

## **Masterplan Sportanlagen**

Zwischenbericht über die bisherigen Ergebnisse der Arbeiten  
Aufhebung des Bebauungsplanes Kunsteisbahn, Plan Nr. 4239  
Zonenplanänderung Sportanlagen Herti, Plan Nr. 7211  
Zonenplanänderung Fröschenmatt, Plan Nr. 7212

1. Lesung

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 17. Februar 1998

---

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Beschluss vom 1. Juli 1997 haben Sie den Projektierungskredit für eine Sporthalle, den Planungskredit für das Areal Herti Nord und die Beteiligung an den Kosten der Evaluation für eine Eishalle (Vorlage Nr. 1385, Beschluss Nr. 1096) bewilligt. In der Zwischenzeit wurden die Arbeiten zügig weitergeführt. Nachfolgend orientieren wir Sie über die bisherigen Ergebnisse im Sinne eines Zwischenberichtes und beantragen Ihnen, die für die Realisierung erforderlichen Umzonungsbeschlüsse in 1. Lesung zu fassen.

Die Vorlage ist wie folgt gegliedert:

- I. Areal Herti-Nord
  - Übergeordnete Verkehrserschliessung
  - Lokale Verkehrs-, Flächen- und Landschaftsplanung
- II. Verkehrsmanagement bei Grossveranstaltungen
- III. Sporthalle, Architekturwettbewerb
- IV. Aufhebung des Bebauungsplanes Kunsteisbahn
- V. Eishalle, Evaluationsverfahren
- VI. Zonenplanänderungen Sportanlagen Herti/Familiengärten Fröschenmatt

### **I. Areal Herti-Nord**

Bei der Behandlung der Kreditvorlage für die Umsetzung des Masterplanes Sportanlagen haben Sie am 1. Juli 1997 den Stadtrat beauftragt, die Verkehrserschliessung in Herti-Nord eingehend zu studieren und hierfür einen zusätzlichen Kredit gesprochen.

Der Stadtrat hat für die Behandlung der Fragen der Verkehrs- und Sportanlagenplanung eine Mitwirkungsgruppe eingesetzt. So haben die Korporation Zug, das Quartier Herti, der Verein für Familiengärten, die Turn- und Sportkommission und

die Vertretung der Landis & Gyr aktiv mitgearbeitet. Ebenfalls in die Mitwirkung einbezogen wurden Vertreter der Gemeinde Baar. Die Gruppe wurde begleitet von den Vorstehern und den Mitarbeitern der Schul- und Bauabteilung. Die Bearbeitung wurde einem Planerteam, bestehend aus einem Raumplaner, zwei Verkehrsplanern und einem Landschaftsplaner übertragen.

Der Schlussbericht der Mitwirkungsgruppe wurde am 28. Januar 1998 verabschiedet. Die wesentlichen Ergebnisse des Berichtes sind:

### Übergeordnete Verkehrserschliessung

Die Evaluation der Variante mit dem besten Kosten-/Nutzenverhältnis erfolgte aufgrund von Varianten der Verkehrserschliessung, entsprechend

- dem Kantonalen Verkehrsrichtplan,
- der Planungsstudie Stadtverkehr von 1996,
- der Regionalen Verkehrsstrategie Zug - Ennetsee der Talgemeinden und
- dem Masterplan für das Areal der Landis & Gyr.

Im Mittelpunkt stand die Frage der Linienführung der neuen Autobahnzubringer mit Anschlussmöglichkeiten an den bestehenden Autobahnanschluss Zimbel oder / und an den geplanten Halbanschluss Ammannsmatt. Zur Diskussion standen: das UZB-Los 3, die Verlängerung der Allmendstrasse (beide zum Anschluss Zimbel), die Verlängerung der Feldstrasse und die Verlängerung der General-Guisan-Strasse (beide geplant zum Anschluss Ammannsmatt). Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis mit der besten Verträglichkeit bezüglich der Integration in die Umgebung hat die neue Strassennetz-Variante, die

