschaft St. Michael; Jan Mühlethaler, Vereinigung Verkehr ZUGkünftig, Peter Rütimann, Nachbarschaft St. Michael

Inhalt:

1. Bericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug" als Ausgangslage für die Arbeitsgruppe
2. Orientierungsversammlung vom 1. Juni 1993 als Start für die Arbeitsgruppe
3. Tätigkeitsprogramm und Sitzungen der Arbeitsgruppe
4. Projekt Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP)
5. Schwerpunkt I: Schaffung von Kunden-Parkplätzen im Zentrum durch Umnutzung von öffentlichen Pendlerparkplätzen
- 6.. Schwerpunkt II: Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierung; Anwohnerprivilegierung und Nachparkierung
7. Schwerpunkt III: Bewirtschaftung von Pendlerparkplätzen am Rand des Stadtzentrums, Erschliessung durch "Kombi-Billett"
8. Schwerpunkt IV: Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen und Tarifen von Privaten und der öffentlichen Hand
9. Plan und Listen für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze in der Stadt Zug
10. Ausblick und Schlussempfehlungen zuhanden des Stadtrates
11. ANHANG: Übersichtsplan "Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze in der Stadt Zug"

1. Bericht "Parkraumpolitik" als Ausgangslage für die Arbeitsgruppe

Im Grundlagenbericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug" wird als generelle Zielsetzung für die Parkplatz-Bewirtschaftung formuliert:

"Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sind gemäss den Grundsätzen

- zeitliche Staffelung
- günstige Tarife für Bewohner
- teurere Tarife für Beschäftigte/Pendler
- angemessene Tarife für Besucher und Kunden

gesamthaft zu bewirtschaften. Die Tarife sollen lenkend wirken und im Sinne des Verursacherprinzipes möglichst kostendeckend sein."

In Kapitel 3.3 des Grundlagenberichtes wird diese generelle Zielsetzung näher ausgeführt und begründet. Als konkrete Ziele der Parkplatzbewirtschaftung werden die folgenden (hier leicht gekürzten) genannt:

- "A *Bevorzugung der Bewohnerparkplätze*
Einführung der Anwohnerbevorzugung und Beibehaltung der bisherigen Nachtparkierung - für beides ist zum Schutz vor unerwünschter Fremdparkierung eine angemessene Gebühr notwendig.
- B *Reduktion der Beschäftigtenparkplätze*
Mit der Anwohnerbevorzugung soll aus Wohnschutzgründen die Zahl der 'grauen', inoffiziellen Beschäftigtenparkplätze in Wohnquartieren eingeschränkt werden. Mit freiwilliger Parkplatzbewirtschaftung und positiven Anreizen sollen zudem die Arbeitgeber ihre Mitarbeiter/innen zum vermehrten Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos für den Arbeitsweg animieren.
- C *Genügendes Angebot an Kundenparkplätzen*
Mit der Umwandlung von öffentlichen Langzeit-Parkplätzen in Kurzzeit-Kundenparkplätze, sowie höherem Umschlag bei besonders attraktiven Parkplätzen soll ein genügendes Angebot an Kundenparkplätzen gewährleistet werden.
- D *Einheitliche Tarife für öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze*
Für die öffentlich zugängliche Parkierung sollen einheitliche Tarife und koordinierte Bewirtschaftungsgrundsätze eingeführt werden. Bei den privaten Anbietern ist dies im Stadtzentrum schon weitgehend der Fall. Für die Parkplätze in städtischem Besitz muss dies noch zeitgemäss geregelt werden.
- F *Einführung eines einfachen Parkinformationssystems*
Bereits an den vier Einfallsachsen der Stadt Zug soll der Automobilist über freie Parkplätze informiert werden. Dieses neue Informationssystem ist nicht nur kundenfreundlich, sondern reduziert auch den unnötigen Parksuchverkehr."

2. Orientierungsversammlung vom 1. Juni 1993 als Start für die Arbeitsgruppe

An der von 26 Personen besuchten Orientierungsversammlung wurden diese fünf Ziele in einem Referat von Josef Thuring, Chef Verkehrspolizei der Stadt Zug, noch einmal detailliert ausgeführt. Als Grundlage für die Arbeitsgruppen-Tätigkeit wurden dabei auch die geplanten Massnahmen zur Erreichung dieser Ziele vorgestellt.

In einem zweiten Referat rekapitulierte Stadtrat Hans-Jörg Werder, Polizeipräsident, die Hauptziele der Gesamtverkehrspolitik der Stadt Zug, welche durch die Parkraumpolitik unterstützt werden sollen und erinnerte an die wichtigsten Ergebnisse des Parkrauminventares von 1991.

In Hinblick auf die Diskussion über künftige Parktarife zeigte Stadtrat H.-J. Werder zudem auf, welches Angebot an öffentlich zugänglichen Parkplätzen in der Stadt zurzeit besteht und welche Parkgebühren von den privaten Parkhausbetreibern bzw. der öffentlichen Hand erhoben werden. Dabei zeigte sich, dass die Tarife der öffentlichen Hand bei weitem unter dem marktwirtschaftlichen Niveau der privaten Besitzer von öffentlich zugänglichen Parkangeboten liegen.

Mit insgesamt 35 Wortmeldungen, Vorschlägen und Stellungnahmen verlief die Diskussion an der Orientierungsversammlung sehr rege und animiert. Im Protokoll der Versammlung konnten zu den oben erwähnten Zielen der Parkplatzbewirtschaftung die folgenden (*kursiv gesetzten*) Konsens-Meinungen bzw. grossmehrheitlichen Zustimmungen festgehalten werden:

Reduktion der Pendlerparkplätze (Kompetenz der Arbeitgeber):

Die Anwesenden würden es mit Ausnahme der SVP begrüßen, wenn die Stadt die Zuger Firmen zur Bewirtschaftung ihrer Pendlerparkplätze animiert und ihnen auf Wunsch Beratung etc. anbietet.

Anwohnerprivilegierung zum Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierern:

Gegen die Anwohner-Privilegierung wird in der Diskussion keine Opposition geäußert. Im Rahmen der Parkraumpolitik sollen die entsprechenden Vorlagen ausgearbeitet werden.

Sicherstellung von Kundenparkplätzen, insbesondere durch die Umwandlung von Langzeit- in Kurzzeit-Parkplätze:

Die Strategie, Langzeit-Parkplätze in Kurzzeit- und damit Kunden-Parkplätze umzuwandeln, wird von den anwesenden Gewerbe- und Interessengruppen-Vertretern grundsätzlich begrüßt. Zur Auswahl dafür geeigneter Langzeitparkplätze sollen durch die Arbeitsgruppe Parkplatzbewirtschaftung konkrete Vorschläge gemacht werden.

Einführung eines Zuger Parkinformation-Systems (ZUP):

Die Idee zur Abklärung und Einführung eines Parkinformations-Systemes wird einhellig begrüßt.

Tarifstrukturen und Parkzeiten der Parkplätze im Besitz der öffentlichen Hand:

Die zur Diskussion gestellten Tarife - die unter den höchsten heutigen Tarifen der privaten Parkhäuser liegen - werden von den Teilnehmern der Orientierung grossmehrheitlich als 'moderat' und angepasst bezeichnet. Eine Angleichung der Parkgebühren der öffentlichen Hand an die Tarife der privaten Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen sei sinnvoll. Die Vertreter der SGA, des VCS und der Arbeitsgemeinschaft Verkehr ZUGkünftig finden die Tarife trotz Verständnis für die gewerbepolitischen Überlegungen des Stadtrates eher zu niedrig."

3. Tätigkeitsprogramm und Sitzungen der Arbeitsgruppe

Die Arbeitsgruppe traf sich an den folgenden Terminen zu jeweils zwei- bis dreistündigen Sitzungen:

29. Juni / 18. August / 13. Oktober / 25. November 1993.

An diesen Sitzungen galt es, die Ziele der Parkplatzbewirtschaftung noch einmal intensiv zu diskutieren, die an der Orientierungsversammlung festgestellten Konsens- bzw. Mehrheits-Meinungen zu überprüfen und insbesondere konkrete Vorschläge zu den folgenden Punkten und Massnahmen auszuarbeiten und in einem Übersichtsplan sowie in Listen festzuhalten:

- Einteilung des Stadtgebietes in Zonen mit gleichen Bewirtschaftungs-Kriterien.
- Tarife und Parkdauer in den einzelnen Parkzonen.

- Grundsätze und Tarife für Anwohnerprivilegierung und Nachtparkierung.
- Auswahl sämtlicher Langzeit-Parkplätze, die sich zur Umwandlung in Kundenparkplätze eignen.

Weiter gehörte zum Tätigkeitsprogramm der Arbeitsgruppe, das Projekt "Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP)" soweit zu konkretisieren, dass Herstellerofferten eingeholt werden konnten.

Zwischen der zweiten und dritten Sitzung der Arbeitsgruppe fand eine Besprechung mit den Besitzern der Zuger Parkhäuser statt, an der über das ZUP-Projekt informiert und über die Angleichung der Parktarife zwischen Privaten und der öffentlichen Hand diskutiert wurde.

4. Projekt Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP)

Das ZUP wurde an allen Sitzungen der Arbeitsgruppe - mit zunehmendem Detaillierungsgrad - behandelt. Die Funktionsweise dieses elektronischen Informations-Systemes kann wie folgt beschrieben werden:

An den fünf Haupteinfachachsen der Stadt (Chamerstrasse, Baarerstrasse, Industriestrasse, Ägerstrasse, Artherstrasse) erhalten die Automobilistinnen und Automobilisten jeweils folgende aktuelle Informationen:

- Welche Parkhäuser und grösseren Parkflächen in der Stadt sind besetzt?
- Welches sind die nächstgelegenen freien Parkmöglichkeiten in der Stadt?

Gleichzeitig können mit Hilfe des Anzeigesystemes auch Informationen und Anweisungen zu aussergewöhnlichen Verkehrssituationen vermittelt werden, insbesondere bei Grossanlässen (EVZ-Spiele und andere Sportveranstaltungen, Zuger Messe, Märli-sunntig etc.), bei Unfällen und Verkehrsüberlastungen (z.B.: "Schönegg-Parkplätze besetzt, Casino-Parkhaus benutzen").

Die Datenübermittlung von den Frei-/Besetzt-Anzeigen der Parkhäuser erfolgt dabei automatisch an die Steuerzentrale bei der Stadtpolizei, von wo aus auch die zusätzlichen Informationen auf die ZUP-Anzeigetafeln gelangen.

In Frankreich und Deutschland sind viele solcher Parkinformations-Systeme mit gutem Erfolg in Betrieb. Ein Beispiel dafür erläuterte an der Orientierungsversammlung aus eigener Erfahrung ein Vertreter des Zuger Gewerbes. In der Schweiz ist noch kein analoges System in Betrieb - die Einführung wird aber in mehreren Städten geprüft.

In mehreren Besprechungen mit zwei Anbietern von Parksyste-men wurde das Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP) detailliert. Die technischen Beschrie-be und finanziellen Offerten wurden anschliessend an einer Sitzung mit den Zuger Parkhausbetreibern diskutiert. Diese würden die Einführung des ZUP einstimmig begrüßen: Sie betrachten das Informations-System als nützliche Dienstleistung für Automobilisten, das nicht nur den Parksuchverkehr verkleinert, sondern auch zu einer gleichmässigeren Auslastung der Parkangebote beiträgt. Die Parkhausbetreiber erklärten sich an der Sitzung bereit, mindestens die Anschlusskosten von ca. 5000 Franken pro Parkhaus an das ZUP selber zu übernehmen und in einer Trägerschaft mitzuwirken.

Je nach Ausbau des Systems betragen die gesamten Investitionskosten für das ZUP zwischen 300'000 und 400'000 - hier ohne Beteiligung der Parkhäuser gerechnet. Zu den (geringen) Betriebskosten für Datenübermittlung, Strom etc. liegen erst Schätzungen vor, diesbezügliche Abklärungen mit den WWZ sind durch die Hersteller im Gange.

Mit Parkraum-Informationssystemen wird nicht nur ein "Service" für Automobilisten angeboten, sondern ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel verfolgt: Sie sollen den Parksuchverkehr reduzieren, dessen Anteil am Stadtverkehr nicht unbeträchtlich ist. In Zürich wurden z.B. über 20% aller Autofahrten als Parksuchverkehr ermittelt. Der Prozentanteil in der Stadt Zug ist nicht bekannt; er liegt aber sicher tiefer als in Zürich. Die Vermeidung des unnötigen Parksuchverkehrs ist im Sinne eines modernen Verkehrsmanagements ein unbestrittenes Anliegen.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES

Prüfung der vorliegenden technischen und finanziellen Detail-Offerten für das Zuger Parkraum-Informationssystem ZUP.

Bei positivem Entscheid Antrag und Kreditbegehren an den Grossen Gemeinderat und Verhandlungen mit den Zuger Parkhaus-Betreibern.

5. Schwerpunkt I: Zusätzliche Kunden-Parkplätzen im Zentrum durch die Umnutzung von öffentlichen Pendlerparkplätzen.

Das Zuger Gewerbe klagt seit Jahren über zuwenig Kunden- und Besucher-Parkplätze im Stadtzentrum. Bei der Aufhebung von (auch vereinzelt) öffentlichen Parkplätzen im Zusammenhang mit Platzumgestaltungen, Erschliessungen und Veloinfrastrukturen wird dieses Thema regelmässig zu einem politischen Zankapfel.

Allzulange war man auf die Idee fixiert, zusätzliche Kunden- und Besucherparkplätze seien nur mit dem Bau von neuen, teuren Parkhäusern im Zentrum zu erreichen. Angesichts der langen Realisierungszeiten für solche Neubauten, der umweltpolitischen Hindernisse (Umweltverträglichkeits-Prüfung UVP u.ä.) und der verkehrspolitisch kontroversen Haltungen in dieser Frage wuchs jedoch die Erkenntnis, dass sich zusätzliche Kundenparkplätze auch pragmatischer und schneller schaffen lassen:

Mit der Umnutzung von öffentlichen, unbewirtschafteten Langzeit-Pendlerparkplätzen im Stadtzentrum. Sie können schnell - und mit bescheidenen Investitionen für Signalisation und zentrale Parkuhren - in attraktive Kundenparkplätze umgewandelt werden. Das Umnutzungspotential ist dabei beträchtlich, wie eine Erhebung als erstaunliches Resultat ergab.

Dieses kundenfreundliche Zusatzangebot ist zwar verkehrspolitisch nicht unbedenklich, weil Kundenparkplätze pro Tag einen höheren Umschlag als Pendlerparkplätze aufweisen und dadurch mehr Verkehr erzeugen. Aus gewerbepolitischen Gründen nimmt die grosse Mehrheit der Arbeitsgruppe dies jedoch in Kauf - zumal als Ergänzung zur Parkplatzbewirtschaftung auch die Stossrichtung "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" verfolgt wird. Zudem müssen die theoretisch max. 800 Mehrfahrten pro Tag zur Wahrung der Proportionen mit der Gesamtzahl von heute täglich rund 100'000 Autofahrten in der Stadt Zug verglichen werden.

Die zusätzliche Schaffung von Kunden- und Besucherparkplätzen auf diesem pragmatischen Weg liegt zudem nicht nur im kommerziellen Interesse der Detaillisten und des Gewerbes. Auch die Stadt selber ist für die Wahrung ihrer Zentrumsfunktionen auf ein genügendes und sowohl stadt- wie umweltverträgliches Angebot angewiesen.

An der ersten Sitzung diskutierte die Arbeitsgruppe anhand des überschaubaren Neustadt-Quartiers im Detail, welche öffentlichen Pendlerparkplätze sich zur Umwandlung in Kundenparkplätze eignen. Bei der Auswahl wurden auch Sonderfälle und Ausnahmen für Quartierbewohner berücksichtigt, so dass bei weitem nicht das ganze Potential ausgeschöpft wurde.

In der Folge erhob die Stadtpolizei aufgrund des Parkrauminventars sämtliche öffentlichen Langzeit-Parkplätze in der Stadt und prüfte mit einem Augenschein und anhand von einheitlichen Kriterien ihre Umwandlung in Kurzzeit-Parkplätze. Für jede Parkfläche wurde ein Rasterblatt mit den technischen Angaben erstellt.

Wie im Übersichtsplan im Anhang dieses Berichtes aufgeführt ist, können im Stadtzentrum insgesamt 151 öffentliche, attraktiv gelegene Pendler-Parkplätze in Kunden- und Besucher-Parkplätze umgewandelt werden.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES:

Grundsatzentscheid für die Strategie, im Stadtzentrum öffentliche Pendler-Parkplätze in begehrte Kunden-Parkplätze umzuwandeln.

Nutzungsänderung der im Übersichtsplan enthaltenen 151 Parkplätze.

Die kleinen verkehrspolitischen Nachteile dieses Vorgehens werden durch die bedeutenden gewerbepolitischen Vorteile wettgemacht.

6. Schwerpunkt II: Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierung; Anwohnerprivilegierung und Nachtparkierung

Durch die in erster Linie gewerbepolitisch motivierte Umwandlung von innerstädtischen Pendlerparkflächen in Kundenparkplätze steigt der ohnehin sehr grosse Druck des Pendlerverkehrs auf die Wohngebiete am Rande des Stadtzentrums. Zu ihrem Schutz müssen deshalb flankierende Massnahmen getroffen werden, wie sie seit Jahren insbesondere von den Quartieren Guthirt und Herti mit Vehemenz gefordert werden.

Zu diesem Schutz vor Fremdparkierung wird in immer mehr Schweizer Städten mit gutem Erfolg die *Anwohnerprivilegierung* (mittels Parkvignetten oder ähnlichen administrativen Mittel) eingesetzt.

Im Guthirt-Quartier wird diese Privilegierung - die den Anwohner im Gegensatz zu den Pendlern tagsüber eine zeitlich unbeschränkte Parkierung erlaubt - in Kombination mit der Signalisation der Tempo 30-Zone realisiert. Für die Quartiere Herti und Gartenstadt soll die Anwohnerprivilegierung im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Pendler-Parkplätze eingeführt werden.

Das Parkprivileg für die Anwohner (inkl. Regelungen für Besucher, Handwerker etc.) soll wie in den anderen Schweizer Städten nicht gratis sein, zumal die Anwohnerprivilegierung mit administrativem Aufwand verbunden ist. In Kapitel 8 schlägt die Arbeitsgruppe dazu eine Monatsgebühr vor, die unter dem Schnitt der auswärts erhobenen Tarife für die Anwohnerprivilegierung liegt.

In sachlich engem Zusammenhang mit der Anwohnerprivilegierung steht die *Nachtparkierung*. Die Arbeitsgruppe betrachtet es als falsch und den Zielen der Parkraumpolitik zuwiderlaufend, die heutigen Gebühren für diese private Nutzung des öffentlichen Raumes abzuschaffen, wie dies in einem politischen Vorstoss verlangt wurde.

Die Gebühr für die Anwohnerprivilegierung bzw. die Nachtparkierung soll gleich angesetzt werden. Die Arbeitsgruppe erachtet eine Gebühr von 25 Franken pro Monat und Nutzungsart als angemessen. Die Nachtparkgebühr, die seit ihrer Einführung vor 25 Jahren (1968) 15 Franken beträgt, müsste für diesen Einheitstarif angepasst werden. Die Erhöhung entspricht aber nicht einmal einer teurungsbedingten Anpassung.

EMPFEHLUNGEN ZUHANDEN DES STADTRATES

Schutz der Wohnquartiere Guthirt, Herti und Gartenstadt durch die Einführung einer gebührenpflichtigen, moderaten Anwohnerprivilegierung - bei gleichzeitiger Beibehaltung der heutigen Nachtparkierungs-Meldepflicht und Gebühr.

7. Schwerpunkt III: Bewirtschaftung von Pendler-Parkplätzen am Rand des Stadtzentrums / Erschliessung durch Kombi-Billett

Eine Bewirtschaftung der Pendler-Parkplätze am Rand des Stadtzentrums drängt sich nicht nur wegen dem erwähnten steigenden Druck auf diese Gebiete auf. Auch der massive politische Druck für die Bewirtschaftung muss berücksichtigt werden:

Im Massnahmenplan Luft der Zuger Regierung ist eine deutliche Reduktion des Autopendler-Verkehrs zwingend vorgeschrieben. Als Schlüsselgrösse und Steuerungsinstrument für die Anzahl und Entwicklung der Autopendler wird dabei das Parkplatzangebot - und die Art der

Parkplatzbewirtschaftung - betont. Die Reduktion des Pendlerverkehrs und die Förderung des Umsteigens ist auch ein wichtiges Element der städtischen Gesamtverkehrspolitik

Dank dem attraktiven Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel und den gut ausgebauten Velowegen ist gerade im kleinräumigen Kanton Zug sehr vielen Autopendlern eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl auch zumutbar.

Gemäss Parkrauminventar (nur 15% aller Parkplätze im Besitz der Stadt bzw. des Kantons) liegt die Kompetenz und der Handlungs-Spielraum für die Reduktion der Pendlerparkplätze zwar eindeutig bei den privaten Arbeitgebern. Die öffentliche Hand muss aber mit dem guten Beispiel vorangehen.

Speziell im Gebiet Herti werden viele öffentliche, unbewirtschaftete Parkplätze von den Mitarbeitern der umliegenden Firmen als Pendlerparkplätze benutzt. Diese Parkplätze sollen neu ebenfalls bewirtschaftet werden: Zeitlich unbeschränktes Parkieren ist zwar noch möglich, es soll jedoch eine Stunden-Gebühr von Fr. 1.-- bzw. eine Tagespauschale von Fr. 5.-- erhoben werden. Laut einer grossangelegten Mitarbeiterbefragung der Landis & Gyr wird mit diesem Ansatz keine "Schmerzgrenze" erreicht, trotzdem aber eine lenkende Wirkung zur vermehrten Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel erzielt.

Die Bewirtschaftung der Pendler-Parkplätze im Herti-Quartier hätte zudem eine willkommene Signalwirkung auf die Arbeitgeber in diesem Gebiet - insbesondere die Landis & Gyr und die kantonale Verwaltung, die beide seit Jahren die Einführung von Parkplatzbewirtschaftung prüfen bzw. beabsichtigen. Die Einnahmen aus der Bewirtschaftung der Pendlerparkplätze stellen dabei auch einen Beitrag dar an die Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel, welche durch Arbeitspendler verursacht werden.

Mit der Parkplatzbewirtschaftung lassen sich auch die Verkehrsbelastungen und Übernutzungen bei Grossveranstaltungen diverser Art besser in den Griff kriegen. Da die Parkzeit jedoch nur bis abends 19 Uhr beschränkt ist (siehe nächstes Kapitel), wird der abendliche Aktiv- und Passiv-Sport kaum tangiert.

Für Pendler, Kunden und Besucher kann das grosszügige Parkangebot im Gebiet Herti ausserdem vorteilhaft für innerstädtisches Park & Ride genutzt werden, wie im Schlussbericht der Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" ausgeführt wird. Das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel für das letzte Wegstück leistet einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums. Dieses kleinräumige Park & Ride funktioniert im Gegensatz zu grossflächigen Lösungen vielerorts. Es muss durch flankierende Massnahmen zusätzlich gefördert werden. Im Vordergrund steht dabei das attraktive Angebot eines Kombi-Billettes Parkgebühr / Busbenützung. Die technischen Möglichkeiten dazu sind mit den modernen zentralen Parkuhren vorhanden. Die administrative und finanzielle Abwicklung muss mit dem Tarifverbund Zug im Detail ausgehandelt werden.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES:

Öffentliche Langzeit-Parkplätze ausserhalb des Stadtzentrums, die als Pendlerparkplätze benutzt werden, gemäss dem Übersichtsplan im Anhang dieses Berichtes neu mit einer Parkgebühr bzw. Tagespauschale bewirtschaften und damit zur Reduktion des Autopendlerverkehrs beitragen.

Kombi-Billett-Idee gemäss den Empfehlungen der Arbeitsgruppe Förderung des autofreien Einkaufsverkehrs" weiterverfolgen.

8. Schwerpunkt IV: Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen und Tarifen von Privaten und der öffentlichen Hand

In anderen Städten erhitzen sich die Gemüter bei Parkraumpolitik-Diskussionen jeweils in der Regel an der *Gebühre*höhe. Dass dies in Zug weder an der Orientierungsversammlung noch in der Arbeitsgruppen-Tätigkeit erfolgte - trotz notabene intensiven Diskussionen - hat mehrere Gründe:

- Im Vergleich zu anderen Städten sind in Zug die Parkgebühren generell tief.
- Die Parktarife der öffentlichen Hand sind in Zug speziell günstig - der Marktpreis der privaten Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen liegt zum Teil beträchtlich höher.
- Die Stadt plant nur eine Anpassung ihrer Tarife auf das Niveau der privaten Parkhäuser. Mit diesem Prinzip konnten sich die Vertreter der Interessengruppen, insbesondere auch des Gewerbes, einverstanden erklären. Zug bleibt auch mit dem geplanten koordinierten Tarif Private / öffentliche Hand bezüglich Parkgebühren sehr günstig.
- Ursprünglich forderten die Vertreter der Umweltverbände (VCS, Verkehr ZUGkünftig) und der nicht-bürgerlichen Parteien bedeutend höhere Parkgebühren. Die Bandbreite der Forderungen reichte von 2 bis 4 Franken pro Stunde. Sie liessen sich im Dialog aber davon überzeugen, dass ihre verkehrspolitischen Anliegen mit den gewerbepolitischen Bedürfnissen nach Möglichkeit in Einklang gebracht werden sollten, - und dass es ausser der "Preispolitik" noch andere und ebenfalls erfolgsversprechende Mittel zur Förderung eines umweltgerechteren Verkehrsverhaltens gibt. Sie stehen deshalb ebenfalls hinter den nachfolgend aufgeführten Tarifen.

Auch bei den *Bewirtschaftungs-Grundsätzen* (Wochentage und Tageszeiten der Bewirtschaftung, Parkdauer etc.) konnte relativ schnell ein Konsens gefunden werden. Der Vorschlag, die Parkzeit für Kundenparkplätze nicht auf eine Stunde zu beschränken, sondern auf 2 Stunden auszudehnen, stammte dabei erstaunlicherweise von der SGA: Dadurch gäbe es weniger Stress beim Einkaufen und Umparkieren, das Bummeln, Cafétrinken und kulturelle Verweilen in der Stadt würden erleichtert - und nicht zuletzt auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Die Gewerbevertreter/innen stimmten diesem Vorschlag gerne zu.

EMPFEHLUNG ZUHANDEN DES STADTRATES
Die Arbeitsgruppe schlägt als Konsenslösung folgende Zoneneinteilung, Bewirtschaftungsgrundsätze und Gebühren vor:

Zoneneinteilung und Bewirtschaftungszeit:

Pendlerzone	Montag - Freitag	7 - 19 Uhr
Einkaufszone (Zentrum)	Werktage	7 - 19 Uhr
Altstadt-Zone	Werktage	7 - 19 Uhr
Kurzzeit-Parkplatz-Zone	Werktage	7 - 19 Uhr

Parkdauer und Parkgebühren:

Pendler-Parkplätze	zeitlich unbeschränkt	Fr. 1.--/h; max. 5.--/ Tag
Einkaufs-Parkplätze	zeitlich beschränkt: 2 Stunden	Fr. 1.--/h
Altstadt-Parkplätze	zeitlich beschränkt: 2 Stunden	Fr. -.50/h
Kurzzeit-Parkplätze	zeitlich beschränkt: 1/2 Stunde	Fr. -.50

Nachtparkierung:

19 Uhr - 07 Uhr	Fr. 25.--/Monat
-----------------	-----------------

Anwohnerprivilegierung:

Anwohnerkarte	7 - 19 Uhr	Fr. 25.--/Monat
Besucher	7 - 19 Uhr, maximal 2 Stunden	
Mehrtages-Besucher	Wochenkarte (bei Polizei)	Fr. 20.--
Handwerker	(Karte bei Polizei)	gratis

Reservierte Anwohnparkplätze am Rande der Altstadt und der Neustadt: (Gleiche Kriterien wie bei der Anwohnerprivilegierung)

Frauenstein	20 Parkplätze
Neustadt	10 Parkplätze
Höhenweg	5 Parkplätze
Rothusweg	3 Parkplätze

9. Plan und Listen für die Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze in der Stadt Zug

Die Zoneneinteilung, Bewirtschaftungsgrundsätze und Gebühren wurden auf einem Plan im Massstab 1: 5000 eingetragen. Eine Verkleinerung dieses Planes im Format A 3 liegt diesem Bericht bei.

Sämtliche erfassten Parkplätze sind mit ihren baulichen und technischen Daten zudem auf Rasterblättern nach Strassen und Hausnummern erfasst.

10. Ausblick und Schlussempfehlungen zuhanden des Stadtrates

Nach aller Regel ist Parkraumpolitik ein Thema, das stark polarisierend wirken und bestehende verkehrspolitische Fronten noch verstärken kann. Bei der Tätigkeit unserer Arbeitsgruppe war dies zum Glück nicht der Fall. Es gelang immer wieder, von unterschiedlichen Meinungen nach gegenseitigen, sinnvollen Kompromissen wieder zu Konsenslösungen zu finden.

Die vorgelegten Massnahmen- und Vorschläge der Parkplatzbewirtschaftung sind miteinander vernetzt und erzielen die optimale Wirkung vor allem in ihrem Zusammenspiel. Wir würden es deshalb schade finden, wenn einzelne Massnahmen aus diesem Gesamtpaket herausgebrochen und isoliert diskutiert und politisch behandelt würden.

* * *

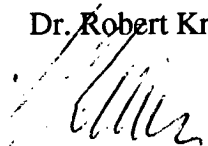
Dieser Schlussbericht und die Empfehlungen zuhanden des Stadtrates sind das Ergebnis der gemeinsamen Konsensfindung der von den Interessenverbänden delegierten Arbeitsgruppen-Mitglieder.

Sämtliche Interessengruppen und Parteien, die im Frühjahr zur Teilnahme am Mitwirkungsverfahren eingeladen wurden, erhalten eine Kopie dieses Berichtes.


Zug, den 25. November 1993

Für die Arbeitsgruppe "Parkplatzbewirtschaftung":

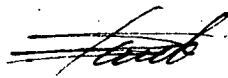
Dr. Robert Knecht



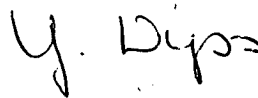
Gusti Weber



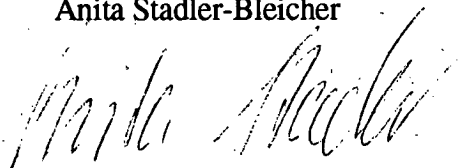
Erna Staub



Yvonne Wyss-Schönenberger



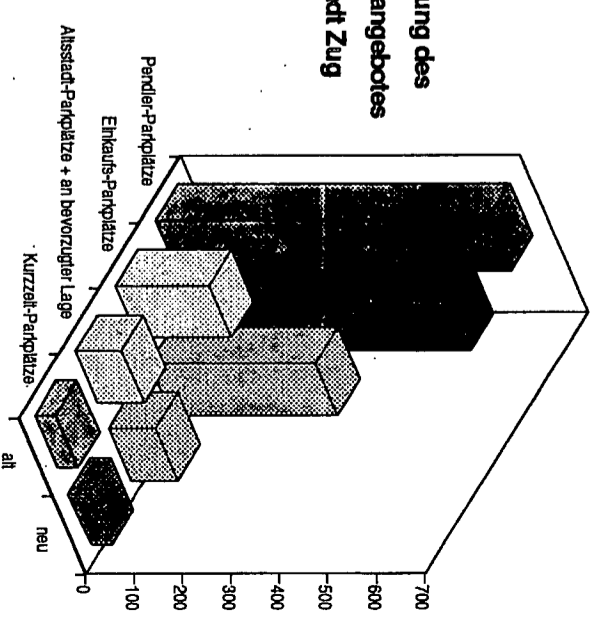
Anita Stadler-Bleicher





Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze der Stadt Zug

Veränderung des
Parkplatzangebotes
in der Stadt Zug



○ **Pendler-Parkplätze**
zeitlich unbeschränkt
Fr. 1.-/h, max. 5.-/Tag

○ **Kurzzeit-Parkplätze**
zeitlich beschränkt: 1/2 Stunde
Fr. - 50

○ **Einkaufs-Parkplätze**
zeitlich beschränkt: 2 Stunden
Fr. 1.-/h

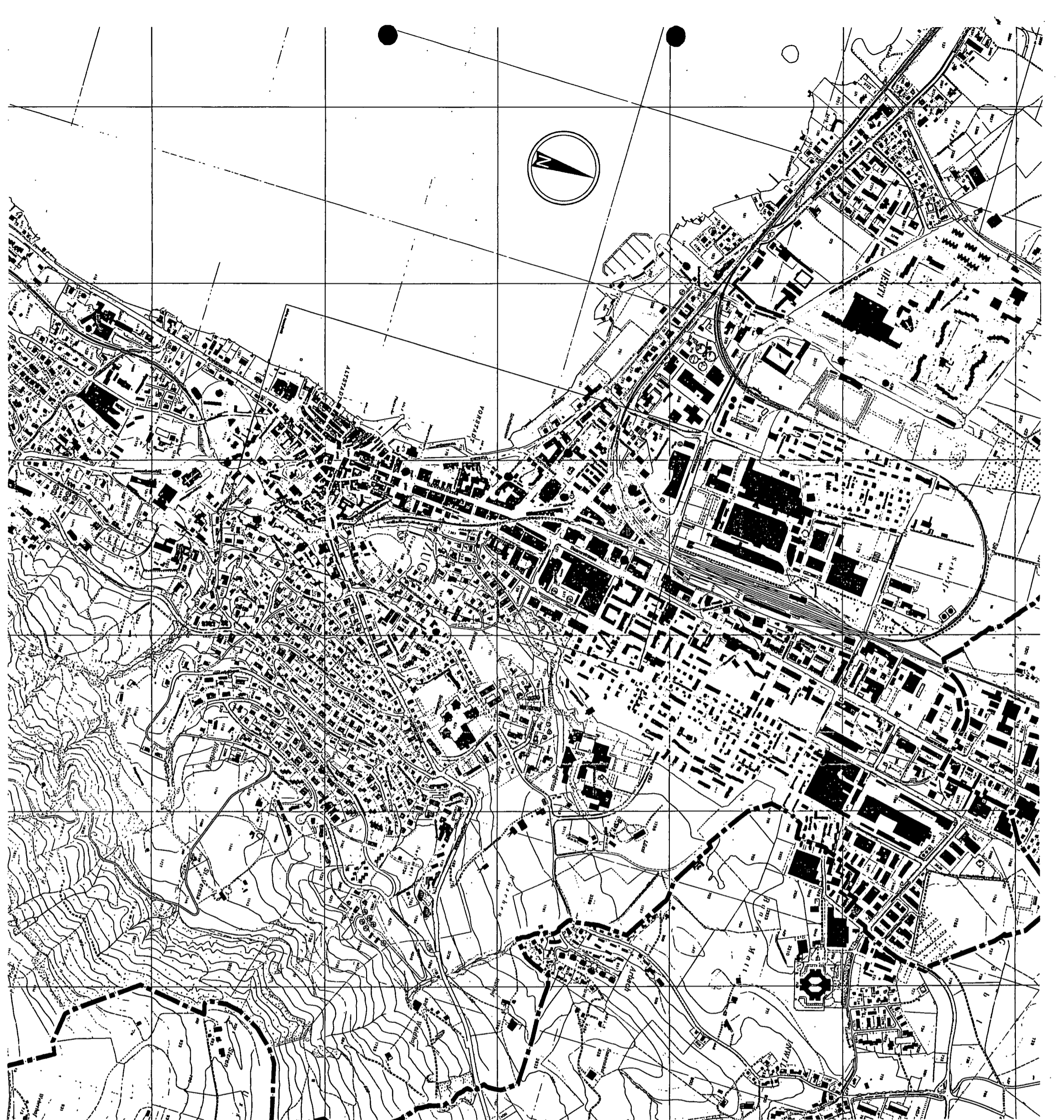
○ **Anwohnerbevorzugung**
Anwohner + eingesessenes Gewerbe unbeschränkt
Besucher: zeitlichbeschränkt, 2 Stunden

○ **Allstadt-Parkplätze + an bevorzugter Lage**
zeitlich beschränkt: 2 Stunden
Fr. - 50 /h

● möglicher Standort Zentrale Parkkuren

Bewirtschaftung auf dem ganzen Stadtgebiet täglich 7⁰⁰ bis 19⁰⁰ Uhr

	alt	neu	Δ	%
Pendler-Parkplätze	685	534	-151	-22%
Einkaufs-Parkplätze	194	345	151	78%
Allstadt-Parkplätze + an bevorzugter Lage	100	100		
Kurzzeit-Parkplätze	43	43		
Total	1022	1022		



Stadt Zug
Vernehmlassung Parkplatzreglement

§ 1

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 1 Erstellungspflicht</p> <p>1 Bei Neubauten und wesentlichen Umbauten sowie bei Zweckänderungen von Bauten und Anlagen, die einen Parkplatzbedarf verursachen, sind auf dem Grundstück genügend Abstellplätze für die Motorfahrzeuge und Fahrräder der Benutzer und Besucher zu schaffen.</p> <p>2 Ein Baueigentümer kann die ihm obliegende Pflicht zur Schaffung von Abstellplätzen auch dadurch erfüllen, dass er diese auf seinem anderen Grundstück bereitstellt. Voraussetzung bildet, dass die Abstellplätze in nützlicher Distanz zur Liegenschaft, der sie zu dienen haben, liegen und dass ihre langfristige Verfügbarkeit zugunsten derselben sichergestellt ist.</p>	<p>§ 1 Erstellungspflicht</p> <p><i>FDP</i> wünscht die Sicherstellung, dass das Reglement auch für Bauten der öffentlichen Hand gilt.</p> <p><i>SGA</i> ist Schreibweise auf "(s)einem anderen Grundstück" richtig? Abs. 3 neu: Die Pflicht zur Erstellung von Parkplätzen für Wohnungsbauten kann vom Stadtrat ganz oder teilweise aufgehoben werden, sofern langfristig sichergestellt ist, dass die BewohnerInnen dieser Wohnungen keine privaten Motorwagen benutzen.</p>

§ 2

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 2 Ersatzlösung</p> <p>1 Soweit die Erstellung der Anzahl Mindestparkplätze für Motorfahrzeuge nicht oder nur mit unverhältnismässig hohen Kosten möglich oder aus besonderen Gründen nicht zulässig ist, ist die Erstellungspflicht durch Leistung einer Ersatzabgabe abzugelten.</p> <p>2 Werden bestehende Abstellplätze ersatzlos aufgehoben, ist die Parkplatzpflicht durch Leistung einer Ersatzabgabe abzugelten.</p>	<p>§ 2 Ersatzlösung</p> <p><i>FDP</i> Wenn die Erstellung der vorgesehenen Anzahl Mindestparkplätze durch gesetzliche Bestimmungen für nicht zulässig erklärt wird, ist auf eine Erhebung einer Ersatzabgabe zu verzichten.</p> <p><i>VCS</i> Abs. 3 neu: Die Abgabepflicht entfällt, wenn aus baurechtlichen, umweltrechtlichen Gründen oder Gründen der Verkehrsleistung Parkplätze nicht oder nicht in der vorgesehenen oder beantragten Anzahl bewilligt werden können.</p>

§ 3

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 3 Bewilligungspflicht</p> <p>Die Erstellung, die Aufhebung und die Zweckentfremdung von Abstellplätzen bedürfen einer Bewilligung des Stadtrates.</p>	

§ 4

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 4 Ausnahmen</p> <p>Der Stadtrat ist berechtigt, Ausnahmen zu bewilligen, sofern die Vorschriften dieses Reglementes im Einzelfall zu einer offensichtlich unzweckmässigen Lösung führen oder eine unbillige Härte bedeuten würden.</p>	<p>§ 4 Ausnahmen</p> <p><i>VCS</i> Auch ökologische Aspekte sollten zur Beurteilung solcher Ausnahmen als Grundlage herangezogen werden.</p>

§ 5

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 5 Vollzug</p> <p>1 Der Vollzug dieses Reglementes obliegt dem Stadtrat.</p> <p>2 Der Stadtrat kann einzelne Befugnisse an eine Abteilung der Stadtverwaltung delegieren.</p>	

§ 6

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 6 Grundsatz</p> <p>Für die Bemessung der Zahl der Abstellplätze sind insbesondere die Nutzungsart des Gebäudes und die Möglichkeit der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.</p>	<p>§ 6 Grundsatz</p> <p><i>Gewerbeverband des Kantons Zug</i> Abs. streichen, neuer Text: Für die Bemessung der Zahl der Abstellplätze ist die Nutzungsart des Gebäudes zu berücksichtigen.</p>

§ 7

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 7 Grenzbedarf</p> <p>Als Grenzbedarf gilt diejenige Zahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse einer Baute oder Anlage ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden.</p>	<p>§ 7 Grenzbedarf</p> <p><i>SGA</i> Im Musterparkplatzreglement wird davon ausgegangen, dass der Grenzbedarf an Parkplätzen die "vorwiegende" Deckung der Verkehrsbedürfnisse durch den motorisierten Individualverkehr erreicht, und nicht dass der Grenzbedarf die Deckung der Bedürfnisse "ausschliesslich" mit privaten Verkehrsmitteln erlaubt.</p>

§ 8

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme																		
<p>§ 8 Berechnung des Grenzbedarfs</p> <p>1 Der Grenzbedarf an Abstellplätzen ist nach den Angaben in nachstehender Tabelle zu ermitteln (Bruchteile der Gesamtzahl der Abstellplätze werden aufgerundet):</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th style="width: 35%; text-align: center;">Parkplätze für Besucher und Kunden</th> <th style="width: 35%; text-align: center;">Parkplätze für Bewohner bzw. Beschäftigte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nutzungsart</td> <td style="text-align: center;">1 Parkplatz ist erforderlich pro</td> <td style="text-align: center;">1 Parkplatz ist erforderlich pro</td> </tr> <tr> <td style="border-top: 1px solid black;">Wohnungen</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">500 m2 BGF</td> <td style="text-align: center; border-top: 1px solid black;">80 m2 BGF</td> </tr> <tr> <td>Büro, Praxen</td> <td style="text-align: center;">500 m2 BGF</td> <td style="text-align: center;">100 m2 BGF</td> </tr> <tr> <td>Läden, Restaurants</td> <td style="text-align: center;">50 m2 BGF</td> <td style="text-align: center;">100 m2 BGF</td> </tr> <tr> <td>Fabrikation, Werkstätten</td> <td style="text-align: center;">500 m2 BGF</td> <td style="text-align: center;">100 m2 BGF</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 Die massgebende Bruttogeschossfläche berechnet sich nach (§ 24 des Bauordnungsentwurfes).</p> <p>3 Für Lagerräume unterhalb des Erdgeschosses dürfen keine Parkplätze erstellt werden.</p> <p>4 Bei Bauten und Anlagen mit mehrfacher Zweckbestimmung wird der Bedarf an Abstellplätze für jede Nutzungsart separat berechnet. Dienen Abstellflächen zeitlich auseinanderliegenden Parkbedürfnissen, kann der Stadtrat den Grenzbedarf entsprechend reduzieren.</p> <p>5 Bei den in der Tabelle nicht aufgeführten Nutzungen ist der Grenzbedarf sinngemäss nach dem Bedarf für vergleichbare Nutzungen zu bestimmen. Als Richtlinie können die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beigezogen werden.</p>		Parkplätze für Besucher und Kunden	Parkplätze für Bewohner bzw. Beschäftigte	Nutzungsart	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro	Wohnungen	500 m2 BGF	80 m2 BGF	Büro, Praxen	500 m2 BGF	100 m2 BGF	Läden, Restaurants	50 m2 BGF	100 m2 BGF	Fabrikation, Werkstätten	500 m2 BGF	100 m2 BGF	<p>§ 8 Berechnung des Grenzbedarfs</p> <p>CVP Sie lehnt die Reduktion des Grenzbedarfes gegenüber dem geltenden Parkplatzreglement ab. mind. 1 PP pro Wohnung 1 PP pro 100m2 Bürofläche zu wenig.</p> <p>FDP Bei Wohnungen auf 100m2 festschreiben, zusätzlich mind. 1 PP pro Wohnung. Abs. 2 neue Formulierung: Die massgebende Bruttogeschossfläche berechnet sich gemäss Bauordnung. -> Änderungen Bauordnung ohne Änderungen Parkplatzreglement möglich.</p> <p>SP Für Bewohner erhöhen: 1 PP auf 100m2 BGF</p> <p>SGA Für BewohnerInnen erhöhen: 1PP auf 120m2 BGF</p> <p>Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, öffentlicher Verkehr Anregung: Bezeichnung Grenzbedarf ändern in Richtwert.</p> <p>Nachbarschaft Lüssi BGF/PP ist generell zu hoch: Es resultieren zu wenig Parkplätze.</p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. 3 streichen Abs. 4 streichen Abs. 5 streichen</p> <p>VCS Grenzbedarf für Velos einführen. Velo / Wohnung: mind. 2 (1 Velo / 30m2 BGF) Velo / Arbeitsplätze: mind. 1 (bei Dienstleistungsbetrieben: 1 Velo / 20m2 BGF bei Produktionsbetrieben: 1 Velo / 100m2 BGF) (1 Velo / 20m2 kundengeneutzte Gewerbefläche)</p> <p>Velo / Kunden:</p>
	Parkplätze für Besucher und Kunden	Parkplätze für Bewohner bzw. Beschäftigte																	
Nutzungsart	1 Parkplatz ist erforderlich pro	1 Parkplatz ist erforderlich pro																	
Wohnungen	500 m2 BGF	80 m2 BGF																	
Büro, Praxen	500 m2 BGF	100 m2 BGF																	
Läden, Restaurants	50 m2 BGF	100 m2 BGF																	
Fabrikation, Werkstätten	500 m2 BGF	100 m2 BGF																	

§ 9

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme																																															
<p>§ 9 Effektiver Bedarf</p> <p>1 Der effektive Bedarf ist der prozentuale Anteil am Grenzbedarf nach Abzug einer zonenbezogenen Reduktion, welche sich nach der Erschliessung durch andere, namentlich öffentliche Verkehrsmittel sowie den Erstellungsschwierigkeiten für Parkplätze richtet.</p> <p>2 Für die Festlegung des effektiven Bedarfs wird das Baugebiet in die Bereiche A, B und C eingeteilt und im Parkplatz-Bereichsplan dargestellt.</p> <p>3 Im Baugebiet müssen mindestens und dürfen höchstens folgende prozentuale Anteile des Grenzbedarfs erstellt werden (Bruchteile werden aufgerundet):</p> <table border="1" data-bbox="221 712 722 835"> <thead> <tr> <th></th> <th>Minimum</th> <th>Maximum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bereich A Altstadt</td> <td>20</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Bereich B Bahnhof</td> <td>30</td> <td>60</td> </tr> <tr> <td>Bereich C Allg. Baugebiet</td> <td>50</td> <td>90</td> </tr> </tbody> </table> <p>4 Ausserhalb des Baugebietes legt der Stadtrat den effektiven Bedarf im Einzelfall fest.</p>		Minimum	Maximum	Bereich A Altstadt	20	50	Bereich B Bahnhof	30	60	Bereich C Allg. Baugebiet	50	90	<p>§ 9 Effektiver Bedarf</p> <p>CVP lehnt Festlegung der maximalen Parkplatzzahl ab. Festlegung der Zone A über die Zugerbergstrasse nach Süden wird abgelehnt.</p> <p>FDP Maximalwert streichen, es gilt der Grenzbedarf.</p> <p>SP Zone C soll in zwei weitere unterteilt werden. Maxima in der Zone B und C eher zu hoch.</p> <p>SGA Zonen sind gemäss den Kriterien des kantonalen Musterparkplatzreglementes neu zu definieren. Abs. 3 ändern:</p> <table border="1" data-bbox="865 786 1361 909"> <thead> <tr> <th></th> <th>Minimum</th> <th>Maximum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bereich A Altstadt</td> <td>20</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>Bereich B Bahnhof</td> <td>20</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Bereich C Allg. Baugebiet</td> <td>50</td> <td>70</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nachbarschaft Lüssi Zoneneinteilung: Zone B ist zu gross und zu wenig detailliert. Maximalwert kann auf keinen Fall akzeptiert werden.</p> <p>Verkehrsverein der Stadt Zug keine maximale Begrenzung</p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. 1 streichen Abs. 2 ergänzen: Zone A: im südlichen Bereich ist die Grenze nach Norden auf die Zugerbergstrasse / Casino zu verlegen. Abs. 3 streichen</p> <p>ACS Gegen eine Maximalbegrenzung und gegen eine Verringerung der Mindestanzahl Parkplätze, die über die heutige Regelung hinausgeht.</p> <p>VCS Anregung: nicht vom effektiven Bedarf sprechen sondern vom Richtbedarf. Dieser Richtbedarf bedeutet in belasteten Gebieten die maximale, in unbelasteten Gebieten die minimale Erstellungspflicht. Abs. 3 ändern: Nach Stadtgebieten und nach Bewirtschaftungsarten differenziertere Lösung.</p> <table border="1" data-bbox="827 1554 1444 1731"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Bereich</th> <th colspan="3">Richtbedarf für:</th> </tr> <tr> <th>Wohnen</th> <th>Arbeiten</th> <th>Freizeit / Kunden</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bereich A Altstadt</td> <td>50</td> <td>20</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Bereich B Zentrum*</td> <td>50</td> <td>30</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>Bereich C öV-Erschl.ggebiet**</td> <td>50 / 70</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>Bereich D übriges überb. Geb.***</td> <td>90</td> <td>50</td> <td>50</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Enthält Zentrums- und Bahnhofsgelände ** Enthält Überbautes- und Neubaugebiet in Entfernung von 500m vom öffentlichen Verkehr *** Restliches überbautes Gebiet</p>		Minimum	Maximum	Bereich A Altstadt	20	40	Bereich B Bahnhof	20	50	Bereich C Allg. Baugebiet	50	70	Bereich	Richtbedarf für:			Wohnen	Arbeiten	Freizeit / Kunden	Bereich A Altstadt	50	20	20	Bereich B Zentrum*	50	30	30	Bereich C öV-Erschl.ggebiet**	50 / 70	50	50	Bereich D übriges überb. Geb.***	90	50	50
	Minimum	Maximum																																														
Bereich A Altstadt	20	50																																														
Bereich B Bahnhof	30	60																																														
Bereich C Allg. Baugebiet	50	90																																														
	Minimum	Maximum																																														
Bereich A Altstadt	20	40																																														
Bereich B Bahnhof	20	50																																														
Bereich C Allg. Baugebiet	50	70																																														
Bereich	Richtbedarf für:																																															
	Wohnen	Arbeiten	Freizeit / Kunden																																													
Bereich A Altstadt	50	20	20																																													
Bereich B Zentrum*	50	30	30																																													
Bereich C öV-Erschl.ggebiet**	50 / 70	50	50																																													
Bereich D übriges überb. Geb.***	90	50	50																																													

§ 10

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 10 Bewirtschaftung und Reservierung</p> <p>1 Die Bewirtschaftung und Reservierung von Parkplätzen kann vom Stadtrat angeordnet werden</p> <p>2 Als Richtwert für die Anzahl der für Besucher, Kunden und Bewohner zu reservierende Parkplätze gilt der Bedarf gemäss § 8 und 9.</p>	<p>§ 10 Bewirtschaftung und Reservierung</p> <p>FDP ersatzlos streichen (kein Eingreifen des Staates)</p> <p>SP Stadtrat soll unter umschriebenen Bedingungen Kompetenz erhalten, Bewirtschaftung auch bei bestehenden Parkierungsanlagen anzuordnen.</p> <p>SGA Abs. 1 ergänzen: Die Bewirtschaftung und Reservierung von <i>bewilligungspflichtigen</i> Parkplätzen kann vom Stadtrat angeordnet werden. <i>Gestützt auf die eidgenössische und kantonale Umweltgesetzgebung kann der Stadtrat gebietsweise auch die Bewirtschaftung bestehender Parkplätze anordnen.</i></p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. 1 ergänzen: ... von öffentlichen Parkplätzen ... Abs. 2 streichen</p> <p>VCS Bewirtschaftung soll nicht Mehrverkehr erzeugen. Anliegerprivilegierung einführen.</p>

§ 11

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 11 Abstellplätze für Fahrräder</p> <p>1 Für Fahrräder sind an bevorzugter Stelle genügend Abstellplätze zu schaffen. Als Richtwert gilt der anderthalbfache maximale effektive Bedarf gemäss § 9.</p> <p>2 Die Abstellplätze für Fahrräder haben gegenüber jenen für Motorfahrzeuge in der Regel den Vorrang.</p>	<p>§ 11 Abstellplätze für Fahrräder</p> <p>FDP Abs 1 Satz 2 streichen (keine Maximalwerte festlegen) Für die Altstadt keine Richtwerte vorschreiben; für restliche Zonen Richtwerte auf den zweifachen minimalen effektiven Bedarf festlegen. Abs. 2 unverständlich, daher streichen oder neu formulieren.</p> <p>SP Anzahl zu gering, Richtwert sollte das zwei bis dreifache des maximalen Bedarfs betragen.</p> <p>SGA Abs 2 ändern Als Richtwerte gelten für BewohnerInnen und Beschäftigte: der dreifache Grenzbedarf (wenn SGA-Antrag zu §8 angenommen wird) / der doppelte Grenzbedarf (gemäss §8 im Vernehmlassungs-entwurf) für BesucherInnen und KundInnen in den Zone A und C: der Grenzbedarf in der Zone B: der doppelte Grenzbedarf Die Berechnung des Grenzbedarfs richtet sich nach §8.</p> <p>Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, öffentlicher Verkehr Richtwert auf das Zweifache erhöhen</p> <p>Nachbarschaft Lüssi Richtwert auf das Zweifache erhöhen</p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. 1 ändern: Für Fahrräder sind nach Bedarf Abstellplätze zu schaffen. Abs. 2 streichen</p>

§ 12

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 12 Grösse</p> <p>Die Fläche eines Abstellplatzes für Motorfahrzeuge muss mindestens 10 m² betragen, Zufahrtsflächen nicht eingerechnet.</p>	<p>§ 12 Grösse</p> <p>VCS Abs. 2 neuer Text: Die Fläche eines Veloabstellplatzes muss genügend gross sein, dass ein geordnetes Abstellen sowie das Ein- und Ausfahren gewährt bleibt.</p>