- ab dem Autobahnanschluss Zimbel/Baar eine direkte neue Hauptverkehrsverbindung zum Areal Landis & Gyr (die Lage entspricht weitgehend dem Los 3 des UZB-Projektes) schafft. Diese neue Verbindung trifft im Bereiche einer ebenfalls neuen zentralen Achse durch das Landis & Gyr-Areal, der sogenannten Mittelstrasse, auf die Feldstrasse und führt von dort via die auszubauende Bahnunterführung zur Baarerstrasse. Sie entlastet damit in erheblichem Masse die Zugerstrasse und erschliesst die Industriegebiete am Südrand von Baar. Bei der vorgesehenen starken Siedlungsentwicklung von Zug, im Landis & Gyr-Areal und in der Herti Nord, dient sie zudem als Zufahrt zur Autobahn;
- eine Querverbindung zwischen der Allmendstrasse und der Feldstrasse bringt, welche zwischen der Leichtathletikanlage und den Familiengärten liegt und primär als Quartiersammelstrasse dient;
- später durch die Verlängerung der General-Guisan-Strasse bis zu einem neuen Halbanschluss Ammannsmatt an die N4a einen neuen direkten Zugang von Westen schafft, was die nötige Entlastung der Chamerstrasse verspricht (vgl. Beilage „Neues Strassenkonzept westlich der Bahnlinie“)

Diese Lösung hat den Vorteil, dass sie in der nördlichen Verlängerung der bestehenden Sportanlagen keine Einschränkungen für die Platzierung der beiden zu verlagernden Fussballfelder bringt und die Familiengärten nicht tangiert. Sie schont zudem das ganze Gebiet Herti vor übermässigen Verkehrsbelastungen. Auch las-

sen sich die Anlagen im Bereich westlich der Schleife gut in die Landschaft einpassen.

In der Mitwirkungsgruppe fand diese Variante mit Ausnahme der Vertretung der Landis & Gyr einhellige Zustimmung. Die L & G ist mit der vorgeschlagenen Linienführung der Verbindung der Feldstrasse mit Allmendstrasse einverstanden, hingegen bevorzugt sie die Verbindung des Autobahnzubringers mit der Feldstrasse weiter westlich. Mit dem neuen Strassenkonzept westlich der Bahnlinie ist insbesondere auch die Gemeinde Baar einverstanden. Der Stadtrat von Zug und der Gemeinderat von Baar haben kürzlich gemeinsam erklärt, sich beim Kanton dafür einzusetzen, dass diese Verbindung in erster Priorität zu behandeln ist.

### Lokale Verkehrs -, Flächen- und Landschaftsplanung

Die optimale Situierung der Fussballfelder wurde mit recht grossem Aufwand abgeklärt und vorbereitet. Das interessierende Gebiet im Grenzbereich Zug/Baar ist noch weitgehend un bebauter Freiraum. Dieser soll als Trenngürtel zwischen den Baugebieten beidseits der Gemeindegrenze erhalten bleiben. Im Unterschied zum Sportanlagenkonzept vom Juli 1997 soll auf die Verschiebung des gesamten bebauten und un bebauten Familiengartenareals an die nördliche Gemeindegrenze verzichtet werden. Die Familiengärten sollen auch in Zukunft von den Wohnquartieren Herti und Gartenstadt aus möglichst gut und gefahrenfrei erreichbar sein. Hingegen soll die im Zonenplan ausgewiesene Reservezone für Familiengärten im Einvernehmen mit dem Verein für Familiengärten in die Fröschenmatt verlegt werden (vgl. Kap. VI.). Die Fussballfelder kommen westlich der Schleife zu liegen; sie sollen so angelegt sein, dass zu Trainingszwecken auch quer zur Hauptspielrichtung gespielt werden kann. Aus dem beiliegenden Plan sind die Lage der neuen Fussballfelder und deren Umgebung ersichtlich. Das Gebiet der bestehenden Familiengärten bleibt weitgehend intakt und prägt weiterhin das Landschaftsbild. Das neue Garderobengebäude für die Fussballanlage liegt unmittelbar neben den Familiengärten. Die Fussballfelder bilden den Übergang zur offenen Landschaft. Eine neu gepflanzte Baumreihe mit Hochstammbäumen „unterstützt“ die bestehenden Nussbäume und verbindet die Sportanlage mit diesem prägenden Landschaftselement. Einzelne kleinere Hecken helfen die Sportanlage in die Landschaft einzubinden.

Der zwischen der Familiengartenanlage und der Sportanlage liegende Schleifebach bleibt, ausser im Bereiche der neuen Verbindungsstrasse, offen. Die angrenzenden Wiesen und Hecken sollen nach ökologischen Prinzipien gepflegt werden.