§ 13

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 13 Behindertenparkplätze</p> <p>1 Bei Parkieranlagen mit mehr als 40 Abstellplätzen ist eine angemessene Zahl behindertengerechter Parkfelder an bevorzugter Stelle zu reservieren und entsprechend zu signalisieren.</p> <p>2 Bei Bauten mit erheblichem Publikumsverkehr kann der Stadtrat Behindertenparkplätze auch bei kleineren Parkieranlagen verlangen.</p>	

§ 14

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 14 Ortsbild</p> <p>Wohnhygienisch oder für das Orts- oder Landschaftsbild wertvolle Vorgärten, Innenhöfe und dergleichen dürfen nicht zur Anlage von Abstellplätzen beansprucht werden.</p>	<p>§ 14 Ortsbild</p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. streichen</p>

§ 15

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 15 Anlage und Gestaltung der Parkplätze</p> <p>1 Parkplätze sollen zusammengefasst und überbauungs- und verkehrsgerecht angeordnet werden. Nach Möglichkeit sind sie in die Bauten zu integrieren. Angrenzende Fussgängerbereiche und Gehwege sollen möglichst wenig beeinträchtigt werden.</p> <p>2 Parkplätze in Fussgängerbereichen, an Gehwegen und Strassen sind wenn möglich mit Grünstreifen, Bepflanzungen und anderen gestalterischen Mitteln abzutrennen. Nach Möglichkeit sind die Parkplätze so zu gestalten, dass das Meteorwasser versickern kann.</p> <p>3 Grössere Parkplatzflächen sind auch innerhalb der Anlage angemessen zu bepflanzen.</p> <p>4 Die vorgeschriebenen Kunden- und Besucherparkplätze müssen entsprechend gekennzeichnet werden.</p> <p>5 Veloabstellplätze sind nach Möglichkeit zu überdachen und ebenerdig anzulegen.</p>	<p>§ 15 Anlage und Gestaltung der Parkplätze</p> <p>FDP Abs. 2 ändern: keine Grünstreifen, sondern direkt an der Strasse, wegen sinnlosem Flächenkonsum Abs. 5 ändern: Veloabstellplätze müssen nicht überdacht werden.</p> <p>Gewerbeverband des Kantons Zug Abs. alle streichen</p> <p>VCS Abs. 1 Satz 2 streichen Abs. 5 ergänzen: ... zu überdachen und ebenerdig in Hauseingangsnähe anzulegen.</p>

§ 16

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 16 Parkplätze vor Baulinien</p> <p>1 Bei besonderen Erstellungsschwierigkeiten können Parkplätze vor Baulinien bewilligt werden. Die Erteilung einer Bewilligung kann von der Unterzeichnung eines Reverses abhängig gemacht werden.</p> <p>2 Parkplätze, die gestützt auf diese Bestimmung bewilligt worden sind, müssen von ihren Eigentümern auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung entfernt oder versetzt werden, sofern das Land für öffentliche Zwecke beansprucht wird.</p>	

§ 17

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme															
<p>§ 17 Ersatzabgabe</p> <p>1 Die Ablösesumme wird nach dem minimalen effektiven Bedarf wie folgt festgelegt:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bereich A Altstadt</td> <td>Fr.</td> <td>10'000.-</td> </tr> <tr> <td>Bereich B Zentrum</td> <td>Fr.</td> <td>10'000.-</td> </tr> <tr> <td>Bereich C Allg. Bau- gebiet</td> <td>Fr.</td> <td>5'000.-</td> </tr> </table> <p>2 Die Verpflichtung zur Leistung der Ersatzabgabe entsteht mit der Rechtskraft der Baubewilligung oder der entsprechenden selbständigen Verfügung. Der geschuldete Betrag wird innert 30 Tagen nach Erteilung der Bezugsbewilligung oder innert 30 Tagen nach Rechtskraft der selbständigen Verfügung zur Zahlung fällig. Nach Ablauf der Zahlungsfrist wird ein vom Stadtrat festzulegender Verzugszins erhoben.</p> <p>3 Wenn abgegoltene Pflichtparkplätze nachträglich erstellt werden, wird die bezahlte Ablösesumme von der Gemeinde zinslos zurückerstattet.</p>	Bereich A Altstadt	Fr.	10'000.-	Bereich B Zentrum	Fr.	10'000.-	Bereich C Allg. Bau- gebiet	Fr.	5'000.-	<p>§ 17 Ersatzabgabe</p> <p><i>FDP</i> Falls der Gesetzgeber den Verzicht auf Abstellplätze vorschreibt, ist keine Ersatzabgabe zu erheben. Abs. 3 Der Staat soll sich an die gleichen Zahlungsfristen für Rückerstattungen halten.</p> <p><i>SP</i> Höhe der Abgabe der Teuerung anpassen</p> <p><i>SGA</i> Abs. 1 Die Ersatzabgabe sollte gemäss Index der Baukosten oder der KonsumentInnenpreise indexiert werden. Abs. 3 Die Ablösesumme sollte verzinst werden.</p> <p><i>Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug, öffentlicher Verkehr</i> Ablösesumme Zone A Altstadt von Fr. 10'000.- auf 5'000.- reduzieren.</p> <p><i>Gewerbeverband des Kantons Zug</i> Abs. 1 neuer Text: Die Ablösesumme wird nach dem effektiven Bedarf festgelegt. Ausser wenn der Gesetzgeber den Bau von Parkplätzen und Garagen verbietet (Altstadt-Reglement), entfällt eine Ablösesumme.</p> <p>Die Ablösesumme setzt sich nach folgenden Beträgen in den Zonen zusammen:</p> <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Bereich A:</td> <td>Fr. 3'000.-</td> </tr> <tr> <td>Bereich B:</td> <td>Fr. 3'000.-</td> </tr> <tr> <td>Bereich C:</td> <td>Fr. 6'000.-</td> </tr> </table> <p>Abs. 3 ergänzen: ... von der Gemeinde zinslos innert 30 Tagen ...</p> <p><i>VCS</i> Eine Höherfixierung der Ersatzabgaben in Zentrumsbereich ist nicht gerechtfertigt.</p>	Bereich A:	Fr. 3'000.-	Bereich B:	Fr. 3'000.-	Bereich C:	Fr. 6'000.-
Bereich A Altstadt	Fr.	10'000.-														
Bereich B Zentrum	Fr.	10'000.-														
Bereich C Allg. Bau- gebiet	Fr.	5'000.-														
Bereich A:	Fr. 3'000.-															
Bereich B:	Fr. 3'000.-															
Bereich C:	Fr. 6'000.-															

§ 18

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 18 Spezialfinanzierung</p> <p>Die Ersatzabgaben sind zweckgebunden zur Schaffung und zum Betrieb von öffentlichen Parkplätzen und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.</p>	<p>§ 18 Spezialfinanzierung</p> <p><i>FDP</i> Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist zu streichen.</p> <p><i>Gewerbeverband des Kantons Zug</i> neuer Text: Die Ersatzabgaben sind zweckgebunden zur Schaffung und Unterhalt von öffentlichen Parkplätzen zu verwenden.</p> <p><i>VCS</i> ergänzen: ... von öffentlichen Parkplätzen und Veloabstellplätzen und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Velo- und Fussgängerverkehrs verwendet werden.</p>

§ 19

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 19 Uebergangsrecht</p> <p>1 Alle zur Zeit des Inkrafttretens dieses Reglementes vom Stadtrat noch nicht erledigten Baugesuche unterstehen den neuen Vorschriften.</p> <p>2 Werden nach altem Recht abgegoltene Pflichtparkplätze nachträglich erstellt, wird die bezahlte Ablösesumme für jeden neu erstellten Parkplatz von der Gemeinde zinslos zurückerstattet. Im übrigen besteht kein Anspruch auf Rückerstattung von Ersatzabgaben, die gestützt auf früheres Recht erhoben worden sind.</p>	<p>§ 19 Uebergangsrecht</p> <p><i>Gewerbeverband des Kantons Zug</i> Abs. 1 ändern: "erledigten" durch "rechtskräftigen" ersetzen.</p> <p><i>VCS</i> Abs. 3 neuer Text: Nach altem Recht erstellte, oder aber verfügte, noch nicht erstellte Abstellplätze, welche über dem neurechtlichen Bedarf liegen, können ohne Verpflichtung zur Ersatzabgabe aufgehoben werden, bzw. es kann auf deren Errichtung ohne Verpflichtung zur Ersatzabgabe verzichtet werden.</p>

§ 20

Entwurf vom 4. Mai 1993 für die Vernehmlassung	Stellungnahme
<p>§ 20 Inkrafttreten</p> <p>1 Dieses Reglement tritt am Tage nach der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.</p> <p>2 Mit dem Inkrafttreten dieses Reglementes wird das Reglement über die Schaffung von Parkplätzen vom 11. Januar 1983 aufgehoben.</p>	

Parkraumpolitik der Stadt Zug

1. Einleitung

In den nächsten beiden Jahren sind in der Stadt Zug mehrere wichtige Entscheide zur Verkehrspolitik und zur Parkraumpolitik im besonderen zu fällen. Es ist dem Stadtrat ein grosses Anliegen, dass diese Entscheide so aufeinander abgestimmt werden, dass sie ein geschlossenes Ganzes bilden und als politische Konsenslösung auch realisiert werden können.

Als wesentlicher Bestandteil der Gesamtverkehrspolitik ist eine sorgfältige, konstruktive Parkraumpolitik zu formulieren, die im Interesse des Allgemeinwohls und einer harmonischen Stadtentwicklung die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Verkehrsteilnehmer, Bewohner, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Gewerbetreibenden und Konsumenten möglichst unter einen Hut bringt.

Dies ist keine einfache Aufgabe. Sie ist nur lösbar, wenn alle Beteiligten ihre Eigeninteressen weniger hoch bewerten als das Gesamtwohl und zu den notwendigen gegenseitigen Kompromissen Hand bieten. Dieser Konsens ist umso wichtiger, weil der Handlungsspielraum der politischen Instanzen in der Parkraumpolitik bedeutend kleiner ist als vielfach angenommen wird. Für mehrere wesentliche Massnahmen - insbesondere die Bewirtschaftung von Beschäftigten- und Kunden-Parkplätzen - sind die Behörden auf das Entgegenkommen und auf eigene Aktivitäten der privaten Grundeigentümer angewiesen. Der Stadtrat appelliert deshalb speziell an die Arbeitgeber und das Zuger Gewerbe, bei der Ausarbeitung der künftigen Parkraumpolitik intensiv und konstruktiv mitzuwirken.

1.1 Notwendige politische Entscheide zur Parkraumpolitik

Die wichtigen Entscheide für eine Zuger Parkraumpolitik müssen im Rahmen der folgenden hängigen Sachgeschäfte gefällt werden:

Revision des Parkplatzreglementes:

Das heute gültige Parkplatzreglement aus dem Jahre 1983, das die Anzahl der Parkplätze bei Neubauten vorschreibt, ist in verschiedenen Punkten nicht mehr zeitgemäss und muss revidiert werden. Das neue Reglement bezieht sich nur auf jene Parkplätze, die künftig neu gebaut werden. *Auf bereits bestehende Parkplätze hat es keinen Einfluss.*

Parkplatzbewirtschaftungskonzept:

Die bestehenden Parkplätze in der Stadt Zug werden durch Private und die öffentliche Hand unterschiedlich und unkoordiniert bewirtschaftet. Es fehlt ein Gesamtkonzept mit einheitlichen Zielen und mit differenzierten Massnahmen zur zeitlichen Bewirtschaftung und zur Tarifstruktur der öffentlichen und grösseren privaten Parkflächen. Im Rahmen dieses Konzeptes sollen auch die privilegierte Anwohnerparkierung und die Nachtparkierung geregelt werden. Ein neues Parkinformationssystem soll zudem auf freie Parkplätze hinweisen und damit den unerwünschten Parkplatzsuchverkehr verringern.

Parkierung im Stadtzentrum:

Die Parkierung im Stadtzentrum gehört seit über einem Jahrzehnt zu den Dauerthemen in der politischen Diskussion und polarisiert stark. Hier gilt es über kurz- und mittelfristige Massnahmen zu entscheiden, welche die verhärteten Fronten aufweichen und sowohl umwelt- wie gewerbepolitisch sinnvoll sind. Für langfristige Massnahmen sind zudem die Weichenstellungen in die richtige Richtung vorzunehmen.

1.2 Hängige politische Vorstösse zur Parkraumpolitik

Mit der Behandlung dieser Geschäfte ist es auch möglich, auf mehrere noch hängige politische Vorstösse aus dem Grossen Gemeinderat einzutreten:

- Motion H. Abicht aus dem Jahre 1983
(*Studie über die Schaffung von unterirdischen Parkplätzen im Stadtzentrum*)
- Postulat D. Müller und A. Oswald aus dem Jahre 1985
(*Umwandlung von 50% der öffentlichen zugänglichen Parkplätze von Langzeit- in Kurzzeit-Parkplätze*)
- Motion P. Kamm aus dem Jahre 1988
(*Studie über die Vor- und Nachteile eines weiteren, in Zentrumsnähe gelegenen Parkhauses*)
- Motion P. Hofmann und H. Christen aus dem Jahre 1990
(*Aufhebung des Reglementes über die Nachtparkierung*)

1.3 Intensive Abklärungen als Folge dieser Vorstösse

Um fundierte Antworten auf die Probleme und Fragen zu finden, die in diesen Vorstössen angesprochen werden, fanden intensive Abklärungen statt. Insbesondere wurden die folgenden Studien und Berichte in Auftrag gegeben:

1. 1984 und 1986: Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum ("Zentrumsbericht"):
Das Konzept wurde in einer breit abgestützten Kommission erarbeitet, der auch Vertreter der Nachbarschaften, des Zuger Gewerbes und der Interessenverbände angehörten. Das Konzept enthielt ein erstes Parkrauminventar und eine konzeptionelle Verteilung der Parkplätze im Stadtzentrum mit 8 grösseren, mindestens teilweise öffentlich zugänglichen Parkieranlagen. Nicht erwähnt waren im Konzept vier Parkhäuser mit insgesamt 309 öffentlich zugänglichen Parkplätzen, die seither ihren Betrieb aufnahmen (Parkhaus Vorstadt, Parkhäuser SKA und SBV, Parkhaus Kantonales Verwaltungszentrum an der Aa).
In Beilage 1 des Anhanges sind die Parkraum-Empfehlungen des Zentrumsberichtes aufgeführt.
2. 1989: Parkhausstudie Zug
Diese Studie des Zürcher Planungsbüros Jud AG kam - basierend auf der Berechnung eines "sinnvollen Bedarfes", wie er schon im Zentrumsbericht definiert wurde - zum Schluss, dass im Innenstadtbereich ein Manko an Parkfeldern für Kunden und Anwohner besteht. Eine vollständige Deckung dieses Mankos sei aus verkehrspolitischen, städtebaulichen und lufthygienischen Gründen nicht möglich. Zur Angebotsverbesserung wurden den Behörden folgende Massnahmen empfohlen:
 - Parkzeitbeschränkung mit Parkuhren. In der Innenstadt soll die Parkdauer generell beschränkt und das Parkieren gebührenpflichtig sein. die Parkdauerbeschränkung soll möglichst weitgehend gleich sein.
 - Tarifprogression entsprechend der Nachfrage im betreffenden Gebiet. In attraktiven Gebieten des Stadtzentrums soll ein höherer Tarif zur Anwendung kommen als in den Parkgaragen am Rand des Stadtzentrums.
 - Bau des Parkhauses Guggi (ca. 700 Parkfelder), wenn ein Anschluss an den Stadttunnel realisiert werden kann, oder wenn durch den Bau des Stadttunnels das Strassennetz (insbesondere die Industriestrasse) so stark vom heutigen Verkehr entlastet werden kann, dass die Belastung durch das Verkehrsaufkommen der Parkhäuser Metalli und Guggi nicht zu Überschreitungen der geforderten Immissionsgrenzwerte (Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung) führen.
 - Beteiligung der Stadt an privaten Parkgaragen mit dem Ziel, allgemein zugängliche Besucherparkfelder zu sichern."

3. 1991: Parkrauminventar der Stadt Zug

Weil im Zentrumsbericht nur die Anzahl der Parkplätze im Stadtzentrum erhoben und die Nutzungs- und Bewirtschaftungsart der Parkplätze nur ungenügend differenziert wurde, liess der Stadtrat 1991 ein umfassendes Inventar über sämtliche Parkplätze in der Stadt Zug erstellen. Aufgrund dieses Inventars ist es erstmals möglich, die genaue Anzahl der vorhandenen Parkfelder - und zwar öffentliche und private - nach den verschiedenen Benutzergruppen differenziert zu beurteilen. Als zwei Hauptergebnisse des Parkrauminventares fallen auf: Mit insgesamt 21'210 Parkplätzen ist in der Stadt Zug erstens ein sehr grosses Angebot vorhanden: Pro Kopf der Bevölkerung (21'896 Einwohner Ende 1992) steht praktisch ein Parkplatz zur Verfügung. Und zweites befinden sich nur 15% der Parkplätze im Besitz der öffentlichen Hand - 85% der Parkplätze gehören Privaten.

Auf das Parkrauminventar wird in Abschnitt 3.2 näher eingetreten. Die detaillierten Resultate des Inventares sind in den Beilagen 2, 3 und 4 des Anhanges festgehalten.

4. 1993: Parkplatzbewirtschaftungskonzept

Nach Vorstudien zu Parkierungslösungen in stark belasteten Quartieren liess der Stadtrat dieses Jahr durch das Zuger Planungsbüro O. Merlo ein Parkplatzbewirtschaftungskonzept für das Stadtgebiet ausarbeiten.

Die Ziele und Massnahmen dieses Konzeptes sind in Abschnitt 3.3 aufgeführt. vgl dazu auch die Beilagen 5 und 6 des Anhanges

1.4 Entscheide und Mitwirkungsverfahren in der Parkraumpolitik

Für die Hauptaspekte der künftigen Parkraumpolitik liegen die Abklärungen somit vor. Hier kann der Schritt zu Entscheidungen erfolgen.

Mit diesem Bericht legt der Stadtrat die Ziele der Parkraumpolitik fest und schlägt die erforderlichen Massnahmen vor.

In einem Mitwirkungsverfahren werden im Frühling und Sommer 1993 diese Ziele und Massnahmen den Betroffenen und den Interessengruppen unterbreitet und in Arbeitsgruppen behandelt. Dieses Mitwirkungsverfahren ist nicht nur für die Konsensbildung wichtig: Es soll auch zu gezielten Bewirtschaftungsmassnahmen animieren, die wie erwähnt nicht in der Kompetenz der politischen Instanzen, sondern privater Eigentümer liegen. Dass dabei die öffentliche Hand mit dem guten Beispiel vorangehen wird, versteht sich von selbst.

Gestützt auf das Mitwirkungsverfahren wird der Stadtrat im Herbst 1993 an den Grossen Gemeinderat mit folgenden Berichten gelangen:

- Revision des Parkplatzreglementes
- Einführung des Parkplatzbewirtschaftungskonzeptes
- Zusätzliche Massnahmen der Parkraumpolitik

2. Gesamtverkehrspolitik der Stadt Zug

Bevor in Kapitel 3 auf die Parkraumpolitik eingegangen wird, sollen zur Erinnerung hier noch einmal die Ziele der städtischen Gesamtverkehrspolitik aufgeführt werden.

Im "Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum" von 1986 sowie im "Leitbild '89" hat der Stadtrat dargelegt, wie sich die Stadt weiterentwickeln soll. Dabei hat er der zukünftigen Lebens- und Wohnqualität eine grosse Bedeutung beigemessen. Im Zentrum aller Massnahmen steht daher das Wohlbefinden der Bewohner, der Berufstätigen und der Besucher der Stadt Zug.

Während die Siedlungspolitik durch eine geschickte Anordnung von Wohn-, Arbeits- und Erholungsbereichen mithelfen kann, dass möglichst wenig Verkehr entsteht, muss sich die Verkehrspolitik darauf ausrichten, den verbleibenden unvermeidlichen Verkehr möglichst umweltgerecht und stadtverträglich zu bewältigen.

Der Regierungsrat des Kantons Zug legt in seinem Massnahmenplan aus dem Jahre 1990 gegen übermässige Luftschadstoffe fest, dass neben der Förderung des öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs in nützlicher Frist eine Reduktion des motorisierten Pendlerverkehrs um 25% anzustreben ist. Dies soll durch eine gezielte Bewirtschaftung und eine Reduktion der angebotenen Pendlerparkplätze erfolgen.

Der Stadtrat unterstützt diese lufthygienischen und verkehrspolitischen Bestrebungen des Regierungsrates. Allerdings gibt es zurzeit noch keine gesetzlichen Bestimmungen, mit welchen sich diese Ziele unmittelbar durchsetzen lassen können: Die Bewirtschaftung und Reduktion der Pendlerparkplätze können vorläufig nur durch die Arbeitgeber selber erfolgen. Mit Verhandlungen, Beratung, Motivation und dem eigenen guten Beispiel kann die Stadt die Bewirtschaftung jedoch entscheidend fördern.

2.1 Ziele der Gesamtverkehrspolitik

Wichtigstes Ziel der Verkehrspolitik ist die Entlastung der Stadt - und insbesondere des Stadtzentrums - vom motorisierten Individualverkehr durch

- A **Umsteigen fördern:**
Förderung des Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel und gezielte Aufwertung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fussgänger, Velofahrer).
- B **Verkehrsbewältigung und Verkehrsberuhigung:**
Reduktion oder mindestens Plafonierung des motorisierten Verkehrs, besonders in Spitzenzeiten. Verminderung der negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch effiziente Verkehrsbewältigung auf dem Hauptstrassennetz und wirksame Verkehrsberuhigung.
- C **Parkraumpolitik:**
Unterstützung dieser beiden Ziele durch eine aktive Parkraumpolitik.

2.2 Massnahmen der Gesamtverkehrspolitik

Im folgenden wird kurz aufgezählt, mit welchen Massnahmen und Angebotsverbesserungen diese Ziele erreicht werden können - jeweils flankiert von gezielter Öffentlichkeitsarbeit. (In Klammern ist zudem aufgeführt, welche "Zielvorgabepläne" für die Massnahmen existieren oder noch geschaffen werden müssen.)

A Umsteigen fördern:

Für das *Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr* wurde der öffentliche Nahverkehr im Kanton Zug stark ausgebaut. Allein in den letzten fünf Jahren verdoppelte sich die öV-Kapazität beinahe. Dieses Angebot ist gegebenenfalls weiter gezielt auszubauen. Insbesondere die Nachfrage in den Spitzenstunden muss künftig besser befriedigt werden können. Starkes Gewicht ist auch auf zusätzliche Busspuren und die Busbevorzugung sowie auf bessere Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn zu legen.
(Zielvorgaben: "Buskonzept 2000" für den Kanton; für das Stadtzentrum fehlt noch ein entsprechendes öV-Konzept.)

Auch für das *Umsteigen auf die "eigenen Füsse" und das Velo* wurde in den letzten Jahren sowohl auf kantonaler wie städtischer Ebene viel unternommen. Auf Stadtgebiet müssen die Routen und Wege für Velofahrer und Fussgänger jedoch noch zu einem durchgehenden, attraktiven Netz verknüpft werden. Generell soll das Stadtzentrum für Fussgänger und Velofahrer freundlicher gestaltet werden. Zudem müssen die noch ungenügenden Abstellmöglichkeiten für Zweiräder verbessert werden.
(Zielvorgaben: Verkehrsrichtplan mit Fussweg-Netz und Velorouten; Velo-Abstellplätze gemäss Realisierungsprogramm zum städtischen Radstrecken-Richtplan von 1989.)

B Verkehrsbewältigung und Verkehrsberuhigung:

Zur effizienten *Verkehrsbewältigung* ist ein leistungsfähiges und stadtverträgliches Hauptstrassennetz mit kantonalen Umfahrungsstrassen und städtischen Hauptstrassen anzubieten. Verbunden damit sind flankierende Massnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrskanalisation.
(Zielvorgaben: Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen gemäss Verkehrsrichtplan.)

Einen Beitrag zur *Verkehrsberuhigung* leisten bauliche und polizeiliche Massnahmen sowohl in den Wohnquartieren wie im Stadtzentrum. Auch ein Parkinformationssystem würde durch die Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr der Verkehrsberuhigung dienen.
(Zielvorgaben: Zonen für Verkehrsberuhigung gemäss Verkehrsrichtplan; Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum.)

C Parkraumpolitik:

Die künftige Anzahl der neu zu erstellenden Parkplätze wird durch das revidierte Parkplatzreglement beeinflusst, das folgende Ziele verfolgt: Die Zahl der Beschäftigtenparkplätze soll durch gesenkte Grenzbedarf-Richtwerte (Parkplatz pro Quadratmeter Bruttogeschossfläche) reduziert werden. Für die Zahl der Pflichtparkplätze ("effektiver Bedarf") soll neu auch stärker auf die Qualität der ÖV-Erschliessung eines Gebietes abgestützt werden. Deshalb werden für drei Zonen neue Minimal- und Maximalwerte definiert: Altstadt 20 - 50% des errechneten Grenzbedarfes; Zentrum 30 - 60%; übriges Stadtgebiet 50 - 90%. Im südlichen Teil des Stadtzentrums sollen zur Deckung des bestehenden Mankos neue Parkplätze für Anwohner und Kunden zur Verfügung gestellt werden.
(Zielvorgaben: Neues Parkplatzreglement; Parkhausstudie)

Mit einer einheitlichen und gezielten *Parkplatzbewirtschaftung* sollen vier Hauptanliegen verwirklicht werden: Erstens die Mehrfachnutzung bestehender Parkplätze. Zweitens weniger Beschäftigten- bzw. Pendlerparkplätze durch die dosierte, freiwillige Umwandlung der Nutzungsart bestehender Pendlerparkplätze. Drittens die Sicherstellung der Kundenparkplätze im Interesse des Gewerbes und der Konsumenten. Viertens der Schutz der Wohnquartiere vor unerwünschter Fremdparkierung mit Hilfe der Anwohnerbevorzugung.
(Zielvorgabe: *Parkplatzbewirtschaftungskonzept*)

3. Parkraumpolitik der Stadt Zug

3.1 Die zwei Säulen der Parkraumpolitik

Die Parkraumpolitik umfasst im wesentlichen die beiden Aktionsfelder *Parkplatzreglement* (für neu zu erstellende Parkplätze) und *Parkplatzbewirtschaftung* (für bestehende Parkfelder):

- A *Parkplatzreglement:*
Aussagen zu einer angemessenen künftigen Parkplatzzahl mit der Festlegung von Mindest- und Maximalwerten für Neubauten (langfristig wirksam).
- B *Parkplatzbewirtschaftung:*
Grundsätze für die Bewirtschaftung der bereits bestehenden Parkplätze mit dem Ziel, diese effizienter und differenzierter zu nutzen (kurzfristig wirksam).