Das neue Strassen - und Raumordnungskonzept weist gegenüber dem geltenden Zonenplan eine positive Flächenbilanz in der Hertiallmend von rund 10'000 m<sup>2</sup> auf. Diese ist einerseits auf den Verzicht der Verlängerung der Allmendstrasse und andererseits auf die Verlegung der Reservezonen für die Familiengärten in die Fröschenmatt (5'200 m<sup>2</sup>) zurückzuführen.

Die Korporation Zug ist als Landeigentümerin der Hertiallmend mit dem neuen Konzept einverstanden und bereit, die rund 21'000m<sup>2</sup> Landfläche für die Fussball-

felder der Stadt mietweise zur Verfügung zu stellen. Die Vertragsverhandlungen werden demnächst abgeschlossen.

Weder für den Bau der Fussballfelder noch für die Verbindungstrasse wird das bebaute Familiengartenareal beansprucht. Die Verbindungstrasse wird auf dem Land der Einwohnergemeinde, südlich des Familiengartenareals gebaut werden. Zwischen der Strasse und dem Familiengartenareal ist die Erstellung von ca. 40 Parkplätzen für die Freizeit- und Sportanlagen vorgesehen. Ob bereits von Anfang an die ganze Strassenverbindung bis zur Feldstrasse realisiert werden kann, hängt von der Bereitschaft der Landis & Gyr AG ab, welche Grundeigentümerin westlich der Schleife ist.

Zwischen dem Verein für Familiengärten, der Korporation Zug und der Einwohnergemeinde Zug wird eine Vereinbarung getroffen, wonach die Familiengärten, welche in dem Gebiet liegen, das für die Erschliessung der Wohnzone Herti VI beansprucht werden muss, schrittweise in frei werdende Gärten im Herti-Areal oder dann in die Erweiterung der Familiengärten in der Fröschenmatt verlegt werden. Die Stadt wird sich an den Erschliessungskosten in der Fröschenmatt und an den Kosten, welche mit der Aufgabe eines Gartens entstehen, angemessen beteiligen. Insgesamt werden von der Verlegung, je nach Fortschritt der Verkehrserschliessung Herti, 13 bis 33 Gärten betroffen. Nachdem jährlich 2 bis 3 Gärten freiwillig aufgegeben werden, ist kaum damit zu rechnen, dass Härtefälle entstehen.

Die Planungsarbeiten und die Verhandlungen mit den Betroffenen haben insgesamt zu einem Ergebnis geführt, das den unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der Beteiligten angemessen Rechnung trägt.

## II. Verkehrsmanagement bei Grossveranstaltungen

Seit Jahren erdulden die Bewohner des Hertiquartiers starke Verkehrsbelastungen bei **Grossveranstaltungen**. Die meisten Grossveranstaltungen (z.B. Zuger Messe, Circus Knie, Stierenmarkt, EVZ-Spiele) finden in den Herbst- und Wintermonaten statt. Zeitweise treffen zwei Veranstaltungen zusammen, was trotz aller Massnahmen zu prekären Situationen führt.

Eines der zentralen Probleme bei solchen Veranstaltungen ist das **Parkplatzangebot**. Werden viele Parkplätze angeboten, entsteht entsprechend mehr Strassenverkehr, und es kommen vermutlich weniger Besucher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an die Veranstaltungen.

Die Gegenüberstellung von Angebot (bestehende Parkplätze, welche für Veranstaltungen verwendet werden können) und Nachfrage, verknüpft mit der Häufigkeit und Dauer zeigt die massgebenden Problembereiche auf (vgl. Beilage). Sie stellen sich vor allem bei den **mehrtägigen Grossveranstaltungen** wie Zuger Messe und Stierenmarkt. Bei diesen ganztägigen Veranstaltungen besteht ein teilweise grosses Manko an Parkplätzen und daher ein Bedarf nach weiteren Massnahmen. Bei den **Abend-Veranstaltungen**, wie z.B. den EVZ-Spielen, entstehen selten Parkplatz-

probleme. Hier hat sich das bestehende Verkehrsregime weitgehend bewährt. Es lässt sich weiter optimieren und ergänzen.

Bei allen Betrachtungen ist jedoch zu berücksichtigen, an wievielen Tagen ein erhöhter Bedarf an Parkplätzen benötigt wird. Ein grosses Defizit an Parkplätzen tritt nämlich nur an ca. 10 bis max. 15 Tagen pro Jahr auf. Würden diese Parkplätze realisiert, wäre mit folgenden Kosten pro Parkplatz zu rechnen: Parkplätze auf einer Schotterwiese Fr. 3'000.--, oberirdische Parkplätze Fr. 15'000.--, unterirdische Parkplätze Fr. 30'000.--.

In nachfolgender Tabelle sind die durch die Mitwirkungsgruppe definierten Ziele aufgelistet. Dabei stehen der Schutz des Herti-Quartiers vor übermässigem Verkehr und die Förderung der öV-Benutzung in der Zielsetzung im Vordergrund. Zu jedem Ziel sind die sinnvollen Massnahmen aufgeführt. Diese Massnahmen erzielen ihre optimale Wirkung nur, wenn sie miteinander kombiniert werden.

Ziele	Massnahmen							
	Park+ Ride	Bedarfs-parkplätze*	Parkplatz-bewirt.	Kombi-billette	Verkehrslenkung	Spezial-einsatz öV	Bewilligung anpassen	Öffentlichkeitsarbeit
Schutz der Wohnquartiere vor übermässigem Verkehr	x		x	x	x			
Verkehrsfluss vor und nach der Veranstaltung verbessern	x				x			
öV-Benutzung fördern	x		x	x		x	x	x
Fussgängerverkehr vor und nach der Veranstaltung attraktiver machen					x			

Die von der Mitwirkungsgruppe empfohlenen Massnahmen können grob in drei Bereiche eingeteilt werden:

- **Administrative Massnahmen**  
Das heutige Bewilligungsverfahren für grössere Veranstaltungen ist mit der Pflicht zur Erstellung und Vorweisung eines Verkehrskonzeptes zu ergänzen. Wichtiger Bestandteil dieses Verkehrskonzeptes ist neben der Berücksichtigung des öffentlichen Verkehrs die aktive Öffentlichkeitsarbeit für den öffentlichen Verkehr seitens der Veranstalter. Sie sollen alle Werbemedien mit Hinweisen zum öffentlichen Verkehr versehen.
- **Massnahmen beim öffentlichen Verkehr**  
Bei Veranstaltungen mit mehr als 500 Besuchern sind Kombibillette (mit Hin- und Rückfahrt) anzustreben und der Vorverkauf zu fördern. Gemäss dem Solidaritätsprinzip sind die OeV-Kosten pauschal auf alle Tickets abzuwälzen. Um nach Mitternacht eine sichere Heimfahrt zu gewähren, sind allfällige Spezialkurse anzubieten. Gegebenenfalls sind auch Ergänzungskurse zum bestehenden Fahrplan vorzusehen.
- **Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr**  
Mit dem Einbeziehen aller grösseren Parkierungsflächen der Stadt Zug kann bei Bedarf das Angebot bei Grossveranstaltungen erhöht werden. Diese Parkplätze sollen bevorzugt in der Nähe von bestehenden Bushaltestellen liegen. Zusam-

men mit den öffentlichen Verkehrsmitteln kann so ein Park + Ride-System aufgebaut werden. Die Parkplätze im Hertiquartier sind während der Grossveranstaltungen zu bewirtschaften. Eine angemessene Gebühr beträgt Fr. 5.-- pro Tag bzw. Fr. 3.-- für Abendveranstaltungen. Bei sogenannten Park+Ride-Parkplätzen soll das Ticket gleichzeitig auch für den Bus Gültigkeit haben.

Zudem soll das gegenwärtige Park+Ride-System erweitert und mit einem manuellen Parkleitsystem ergänzt werden. Dieses kommt dann zum Einsatz, wenn im Hertiquartier alle Parkplätze voll belegt sind. Zu den in Fussgängerdistanz liegenden 2'320 Parkplätzen können so noch weitere 2'080, welche an Orten, die mit dem Bus gut erschlossen sind, z.B. Roostmatt, Kollermühle, zur Verfügung gestellt werden.

### **III. Sporthalle, Architekturwettbewerb**

#### Ausgangslage

Der Studienauftrag für den Neubau der städtischen Sporthalle Zug ist abgeschlossen. Der Stadtrat hat am 18. November 1997 das Ergebnis des Studienauftrages für die Sporthalle zustimmend zur Kenntnis genommen. Zudem wurde beschlossen, das Projekt „SABBIA“ des Architekturbüros Bétrix und Consolascio, Erlenbach, gemäss Empfehlung des Beurteilungsgremiums weiterzubearbeiten.