3.2 Parkplatzzahlen

1991 wurde für das ganze bebaute Stadtgebiet ein Parkrauminventar erstellt, welches erstmals nach Stadtquartieren und Nutzungsarten sämtliche Motorfahrzeug-Parkplätze erfasste. Insgesamt wurden auf dem Stadtgebiet von Zug 21'210 Parkplätze gezählt. Nur 15% dieser Parkplätze sind im Besitz der öffentlichen Hand, 85% der Parkplätze gehören Privaten. Über 5600 Parkplätze im Stadtgebiet sind für Kunden und Besucher öffentlich zugänglich. Als Beschäftigten- bzw. Pendler-Parkplätze weist das Inventar 8450 Plätze aus, wovon sich 6470 Plätze wiederum im Privatbesitz von Industrie-, Dienstleistungs-, Gewerbe- und Verkaufsbetrieben befinden. (*Detaillierte Zusammenstellung siehe Beilage 2, 3 und 4 des Anhangs.*)

Die Parkplaterhebung zeigte, dass als Folge des seit 1983 rechtsgültigen Parkplatzreglementes in neuerstellten Quartieren genügend Parkplätze zur Verfügung stehen. Die öffentlichen Parkplätze in diesen Quartieren sind jedoch "übernutzt", weil sie grösstenteils gratis oder zu sehr günstigen Tarifen zur Verfügung gestellt werden. In den älteren Quartieren gibt es generell weniger Parkplätze; in der Zuger Altstadt besteht durch das Altstadtreglement faktisch ein Parkplatzverbot. Im Stadtzentrum fällt ein sehr grosses Parkplatzangebot nördlich des Bundesplatzes und ein ungenügendes Angebot südlich davon auf.
(*Näheres zu diesem auffälligen Ungleichgewicht in Beilage 7 des Anhangs.*)

Die erhobenen Parkplatzzahlen können mit folgenden Daten verglichen werden: Ende 1992 zählte die Stadtgemeinde Zug 21'896 Einwohner; pro Kopf der Bevölkerung steht somit praktisch *ein* Parkplatz zur Verfügung. Der Motorisierungsgrad pro Kopf der Bevölkerung lag im September 1992 bei 49%, was 10'487 Personenwagen entspricht. Und 1991 gab es in der Gemeinde Zug insgesamt 19'852 Arbeitsplätze. Auf den Zugangsachsen zum Stadtzentrum verkehren zudem täglich im Schnitt rund 90'000 Fahrzeuge. (*Vergleiche dazu Beilage 7 des Anhanges.*)

Parkplätze im Stadtzentrum und zu Spitzenzeiten sind zu einer Mangelware geworden; sie werden es auch bleiben. Eine völlige Befriedigung der Nachfrage ist weder möglich noch sinnvoll. Dagegen sprechen insbesondere:

- städtebauliche Gründe bei oberirdischen Parkflächen,
- Leistungsgrenzen des bestehenden und kaum ausbaubaren Strassennetzes,
- lufthygienische Gründe, da zusätzliche Parkplätze Mehrverkehr verursachen,
- hohe, volkswirtschaftlich nicht vertretbare Kosten für neue öffentliche Parkplätze.
- zusätzlicher Platzbedarf für die Verkehrsflächen von Bus, Fussgänger und Velofahrer.

Im Entwurf zum neuen Parkplatzreglement wird deshalb eine vertretbare künftige Anzahl an Parkplätzen angestrebt. Dabei wird zwischen den Parkplätzen verschiedener Benutzergruppen wie folgt unterschieden:

Bewohnerparkplätze

Mit dem erwähnten Motorisierungsgrad von einem Auto pro zwei Einwohnern liegt die Stadt Zug im schweizerischen Vergleich hoch. Die Bewohner-Fahrzeuge sollen soweit als möglich auf privatem Grund abgestellt werden. In dicht überbauten Gebieten drängen sich dazu Gemeinschaftsanlagen auf. Das revidierte Parkplatzreglement richtet sich in den Paragraphen 8 und 9 (*siehe Beilage 8 des Anhanges*) für die Bewohnerparkplätze nach folgenden Grundsätzen:

A *Bevorzugung der Bewohnerparkplätze*

Die Bewohnerparkplätze werden gegenüber den Beschäftigten- und Besucher-Parkplätzen privilegiert. Die Bevorzugung erfolgt über die erforderliche Bruttogeschossfläche pro Parkplatz. Für Wohnnutzung ist neu pro 80 m² BGF (anstelle von 100 m² heute) ein Parkplatz zu errichten. Für Büros, Praxen, Läden und Restaurants hingegen wurde die m²-Zahl von heute 60 auf neu 100 für einen Beschäftigten-Parkplatz erhöht.

B *Berücksichtigung der öV-Erschliessung*

Für Quartiere, die durch öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind, erfolgt eine Reduktion des oben erwähnten Grenzbedarfes. Es wird ein effektiver Bedarf berechnet, welcher einen Minimal- sowie neu einen Maximalwert aufweist (*siehe dazu Abschnitt 2.2, Ziffer C*).

Beschäftigtenparkplätze

Das Parkplatzangebot im Zielgebiet beeinflusst anerkanntermassen die Wahl des Verkehrsmittels. Ein zu grosses Angebot wirkt sich kontraproduktiv auf die Bemühungen aus, für den Arbeitsweg anstelle des Autos vermehrt den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr, das Velo oder die eigenen Füsse zu benutzen. Die Zahl der Pendlerparkplätze sollte deshalb grundsätzlich reduziert werden. Für künftige Beschäftigtenparkplätze wird dies mit dem revidierten Parkplatzreglement ermöglicht: Der Grenzbedarf wird wie erwähnt gesenkt, weil künftig nur noch für 100 statt bisher 60 m² BGF ein Parkplatz erstellt werden muss. Und mit dem von der öV-Erschliessung abhängigen effektiven Bedarf werden auch Maximalwerte für künftige Beschäftigtenparkplätze definiert.

Kundenparkplätze

Das stark ausgebaute öV-Angebot wird im Parkplatzreglement auch für die Erstellung künftiger Kunden- und Besucher-Parkplätze differenziert berücksichtigt.

Grundsätzlich beträgt für Wohnungen, Büro, Praxen, Fabrikation und Werkstätten der neue Grenzbedarf 500 m² BGF pro Besucher- und Kundenparkplatz. Für Läden und Restaurants hingegen liegt der Grenzbedarf bei einem Parkplatz auf 50 m² Bruttogeschossfläche. Je nach öV-Angebot liegt der effektive Bedarf jedoch beträchtlich unter dem errechneten Grenzbedarf.

Im Interesse des Gewerbes und der Konsumenten werden die künftigen Werte so festgelegt, dass der Einkaufsstandort Zug für Automobilisten weiterhin attraktiv bleibt. Auch der zusätzliche Bedarf an Kundenparkplätzen für Lieferanten und Service wird gewährleistet.

3.3 Parkplatzbewirtschaftung

Der Parkplatzbewirtschaftung - mit der im Gegensatz zum Parkplatzreglement nicht nur das künftige, sondern das bestehende Parkangebot beeinflusst werden kann - kommt eine grosse Bedeutung zu, weil die Parkplatzzahl in der Stadt Zug beschränkt ist und limitiert bleiben wird. Mit einer geschickten Bewirtschaftung können die vorhandenen Parkplätze jedoch mehrfach genutzt sowie wirtschaftlicher betrieben werden. Mit freiwilligen Umnutzungen kann zudem das Angebot für besonders gefragte Nutzungsarten beträchtlich erhöht werden: Würden nur schon 10% der Beschäftigten-Parkplätze im Zuger Stadtzentrum temporär oder fix in Kurzzeit-Parkplätze umgewandelt, ergäbe dies über 320 neue Kundenparkplätze. Mit der Bewirtschaftung und Umnutzung bestehender Parkflächen reduziert sich auch der Druck für die kostspielige Erstellung neuer Parkplätze beträchtlich.

Die Parkplatzbewirtschaftung verfolgt insbesondere mit differenzierter Tarifgestaltung und mit zeitlicher Limitierung der Parkdauer im Interesse des Gesamtwohls und berechtigter Partikularanliegen folgende Ziele

- A *Bevorzugung der Bewohnerparkplätze:*
Einführung der Anwohnerbevorzugung und Beibehaltung der bisherigen Nachtparkierung - für beides ist zum Schutz vor unerwünschter Fremdparkierung eine angemessene Gebühr notwendig.
- B *Reduktion der Beschäftigtenparkplätze*
Mit der Anwohnerbevorzugung (Vignette oder ähnliche Lösung) soll aus Wohnschutzgründen die Zahl der "grauen", inoffiziellen Beschäftigtenparkplätze in Wohnquartieren eingeschränkt werden. Mit freiwilliger Parkplatzbewirtschaftung (mittels Berechtigungs- oder Gebühren-Systemen) und positiven Anreizen sollen zudem die Arbeitgeber ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum vermehrten Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos für den Arbeitsweg animieren. Im vitalen Interesse des Zuger Gewerbes läge zudem eine dosierte Umwandlung von zentrumsnahen Pendlerparkplätzen in Kundenparkplätze. Dies kann temporär (Abendverkauf, Samstag, nach Betriebsschluss etc.) oder dauerhaft erfolgen. Sowohl für die Bewirtschaftung wie für die Umwandlung bieten die Behörden Beratung, Animation und aktive Vermittlung bei Verhandlungen zwischen Arbeitgebern und Gewerbe an.
- C *Genügendes Angebot an Kundenparkplätzen*
Mit der Umwandlung von öffentlichen Langzeit-Parkplätzen in Kurzzeit-Kundenparkplätze, sowie höherem Umschlag bei besonders attraktiven Parkplätzen soll ein genügendes Angebot an Kundenparkplätzen gewährleistet werden. Wie oben ausgeführt besteht zudem ein beträchtliches Potential für neue Kundenparkplätze durch die freiwillige Umnutzung von Pendlerparkplätzen.
- D *Einheitliche Tarife für öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze*
Für die öffentlich zugängliche Parkierung sollen einheitliche Tarife und koordinierte Bewirtschaftungsgrundsätze eingeführt werden. Bei den privaten Anbietern ist dies im Stadtzentrum schon weitgehend der Fall. Für die Parkplätze in städtischem Besitz muss dies noch zeitgemäss geregelt werden. (*Näheres zu den heutigen Tarifen und der Bewirtschaftung der Kundenparkplätze im Stadtzentrum siehe Beilage 7 im Anhang.*)
- E *Einführung eines einfachen Parkinformationssystems*
Bereits an den vier Einfallsachsen der Stadt Zug soll der Automobilist über freie Parkplätze informiert werden. Dieses neue Informationssystem ist nicht nur kundenfreundlich, sondern reduziert auch den unnötigen Parksuchverkehr. Zudem sollen mit Hilfe dieses elektronischen Systemes auch weitere (Verkehrs-) Informationen von öffentlichem Interesse vermittelt werden können. (*Systembeschreibung und Standort der Informationstafeln siehe Beilage 6 im Anhang.*)

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze sollte gut durchsetzbar sein, zumal sie auch im Interesse der privaten Anbieter von Parkhäusern und Parkflächen liegt. Für die Durchsetzung der Anwohnerbevorzugung ist jedoch auf den relativ grossen administrativen Aufwand hinzuweisen, deren Kosten durch die zu erhebende Gebühr voraussichtlich nur zum Teil gedeckt werden können. Für die Bewirtschaftung der privaten Parkplätze sind die Behörden auf das Entgegenkommen und das Engagement der betroffenen Eigentümer angewiesen. Vertretbare Lösungen müssen hier in einem konstruktiven Dialog erarbeitet werden.

3.4 Förderung des nichtautogebundenen Einkaufsverkehrs

Die Parkplatzbewirtschaftung soll insbesondere auch eine genügende Anzahl von Kundenparkplätzen gewährleisten. Damit der Einkaufsort Zug weiterhin attraktiv und konkurrenzfähig bleibt, sind jedoch zusätzliche Massnahmen nötig, mit denen der Anteil der nichtautogebundenen Einkäufe erhöht wird. Dabei gilt es bezüglich Kunden und Umsatzanteilen zu differenzieren:

Nach Studien werden in innerstädtischen Bereichen und in mit Zug vergleichbaren Gemeinden bis zu 75% sämtlicher Einkäufe zu Fuss, per Velo oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt - 25% per Auto (z.B. Kundenumfragen und Parkplatzerhebungen in Ostermundigen BE 1987 und Buchs SG 1988). In der Zürcher Innenstadt liegt der Autokunden-Anteil noch tiefer, wie eine umfassende Kundenumfrage der Zürcher City-Vereinigung im Jahre 1991 ergab: 86% sämtlicher Kunden sind Fussgänger, Velofahrer und öV-Benützer, nur 14% der Kunden kommen mit dem Auto.

Wie hoch die Kunden-Anteile nach Verkehrsmitteln in der Stadt Zug liegen, wurde bisher nicht untersucht. Aufgrund der kleinräumigen Verhältnisse, der guten öV-Angebote und der mehrheitlich attraktiven Bedingungen für Fussgänger und Velofahrer dürfte der Anteil der *nichtautogebundenen* Einkäufe jedoch ebenfalls sehr hoch liegen. Dies bestätigt auch die repräsentative Bevölkerungsumfrage im Kanton Zug über den öffentlichen Verkehr, welche die Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zug 1991 durchführen liess. Denn diese Umfrage ergab folgende Resultate über die Verkehrsmittelwahl der Kantonsbevölkerung bei *sämtlichen Einkäufen in- und ausserhalb des Kantones*: Für den *täglichen Einkauf* benutzten 40% aller Befragten normalerweise das Auto, 29% die öffentlichen Verkehrsmittel und 24% das Velo. 29% kaufen regelmässig zu Fuss ein. Und für den *wöchentlichen Grosseinkauf* benutzen 54% in der Regel das Auto, 17% die öffentlichen Verkehrsmittel und 17% das Velo; 18% der Befragten machen auch Grosseinkäufe vorwiegend zu Fuss. (Mehrfachnennungen möglich, Prozentangaben deshalb über 100%.)

Der hohe Anteil der Nicht-Auto-Kunden kann erfahrungsgemäss noch gesteigert werden mit aktiver Kundenpflege, gezielten Marketing- und PR-Massnahmen sowie zusätzlichen flankierenden Massnahmen. Für die Stadt Zug bieten sich zur Förderung der nichtautogebundenen Einkäufe dabei Massnahmen an wie:

- Zentrale Gratis-Gepäckaufbewahrungsstelle (in Vorbereitung)
- Zentrale Hauslieferung per Taxi bzw. Velokurier
- Zusätzliche, attraktive Veloabstellplätze (z.B. im Metalli-Center vor Realisierung)
- Bessere Erschliessung der peripheren Parkhäuser (Verwaltungsgebäude an der Aa etc.) durch Kombi-Billette Parkhaus/Bus
- City-Einkaufsbus wie in Luzern
- etc.

Diese Zusatzangebote tragen zudem auch dazu bei, den Umsatz pro autofreien Einkauf zu erhöhen. Weil Grosseinkäufe natürlich per Auto bequemer und häufiger sind, entspricht der Umsatzanteil der autofreien Einkäufe noch nicht ganz ihrem sehr hohen Kundenanteil. In der Innenstadt Zürich bringen nach der erwähnten Untersuchung von 1991 die 86% Kunden ohne Auto 70% des Gesamtumsatzes, die 14% Auto-Kunden 30 Umsatzprozente.

Die Förderung der autofreien Einkäufe ist eine kommerziell erfolgsversprechende Strategie, die in Ergänzung zur Parkraumpolitik aktiv verfolgt werden sollte. Sie ist nicht nur umweltgerecht und stadtverträglich, sondern trägt auch zur Reduktion des Bedarfs nach zusätzlichen Kunden- und Besucher-Parkplätzen bei. Die erwähnten umsatzfördernden Massnahmen und Angebote sind zudem bedeutend kostengünstiger als die Erstellung und der Unterhalt neuer Parkhäuser.

4. Zielsetzungen der Parkraumpolitik

1. Im Parkplatzreglement sind die Pflichtparkplatzzahlen auf die Erschliessungsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel auszurichten und auf die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Benutzerkategorien abzustimmen. Die Pflichtparkplatzzahlen für das Zentrumsgebiet sind tief zu halten.

Private Besucherparkplätze sollen in der Regel öffentlich zugänglich sein. Im Stadtzentrum ist im Einvernehmen mit den Eigentümern eine einheitliche Bewirtschaftung zu erreichen.
2. Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sind gemäss den Grundsätzen
 - zeitliche Staffelung
 - günstige Tarife für Bewohner
 - teurere Tarife für Beschäftigte/Pendler
 - angemessene Tarife für Besucher und Kunden
 gesamthaft zu bewirtschaften. Die Tarife sollen lenkend wirken und im Sinne des Verursacherprinzips möglichst kostendeckend sein.
3. Neue öffentlich zugängliche Parkhäuser sind im Stadtzentrum (Gubelstrasse bis Casino) nur vertretbar für Bewohner- und Kunden-Parkplätze sowie als Ersatz für bestehende, aufzuhebende Parkplätze. Die Stadt betreibt zur Lenkung eine aktive Parkraumpolitik.
4. Die privaten Eigentümer der grossen Anlagen mit öffentlich zugänglichen Parkplätzen sind - wo dies nicht bereits geschehen ist - zur Übernahme der Bewirtschaftungsgrundsätze der Stadt zu motivieren.
5. Es ist eine Mehrfachnutzung der bestehenden Parkplätze anzustreben. Damit können die bereits vorhandenen Parkflächen besser und wirtschaftlicher genutzt werden, was auch den Druck für die Erstellung neuer Parkplätze verringert.
6. Die grösseren Parkplatzangebote sind zur Vermeidung von unnötigem Suchverkehr mit einem Parkinformationssystem zu versehen
7. Eine aktive Beratung der Bauherren soll mithelfen, dass die Investoren nicht eine maximale, sondern eine *optimale* Anzahl neuer Parkflächen erstellen. Im Stadtzentrum kann auch für Private die Förderung der vermehrten Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos bedeutend ökonomischer sein als die Erstellung neuer Parkplätze.
8. In Ergänzung zur Parkraumpolitik sollen die autoungebundenen Einkäufe in der Stadt Zug durch gemeinsame Anstrengungen von Behörden und Gewerbe stark gefördert werden.

Zug, 28. April 1993

Der Stadtrat von Zug

Ausreichend Parkraum

Sowohl für die Bewohner als auch für einen Teil der Besucher und Kunden muss ein Stadtzentrum ausreichend Parkraum zur Verfügung stellen können. Für die Pendler dagegen ist in erster Linie ein attraktives, öffentliches Verkehrs-mittel anzubieten. Trotzdem werden auch einmige Pendler, sei es wegen ihres Wohnortes oder wegen ihrer beruflichen Tätigkeit, auf das Privatfahrzeug angewiesen sein.

Anhand der heutigen und künftigen Einwohner und Arbeitsplätze im Zentrumsgebiet lässt sich die Zahl der Abstellplätze errechnen.

Für das Jahr 2000 ist man dabei, von einer ungefähr gleichbleibenden Einwohnerzahl und einer Arbeitsplatz-zunahme von 30% ausgegangen. Dies entspricht den Möglichkeiten in den rechtsgültigen Plänen.

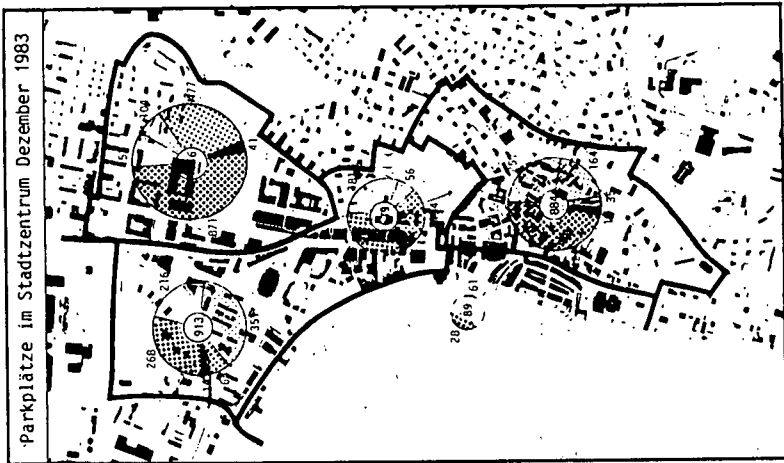
Weil Zug über ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz verfügt, hat man sich an folgende Grundsätze gehalten:

- Den Bewohnern sind alle nötigen Abstellplätze zur Verfügung zu stellen
- Den Kunden und Besuchern dagegen nur 80% des Bedarfs

Bei den Pendlern schliesslich strebt man an, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs gleich gross sein soll wie derjenige des privaten Verkehrs. Verglichen mit der heutigen Situation ergibt dies eine markante Zunahme beim öffentlichen Verkehr. Diese restriktive Parkraum-politik hilft mit, den öffentlichen Verkehr zu fördern.

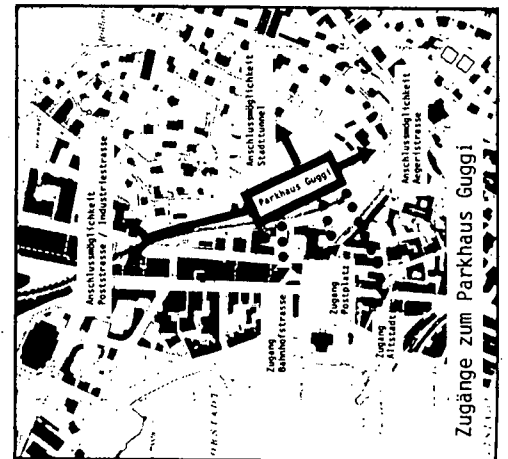
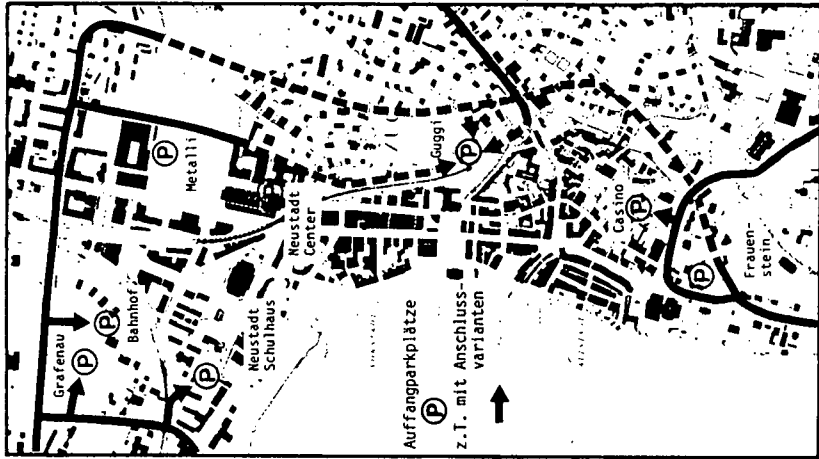
Die Rechnung ergibt folgendes Bild:

Jahr	1986	2000
Bedarf (nach obigen Grundsätzen)	6200	8100
vorhandene (inkl. bewilligte)	4800	4800
Manko	1400	3300



1. Öffentlich zugängliche Parkplätze der Stadt Zug: 882 P
 2. Parkplätze in Parkhäusern: 675 P
 - 2.1. Öffentlich zugänglich (inkl. Kunden- und Besucherplätze): 730 P
 - 2.2. Reservierter/Privat: 65 P
 3. Kundenparkplätze (ausgenommen Parkhäuser): 1808 P
 4. Privat Parkplätze/ Garagen (ausgenommen Parkhäuser): 96 P
- Total: 4171 P

Vergegenwärtigt man sich die kurz- bis langfristig realisierbaren, grösseren, möglichen Anlagen im Gebiet Frauenstein, Guggi, Neustadt Schulhaus, Dreispitz, Grafenau, Bahnhof West, Bergli und Metalli, so könnten in diesen Anlagen rund 2'300 Autos untergebracht werden.

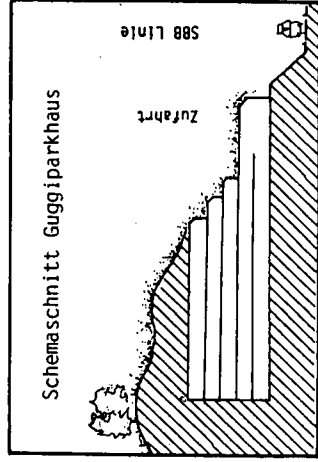


Was die konzeptionelle Verteilung der Parkplätze angeht, so gelten folgende Grundsätze:

- grössere Anlagen am Rand des Zentrums, angeschlossen an die Zentrumsführung Stadttunnel - Gubelstrasse und Zufahrten, die das innerstädtische Strassenetz nicht belasten. Diese Langzeitparkplätze sollen Bewohnern, einem Teil der Besucher und den Pendlern zur Verfügung stehen.
- Kurzzeitparkplätze für Kunden, Besucher und Lieferanten dispers auch in der Innenstadt.

Die ersatzlose Aufhebung von Parkplätzen im Altstadtbereich ist zu vermeiden.

Es ist anzustreben, dass heutige, vielfach private Langzeitparkplätze, z.B. im Bereich der Bahnhofstrasse, zu Kurzzeitparkplätzen umfunktioniert werden können und Ersatz am Rand des Zentrums geschaffen wird. Für den Bau neuer Parkhäuser und insbesondere für den anvisierten Betrieb aller Parkmöglichkeiten, könnte eine gemischt-wirtschaftliche Trägerschaft sehr sinnvoll sein.



Das grösste Parkplatzmanko ist im Bereich Neugasse - Bahnhofstrasse vorhanden. Zusammen mit dem klaren Ziel, die Attraktivität der gesamten Altstadt zu steigern, ergibt sich fast automatisch, dass ein **Parkhaus Guggi** in erster Priorität voranzutreiben ist.

Abb. 2: Übersicht über die verwendeten Parkregime

Klassierungskriterien			Erläuterungen, Beispiele	Parkregime
Eigentum	Parkdauer	Objekt- gebundenheit		
öffentlich	frei	frei	Öffentlich, nicht markierte Parkfelder	A
	frei	frei	Öffentlich, markierte unbewirtschaftete Parkfelder (sogenannt weisse Zone)	B
	frei	frei	Öffentlich, bewirtschaftete Parkfelder in Parkgaragen, Parkfelder mit Parkuhren oder Kassensystemen	C
	bis 15'	frei	Öffentlich, bewirtschaftete Parkfelder mit Zeitbegrenzung (z.B. Parkuhren oder Ticketautomaten mit Nachzahlverbot, blaue Zone usw.)	D0
	bis 30'			D1
	bis 60'			D2
	bis 90'			D3
	bis 120'			D4
	bis 180'			D5
	bis 240'			D6
über 240'	D7			
privat	frei	frei	Privat, bewirtschaftete Parkfelder in Parkgaragen, Parkfelder mit Parkuhren oder Kassensystemen	E
	frei	Industrie- und Gewerbebetrieb	Private Parkfelder für <u>Beschäftigte</u>	F
		Dienstleistungsbetrieb		G
		Verkaufsbetrieb		H
		Wohnbauten	Private Parkfelder für <u>Anwohner</u>	I
	frei oder beschränkt	Industrie- und Gewerbebetrieb	Private Parkfelder für <u>Besucher</u>	K
		Dienstleistungsbetrieb		L
		Verkaufsbetrieb		M
		Wohnbauten		N
	Sonderfälle	frei	frei	Taxistand
frei		frei	Lastwageneinstellplatz / -abstellplatz	Z2
frei oder beschränkt		frei	Güterumschlag	Z3
frei oder beschränkt		Park & Ride	Bei Anlagen des öffentlichen Verkehrs	Z4
frei oder beschränkt		Öffentliche Objekte	Parkfelder für <u>Besucher</u> bei Kirche, Spital usw.	Z5
			Parkfelder für <u>Beschäftigte</u> bei Spital, Verwaltung usw.	Z6
			Parkfelder für <u>Dienstfahrzeuge</u> öffentlicher Betriebe (Feuerwehr, Polizei etc.)	Z7

3. RESULTATE

Die Resultate des Parkrauminventars bestehen einerseits in Form von Plangrundlagen, auf welchen die Anzahl der jeweiligen Parkfelder pro Parkregime eingetragen ist. Für jeden Stadtkreis existiert ein entsprechender Hausnummernplan im Massstab 1:2'000. Andererseits liegt die im Kapitel 2.5 beschriebene Datenbank "Parkrauminventar" vor, welche separat je Stadtkreis im EDV-Programm Microsoft-Excel auf Macintosh aufgebaut ist.

Das Parkrauminventar der Stadt Zug wird anschliessend in Form zweier Abbildungen übersichtsmässig dargestellt. Eine erste Übersicht zeigt die Anzahl Parkfelder pro Stadtkreis und unterteilt nach dem Klassierungskriterium "Eigentum". Neben der gebräuchlichen Unterscheidung nach öffentlich/privat wurden die Parkregime Z, welche besondere Arten von Parkfeldern umfassen, als "Sonderfälle" bezeichnet. Eine zweite Übersicht zeigt die Anzahl Parkfelder des ganzen Stadtgebietes differenziert nach den wichtigsten Parkregime.

Detailliertere Grundlagen sind im Anhang A2-A7 aufgeführt (Ausdruck der Datenbank "Parkrauminventar").

3.1 ÜBERSICHT NACH STADTKREISEN

Abb. 5: Übersicht nach Stadtkreisen

Anzahl Parkfelder	Eigentum			Total
	öffentlich (P-Regime A-D7)	privat (P-Regime E-N)	Sonderfälle (P-Regime Z1-Z7)	
Stadtkreis 1	111	542	55	708
Stadtkreis 2	668	3'904	258	4'830
Stadtkreis 3	109	765	43	917
Stadtkreis 4	70	687	42	799
Stadtkreis 5	291	837	308	1'436
Stadtkreis 6	268	1'620	18	1'906
Stadtkreis 7	67	944	148	1'159
Stadtkreis 8	287	2'746	186	3'219
Stadtkreis 9	687	3'161	20	3'868
Stadtkreis 10	120	2'116	20	2'256
Stadtkreis 11	77	36	0	113
Total	2'755	17'358	1'098	21'211

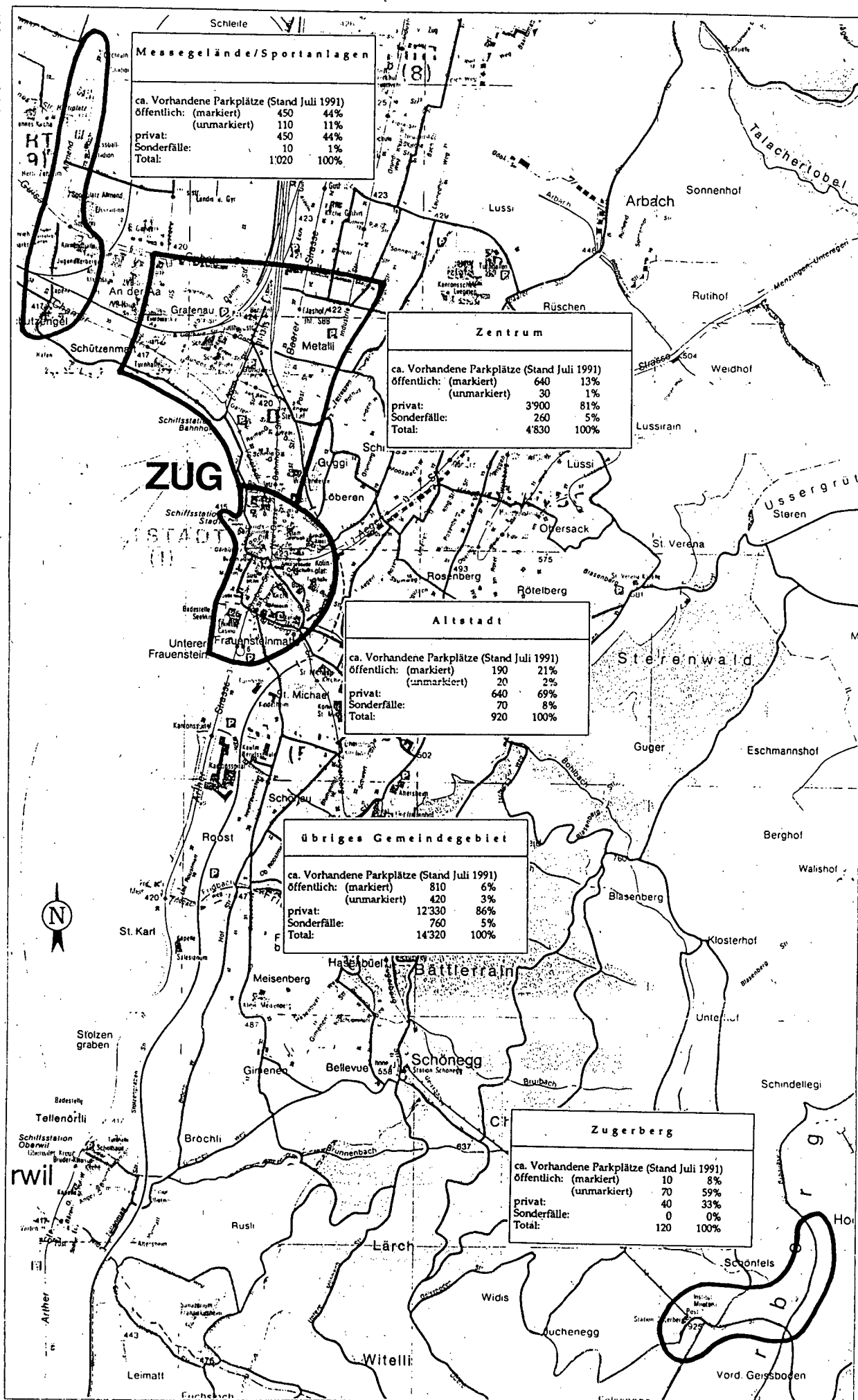
3.2 ÜBERSICHT NACH PARKREGIME

Abb. 6: Übersicht nach den wichtigsten Parkregime

Klassierungskriterien			Erläuterungen, Beispiele	Anzahl Parkfelder in der Stadt Zug	
Eigentum	Parkdauer	Objektgebundenheit			
				Total: 21'210	
öffentlich	frei	frei	Öffentlich, nicht markierte Parkfelder	650	öffentlich: 2'750
	frei	frei	Öffentlich, markierte unbewirtschaftete Parkfelder (sogenannt weisse Zone)	1'330	
	frei	frei	Öffentlich, bewirtschaftete Parkfelder in Parkgaragen, Parkfelder mit Parkuhren oder Kassensystemen	180	
	bis 90' Kurzparker	frei	Öffentlich, bewirtschaftete Parkfelder mit Zeitbegrenzung (z.B. Parkuhren oder Ticketautomaten mit Nachzahlverbot, blaue Zone usw.)	160	
	bis 240' Mittelparker			310	
	über 240' Langparker			120	
privat	frei	frei	Privat, bewirtschaftete Parkfelder in Parkgaragen, Parkfelder mit Parkuhren oder Kassensystemen	1'020	privat: 17'360
	frei	Industrie- und Gewerbebetriebe Dienstleistungsbetriebe Verkaufsbetriebe	Private Parkfelder für <u>Beschäftigte</u>	6'470	
		Wohnbauten	Private Parkfelder für <u>Anwohner</u>	8'370	
	frei oder beschränkt	Industrie- und Gewerbebetriebe Dienstleistungsbetriebe Verkaufsbetriebe	Private Parkfelder für <u>Besucher</u>	1'070	
		Wohnbauten		430	
Sonderfälle	frei oder beschränkt	frei	Taxistand	140	privat oder öffentlich: 1'100
			Lastwageneinstellplatz / -abstellplatz Güterumschlag		
	frei oder beschränkt	Park & Ride	Bei Anlagen des öffentlichen Verkehrs	100	
	frei oder beschränkt	Öffentliche Objekte	Parkfelder für <u>Besucher</u> bei Kirche, Spital usw.	230	
Parkfelder für <u>Beschäftigte</u> bei Spital, Verwaltung usw. Parkfelder für <u>Dienstfahrzeuge</u> öffentlicher Betriebe (Feuerwehr, Polizei etc.)			570 60		

Stand Juli 1991; gerundete Werte

Abb. 1: Attraktivitätszonen



Osca Melio - Verkehrstechnik SVI

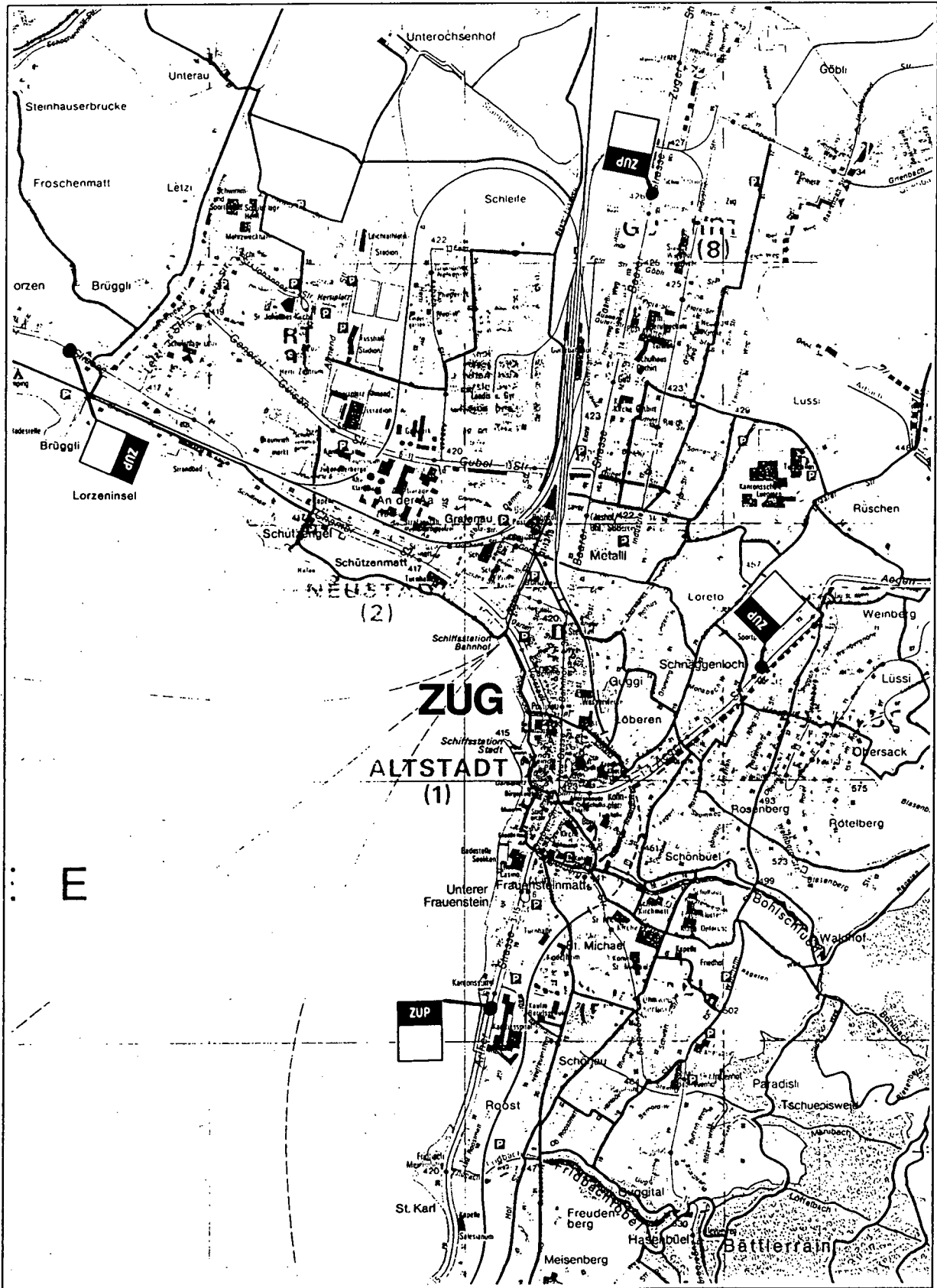


Abb. 4: Standorte der Informationstafeln

KUNDENPARKPLÄTZE IM STADTZENTRUM

ÖFFENTLICH ZUGÄNGLICHE PARKIERUNG AB 20 PLÄTZEN

Beilage 7

Bahnhof

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 65
 max. Parkzeit: 30 und 120 min
 Tarif : 30 min Fr. 0.20
 60 min Fr. 0.40
 120 min Fr. 0.80

Dreispliz

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 56
 max. Parkzeit: 60 min
 Tarif : 30 min Fr. 0.20
 60 min Fr. 0.40

Schulhaus Neustadt

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 65
 max. Parkzeit: 120 min
 Tarif : frei

EPA

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 184
 max. Parkzeit: unbeschränkt
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 0.50
 120 min Fr. 1.70

Rigipplatz

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 60
 max. Parkzeit: 120 min
 Tarif : 30 min Fr. 0.40
 60 min Fr. 0.40
 120 min Fr. 0.80

SKA

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 22
 max. Parkzeit: 120 min.
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 1.00
 120 min Fr. 2.00

Vorstadt

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 76
 max. Parkzeit: unbeschränkt
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 0.50
 120 min Fr. 2.00

Casino

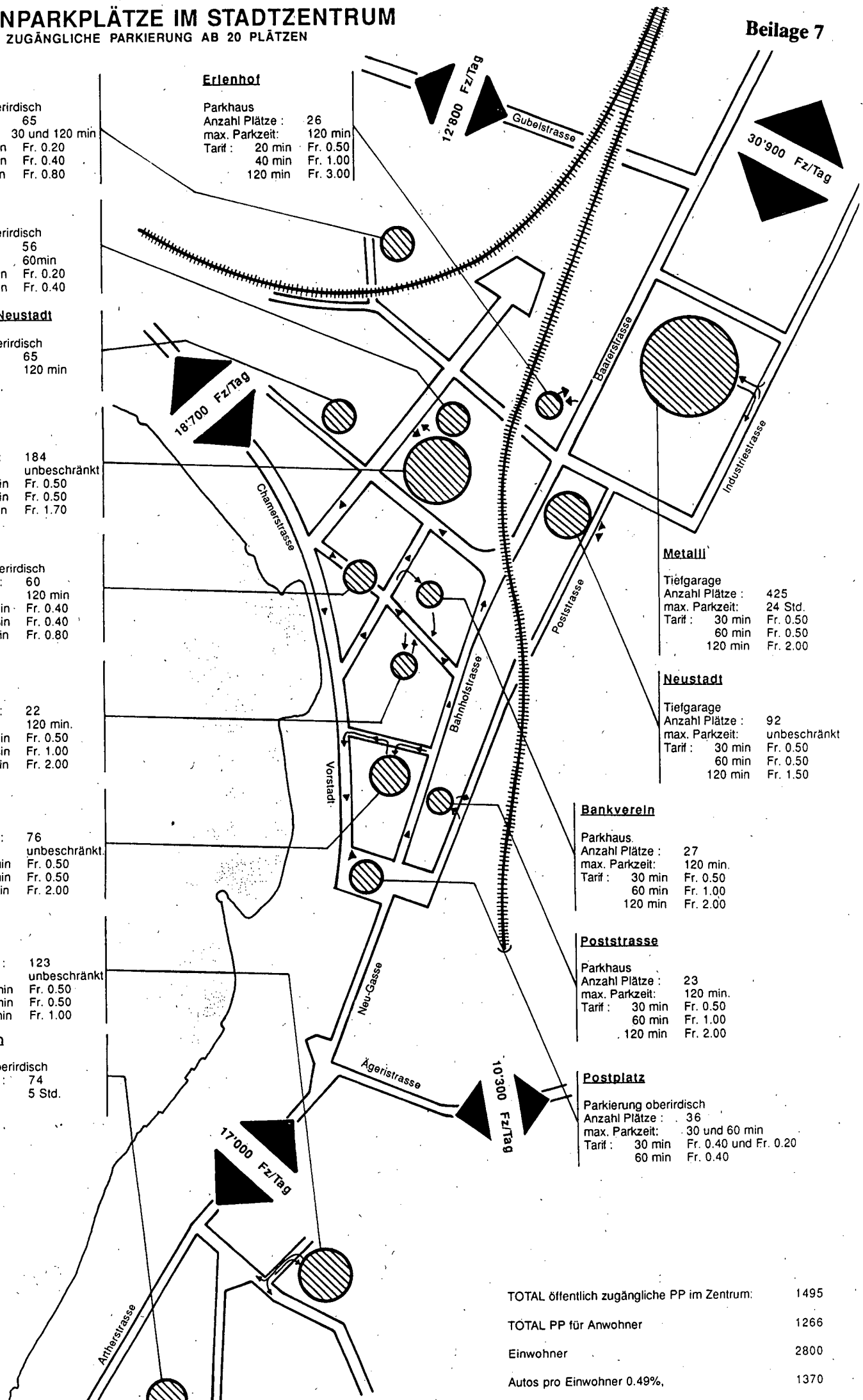
Parkhaus
 Anzahl Plätze : 123
 max. Parkzeit: unbeschränkt
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 0.50
 120 min Fr. 1.00

Frauenstein

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 74
 max. Parkzeit: 5 Std.
 Tarif : frei

Erlenhof

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 26
 max. Parkzeit: 120 min
 Tarif : 20 min Fr. 0.50
 40 min Fr. 1.00
 120 min Fr. 3.00



Metall

Tiefgarage
 Anzahl Plätze : 425
 max. Parkzeit: 24 Std.
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 0.50
 120 min Fr. 2.00

Neustadt

Tiefgarage
 Anzahl Plätze : 92
 max. Parkzeit: unbeschränkt
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 0.50
 120 min Fr. 1.50

Bankverein

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 27
 max. Parkzeit: 120 min.
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 1.00
 120 min Fr. 2.00

Poststrasse

Parkhaus
 Anzahl Plätze : 23
 max. Parkzeit: 120 min.
 Tarif : 30 min Fr. 0.50
 60 min Fr. 1.00
 120 min Fr. 2.00

Postplatz

Parkierung oberirdisch
 Anzahl Plätze : 36
 max. Parkzeit: 30 und 60 min
 Tarif : 30 min Fr. 0.40 und Fr. 0.20
 60 min Fr. 0.40

TOTAL öffentlich zugängliche PP im Zentrum:	1495
TOTAL PP für Anwohner	1266
Einwohner	2800
Autos pro Einwohner 0.49%	1370



Entwurf der Arbeitsgruppe vom 21. Januar 1993

P A R K P L A T Z R E G L E M E N T

Der Grosse Gemeinderat, gestützt auf § 17 Abs. 1 des Baugesetzes für den Kanton Zug vom 18. Mai 1967, beschliesst:

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Erstellungspflicht

1 Bei Neubauten und wesentlichen Umbauten sowie bei Zweckänderungen von Bauten und Anlagen, die einen Parkplatzbedarf verursachen, sind auf dem Grundstück genügend Abstellplätze für die Motorfahrzeuge und Fahrräder der Benutzer und Besucher zu schaffen.

2 Ein Baueigentümer kann die ihm obliegende Pflicht zur Schaffung von Abstellplätzen auch dadurch erfüllen, dass er diese auf seinem anderen Grundstück bereitstellt. Voraussetzung bildet, dass die Abstellplätze in nützlicher Distanz zur Liegenschaft, der sie zu dienen haben, liegen und dass ihre langfristige Verfügbarkeit zugunsten derselben sichergestellt ist.

§ 2

Ersatzlösung

1 Soweit die Erstellung der Anzahl Mindestparkplätze für Motorfahrzeuge nicht oder nur mit unverhältnismässig hohen Kosten möglich oder aus besonderen Gründen nicht zulässig ist, ist die Erstellungspflicht durch Leistung einer Ersatzabgabe abzugelten.

2 Werden bestehende Abstellplätze ersatzlos aufgehoben, ist die Parkplatzpflicht durch Leistung einer Ersatzabgabe abzugelten.

§ 3

Bewilligungspflicht

Die Erstellung, die Aufhebung und die Zweckentfremdung von Abstellplätzen bedürfen einer Bewilligung des Stadtrates.

§ 4

Ausnahmen

Der Stadtrat ist berechtigt, Ausnahmen zu bewilligen, sofern die Vorschriften dieses Reglementes im Einzelfall zu einer offensichtlich unzweckmässigen Lösung führen oder eine unbillige Härte bedeuten würden.

§ 5

Vollzug

- 1 Der Vollzug dieses Reglementes obliegt dem Stadtrat.
- 2 Der Stadtrat kann einzelne Befugnisse an eine Abteilung der Stadtverwaltung delegieren.

II. Berechnung der Parkplatzzahl

§ 6

Grundsatz

Für die Bemessung der Zahl der Abstellplätze sind insbesondere die Nutzungsart des Gebäudes und die Möglichkeit der Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.

§ 7

Grenzbedarf

Als Grenzbedarf gilt diejenige Zahl der Abstellplätze für Motorfahrzeuge, die notwendig ist, wenn die Verkehrsbedürfnisse einer Baute oder Anlage ausschliesslich mit privaten Verkehrsmitteln befriedigt werden.

§ 8

Berechnung des Grenzbedarfs

1 Der Grenzbedarf an Abstellplätzen ist nach den Angaben in nachstehender Tabelle zu ermitteln (Bruchteile der Gesamtzahl der Abstellplätze werden aufgerundet):

Nutzungsart	Parkplätze für Besucher und Kunden 1 Parkplatz ist erforderlich pro	Parkplätze für Bewohner bzw. Beschäftigte 1 Parkplatz ist erforderlich pro
Wohnungen	500 m ² BGF	80 m ² BGF
Büro, Praxen	500 m ² BGF	100 m ² BGF
Läden, Restaurants	50 m ² BGF	100 m ² BGF
Fabrikation, Werkstätten	500 m ² BGF	100 m ² BGF

2 Die massgebende Bruttogeschossfläche berechnet sich nach (§ 24 des Bauordnungsentwurfes).

3 Für Lagerräume unterhalb des Erdgeschosses dürfen keine Parkplätze erstellt werden.

4 Bei Bauten und Anlagen mit mehrfacher Zweckbestimmung wird der Bedarf an Abstellplätze für jede Nutzungsart separat berechnet. Dienen Abstellflächen zeitlich auseinanderliegenden Parkbedürfnissen, kann der Stadtrat den Grenzbedarf entsprechend reduzieren.

5 Bei den in der Tabelle nicht aufgeführten Nutzungen ist der Grenzbedarf sinngemäss nach dem Bedarf für vergleichbare Nutzungen zu bestimmen. Als Richtlinie können die Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) beigezogen werden.

§ 9

Effektiver Bedarf

1 Der effektive Bedarf ist der prozentuale Anteil am Grenzbedarf nach Abzug einer zonenbezogenen Reduktion, welche sich nach der Erschliessung durch andere, namentlich öffentliche Verkehrsmittel sowie den Erstellungsschwierigkeiten für Parkplätze richtet.

2 Für die Festlegung des effektiven Bedarfs wird das Baugebiet in die Bereiche A, B und C eingeteilt und im Parkplatz-Bereichsplan dargestellt.

3 Im Baugebiet müssen mindestens und dürfen höchstens folgende prozentuale Anteile des Grenzbedarfs erstellt werden (Bruchteile werden aufgerundet):

	Minimum	Maximum
Bereich A Altstadt	20	50
Bereich B Zentrum	30	60
Bereich C Allg. Bau- gebiet	50	90

4 Ausserhalb des Baugebietes legt der Stadtrat den effektiven Bedarf im Einzelfall fest.

§ 10

Bewirtschaftung und Reservierung

1 Die Bewirtschaftung und Reservierung von Parkplätzen kann vom Stadtrat angeordnet werden.

2 Als Richtwert für die Anzahl der für Besucher, Kunden und Bewohner zu reservierende Parkplätze gilt der Bedarf gemäss § 8 und 9.

§ 11

Abstellplätze für Fahrräder

1 Für Fahrräder sind an bevorzugter Stelle genügend Abstellplätze zu schaffen. Als Richtwert gilt der anderthalbfache maximale effektive Bedarf gemäss § 9.

2 Die Abstellplätze für Fahrräder haben gegenüber jenen für Motorfahrzeuge in der Regel den Vorrang.

III. Lage und Gestaltung

§ 12

Grösse

Die Fläche eines Abstellplatzes für Motorfahrzeuge muss mindestens 10 m² betragen, Zufahrtsflächen nicht eingerechnet.

§ 13

Behindertenparkplätze

1 Bei Parkieranlagen mit mehr als 40 Abstellplätzen ist eine angemessene Zahl behindertengerechter Parkfelder an bevorzugter Stelle zu reservieren und entsprechend zu signalisieren.

2 Bei Bauten mit erheblichem Publikumsverkehr kann der Stadtrat Behindertenparkplätze auch bei kleineren Parkieranlagen verlangen.

§ 14

Ortsbild

Wohnhygienisch oder für das Orts- oder Landschaftsbild wertvolle Vorgärten, Innenhöfe und dergleichen dürfen nicht zur Anlage von Abstellplätzen beansprucht werden.

§ 15

Anlage und Gestaltung der Parkplätze

1 Parkplätze sollen zusammengefasst und überbauungs- und verkehrsgerecht angeordnet werden. Nach Möglichkeit sind sie in die Bauten zu integrieren. Angrenzende Fussgängerbereiche und Gehwege sollen möglichst wenig beeinträchtigt werden.

2 Parkplätze in Fussgängerbereichen, an Gehwegen und Strassen sind wenn möglich mit Grünstreifen, Bepflanzungen und anderen gestalterischen Mitteln abzutrennen. Nach Möglichkeit sind die Parkplätze so zu gestalten, dass das Meteorwasser versickern kann.

3 Grössere Parkplatzflächen sind auch innerhalb der Anlage angemessen zu bepflanzen.

4 Die vorgeschriebenen Kunden- und Besucherparkplätze müssen entsprechend gekennzeichnet werden.

5 Veloabstellplätze sind nach Möglichkeit zu überdachen und ebenerdig anzulegen.

§ 16

Parkplätze vor Baulinien

1 Bei besonderen Erstellungsschwierigkeiten können Parkplätze vor Baulinien bewilligt werden. Die Erteilung einer Bewilligung kann von der Unterzeichnung eines Reverses abhängig gemacht werden.

2 Parkplätze, die gestützt auf diese Bestimmung bewilligt worden sind, müssen von ihren Eigentümern auf eigene Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung entfernt oder versetzt werden, sofern das Land für öffentliche Zwecke beansprucht wird.