Mitte November 1997 wurde die erste Überarbeitung eingeleitet, welche auf den Bericht der Jury sowie auf weitere Anliegen der Bauherrschaft eingeht. Der hier vorliegende Bericht zeigt die Entscheidungsprozesse der ersten Phase auf, welche zum nun vorliegenden Projekt geführt haben.

#### Rückblick

##### Studienauftrag

Prioritär galt es, die Sporthalle innerhalb des ausgeschiedenen Baubereiches optimal zu integrieren und im Bearbeitungssperimeter die unterschiedlichen Aussenräume und Erschliessungsflächen zu definieren. Weiter galt es, eine benutzerfreundliche und architektonisch, wirtschaftlich und energetisch optimale Lösung zu erarbeiten. Gefordert war ein klares und übersichtliches Organisationsprinzip, obschon die räumlichen Verhältnisse relativ knapp sind.

#### Ergebnis der Überarbeitung

Gestützt auf die Empfehlungen der Jury wurde das Projekt vom 18. November 1997 bis Ende Januar 1998 überarbeitet. Das nun vorliegende Vorprojekt ist das Ergebnis einer intensiven Optimierungsphase. Die Vorgaben konnten sinnvoll erfüllt werden. Eine erneute Beurteilung durch die Jury ist nicht notwendig. Das Vorprojekt wurde durch den Stadtrat genehmigt und für die weitere Bearbeitung freigegeben.

Die Auswirkungen der Projektänderungen (Lifteinbau, Umgangsverbreiterungen bis zur Gleichsetzung der Seitenlängen) werden gegenüber der Kostenschätzung aus dem Wettbewerb laut dem beigezogenen Kostenplaner eine Kostensteigerung von ca. Fr. 500'000.-- verursachen.

Beim überarbeiteten Projekt ist mit Anlagekosten (ohne Finanzierungskosten) von maximal. 17 Mio. Franken zu rechnen.

#### Stellung der Sporthalle im Gesamtanlagenkonzept

Das nun vorliegende Projekt liegt in dem im Gesamtkonzept vorgegebenen Baubereich. Trotz der räumlich interessanten leichten Ausdehnung der Sporthalle wird dieser Baubereich eingehalten.

#### **IV. Aufhebung Bebauungsplan Kunsteisbahn**

Für die Überdachung des Eishockeyfeldes war der Bebauungsplan Kunsteisbahn, Plan Nr. 4239, notwendig, welcher mit Regierungsratsbeschluss vom 21. Juni 1976 rechtskräftig wurde. Der Bebauungsplan umfasst das Gebiet General-Guisan-, Allmend- und Weststrasse sowie ehemalige SBB-Schlaufe und beinhaltet auch Aussagen über die Aussenanlagen, Tribüne, Garderobe und Zugangswege.

Im erwähnten Gebiet stehen die Sporthalle und die Eishalle in Planung. Diese Bauprojekte bedingen keinen neuen Bebauungsplan, stehen aber im Widerspruch zu den Aussagen des gültigen Bebauungsplanes. Deshalb soll der Bebauungsplan Kunsteisbahn aufgehoben werden. Die Baulinie entlang der Allmendstrasse, welche im Baulinienplan Herti Nr. 3923 mit Regierungsratsbeschluss vom 19. März 1973 festgelegt wurde, bleibt weiterhin bestehen.

Das Verfahren für die Aufhebung eines Bebauungsplanes entspricht demjenigen eines Erlasses. Dementsprechend wurde durch den Stadtrat die kantonale Vorprüfung eingeleitet.

#### **V. Eishalle, Evaluationsverfahren**

Ausgehend von den Vorgaben der Gesamtkonzeption der Sportanlagen hat der Verwaltungsrat der Kunsteisbahn AG im Sommer 1997 einen eingeladenen Totalunternehmer-Wettbewerb für eine Trainingshalle und eine Curlinganlage durchgeführt. Am 22. Oktober 1997 hat der Verwaltungsrat beschlossen, das Projekt der Alfred Müller AG, Baar, weiterzuverfolgen, das sich neben einem klaren und übersichtlichen räumlichen Konzept durch eine hochstehende Energie- und Gebäudetechnik mit günstigen Betriebskosten auszeichnet. Es wird mit Anlagekosten von ca. Fr. 9'500'000.-- gerechnet. Neben der Unterstützung von Kanton, Gemeinden und Dritten wird mit einem Beitrag der Stadt Zug von Fr. 7'000'000.-- gerechnet, der im Sommer 1998 zusammen mit den verschiedenen Krediten für die Sporthalle und für weitere Ausbauten der Sportanlagen zur Behandlung im Grossen Gemeinderat

gelangen wird. Die neue Submissionsordnung wird zur Anwendung kommen. Die Inbetriebnahme der neuen Anlagen ist auf den Herbst 1999 vorgesehen.