IV. Ablösung der Parkplatzpflicht

§ 17

Ersatzabgabe

1 Die Ablösesumme wird nach dem minimalen effektiven Bedarf wie folgt festgelegt:

Bereich A Altstadt	Fr. 10'000.--
Bereich B Zentrum	Fr. 10'000.--
Bereich C Allg. Bau- gebiet	Fr. 5'000.--

2 Die Verpflichtung zur Leistung der Ersatzabgabe entsteht mit der Rechtskraft der Baubewilligung oder der entsprechenden selbständigen Verfügung. Der geschuldete Betrag wird innert 30 Tagen nach Erteilung der Bezugsbewilligung oder innert 30 Tagen nach Rechtskraft der selbständigen Verfügung zur Zahlung fällig. Nach Ablauf der Zahlungsfrist wird ein vom Stadtrat festzulegender Verzugszins erhoben.

3 Wenn abgegoltene Pflichtparkplätze nachträglich erstellt werden, wird die bezahlte Ablösesumme von der Gemeinde zinslos zurückerstattet.

§ 18

Spezialfinanzierung

Die Ersatzabgaben sind zweckgebunden zur Schaffung und zum Betrieb von öffentlichen Parkplätzen und zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zu verwenden.

V. Schlussbestimmungen

§ 19

Uebergangsrecht

1 Alle zur Zeit des Inkrafttretens dieses Reglementes vom Stadtrat noch nicht erledigten Baugesuche unterstehen den neuen Vorschriften.

2 Werden nach altem Recht abgegoltene Pflichtparkplätze nachträglich erstellt, wird die bezahlte Ablösesumme für jeden neu erstellten Parkplatz von der Gemeinde zinslos zurückerstattet. Im übrigen besteht kein Anspruch auf Rückerstattung von Ersatzabgaben, die gestützt auf früheres Recht erhoben worden sind.

§ 20

Inkrafttreten

1 Dieses Reglement tritt am Tage nach der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

2 Mit dem Inkrafttreten dieses Reglementes wird das Reglement über die Schaffung von Parkplätzen vom 11. Januar 1983 aufgehoben.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

Der Präsident:

Der Stadtschreiber:

Genehmigt durch den Regierungsrat des Kantons Zug

Zug,

Im Namen des Regierungsrates:

Der Landammann:

Der Landschreiber:

Parkraumpolitik der Stadt Zug

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 22. März 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

BERICHT "PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG"

Am 10. Mai 1993 stellte der Stadtrat den Grundlagenbericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug" - der Bestandteil dieser Vorlage ist (siehe Anhang I) - den Medien, Parteien und Interessenverbänden vor. Anliegen des Stadtrates war es, "eine sorgfältige, konstruktive Parkraumpolitik zu formulieren, die im Interesse des Allgemeinwohls und einer harmonischen Stadtentwicklung die unterschiedlichen Bedürfnisse und Interessen der Verkehrsteilnehmer, Bewohner, Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Gewerbetreibenden und Konsumenten möglichst unter einen Hut bringt".

Dabei soll die Parkraumpolitik einerseits das Hauptziel der Stadtzuger Verkehrspolitik unterstützen, die Entlastung der Stadt - und insbesondere des Stadtzentrums - vom motorisierten Individualverkehr. Die verkehrspolitischen Mittel dazu sind die Förderung des Umsteigens auf öffentliche Verkehrsmittel und die gezielte Aufwertung des nichtmotorisierten Verkehrs (Fussgänger, Velofahrer) sowie die Verkehrsbewältigung und Verkehrsberuhigung: Sie zielen auf eine Reduktion oder mindestens Plafonierung des motorisierten Verkehrs, besonders in Spitzenzeiten. Durch effiziente Verkehrsbewältigung auf dem Hauptstrassennetz und durch wirksame Verkehrsberuhigung sollen zudem die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Wohn- und Lebensqualität in unserer Stadt vermindert werden.

Andrerseits soll die Parkraumpolitik sicherstellen, dass die Stadt Zug ihre vielfältigen Zentrumsfunktionen weiterhin optimal wahrnehmen kann, und dass die Attraktivität und Konkurrenzfähigkeit des Einkaufsortes Zug erhalten bleibt. Zu diesem Zweck muss die Parkraumpolitik auch ihren Beitrag zur Harmonisierung von Gewerbepolitik und Verkehrspolitik leisten.

Die Parkraumpolitik stützt sich dabei auf die beiden Säulen *Parkplatzreglement* und *Parkplatzbewirtschaftung* sowie auf *flankierende Massnahmen* im Bereich Einkaufsverkehr. Beide Säulen sind in ihrer Wirkung beschränkt: Das Parkplatz-

reglement bezieht sich nicht auf die bereits vorhandenen Parkplätze, sondern nur auf jene, die neu erstellt werden. Es ist deshalb nur langfristig wirksam. Die Parkplatzbewirtschaftung ist zwar kurzfristig wirksam - sie umfasst jedoch nur die Parkplätze, die sich im Besitz der öffentlichen Hand befinden. Da dies nur 15% aller Parkplätze in der Stadt Zug sind, ist ihre Wirksamkeit ebenfalls sehr eingeschränkt.

Als Grundsatz für die Revision des nicht mehr in allen Punkten zeitgemässen *Parkplatzreglementes* von 1983 wurde im Bericht Parkraumpolitik festgehalten: "Im Parkplatzreglement sind die Pflichtparkplätze auf die Erschliessungsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel auszurichten und auf die spezifischen Bedürfnisse der verschiedenen Benützerkategorien abzustimmen. Die Pflichtparkplatzzahlen für das Zentrumgebiet sind tief zu halten."

Als Leitlinien für die *Parkplatzbewirtschaftung* wurden formuliert:

"Die öffentlich zugänglichen Parkplätze sind gemäss den Grundsätzen

- zeitliche Staffelung,
- günstige Tarife für Bewohner,
- teurere Tarife für Beschäftigte/Pendler,
- angemessene Tarife für Besucher und Kunden

gesamthaft zu bewirtschaften. Die Tarife sollen lenkend wirken und im Sinne des Verursacherprinzipes möglichst kostendeckend sein."

Die *flankierenden Massnahmen* im Bereich Einkaufsverkehr wurden wie folgt zusammengefasst:

"In Ergänzung zur Parkraumpolitik sollen die autoungebundenen Einkäufe in der Stadt Zug durch gemeinsame Anstrengungen von Behörden und Gewerbe stark gefördert werden."

II.

MITWIRKUNGSVERFAHREN ZUR PARKRAUMPOLITIK

Der Stadtrat betonte in seinem Bericht, dass die Formulierung und Umsetzung einer sorgfältigen und dem Allgemeinwohl dienenden Parkraumpolitik anspruchsvoll ist. "Dies ist keine einfache Aufgabe. Sie ist nur lösbar, wenn alle Beteiligten ihre Eigeninteressen weniger hoch bewerten als das Gesamtwohl und zu den notwendigen gegenseitigen Kompromissen Hand bieten." Um diesen Konsens zu erreichen, appellierte der Stadtrat an sämtliche betroffenen Interessengruppen, bei der Ausarbeitung der künftigen Parkraumpolitik intensiv und konstruktiv mitzuwirken. Als geeignetes Forum für die Konsensbildung wurde den Interessengruppen dabei ein intensives Mitwirkungsverfahren angeboten, das in drei Phasen verlief.

1. Phase: Vorstellung und Veröffentlichung des Berichtes Parkraumpolitik der Stadt Zug am 10. Mai und Versand des Berichtes an sämtliche Interessengruppen.

2. Phase: Je eine Orientierungsversammlung mit Diskussion zu den drei Hauptaspekten:

- Revision des Parkplatzreglementes (24. Mai 1993)
- Parkplatzbewirtschaftung (1. Juni 1993)
- Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs (16. Juni 1993)

3. Phase: Intensive Gespräche mit den Interessengruppen und vertiefte Behandlung des Themas. Diese Phase dauerte vom Juni bis November 1993 und verlief dreiteilig.

- a) Zur Revision des Parkplatzreglementes wurde eine schriftliche Vernehmlassung bei sämtlichen Parteien und Interessengruppen durchgeführt.
- b) Die konkreten Massnahmen der Parkplatzbewirtschaftung wurden in einer Arbeitsgruppe ausgearbeitet, in welche die Interessengruppen ihre Vertreter delegierten.
- c) Eine zweite, nach dem gleichen Prinzip zusammengesetzte Arbeitsgruppe, befasste sich mit Vorschlägen zur Förderung des autofreien Einkaufsverkehrs..

Die Beteiligung am sechsmonatigen Mitwirkungsverfahren zur Parkraumpolitik war sehr rege und zahlreich, wie die folgende Teilnehmer-Liste zeigt:

Verkehrsverbände:

Dr. Marco Moser, TCS; Hansruedi Bösiger, TCS;
Dr. Leo Granziol, ACS/CVP; Benno Richner, VCS; Anita Stadler*, VCS/SGA; Jan Mühletaler, Verkehr Zugkünftig.

Detaillisten- und Gewerbeverbände: Antoinette Bossard*, Pro Zug; Gusti Weber*, Pro Altstadt; Urs Schwerzmann, Pro Altstadt; Dr. Robert Knecht*, MZ-Immobilien AG; Hans-Ruedi Bucher, Gewerbeverein; Hansruedi Blank, Gewerbeverein; Charles Aeschbach, Gewerbeverein; Franz Elsener, Gewerbeverband.

Nachbarschaften und Quartiervereine: Thomas Zimmermann, Altstadt-Obergasse; Karl Steiner*, Altstadt-Untergasse; Sepp Kaiser, Altstadt-Untergasse; Paul Egli, Zug-West; Heinrich Hauenstein, Zug-West; Alois Aregger, Zug-West; Josef Hager, St. Michael; Peter Rütimann, St. Michael.

Politische Parteien: Matthias Michel, FDP; Hans Christen, FDP; Helene Schnadt, FDP; Stefan Gyseler, SVP; Hans-Beat Uttinger, SVP; Roland Seeliger, SVP; Daniel Brunner, SGA; Andrew Bos, SGA; Dr. Claudia Hess-Candinas, Bunte Liste; Andreas Derungs, Bunte Liste; Armin Oswald, SP; Erna Staub*, SP; Dolfi Müller, SP; Yvonne Wyss*, CVP.

Die Interessen des öffentlichen Verkehrs vertraten Richard Ochsner, ZVB und Martin Bütikofer, Volkswirtschaftsdirektion.

* = Delegierte in den beiden Arbeitsgruppen.

III.

REVISION DES PARKPLATZREGLEMENTES

Der angestrebte Konsens bei der Parkraumpolitik konnte beim Thema Revision des Parkplatzreglementes nicht erreicht werden, was schon an der Orientierungsversammlung vom 24. Mai abzusehen war. Wie die Zusammenfassung der Stellungnahmen in Anhang II zeigt, wurden zu den beiden zentralen Paragraphen des Reglementsentwurfes (Berechnung des Grenzbedarfes; § 9 Effektiver Bedarf) teilweise diametral entgegengesetzte Meinungen geäußert. Den bürgerlichen Parteien und den Automobilverbänden gehen die Bestimmungen (insbesondere die Festsetzung von Maximalwerten) zu weit, für die nichtbürgerlichen Parteienpolitiker und die Verkehrs- und Umweltverbände sind sie zum Teil zu large. Das Prinzip, die Zahl der Parkplätze auch von Erschliessungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln abhängig zu machen, wurde nur teilweise goutiert, obwohl dies der Kanton in seinem Musterparkplatzreglement empfiehlt. Kritik mit gemeinsam lautendem Tenor wurde gegen die vorgesehene Regelung der Ersatzabgabe geäußert. Zu den Vorschriften und Empfehlungen über die Veloparkplätze wurden zudem Verbesserungsvorschläge mit gesamthaft ähnlicher Stossrichtung vorgebracht.

Aus den schriftlichen Vernehmlassungen und insbesondere den Pressemitteilungen der Interessengruppen ist allerdings auch ersichtlich, dass das Parkplatzreglement in seinen Auswirkungen tendenziell überschätzt wird: Vor lauter Grundsatz-Stellungnahmen wurde offensichtlich teilweise vergessen, dass es sich nur auf jene Parkplätze bezieht, die künftig neu erstellt werden, hingegen keinerlei Einfluss auf die bereits existierenden Parkangebote hat.

Aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung wird das Parkplatzreglement noch einmal überarbeitet.

IV.

PARKPLATZBEWIRTSCHAFTUNG

Ein tragfähiger Konsens konnte hingegen beim Thema Parkplatzbewirtschaftung erreicht werden. Die Arbeitsgruppe - deren Schlussbericht sich in Anhang III befindet - kommentiert das Ergebnis ihrer gemeinsamen Konsensfindung folgendermassen: "Nach aller Regel ist Parkraumpolitik ein Thema, das stark polarisierend wirken und bestehende verkehrspolitische Fronten noch verstärken kann. Bei der Tätigkeit unserer Arbeits-

gruppe war dies zum Glück nicht der Fall. Es gelang immer wieder, von unterschiedlichen Meinungen nach gegenseitigen, sinnvollen Kompromissen wieder zu Konsenslösungen zu finden. Die vorgelegten Massnahmen und Vorschläge der Parkplatzbewirtschaftung sind miteinander vernetzt und erzielen die optimale Wirkung vor allem in ihrem Zusammenspiel. Wir würden es deshalb schade finden, wenn einzelne Massnahmen aus diesem Gesamtpaket herausgebrochen und isoliert diskutiert und politisch behandelt würden."

Die Arbeitsgruppe ging bei ihrer Tätigkeit von den Zielen der Parkplatzbewirtschaftung aus, wie sie in Kapitel 3.3 des Grundlagenberichtes "Parkraumpolitik" beschrieben und hier (leicht gekürzt) wiedergegeben sind:

"A Bevorzugung der Bewohnerparkplätze

Einführung der Anwohnerbevorzugung und Beibehaltung der bisherigen Nachtparkierung - für beides ist zum Schutz vor unerwünschter Fremdparkierung eine angemessene Gebühr notwendig.

B Reduktion der Beschäftigungsparkplätze

Mit der Anwohnerbevorzugung soll aus Wohnschutzgründen die Zahl der "grauen", inoffiziellen Beschäftigtenparkplätze in Wohnquartieren eingeschränkt werden. Mit freiwilliger Parkplatzbewirtschaftung in positiven Anreizen sollen zudem die Arbeitgeber ihre Mitarbeiter/innen zum vermehrten Gebrauch der öffentlichen Verkehrsmittel und des Velos für den Arbeitsweg animieren.

C Genügendes Angebot an Kundenparkplätzen

Mit der Umwandlung von öffentlichen Langzeit-Parkplätzen in Kurzzeit-Kundenparkplätze sowie höherem Umschlag bei besonders attraktiven Parkplätzen soll ein genügendes Angebot an Kundenparkplätzen gewährleistet werden.

D Einheitliche Tarife für öffentliche und private Kunden- und Besucherparkplätze

Für die öffentlich zugängliche Parkierung sollen einheitliche Tarife und koordinierte Bewirtschaftungsgrundsätze eingeführt werden. Bei den privaten Anbietern ist dies im Stadtzentrum schon weitgehend der Fall. Für die Parkplätze in städtischem Besitz muss dies noch zeitgemäss geregelt werden.

E Einführung eines einfachen Parkinformationssystems

Bereits an den vier Einfallsachsen der Stadt Zug soll der Automobilist über freie Parkplätze informiert werden. Dieses neue Informationssystem ist nicht nur kundenfreundlich, sondern reduziert den unnötigen Parksuchverkehr."

Bereits bei der Orientierungsversammlung vom 1. Juni 1993 zeigte sich eine weitgehende Uebereinstimmung der unter-

schiedlichen Interessengruppen mit diesen Zielsetzungen. Die Arbeitsgruppe stimmte nach eingehender Diskussion diesen Zielen mit Ueberzeugung zu und beschäftigte sich an vier Sitzungen intensiv mit wirksamen und politisch tragbaren Massnahmen zur Verfolgung dieser Ziele.

Die im Detail erarbeiteten Massnahmen begründete die Arbeitsgruppe in ihrem Schlussbericht ausführlich, formulierte sie als knappe, konkrete Empfehlungen an den Stadtrat und hielt sie in einem Uebersichtsplan im Massstab 1:5000 fest. (Eine Verkleinerung dieses Planes im Format A3 liegt dem Schlussbericht der Arbeitsgruppe bei.)

Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe lauten mit zusammenfassenden Begründungen im einzelnen wie folgt:

1. Schaffung von 151 zusätzlichen Kunden-Parkplätzen im Zentrum durch die Umnutzung von öffentlichen, heute unbewirtschafteten Pendlerparkplätzen.

Lange war man auf die Idee fixiert, zusätzliche Kunden- und Besucherparkplätze seien nur mit dem Bau von neuen Parkhäusern im Zentrum oder in der Altstadt zu erreichen. Gestützt auf die Motion H. Abicht betreffend Schaffung von Parkplätzen im Stadtzentrum, hat der Stadtrat im Zusammenhang mit der Renovation des Burgbachschulhauses sowie dem Umbau der Burgbachtturnhalle und der Umgestaltung des Schulhausplatzes einen Planer beauftragt zu prüfen, ob unterhalb des Burgbachplatzes eine Tiefgarage erstellt werden könnte. Das Ergebnis war ein Vorschlag für ca. 35 - 40 Autoabstellplätze. Bereits im Grossen Gemeinderat erwuchs Opposition gegen die Parkplätze, das Referendum wurde ergriffen und an der Volksabstimmung vom 9. Juni 1985 wurde der Kredit mit 2861 Ja zu 4279 Nein verworfen.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Tiefgarage "Vorstadt" liess der Stadtrat die Möglichkeit und die Wirtschaftlichkeit für den Bau von einem bis zwei zusätzlichen, von der Stadt zu erwerbenden, Parkierungsetagen abklären. Der Bau wäre technisch möglich gewesen, das Baukonsortium hatte keine Einwendungen, die mutmasslichen Preise pro Parkplatz waren aber mit bereits damals mindestens Fr. 50'000.-- viel zu hoch. Zudem beschloss der Grosse Gemeinderat im Bebauungsplan eine Beschränkung der Anzahl Parkplätze, was den Bau weiterer Parkgeschosse verhinderte.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Berichtes für ein freundlicheres Stadtzentrum wurden vom Bauamt Studien und Berechnungen betreffend Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines Parkhauses Guggi angestellt. Gemäss Zentrumsbericht sollte dieses Parkhaus an der Stadtumfahrung angeschlossen werden. Diese Bestimmung führte dazu, dass zusammen mit den geologischen, ingenieurtechnischen und eigentumsrechtlichen Problemen von einer Wirtschaftlichkeit kaum die Rede sein

konnte. Deshalb wurde diese Studie damals nicht mehr weiterverfolgt. Zudem bestand die Verknüpfung mit der politisch umstrittenen Stadtumfahrung.

Den letzten Entscheid gegen die Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen traf der Grosse Gemeinderat am 24. August 1993 anlässlich der Debatte betreffend Landerwerb und Vorprojekt für das Altersheim Neustadt. Mit 16 zu 15 Stimmen beschloss er, dass nur 60 statt ca. 100 Parkplätze erstellt werden dürfen.

Angesichts der langen Realisierungszeiten für solche Neubauten, der umweltpolitischen Hindernisse (Umweltverträglichkeits-Prüfung u.ä.) und der verkehrspolitisch kontroversen Haltungen in dieser Frage wuchs jedoch die Erkenntnis, dass sich zusätzliche Kundenparkplätze auch pragmatischer und schneller schaffen lassen: Mit der Umnutzung von öffentlichen, unbewirtschafteten Langzeit-Pendlerparkplätzen im Stadtzentrum. Sie können rasch - und mit bescheidenen Investitionen für Signalisation und zentrale Parkuhren - in attraktive Kundenparkplätze umgewandelt werden. Das Umwandlungspotential ist dabei beträchtlich, wie eine Erhebung ergab: Die Stadtpolizei ermittelte für die Arbeitsgruppe aufgrund des Parkrauminventars sämtliche öffentlichen Langzeit-Parkplätze in der Stadt und prüfte mit einem Augenschein und anhand von einheitlichen Kriterien ihre Umwandlung in Kurzzeit-Parkplätze. Für jede Parkfläche wurde ein Rasterblatt mit den technischen Angaben erstellt. Bei der Auswahl der neuen Kundenparkplätze berücksichtigte die Arbeitsgruppe Ausnahmen für die Quartierbewohner und Sonderfälle, wodurch nicht das ganze Potential der öffentlichen Pendlerparkplätze ausgeschöpft wurde. Insgesamt, so die Empfehlung der Arbeitsgruppe, können im Stadtzentrum 151 öffentliche, attraktiv gelegene Pendler-Parkplätze in Kunden- und Besucher-Parkplätze umgewandelt werden.

Die kleinen verkehrspolitischen Nachteile dieser Umwandlung (Kundenparkplätze weisen pro Tag einen grösseren Umschlag als Pendlerparkplätze auf) werden nach Ansicht der Arbeitsgruppe durch die bedeutenden gewerbepolitischen Vorteile wettgemacht und fallen angesichts von heute täglich rund 100'000 Autofahrten in der Stadt Zug kaum ins Gewicht.

2. Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierung; Einführung der Anwohnerprivilegierung und Beibehaltung der gebührenpflichtigen Nachtparkierung

Durch die in erster Linie gewerbepolitisch motivierte Umwandlung von innerstädtischen Pendlerparkflächen in Kundenparkplätze steigt der ohnehin sehr grosse Druck des Pendlerverkehrs auf die Wohngebiete am Rande des Stadtzentrums. Es müssen deshalb flankierende Schutz-Massnahmen getroffen werden. Zu diesem Schutz vor Fremdparkierung wird in immer mehr Schweizerstädten mit gutem Erfolg die Anwohnerprivile-

gierung (mittels Parkvignetten oder ähnlichen administrativen Mitteln) eingesetzt.

Im Guthirt-Quartier wurde diese Privilegierung - die den Anwohnern im Gegensatz zu den Pendlern tagsüber eine zeitlich unbeschränkte Parkierung erlaubt - bereits realisiert. Für die Quartiere Herti und Gartenstadt schlägt die Arbeitsgruppe vor, die Anwohnerprivilegierung im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung der Pendler-Parkplätze einzuführen. Das Parkprivileg für die Anwohner (inkl. Regelungen für Besucher, Handwerker etc.) soll dabei wie in den anderen Schweizer Städten nicht gratis sein, zumals es mit administrativem Aufwand verbunden ist.

In sachlich engem Zusammenhang mit der Anwohnerprivilegierung steht die *Nachtparkierung*. Am 12. März 1990 reichten die Gemeinderäte Peter Hofmann und Hans Christen eine Motion ein, wonach der Stadtrat beauftragt wird, dem Grossen Gemeinderat eine Vorlage zu unterbreiten zwecks Aufhebung des Reglementes über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Dieses sollte per 31. Dezember 1990 ausser Kraft gesetzt werden. In der Motionsbegründung wurde aufgeführt, dass der Ertrag der Gebühr in keinem angemessenen Verhältnis zum Aufwand der Stadtpolizei stehe und diese wichtigere Aufgaben im Sicherheitsbereich erfüllen sollte. Die Motion wurde am 10. April 1990 erheblich erklärt.

Am 2. Juli 1968 beschloss der Grosse Gemeinderat das noch immer geltende Reglement über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund. Die rechtliche Abstützung basiert auf der bundesrätlichen Verordnung über die Strassenverkehrsregeln vom 13.11.1962, Art. 20 Abs. 1, die lautet: "Wer sein Fahrzeug auf öffentlichen Strassen und Plätzen nachts regelmässig an gleicher Stelle parkiert, bedarf einer Bewilligung, sofern die zuständige Behörde auf dieses Erfordernis nicht verzichtet. Die Einverlangung einer Gebühr gründet auf § 43, Abs. 2 des Baugesetzes des Kantons Zug vom 18.5.1965: "Der gesteigerte Gemeingebrauch und die Sondernutzung gemeindlicher Strassen und Plätze bedürfen einer Bewilligung des Einwohnerrates. Die Bewilligung ist zeitlich zu begrenzen. Die Erhebung einer Gebühr für das Recht des gesteigerten Gemeingebrauchs und der Sondernutzung ist zulässig". Die Kompetenz zur Gebührenfestlegung wurde vom Stadtrat übertragen. Er hat sie damals auf Fr. 15.--/Monat festgelegt und seither nie verändert. Die Gebühren werden vollumfänglich dem Fonds für Parkplatzbeschaffung zugewiesen und betragen für das Jahr 1993 Fr. 138'215.10. Der administrative Aufwand inklusive Kontrollen vor Ort beträgt jährlich ca. 1'200 Stunden oder ca. Fr. 70'000.--.

Die Arbeitsgruppe erachtet es als falsch und den Zielen der Parkraumpolitik zuwiderlaufend, die heutige Gebühr für diese private Nutzung des öffentlichen Grundes ersatzlos abzuschaffen, wie dies die Motion verlangt; vielmehr sollte diese

angehoben werden. Mit einer Kompensation der in der Zwischenzeit erfolgten Teuerung müsste die Gebühr heute auf ca. Fr. 35.--/Monat angesetzt werden.

Die Gebühr für die Anwohnerprivilegierung bzw. die Nachtparkierung soll gleich angesetzt werden. Die Arbeitsgruppe erachtet eine Gebühr von 25 Franken pro Monat und Nutzungsart als angemessen. Diese Gebühren liegen unter dem Schnitt der auswärts erhobenen Tarife für die Anwohnerprivilegierung bzw. Nachtparkierung. Die erwähnten Sonderregelungen sind in Punkt 4 aufgeführt.

3. Bewirtschaftung von Pendler-Parkplätzen am Rand des Stadtzentrums / Erschliessung durch Kombibillet Parkierung/Busbenützung

Eine Bewirtschaftung der Pendler-Parkplätze am Rand des Stadtzentrums drängt sich nicht nur wegen dem erwähnten steigenden Druck auf diese Gebiete auf. Auch im Massnahmenplan Luft der Zuger Regierung ist eine deutliche Reduktion des Autopendler-Verkehrs vorgeschrieben. Als Schlüsselgrösse und Steuerungsinstrument für die Anzahl und Entwicklung der Autopendler wird dabei das Parkplatzangebot - und die Art der Parkplatzbewirtschaftung betont. Dank dem attraktiven Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel und den gut ausgebauten Velowegen ist gerade im kleinräumigen Kanton Zug sehr vielen Autopendlern eine umweltfreundlichere Verkehrsmittelwahl auch zumutbar. Gemäss Parkrauminventar (nur 15% aller Parkplätze im Besitz der Stadt bzw. des Kantons) liegt die Kompetenz und der Handlungs-Spielraum für die Reduktion der Pendlerparkplätze zwar eindeutig bei den privaten Arbeitgebern. Die öffentliche Hand muss aber mit dem guten Beispiel vorangehen.

Speziell im Gebiet Herti werden viele öffentliche, unbewirtschaftete Parkplätze von den Mitarbeitern der umliegenden Firmen als Pendlerparkplätze benutzt. Die Arbeitsgruppe empfiehlt, diese Parkplätze neu ebenfalls zu bewirtschaften: Zeitlich unbeschränktes Parkieren ist zwar noch möglich, es soll jedoch eine Stunden-Gebühr von Fr. 1.-- bzw. eine Tagespauschale von Fr. 5.-- erhoben werden. Diese Gebühren sind moderat, erzielen jedoch trotzdem eine lenkende Wirkung zur vermehrten Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Mit der Parkplatzbewirtschaftung lassen sich zudem auch die Verkehrsbelastungen und Uebernutzungen bei Grossveranstaltungen diverser Art besser in den Griff kriegen.

Für Pendler, Kunden und Besucher kann das grosszügige Parkangebot im Gebiet Herti ausserdem vorteilhaft für innerstädtisches Park & Ride genutzt werden: Das Umsteigen auf die öffentlichen Verkehrsmittel für das letzte Wegstück leistet einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums. Dieses kleinräumige Park & Ride funktioniert im Gegensatz zu grossflächigen Lösungen vielerorts. Es muss

durch flankierende Massnahmen zusätzlich gefördert werden. Im Vordergrund steht dabei das attraktive Angebot eines Kombi-Billettes Parkgebühr/Busbenützung. Die technischen Möglichkeiten dazu sind mit den modernen zentralen Parkuhren vorhanden. Die administrative und finanzielle Abwicklung muss mit dem Tarifverbund Zug im Detail ausgehandelt werden.

4. Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen und Tarifen von Privaten und der öffentlichen Hand

In anderen Städten erhitzen sich die Gemüter bei Parkraumpolitik-Diskussionen jeweils in der Regel an der *Gebührenhöhe*. Dass dies in Zug im Mitwirkungsverfahren nicht der Fall war, schreibt die Arbeitsgruppe folgenden Gründen zu:

- Im Vergleich zu anderen Städten sind in Zug die Parkgebühren generell tief.
- Die Parktarife der öffentlichen Hand sind in Zug speziell günstig - der Marktpreis der privaten Anbieter von öffentlich zugänglichen Parkplätzen liegt zum Teil beträchtlich höher.
- Die Stadt plant nur eine Anpassung ihrer Tarife auf das Niveau der privaten Parkhäuser. Mit diesem Prinzip konnten sich die Vertreter der Interessengruppen, insbesondere auch des Gewerbes, einverstanden erklären. Zug bleibt auch mit dem koordinierten Tarif Private / öffentliche Hand bezüglich Parkgebühren günstig.
- Ursprünglich forderten die Vertreter der Umweltverbände und der nicht-bürgerlichen Parteien bedeutend höhere Parkgebühren von 2 bis 4 Franken pro Stunde. Sie liessen sich im Dialog aber davon überzeugen, dass ihre verkehrspolitischen Anliegen mit den gewerbepolitischen Bedürfnissen nach Möglichkeit in Einklang gebracht werden sollten, - und dass es ausser der "Preispolitik" noch andere und ebenfalls erfolgsversprechende Mittel zur Förderung eines umweltgerechteren Verkehrsverhaltens gibt.

Auch bei den *Bewirtschaftungs-Grundsätzen* (Wochentage und Tageszeiten der Bewirtschaftung, Parkdauer etc.) fand die Arbeitsgruppe relativ schnell einen tragfähigen Kompromiss.

Zusammenfassend schlägt die Arbeitsgruppe als Konsenslösung folgende Zoneneinteilung, Bewirtschaftungsgrundsätze und Gebühren vor, wie sie auch im erwähnten Uebersichtsplan festgehalten sind:

A Zoneneinteilung und Bewirtschaftungszeit:

Pendlerzone	Montag - Freitag	07-19 Uhr
Einkaufszone (Zentrum)	Werktage	07-19 Uhr
Altstadt-Zone	Werktage	07-19 Uhr
Kurzzeit-Parkplatz-Zone	Werktage	07-19 Uhr

B Parkdauer und Parkgebühren:

Pendler-Parkplätze	zeitlich unbeschränkt	Fr. 1.--/h; max. 5.--/T
Einkaufs-Parkplätze	zeitlich beschränkt: 2 Std.	Fr. 1.--/h
Altstadt-Parkplätze	zeitlich beschränkt: 2 Std.	Fr. -.50/h
Kurzzeit-Parkplätze	zeitlich beschränkt: $\frac{1}{2}$ Std.	Fr. -.50

C Nachtparkierung:

19 Uhr - 07 Uhr Fr. 25.--/Monat

D Anwohnerprivilegierung:

Anwohnerkarte	07-19 Uhr	Fr. 25.--/Monat
Besucher	07-19 Uhr, maximal 2 Stunden	
Mehrtages-Besucher	Wochenkarte (bei Polizei)	Fr. 20.--
Handwerker	(Karte bei Polizei)	gratis

E Reservierte Anwohnerparkplätze am Rande der Altstadt und der Neustadt:
(Gleiche Kriterien wie bei der Anwohnerprivilegierung)

Frauenstein	20 Parkplätze
Neustadt	10 Parkplätze
Höhenweg	5 Parkplätze
Rothusweg	3 Parkplätze

Die vorgeschlagenen Massnahmen und deren Auswirkungen sind im farbigen Uebersichtsplan "Bewirtschaftung öffentlicher Parkplätze der Stadt Zug" vom 19. November 1993 (Beilage: Anhang des Berichtes Parkplatzbewirtschaftung) dargestellt.

Der Stadtrat betrachtet die aufgeführten Konsens-Empfehlungen der Arbeitsgruppe Parkplatzbewirtschaftung als sinnvoll, wirksam, politisch ausgewogen und realisierbar und wird deren Vollzug in die Wege leiten.

Die Parkplatzbewirtschaftung soll entsprechend unterschiedlichen Zielsetzung in drei Parkierungszonen wie folgt erfolgen:

- a Herti: Schwergewicht Anwohnerbevorzugung
- b Zentrum: Schwergewicht Schaffung von neuen Kundenparkplätzen
- c Altstadt: Schwergewicht Bevorzugung der Altstadtkunden (Frauenstein) und günstigere Parkgebühren (Altstadt)

Die grösseren und für Park & Ride günstig gelegenen Parkflächen sind mit modernen zentralen Parkuhren auszurüsten, welche die Ausgabe der erwähnten Kombibillette ermöglichen: Ausser dem Parkschein können auch an der Parkuhr zusätzlich auch Bus-Billette gelöst werden. Für die Anschaffung der zentralen Parkuhren in den drei Parkierungszonen sind folgende Kredite notwendig:

a Parkierungszone Herti

Kredit von Fr. 82'000.-- für die Anschaffung und Montage von 4 zentralen Parkuhren an folgenden Standorten: Allmendstrasse (2), Allmehnhalle, Hafen.

b Parkierungszone Zentrum

Kredit von Fr. 157'500.-- für die Anschaffung und Montage von 6 zentralen Parkuhren an folgenden Standorten: Baarerstrasse/Garage Iten, Baarerstrasse/Innere Güterstrasse, Garten-/Rigistrasse (2), Neustadt (2) sowie die Umrüstung von Parkingmetern beim Glashof und Anschaffung von Parkingmetern für den Rothusweg.

c Parkierungszone Altstadt

Kredit von Fr. 100'500.-- für die Anschaffung von 3 zentralen Parkuhren (1 Frauenstein, 1 Zugerbergstrasse/St. Michael, 1 Zugerbergstrasse/Pulverturm) sowie von Parkingmetern an folgenden Standorten: Höhenweg, Kirchmattstrasse/Klosterstrasse.

Die Beschaffung der Parkuhren liegt in der Kompetenz des Stadtrates. Im Voranschlag 1994 sind keine Mittel für die erwähnten Anschaffungen vorgesehen. Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat, einen Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 340'000.-- zum Voranschlag 1994 zu bewilligen.

Siehe dazu Beschlusses-Entwurf A im Anhang.

5. Einführung eines Zuger Parkraum-Information-Systems (ZUP)

Als benutzerfreundliche flankierende Massnahme zur Parkplatzbewirtschaftung beschäftigte sich die Arbeitsgruppe zudem intensiv mit einem Parkraum-Informationssystem, das grundsätzlich zwei Aufgaben erfüllt: Einerseits soll es Automobilisten im Sinne eines "Kundenservices" auf die nächsten freien Parkmöglichkeiten aufmerksam machen. Andererseits soll damit als wichtigstes verkehrspolitisches Ziel der Parksuchverkehr reduziert werden, dessen Anteil am Stadtverkehr nicht unbeträchtlich ist. Diese Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr ist im Interesse eines modernen Verkehrsmanagements ein unbestrittenes Anliegen.

Das Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP) wurde an allen Sitzungen der Arbeitsgruppe - mit zunehmendem Detaillierungsgrad - behandelt. Die Funktionsweise dieses elektronischen Informations-Systemes kann wie folgt beschrieben werden: An den fünf Haupteinfallachsen der Stadt (Chamerstrasse, Baarerstrasse, Industriestrasse, Aegeristrasse, Artherstrasse) erhalten die Automobilistinnen und Automobilisten jeweils folgende aktuelle Informationen:

- Welche Parkhäuser und grösseren Parkflächen in der Stadt sind besetzt?
- Welches sind die nächstgelegenen grösseren freien Parkmöglichkeiten in der Stadt?

Gleichzeitig können mit Hilfe des Anzeigesystems auch Informationen und Anweisungen zu aussergewöhnlichen Verkehrssituationen vermittelt werden, insbesondere bei Grossanlässen (EVZ-Spiele und andere Sportveranstaltungen, Zuger Messe, Märli-sunntig etc.), bei Unfällen und Verkehrsüberlastungen (z.B.: "Schönegg-Parkplätze besetzt, Casino-Parkhaus benutzen").

Die Datenübermittlung von den Frei-/Besetzt-Anzeigen der Parkhäuser erfolgt dabei automatisch an die Steuerzentrale bei der Stadtpolizei, von wo aus auch die zusätzlichen Informationen auf die ZUP-Anzeigetafeln gelangen.

In Frankreich und Deutschland sind viele solcher Parkinformations-Systeme mit gutem Erfolg in Betrieb. In der Schweiz prüfen mehrere Städte die Einführung von analogen Systemen. Auf die Wintersaison 1993/94 hin hat der Tourismusort Sörenberg zudem ein solches Parkinformations-System in Betrieb genommen, um die Belegung der Parkangebote umweltgerecht zu optimieren.

In mehreren Besprechungen mit zwei Anbietern von Parksyste-men wurde das Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP) detailliert. Die technischen Beschriebe und finanziellen Offerten wurden anschliessend an einer Sitzung mit den Zuger Parkhausbetreibern diskutiert. Diese würden die Einführung des ZUP einstimmig begrüssen: Sie betrachten das Informations-System aus ihrer Sicht als nützliche Dienstleistung für Automobilisten, das nicht nur den Parksuchverkehr verkleinert, sondern auch zu einer gleichmässigeren Auslastung der Parkangebote beiträgt. Ausser in Spitzenzeiten (Weihnachtsverkauf etc.) sind die Zuger Parkhausbetreiber im Gegensatz zu anderen Städten zur Zeit zwar nicht mit dem Problem der Ueberbelegung konfrontiert. Dank den Optimierungseffekten eines Parkraum-Informationssystemes könnten aber künftige Mehrbelastungen ohne zusätzliche Angebote aufgefangen werden. Die Parkhausbetreiber erklärten sich an der Sitzung bereit, mindestens die Anschlusskosten von ca. Franken 5'000.-- pro Parkhaus an das ZUP selber zu übernehmen und in einer Trägerschaft mitzuwirken. Es sind total ca. 10 unterirdische und ca. 5 oberirdische Parkanlagen, die grundsätzlich angeschlossen werden können. In einer 1. Priorität dürften ca. 5 Parkanlagen angeschlossen werden.

Nach den vorliegenden Offerten ist die Einführung eines Zuger Parkraum-Informationssystemes mit Investitionskosten von Fr. 380'000.-- verbunden. Die Anschlusskosten, die von den Betreibern der Parkanlagen aufzubringen sind, sind in diesen Kosten nicht inbegriffen.

Der Stadtrat betrachtet das von der Arbeitsgruppe vorgeschlagene Zuger Parkraum-Informationssystem (ZUP) als nützliches Angebot für Automobilisten und sinnvolles Instrument zur Vermeidung von unnötigem Parksuchverkehr. Es ist insbesondere auch mittel- und langfristig sowie bei zusätzlichem Verkehr wirksam und erleichtert die Verkehrsbewältigung bei Grossanlässen. Der Stadtrat ist sich aber bewusst, dass das Kosten-/Leistungsverhältnis sehr diskutabel ist.

Er beantragt deshalb dem Grossen Gemeinderat von Zug einen Kredit von Fr. 380'000.-- für die Anschaffung des beschriebenen Parkraum-Informationssystems.

Siehe dazu den Beschlusses-Entwurf B im Anhang

V.

FOERDERUNG DES AUTOFREIEN EINKAUFsverKEHRS

Basis für die Tätigkeit der Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" war wie erwähnt die folgende Zielsetzung im Grundlagenbericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug":

"In Ergänzung zur Parkraumpolitik sollen die autoungebundenen Einkäufe in der Stadt Zug durch gemeinsame Anstrengungen von Behörden und Gewerbe stark gefördert werden."

Im Kapitel 3.4 des Berichtes wird dieses Ziel näher ausgeführt und begründet. Der Anteil der Nicht-Auto-Kunden sei schon heute in Zug beachtlich hoch. Mit Hilfe von "aktiver Kundenpflege, gezielten PR- und Marketing-Anstrengungen sowie flankierender Massnahmen" könne er noch beträchtlich gesteigert werden. Die Förderung der autofreien Einkäufe sei nicht nur umweltgerecht und stadtverträglich, sondern auch eine kommerziell erfolgsversprechende Strategie und solle aktiv verfolgt werden. Dass die Erleichterung und Förderung der autofreien Einkäufe in verschiedener Hinsicht sinnvoll ist, war in der Arbeitsgruppe unbestritten. Die Gewerbevertreter in der Arbeitsgruppe betonten mehrfach, dass im kleinräumigen Zug eigentlich ideale Bedingungen für Einkäufe auch ohne Auto herrschen. Im Gegensatz zum Thema Parkplatzbewirtschaftung musste deshalb nicht erst ein politischer und sachlicher Konsens gefunden werden. Der Schwerpunkt der Tätigkeit bestand darin, konkrete Projekte zur Förderung der autoungebundenen Einkäufe zu entwickeln und Ideen auf ihr Kosten-/Nutzen-Verhältnis zu überprüfen.

Der Schlussbericht der Arbeitsgruppe befindet sich in Anhang IV dieser Vorlage. Ihre detaillierten Empfehlungen werden hier gekürzt und aktualisiert dargestellt, weil durch die Stadt, den Tarifverbund Zug und die Detaillistenvereinigung

Pro Zug in der Zwischenzeit bereits weitere Aktivitäten unternommen wurden.

1. Kunden- und Besucher-Umfrage in der Stadt Zug

Die Förderung der autoungebundenen Einkäufe hat grundsätzlich einen doppelten Charakter: Einerseits sollen die Kunden mit professionellen Marketing-Methoden auf die bestehenden Angebote aufmerksam gemacht und zu vermehrtem Einkaufen auch ohne Auto animiert werden. Andererseits soll der autoungebundene Einkaufsverkehr mit gezielten, zusätzlichen Infrastruktur-Verbesserungen für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen erleichtert und gefördert werden.

Um in beiden Bereichen optimale und kostengünstige Massnahmen ergreifen zu können, schlägt die Arbeitsgruppe dem Stadtrat vor, eine repräsentative Kunden- und Besucher-Umfrage in der Stadt Zug durchzuführen - in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Detaillisten, den Grossverteilern, den Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs und den Tourismus-Organisationen. Die Umfrage soll vor allem aufzeigen, welche Massnahmen besonders geeignet sind, um die Attraktivität des Zentrums von Zug zu verbessern. Zudem soll die Umfrage wichtige Daten zum Verkehrs- und Einkaufsverhalten der Bewohner, der Beschäftigten und der Kunden in der Region liefern. Diese Angaben und das gemeinsame Vorgehen bei der Umfrage dienen nach Ansicht der Arbeitsgruppe nicht zuletzt auch dazu, "die politische Diskussion über die diversen verkehrstechnischen Massnahmen in der Stadt Zug zu beruhigen und klare, von allen Gruppen akzeptierte Grundlagen und Fakten zu erhalten."

Die Arbeitsgruppe holte bei fünf Planungsbüros und Umfrage-Institutionen Offerten für eine Kunden- und Besucher-Umfrage in der Stadt Zug ein und empfiehlt, zwei dieser Offerten in die engere Wahl zu ziehen. Aufgrund dieser beiden Offerten ist für die Umfrage mit Kosten von Franken 80'000.-- - 90'000.-- zu rechnen.

Der Stadtrat betrachtet eine gemeinsame Kunden- und Besucher-Umfrage durch die erwähnten Träger als sinnvoll und ist bereit, sich in Form eines Beitrags zur Hälfte an den Umfragekosten von maximal Fr. 90'000.-- zu beteiligen. Der entsprechende Kredit liegt in der Kompetenz des Stadtrates und wird ins Budget 1995 aufgenommen. Die Federführung soll bei den interessierten Organisationen liegen.

2. Informations- und Marketing-Kampagne zur Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs

Seit Januar 1994 laufen die Vorbereitungsarbeiten für eine öV-Einkaufs-Kampagne, welche der Tarifverbund Zug und die Vereinigung Pro Zug ab Frühjahr 1994 durchführen: Die Detaillisten und Grossverteiler bieten ihren Kundinnen und Kunden als Geschenk eine "Shopping-Card" (= Tageskarte des Tarifver-

bundes Zug im Wert von Fr. 7.60) und eine speziell kreierte Einkaufstasche an. Diese Kundengeschenke animieren zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und werden flankiert durch Medien- und Öffentlichkeitsarbeit, Display-Plakate in Bussen und Ladenlokalen, evtl. Inserate, sowie eigene PR-Aktivitäten der Grossverteiler und Detaillisten.

In der ersten Phase dieser Kampagne erlaubt das auf Franken 30'000.-- beschränkte Budget vorläufig keine weiteren Werbemittel und Angebote. Die Kampagne kann in einer zweiten Phase (evtl. nach der Auswertung der Kunden- und Besucher-Umfrage) jedoch ausgebaut werden und sich ausser an Busbenützer/innen vermehrt auch an Velofahrer/innen und Fussgänger/innen richten. Damit lässt sich die Empfehlung der Arbeitsgruppe verwirklichen, dass die Stadt Zug gemeinsam mit dem Tarifverbund und dem Zuger Gewerbe "eine wirksame PR- und Marketing-Kampagne für Einkäufe per Bus, Velo und zu Fuss" durchgeführt und in ihrem Rahmen einen Info-Prospekt mit dem Arbeitstitel "Attraktives Einkaufen in der Stadt Zug" herausgibt: Dieser Prospekt soll die attraktivsten Verbindungen ins Stadtzentrum und die Angebote für die Benutzer sämtlicher Verkehrsmittel enthalten. Dazu gehören auch alle grösseren Parkangebote in der Stadt Zug und die mit Hilfe der Parkplatzbewirtschaftung neugeschaffenen Kundenparkplätze im Zentrum. Für die Durchführung einer zug-kräftigen und professionellen Kampagne wäre gemäss dem Schlussbericht der Arbeitsgruppe ein Betrag von Fr. 80'000.-- erforderlich.

Der Stadtrat übernimmt grundsätzlich die Empfehlungen der Arbeitsgruppe, vertritt aber die Meinung, dass derzeit ein Kredit von Fr. 40'000.-- zur Finanzierung einer zweiten Phase einer Informations- und Marketingkampagne zur Förderung des autofreien Einkaufsverkehrs sowie eines Info-Prospektes über die Parkangebote, Fuss- und Radverbindungen im Stadtzentrum ausreichen sollte. Der entsprechende Kredit liegt in der Kompetenz des Stadtrates und wird ins Budget 1995 aufgenommen.

3. Einführung von Kombi-Billets Parkgebühr/Busbenützung

Die Arbeitsgruppe hält fest, dass sich "grossflächiges" Park & Ride - so wünschbar es verkehrspolitisch auch wäre - in der Schweiz bisher kaum durchsetzen konnte. "Kleinräumiges" Park & Ride - Parkieren ausserhalb des Stadtzentrums und Busbenützung in der Innenstadt - funktioniert hingegen vielerorts. Diese Park & Ride-Variante könnte auch in Zug einen nicht zu unterschätzenden Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums bringen und insbesondere auch die Lebens- und Mobilitätsqualität der Fussgänger im Zentrum steigern. Ein attraktives Angebot für die Automobilisten wäre in diesem Zusammenhang, wenn die Parkgebühr bei geeigneten peripheren Parkangeboten (Gebiet Herti, Frauenstein etc.) gleichzeitig

zur Busbenützung berechtigen würde. Beim bestehenden öV-Angebot ist dies aus rechtlichen und finanziellen Gründen zur Zeit kaum möglich. Insbesondere liegt der Kurzstreckentarif mit Fr. 1.80 bzw. Fr. 1.30 (mit Halbtax-Abonnement) für eine Integration in die Parkgebühr zu hoch. Nach dem bewährten Muster anderer Städte (z.B. St. Gallen) lassen sich jedoch zentrale Parkuhren einsetzen, die zwei Streifen ausdrucken: Ein Streifen ist die Parkkarte, einer das (zusätzlich zu bezahlende) Bus-Billett. Bei den neuen Modellreihen der zentralen Parkuhren gehört die Doppelstreifen-Ausgabe zum technischen Standard. Die Nachrüstung bestehender Parkuhren kostet ca. Fr. 1'000.--. Die Arbeitsgruppe empfiehlt deshalb dem Stadtrat, bei der vorgesehenen Neuanschaffung von zentralen Parkuhren die Bus-Billett-Ausgabe ins technischen Pflichtenheft zu integrieren. Zudem schlägt sie vor, zur zusätzlichen Förderung des innerstädtischen Park & Rides mit dem Tarifverbund Zug Verhandlungen aufzunehmen über die Schaffung von Sondertarifen für Einkaufende ("Kombi-Billette").

Der Stadtrat kann sich diesen beiden Empfehlungen der Arbeitsgruppe anschliessen.

4. Verbesserung des Infrastruktur-Angebotes für Fussgänger/innen und Velofahrer/innen

Bereits im Konzept für ein freundlicheres Stadtzentrum aus dem Jahre 1986 wurde gefordert, grössere Fussgängerbereiche, mehr Platz für das Velo sowie verbesserte Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Im Leitbild 89 des Stadtrates wurden diese Forderungen aufgenommen und bekräftigt. Seither konnte einiges realisiert werden; in bezug auf eine attraktive und freundliche Gestaltung des städtischen Aussenraumes sind jedoch noch viele grössere wie kleinere Massnahmen erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Parkraumpolitik und der laufenden Stadtplanungsrevision überarbeitet das Stadtbauamt das Velowegnetz der Gemeinde Zug (siehe Beilagen). Zur Zeit sind die Arbeiten für einen Massnahmenplan im Gange, welcher die notwendigen Verbesserungen für die Velofahrer und zusätzlich auch für die Fussgänger aufzeigt. Ziel ist es, anhand einer Prioritätenliste darzulegen, welche Massnahmen jährlich - über einen Zeitraum von fünf Jahren - auszuführen sind. Entsprechend der bisher schwergewichtig behandelten Velowegnetzplanung zeigt die nachfolgende Liste mit Infrastrukturverbesserungen ein Uebergewicht an Massnahmen zu Gunsten der Velofahrer. Nach Abschluss der Arbeiten wird jedoch eine ausgewogene Prioritätenliste vorliegen, ist es doch für die Steigerung der Attraktivität der Stadt Zug von besonderer Bedeutung, ein gutes, sicheres und freundliches Fusswegnetz auszuweisen.

Allgemeine Massnahmen für Fussgänger und Velofahrer sind vorzusehen:

- Trottoirabsenkung bei Uebergängen
- Uebergänge verkürzen
- Grünelemente (Bäume, Hecken) werden zur Raumbildung, Raummarkierung und Wegführung eingesetzt.

Damit die Durchlässigkeit für die Fussgänger/innen und Velofahrer/innen zum / vom See erhöht werden kann, sind folgende Stellen bezüglich Sicherheit und strassenräumlicher Gestaltung zu überprüfen:

- Brüggliweg: Unterführung Chamerstrasse und SBB-Geleise
- Allmendstrasse, Uebergang Chamerstrasse und General Guisan-Strasse
- Aabachstrasse, Uebergang Chamerstrasse
- Alpenstrasse, Verbindung Bahnhof - Vorstadt
- Rigi-Strasse, Uebergang Vorstadt
- Postplatz
- Zeughaus-Gasse - Landsgemeindeplatz (Neugasse)
- Kolinplatz
- Zugerbergstrasse - Unter Altstadt

Aufgrund der heutigen Situation sind folgende Kreuzungen für den Fussgänger und Velofahrer freundlicher zu gestalten:

- Kreuzung Loreto-/Aegeristrasse
- Unterführung Gubelstrasse westlich des Bahnhofes
- beim Regierungsgebäude
- Gotthardstrasse/Baarerstrasse

Folgende Lücken im kantonalen und städtischen Radwegnetz sind zu schliessen:

- Verlängerte Industriestrasse - Poststrasse
- Teilstück Lüssiweg - Ibelweg
- Radweg auf ehemaliger SBB-Schleife
- Entlang der Chamerstrasse im Zusammenhang mit der Seeufergestaltung

Das Angebot an Veloabstellplätzen ist an den Einkaufs- und Freizeitanlagen gezielt zu erhöhen. Die Anwendungsbereiche von "Bike & Ride" sind zu überprüfen, damit eine Erweiterung des Einzugsgebietes der öV-Haltestelle erzielt werden kann.

In den Teilrichtplan Verkehr sind folgende Radstrecken neu aufzunehmen:

- Eichwaldstrasse mit nördlicher Verlängerung zum kantonalen Netz
- Aabachstrasse
- Grafenaustrasse
- Rigi-, Bundes-, Alpenstrasse
- Zeughaus-Gasse - Landsgemeindeplatz
- Zugerbergstrasse Unter Altstadt
- Dorfstrasse

31.3.98
200 (10)

Für diese Infrastrukturverbesserungen sollen im Schnitt jährlich ca. Fr. 100'000.-- verwendet werden - für fünf Jahre also insgesamt Fr. 500'000.--.

Der Stadtrat beantragt dem Grossen Gemeinderat einen Rahmenkredit von Fr. 500'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen.

Siehe dazu den Beschlusses-Entwurf C im Anhang

5. Optimierung der innerstädtischen Busverbindungen unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus dem City-Bus-Versuchsbetrieb

Bei der Optimierung der innerstädtischen Busverbindungen besteht noch ein konzeptioneller Nachholbedarf. Während der Kanton Zug mit dem "Buskonzept 2000" über eine konkrete Zielvorgabe verfügt, fehlt für das Stadtgebiet ein entsprechendes ÖV-Konzept.

Bei der Ausarbeitung dieses städtischen Bus-Konzeptes sollen auch die Erfahrungen aus dem kurzen City-Bus-Versuchsbetrieb berücksichtigt werden. Der City-Bus verkehrte auf Initiative der Zuger Gewerbeorganisationen vom 17. November bis 31. Dezember 1993 im 7,5 Minuten-Takt auf der Innenstadt-Route parallel zu den Hauptverkehrsachsen - mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt Zug sowie durch die Vereinigung Pro Zug, den Gewerbeverein der Stadt Zug und die Zuger Nachrichten. Die Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" hatte dem Stadtrat anstelle von theoretischen Abklärungen in ungefähr gleicher Kostenhöhe einen kurzen Versuchsbetrieb empfohlen. Aus rechtlichen Gründen war es dabei nicht möglich, den City-Bus in das Angebot des Tarifverbundes Zug zu integrieren, weshalb ein Fahrpreis von 50 Rappen erhoben wurde. Insgesamt benutzten in der Versuchsdauer von knapp sechs Wochen über 13'000 Personen den City-Bus, wobei die Frequenzen mit zunehmender Versuchsdauer stiegen: An Spitzentagen vor Weihnachten benutzten bis zu 600 Personen pro Tag den City-Bus.