Die Lage der Hallen ist im Situationsplan ersichtlich. Für den Bau der Eishalle wird die Stadt der Kunsteisbahn AG das erforderliche Land (ca. 5'500 m<sup>2</sup>) im Baurecht abgeben.

## **VI Zonenplanänderungen Sportanlagen Herti, Plan Nr. 7211 und Familiengärten Fröschenmatt, Plan Nr. 7212**

Wie im Kapitel I. dargelegt, kommen die neuen Fussballfelder auf das Gebiet zu liegen, welches gemäss rechtsgültigem Zonenplan vom 4. Juli 1995 für die Verlegung der Familiengärten aus dem Wohnzonen W4-Areal vorgesehen war. Nach dem vorliegenden Konzept soll im Einvernehmen mit dem Verein für Familiengärten die für die Verlegung erforderliche Fläche in der Fröschenmatt ausgeschieden werden.

Die Zone übriges Gebiet in der Herti, mit einer Fläche von 5'472 m<sup>2</sup>, wird der Zone des öffentlichen Interesses für Bauten und Anlagen (ÖI B) zugeordnet. Hier sollen zwei Fussballplätze und ein Garderobengebäude erstellt werden.

Die Zone Übriges Gebiet in der Fröschenmatt wird in Richtung Norden entlang der bestehenden Wohnsiedlung erweitert. Es wird eine Fläche von 6'230 m<sup>2</sup> von der Landwirtschaftszone neu der Zone Übriges Gebiet zugewiesen. Die Fläche der Familiengartenerweiterung ist um ca. 760 m<sup>2</sup> grösser als die bisherige Zone Übriges Gebiet in der Herti, da der Radweg Zug-Steinhausen sowie die Zufahrt mit Parkierung innerhalb dieser Zone zu liegen kommt. Der Stadtrat vertritt die Auffassung, dass die den Familiengärten effektiv zur Verfügung stehende Fläche nicht reduziert werden sollte. Die Ausgestaltung der neuen Familiengartenanlage in der Fröschenmatt sowie die genaue Anordnung von Zufahrt, Parkierung und Veloweg wird im Verlauf der nächsten Monate mit der Erarbeitung des Vorprojektes konkretisiert.

Es ist beabsichtigt, die 2. Lesung der Zonenplanänderungen gleichzeitig mit dem Vertrag mit der Korporation Zug, dem Baukredit für die Fussballplätze mit Garderobe, dem Baukredit für die Sporthalle, dem Baukredit für die 1. Etappe neue Verbindungsstrasse zwischen Feldstrasse/Allmendstrasse und dem Beitrag an die zweite Eishalle Ende Juni 1998 im Grossen Gemeinderat zu behandeln.

Die Zonenplanänderungen wurden von der kantonalen Baudirektion mit Bericht vom 23. Januar 1998 vorgeprüft. Der Zonenplanänderung steht grundsätzlich nichts entgegen, sie kann nach Verabschiedung durch den Grossen Gemeinderat dem Regierungsrat zur Genehmigung beantragt werden.

### Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten, vom Zwischenbericht des Stadtrates zustimmend Kenntnis zu nehmen und die Aufhebung des Bebauungs-

planes Kunsteisbahn, Plan Nr. 4239, sowie die Zonenplanänderungen Sportanlagen Herti, Plan Nr. 7211, und Familiengärten Fröschenmatt, Plan Nr. 7212, in erster Lesung zu beschliessen.

Zug, 17. Februar 1998

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:    Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilagen:

- Sportanlagenkonzept M 1:5'000
- Neues Strassenkonzept westlich der Bahn
- Situationsplan der neuen Fussballfelder zwischen Schleife und Familiengärten
- Angebot und Nachfrage nach Parkplätzen in Zug-West bei Grossanlässen
- Situationsplan Sporthalle und Eishalle M 1: 1'000
- Zonenplanänderung Sportanlagen Herti, Plan Nr. 7211
- Zonenplanänderung Familiengärten Fröschenmatt, Plan Nr. 7212
- Aufzuhebender Bebauungsplan Kunsteisbahn, Plan Nr. 4239