Eine erste Auswertung des City-Bus-Versuchsbetriebes ergibt stichwortartig zusammengefasst folgendes positives (+) bzw. negatives (-) Bild:

- + Sympathische Projektidee
- + Die Benutzer schätzten das kundenfreundliche Angebot des City-Busses
- + Speditive Verwirklichung eines innovativen Anliegens aus Gewerbekreisen
- + Ausgezeichnete Zusammenarbeit der Träger und Beteiligten des Versuches (Stadt Zug, Vereinigung Pro Zug, Gewerbeverein der Stadt Zug, Zuger Nachrichten, ZVB)

- + Innovatives Marketing, Sponsorenunterstützung trotz Rezession
- Frequenzen insgesamt unbefriedigend und unter den Erwartungen
- Routenwahl auf Parallelstrassen erwies sich als falsch. City-Bus fuhr an den Leuten vorbei. Auf den Hauptstrassen wäre er ein besser benutztes öV-Zusatzangebot gewesen.
- Finanziell bedingter Verzicht auf Erschliessung der Parkraumangebote im Gebiet Herti und evtl. der öV-Oase Hofstrasse/Fridbach reduzierte das Einzugsgebiet zu stark.
- Fehlende Integration in den Tarifverbund wurde nicht verstanden.

Trotz der sehr kurzen Versuchszeit - als minimale Versuchsdauer gelten in der öV-Branche sechs Monate - lässt sich aus den City-Bus-Erfahrungen schliessen, dass im kleinräumigen Zug das Bedürfnis für eine innerstädtische Buslinie, die weder auf den Hauptverkehrsachsen fährt, noch zusätzliche Einzugsgebiete erschliesst, nicht vorhanden ist.

Umso stärkeres Gewicht muss deshalb auf die erschliessungsmässige wie auch kostenmässige Optimierung der bestehenden Busverbindungen gelegt werden sowie auf die allfällige Erschliessung von öV-Oasen durch kostengünstige Bedarfsbussysteme.

6. Finanzierung weiterer gezielter Massnahmen zu Gunsten des umweltfreundlichen Kunden- und Besucherverkehrs

Mit den in dieser Vorlage enthaltenen Kreditbegehren lassen sich die Hauptanliegen der gewerbe- und umweltfreundlichen Strategie "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" finanzieren. Die Arbeitsgruppen des Mitwirkungsverfahrens schlagen zudem weitere gezielte, kleinere Massnahmen vor: Fortsetzung und aktive Unterstützung der erfolgreichen Zuger Gratis-Veloausleihe mit Gepäckaufbewahrungsstelle, Mobilitätsberatung für Zuger Firmen und Arbeitgeber, evtl. Verbiligung der Fahrpreise bei Kombi-Billetten, kundenfreundliche Aktivitäten im Weihnachtsverkauf u.ä. Die praktische und psychologische Wirkung solcher nützlicher Dienstleistungen und Angebote darf nicht unterschätzt werden - sie ist jedoch mit finanziellen Aufwendungen verbunden. Weitere Kosten erwachsen der Stadt bei der Förderung des autofreien Besucherverkehrs, speziell durch die Bus-Einsätze bei Grossveranstaltungen.

Der Stadtrat wird solche Ausgaben für gezielte, erfolgsversprechende Massnahmen zu Gunsten des autofreien Kunden- und Besucherverkehrs künftig mit dem jährlichen Voranschlag vorlegen. Diesen Mehraufwendungen stehen Mehreinnahmen aus der erweiterten Parkplatzbewirtschaftung gegenüber, insbesondere Gebühren für heutige Gratis-Pendlerparkplätze. Die Höhe

dieser Mehreinnahmen hängt vom Besetzungsgrad der Parkplätze ab und ist deshalb schwer abzuschätzen. Insgesamt wird mit zusätzlichen Einnahmen in der Höhe von Fr. 200'000.-- bis 400'000.-- gerechnet, womit ein gewisser Spielraum für Investitionen und Förderungsmassnahmen besteht.

VI.

FOLGEKOSTEN / FOLGEERTRÄGE

Die Folgekosten und Folgeerträge aus den Massnahmen der Parkraumpolitik werden wie folgt geschätzt:

	Rechnung		Budget			
	1993		pessimistisch		optimistisch	
	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag	Aufwand	Ertrag
1. Nachtparkierung:						
Ertrag (15.-- - 25.--/Mt.)		138'215		220'000		230'000
Personal-/Sachaufwand	70'000		70'000		70'000	
2. Anwohnerprivilegierung:						
Ertrag (300 PP/25.--/Mt.)		-		20'000		40'000
Personal-/Sachaufwand	-		5'000		10'000	
3. PP-Bewirtschaftung:						
Ertrag (496 PP/1'022 PP)		317'474		700'000		900'000
Aufwand Personal:						
- Kontrollen	80'000		165'000		165'000	
- Kassa/Störungen/U+R	18'000		50'000		50'000	
Aufwand Sach:						
- PP-Miete/Rückerstattung	75'480		125'000		125'000	
- Tickets	8'000		30'000		40'000	
- Strom inkl. Anschluss	1'500		8'000		8'000	
Amortisation Geräte (20 J.)	8'000		27'000		27'000	
- Verzinsung (5 %)	4'000		13'500		13'500	
Parkplätze:						
- Amortis. Bau(5%, 100.-/m ²)	100'000		100'000		100'000	
- Verzinsung (5%)	50'000		50'000		50'000	
- Reinigung	20'000		20'000		20'000	
4. ZUP:						
Aufwand Strom inkl Anschluss	-		24'000		24'000	
U+R	-		7'000		7'000	
Amortisation (20J.)			19'000		19'000	
Verzinsung (5%)			9'500		9'500	
	434'980	455'689	723'000	940'000	738'000	1'170'000
Mehrertrag / Minderertrag	+ 20'709		+ 217'000		+ 432'000	

VII.

BERICHT UND ANTRAG

Der Stadtrat ist erfreut über die rege Teilnahme der Interessengruppen und Parteien am Mitwirkungsverfahren der Zuger Parkraumpolitik. Er dankt sämtlichen Beteiligten - insbesondere aber den Delegierten in den Arbeitsgruppen - für ihre engagierte, konstruktive Mitarbeit und die ebenso konkreten wie ausgewogenen Vorschläge.

Besonders erfreut ist der Stadtrat, dass mit diesem breit abgestützten Mitwirkungsverfahren in einer heiklen Materie über die Partei- und Verbandsgrenzen hinaus ein tragfähiger Konsens erarbeitet werden konnte. Die Delegierten der Interessengruppen bezeichneten diesen Konsens an ihrer Medienkonferenz als "Kappeler Milchsuppe", welche statt den alten verkehrspolitischen Grabenkämpfen neue, konstruktive Lösungen bringt. Die "Kappeler Milchsuppe" sei gemeinsam "gekocht" worden - sie könne auch nur gemeinsam "ausgelöffelt" werden.

Anträge:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und die 3 folgenden Kredite zu bewilligen:

- den Nachtragskredit von Fr. 340'000.-- zum Voranschlag 1994 für Anschaffung und Montage von zentralen Parkuhren in den Parkierungszonen Herti, Zentrum und Altstadt,
- den Investitionskredit von Fr. 380'000.-- für die Anschaffung des Zuger Parkraum-Informationssystems über öffentlich zugängliche Parkangebote, *abgelehnt*
- den Rahmenkredit von Fr. 500'000.-- zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger, Velofahrer und Busbenutzer.

Weiter ersucht Sie der Stadtrat, die folgenden parlamentarischen Vorstösse von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben:

- Motion H. Abicht betreffend Schaffung von Parkplätzen im Stadtzentrum vom 14.6.83,
- Motion P. Kamm betreffend Bericht über Vor- und Nachteile eines weiteren zentrumsnahen Parkhauses vom 13.12.83,
- Motion P. Hofmann betreffend Velowegkonzept für den Siedlungsbereich der Stadtgemeinde Zug vom 10.4.84,
- Motion D. Müller betreffend Schutz der Quartierbewohner vor Fremdverkehr vom 12.12.1989,
- Motion Cl. Schmid / Ch. Buri betreffend fussgängerfreundliche Stadt vom 11.4.89,

- Motion P. Hofmann / H. Christen betreffend Aufhebung des Reglementes über das nächtliche Dauerparkieren auf öffentlichem Grund vom 13.3.1990,
- Motion H.P. Hausheer betreffend Verbesserung der untragbaren Verkehrsverhältnisse im Hertiquartier bei Grossanlagen vom 6.11.1990,
- Motion D. Brunner / M. Stuber / A. Bos (abgeänderte Motion) betreffend feinmaschiges Velonetz und rollende Veloplanung vom 28.5.91/27.8.91,
- Postulat D. Müller betreffend Umwandlung von öffentlich zugänglichen Parkplätzen für Langzeitparkierer in Kurzzeitparkplätze vom 11.6.1985,
- Postulat P. Kamm betreffend Sofortmassnahmen zur Verkehrsberuhigung vom 10.4.1990.

Zug, 22. März 1994

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Kamer

Albert Müller

Beilagen:

3 Beschlussesentwürfe:

- A Anschaffung von zentralen Parkuhren in den Parkierungszonen Herti, Zentrum und Altstadt,
- B Anschaffung eines Zuger Parkraum-Information-Systems über öffentlich zugängliche Parkangebote im Stadtzentrum,
- C Rahmenkredit zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger/innen, Velofahrer/innen und Busbenützer/innen

Anhang:

- I Grundlagenbericht "Parkraumpolitik der Stadt Zug"
- II Vernehmlassung Parkplatzreglement / Zusammenfassung der Stellungnahmen der Interessenverbände und Parteien
- III Schlussbericht und Empfehlungen der Arbeitsgruppe "Parkplatzbewirtschaftung" (vom 25.11.1993) mit Uebersichtsplan
- IV Schlussbericht und Empfehlungen der Arbeitsgruppe "Förderung des autoungebundenen Einkaufsverkehrs" (vom 25.11.1993)
- V Radwege, Uebersichtsplan Nr. 7018

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.

BETREFFEND PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG: ANSCHAFFUNG VON ZENTRALEN PARKUHQREN IN DEN PARKIERUNGSZONEN HERTI, ZENTRUM UND ALTSTADT

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1256 vom 22. März 1994

b e s c h l i e s s t :

1. Für die Anschaffung von zentralen Parkuhren in den Parkierungszonen Herti, Zentrum und Altstadt wird zu Lasten Konto 520/313.03 (Verkehrspolizei) der Laufenden Rechnung 1994 ein Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 340'000.-- bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.

BETREFFEND PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG: ANSCHAFFUNG EINES
ZUGER PARKRAUM-INFORMATION-SYSTEMS UEBER OEFFENTLICH ZU-
GAENGLICHE PARKANGEBOTE IM STADTZENTRUM

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
1256 vom 22. März 1994

b e s c h l i e s s t :

1. Für die Anschaffung eines Zuger Parkraum-Information-Systems (ZUP) über öffentlich zugängliche Parkangebote im Stadtzentrum wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von Fr. 380'000.-- bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

Referendumsfrist:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.**BETREFFEND PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG: RAHMENKREDIT ZUR
VERBESSERUNG DES INFRASTRUKTURANGEBOTES FUER FUSSGAEN-
GER/INNEN, VELOFAHRER/INNEN UND BUSBENUETZER/INNEN**

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG**nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
1256 vom 22. März 1994****b e s c h l i e s s t :**

1. Zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger/Innen, Velofahrer/Innen und Busbenützer/Innen wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Rahmenkredit von Fr. 500'000.-- bewilligt. Die einzelnen Objektkredite werden durch den Stadtrat freigegeben.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

Referendumsfrist:

Parkraumpolitik der Stadt Zug

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 17. Mai 1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an zwei Sitzungen am 26.4.1994 und 17.5.1994 beraten. Die Beratungen erfolgten im Beisein des Polizeichefs Herrn Stadtrat Hansjörg Werder und des Bauchefs Herrn Stadtrat Eusebius Spescha. Ferner waren der Stadtingenieur, Herr Peter Durisin und der zuständige Vertreter der Stadtpolizei, Herr Thüring anwesend.

Die Kommission wurde ausführlich über die Vorarbeiten, die Kommissionsarbeit und deren Ergebnisse orientiert. Die mit dieser Vorlage abgegebenen Unterlagen wurden von der Kommission einhellig als wertvoll beurteilt. Leider fehlt das zugehörige Parkplatz-Reglement noch. Mit der anzustrebenden Parkraumpolitik der Stadt Zug soll ein starkes Gewicht auf ein autounabhängiges Einkaufen, verbunden mit einer Benützung des öffentlichen Verkehrs, erreicht werden. Ein weiteres Hauptziel besteht in der Verminderung der Autopendlerbewegungen beziehungsweise der ganztägigen Belegung von Parkplätzen durch Pendler in den Quartieren. Zu diesem Zweck soll eine Anwohnerbevorzugung geschaffen werden und bisherige, als Pendlerparkplätze benutzten Flächen in Kunden- und Besucherparkplätze umgewandelt werden. Zur Erreichung dieser Ziele ist eine umfangreiche Motivations- und Informationskampagne unerlässlich.

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten und wurde einstimmig genehmigt.

Die Kommission anerkennt die positiven Auswirkungen der Bemühungen dieser Parkraumpolitik insbesondere, weil ohne grosse teure bauliche Investitionen eine gute Wirkung erzielt werden kann. Andererseits wurde auch kritisiert, dass die Luftbelastung im Stadtzentrum mit den vorgeschlagenen Massnahmen kaum verbessert wird. Inwieweit der reduzierte Suchverkehr gegenüber dem zweifellos etwas höheren Verkehr zufolge höheren Frequenzen der Besucher und Kundenparkplätze zu einer Veränderung in positiven oder negativen Sinne der Luftbelastung führen wird, ist schwierig abzuschätzen. Die Fachleute vermuten eine Verbesserung der Umweltsituation. Im weiteren wurde vermerkt, dass das Gewerbe mit der vorgeschlagenen Parkraumpolitik bevorzugt behandelt werde. Diese Argumentation war in der Kommission unbestritten und als Möglichkeit betrachtet, eine weitere Verlagerung der Laden- und Einkaufstätigkeit von Süd nach Nord zu bremsen.

Die Kommission gliederte die Detailberatung entsprechend den Leitsätzen der Arbeitsgruppe:

- 1. Schaffung von 151 zusätzlichen Kundenparkplätzen im Zentrum durch die Umnutzung von öffentlichen, heute unbewirtschafteten Pendlerparkplätzen.**

Die Kommission steht dieser Absicht positiv gegenüber. Positiv kann vermerkt werden, dass mit der vorgeschlagenen Massnahme der Bedarf an

Neubauten von Parkhäusern geringer ist. Die Kommission ist sich einig, dass die vorgeschlagenen Tarife nach einer Anlaufzeit kritisch zu überdenken sind. Allenfalls ist eine Anpassung auch in der Struktur notwendig, so dass eine entsprechende Flexibilität notwendig sein wird.

2. Schutz der Wohnquartiere vor Fremdparkierung; Einführung der Anwohnerprivilegierung und Beibehaltung der gebührenpflichtigen Nachtparkierung.

Die Bau- und Planungskommission unterstützt die vorgeschlagenen Ziele, stellt aber die Frage, ob eine Vereinfachung der Anwohnerprivilegierung durch Zusammenfassung in eine Tag- und Nachtkarte (Kleber oder Vignette) nicht zweckmässiger wäre. Die Kommission empfiehlt dem Stadtrat, diese Lösung zwecks Vereinfachung des administrativen Aufwandes zu prüfen. Ferner schlägt die Kommission vor, den Nachttarif teuerungsbhängig zu gestalten. Im weiteren ist die Kommission der Meinung, dass nach einer Anlaufphase weitere reservierte Anwohnerparkplätze am Rande der Innenstadt und Neustadt festgelegt werden sollen.

3. Bewirtschaftung von Pendlerparkplätzen am Rand des Stadtzentrums/Erschliessung durch Kombibillet (Parkierung/Busbenützung)

In der Diskussion wurden durch die Kommission die relativ hohen Kurzstreckentarife in der Innenstadt kritisiert. Ein eigentlicher "Citytarif", welcher deutlich günstiger ist, könnte positive Auswirkungen haben. Zusammenfassend steht die Bau- und Planungskommission hinter den vorgeschlagenen Zielen, ist aber der Meinung, dass die Erfolgskontrolle insbesondere für die vorgeschlagenen Kombibillette vorgenommen werden sollte.

4. Parkplatzbewirtschaftung nach einheitlichen Grundsätzen und Tarifen von Privaten und der öffentlichen Hand.

In der Diskussion werden die vorgeschlagenen Tarife von einem Teil der Kommission als niedrig erachtet. Grundsätzlich ist die Kommission der Meinung, dass die Angestellten der städtischen Verwaltung sowie der öffentlichen Hand bei der Benützung der Pendlerparkplätzen ebenfalls unter das Bewirtschaftungskonzept fallen sollen. Zusammenfassend stellt sich die Bau- und Planungskommission grundsätzlich hinter die vorgeschlagene Tarifstruktur. Ergänzend wird aber vorgeschlagen, dass die Gebühren auf den Parkplätzen der Pendlerzone bei Grossanlässen nachts ebenfalls gelten sollen. Eine Minderheit der Kommission regt an, auch die externen Umweltkosten in die Tarifikalkulation miteinzubeziehen. Im weiteren ist die Kommission sich einig, dass bei der Bewertung des Landpreises für Parkplätze nicht Marktpreise für Bauland eingesetzt werden dürfen.

5. Einführung eines Zuger Parkrauminformations-Systems

Die Meinungen über die Wirksamkeit eines solchen elektronischen Systemes waren in der Kommission geteilt. Wenn Parkrauminformationssysteme nicht im Zusammenhang mit verkehrsfreien Innenstadtzonen stehen, dürfte die empfehlende Wirkung gering sein. Angesichts der relativ hohen Kosten stösst die Absicht des Stadtrates zur Einführung eines solchen Systemes auf wenig Gegenliebe.

Als Resultat der Diskussion hat sich gezeigt, dass das vorgeschlagene Parkplatzbewirtschaftungskonzept nur dann langfristig die gewünschte Wirkung erbringen kann, wenn eine kontinuierliche periodische Erfolgskontrolle durchgeführt wird. Dazu gehören unter anderem Verkehrszählungen, Erhebungen über die Struktur der Pendlerparkplatzbenützer, Einbezug der Abhängigkeit von jahreszeitlichen Auswirkungen, Auswirkungen von Informations- und Motivationskampagnen etc. Ein entsprechender Antrag zur Durchführung von Erfolgskontrollen wurde mit 8:0 Stimmen einstimmig angenommen.

II. Anträge der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen, nach Eingehen der Beratung zu den drei Beschlüssen folgendes Vorgehen:

Beschluss A:

Zustimmung mit 8:0 Stimmen zum Nachtragskredit von Fr. 340'000.-- zum Voranschlag 1994 für die Anschaffung und Montage von zentralen Parkraum/Parkuhren in den Parkierungszonen Hertzentrum und Altstadt.

Beschluss B:

Ablehnung mit 5:3 Stimmen des Investitionskredites von Fr. 380'000.-- für die Anschaffung des Zuger Parkrauminformationssystems über öffentlich zugängliche Parkangebote.

Beschluss C:

Zustimmung mit 8:0 Stimmen zum Rahmenkredit von Fr. 500'000.-- zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgänger, Velofahrer und Busbenützer.

Im weitem beantragt Ihnen die Kommission mit 8:0 Stimmen, den Stadtrat mit einer kontinuierlichen periodischen Erfolgskontrolle über die Wirksamkeit des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes zu beauftragen.

Für die Bau- und
Planungskommission

der Präsident:

Hans Abicht

Parkraumpolitik der Stadt Zug

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 16.05.1994

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

In Anwesenheit des Finanzpräsidenten, Herrn Stadtrat Ernst Moos, Wagner, behandelte die Kommission die Vorlage Nr. 1256.

Die Parkplatzbewirtschaftung bezieht sich auf die heute vorhandenen Parkplätze. Das jetzt nicht zur Diskussion stehende Parkplatzzreglement bezieht sich auf zukünftige Parkplätze. Obwohl die GPK gern die beiden Vorlagen zusammen behandelt hätte, ist eine getrennte Beratung vertretbar.

Über die Nachtparkgebühren hat das Volk abgestimmt. Die Anwohnerprivilegierung unterliegt nicht dem parlamentarischen Instanzenweg. Sie müsste im Amtsblatt publiziert werden. Einsprachen und allenfalls Beschwerden an die nächsten Instanzen sind möglich.

Die GPK befasste sich eingehend mit der Gestaltung der Tarife für die Nachtparkgebühr und die Anwohnerprivilegierung. Gemäss Zusammenstellung in der SR-Vorlage Seite 22 ist eine erste Schätzung, dass etwa 10% aller Nachtparkgebühren-Zahlenden auch die Anwohnerprivilegierung beanspruchen können oder werden. Vor diesem Hintergrund erscheint der Tarifvorschlag der Arbeitsgruppe von je Fr. 25.-- sinnvoll und angemessen. Ein Antrag, die Nachtparkgebühr voll an die Teuerung anzugleichen, wurde mit 6:1 Stimmen abgelehnt.

Zur Materie Zentrale Parkuhren (Beschlussesentwurf A) wünscht die GPK, die Anschaffung moderner Parkuhren, bei denen man nicht von der Parkuhr zum Auto zurückgehen muss. Es gibt zum Beispiel Parkuhren, bei denen die Autonummer eingetippt wird. Dies verhindert, dass überall Tickets herumliegen.

Die GPK beantragt Ihnen den Beschlussesentwurf A wie folgt zu ändern: 1. Für die Anschaffung von zentralen Parkuhren in den Parkierungszonen Herti, Zentrum und Altstadt wird zu Lasten der Investitionsrechnung 1994 ein Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 340'000.-- bewilligt.

Mit der beantragten Änderung beschliesst die GPK mit 7:0 Stimmen, Ihnen den Beschluss A zur Annahme zu empfehlen.

Zur Materie des Beschlussesentwurfs B Anschaffung eines Zuger Parkraum-Information-Systems über öffentlich zugängliche Parkangebote im Stadtzentrum folgt die Kommission mit 6:1 Stimmen einem Nichteintretensantrag auf diesen Teil der Vorlage.

Im Gegensatz zur stadträtlichen Vorlage (S. 14), welche das Kosten-/ Leistungsverhältnis als sehr diskutabel darstellt, findet die GPK dieses völlig indiskutabel. Folgende Argumente wurden gegen diesen Teil der Vorlage aufgeführt: Leitsystem-Tafeln sind ungenügend, sie müssten vorallem für auswärtige Besucher Sinn machen, die Einheimischen sind mit den städtischen Parkierungsgelegenheiten vertraut, der Anteil auswärtiger Autofahrer ohne Ortskenntnisse ist minim, in den Parkhäusern ist normalerweise ausreichend Platz, Es sollte eher eine lokale Kleinlösung in Betracht gezogen werden (z. B. bei jedem Parkhaus eine Information, wo sich das nächste Parkhaus befindet.) usw.

Anträge zu Beschlussesentwurf B (ZUP):

1. Die GPK beantragt Ihnen mit 6:1 Stimmen Nichteintreten auf diesen Teil der Vorlage 1256.
2. (Eventualantrag) Sollte der Rat dem Nichteintretensantrag nicht folgen können, beantragt Ihnen die GPK Rückweisung dieses Teils der Vorlage an den Stadtrat, mit dem Auftrag, zentralere Standorte zu prüfen.
3. (Eventualantrag) Sollte der Rat dem Nichteintretensantrag nicht folgen können und auch keine Rückweisung gemäss Antrag 2 beschliessen, beantragt Ihnen die GPK mit 5:2 Stimmen Ablehnung des Beschlusses B in der Schlussabstimmung.

Mit der Materie des Beschlussesentwurfs C, Rahmenkredit zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende und Busbenützende kann sich die GPK problemlos befreunden. Dagegen wehrt sich die GPK gegen die Absicht des Stadtrates, sich die Kompetenz geben zu lassen, die einzelnen Objektkredite selbst freizugeben. Vielmehr wünscht die GPK, die geltende Finanzkompetenz (SR bis Fr. 50'000.--, GGR für Beträge ab Fr. 50'000.--) nicht zu verändern. Der SR soll also bei grösseren Vorhaben mit Vorlagen an den GGR gelangen, analog etwa wie bei den Hilfeleistungen im In- und Ausland.

Die GPK beantragt Ihnen daher, die Ziffer 1 des Beschlussesentwurfs wie folgt zu ändern: bis "bewilligt" wie in der Vorlage, dann aber: "Die einzelnen Objektkredite werden durch die finanzrechtlich zuständigen Instanzen freigegeben."

Mit dieser Änderung beantragt Ihnen die GPK mit 6:1 Stimmen, dem Beschluss C der Vorlage 1256 zuzustimmen, und damit den angebehrten Rahmenkredit von Fr. 500'000.-- zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Paul Tschudi, Präsident

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 993

BETREFFEND PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG: RAHMENKREDIT ZUR VERBESSERUNG DES INFRASTRUKTURANGEBOTES FUER FUSSGAENGERIN-
NEN UND FUSSGAENGER, VELOFAHRERINNEN UND VELOFAHRER SOWIE
BUSBENUETZERINNEN UND BUSBENUETZER

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
1256 vom 22. März 1994

b e s c h l i e s s t :

1. Zur Verbesserung des Infrastrukturangebotes für Fussgän-
gerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer
sowie Busbenützerinnen und Busbenützer wird zu Lasten
der Investitionsrechnung ein Rahmenkredit von Fr.
500'000.-- bewilligt. Die einzelnen Objektkredite werden
durch den Stadtrat freigegeben.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referen-
dums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in
die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Zug, 31. Mai 1994

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Die Präsidentin: Der Stadtschreiber:

Monika Gisler Albert Müller

Referendumsfrist: 11. Juni - 11. Juli 1994

Protokollauszug

Der Beschluss lautet wie folgt:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 992

BETREFFEND PARKRAUMPOLITIK DER STADT ZUG: ANSCHAFFUNG VON ZENTRALEN PARKUHNEN IN DEN PARKIERUNGSZONEN HERTI, ZENTRUM UND ALTSTADT

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1256 vom 22. März 1994

b e s c h l i e s s t :

1. Für die Anschaffung von zentralen Parkuhnen in den Parkierungszonen Herti, Zentrum und Altstadt wird zu lasten Konto 520/313.03 (Verkehrspolizei) der Laufenden Rechnung 1994 ein Nachtragskredit in der Höhe von Fr. 340'000.-- bewilligt.
2. Die Kosten für die Anschaffung von zentralen Parkuhnen werden zu lasten der Spezialfinanzierung "Oeffentlicher Verkehr/Parkraumbeschaffung" abgeschrieben.
3. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.