

Motion J. Lang/D. Brunner für einen autofreien Zugerberg

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 31. Oktober 1989

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Am 15. Februar 1989 haben die Gemeinderäte Josef Lang und Daniel Brunner folgende Motion eingereicht:

Der Stadtrat arbeitet eine Lösung aus, die den Zugerberg ganzwöchentlich und ganzjährlich spätestens ab Herbst 1989 motorfahrzeugfrei macht. Ausnahmen sind für Anwohnerinnen und Anwohner und gesellschaftlich notwendige Tätigkeiten erlaubt.

Als Begründung führen sie folgende Argumente und Erwägungen an: Nach diesem Nebelwinter sollte es auch dem Letzten klar geworden sein, dass es auf dem Zugerberg so nicht weitergehen könne. Um die erholungsuchenden Naturfreunde vor der Blechlawine, und die Autofans vor sich selber zu schützen, gäbe es nur eine Lösung: Ein Fahrverbot, und zwar von Montag bis Sonntag. Der Vorstoss sei deswegen allgemein formuliert worden, um dem Stadtrat einen gewissen Freiraum in der Erfüllung des Ziels "Zugerberg ohne Autos" zu gewähren. Die Motionäre führen verschiedene Lösungen an, inwieweit ein Fahrverbot territorial abgegrenzt werden könnte. Der Stadtrat solle auch das Gespräch mit Nachbargemeinden führen. Der Zugerberg müsse wieder ein Erholungsgebiet werden, der Widerspruch zwischen Natur und Motor sei auf dem Zugerberg derart krass, das er selbst bei nüchternen Zeitgenossen die sprachliche "Fantasie des Zorns" anrege.

Der genaue Wortlaut dieser Motion befindet sich auf Seite 1212 ff. im Protokoll Nr. 40 vom 21. Februar 1989.

An der Sitzung vom 11. April 1989 wurde diese Motion entgegen dem Antrag des Stadtrates mit 13 zu 12 Stimmen erheblich erklärt und an den Stadtrat überwiesen.

II.

Der Stadtrat nimmt zur vorgenannten Motion wie folgt Stellung:

1. Mit dieser Motion will der Grosse Gemeinderat den Stadtrat verpflichten, von seiner Kompetenz, wie sie in der Verordnung über den Strassenverkehr und die Strassen-signalisation vom 22. Februar 1977 festgehalten ist, Gebrauch zu machen und als dauernde Verkehrsbeschränkung ein Fahrverbot für den Zugerberg zu erlassen. § 5 dieser Verordnung lautet wie folgt:

"Dauernde Verkehrsbeschränkungen: Fahrverbote, Verkehrsbeschränkungen und Anordnungen zur Regelung des Verkehrs gemäss Artikel 3 SVG werden nach Anhören der Baudirektion für Kantonsstrassen und Nationalstrassen von der Justiz- und Polizeidirektion, für Gemeindestrassen vom zuständigen Einwohnerrat erlassen."

Der Stadtrat hat in letzter Vergangenheit schon verschiedentlich Gelegenheit gehabt, den Grossen Gemeinderat darauf hinzuweisen, dass diese vom Regierungsrat gegebene Kompetenz allein dem Stadtrat zukommt, mit anderen Worten, die Signalisationsregelungen gehören in den Wirkungskreis des Stadtrates, der sich gemäss konstanter Praxis von Regierungsratsentscheiden in solchen Fällen vom Grossen Gemeinderat keine verbindlichen Weisungen geben darf. Seitens des Stadtrates ist an der besagten Gemeinderatssitzung vom 11. April 1989 (Protokoll Seite 1315) auch auf diese Rechtslage hingewiesen und festgehalten worden, dass die Motion insofern nicht möglich sei, da der Gegenstand in der abschliessenden Kompetenz des Stadtrates liege. Der Stadtrat ist nach wie vor der Meinung, dass diese Motion aus den erwähnten Gründen zu Unrecht erheblich erklärt und überwiesen worden ist.

2. Im Jahre 1965 hat die Stadtgemeinde Zug in Verbindung mit der Korporation Zug und der Gemeinde Unterägeri ein Sonntagsfahrverbot für Motorfahrzeuge erlassen, um so diese schöne Gegend als attraktives Naherholungsgebiet populärer zu machen. Für Anwohner und Berechtigte wurde die dauernde Durchfahrt gestattet. Während die Geissbodenstrasse (Strasse von der Schöneegg bis Zugerberg) vom Sonntagsfahrverbot erfasst wird, steht die Blasenbergstrasse auch am Sonntag als Zufahrtsstrasse bis zum Vordergeissboden offen. Wiederholten Begehren um Ausdehnung des Sonntagsfahrverbots auf den Samstag und weitere Tage hat sich der Stadtrat vorerst widersetzt, nicht zuletzt wegen den negativen Stellungnahmen der Nachbargemeinden Unterägeri und Walchwil. Ein Vorstoss an einer zugerischen Korporationsgenossenversammlung bewog die Korporation Zug und den Stadtrat von Zug, nochmals die Problematik anzugehen. Seitens der Korporation Zug wurde einer Ausdehnung auf den Samstag zugestimmt.

Am 23. Oktober 1984 hat der Stadtrat das Sonntagsfahrverbot auf dem Zugerberg und auf der Geissbodenstrasse auf den Samstag ausgedehnt. Gegen diesen Beschluss sind insgesamt sechzehn Beschwerden eingereicht worden, die der Regierungsrat am 19. September 1988 abwies. In seiner Begründung führte der Regierungsrat unter anderem aus, dass heute der Samstag weitgehend arbeitsfrei sei und ihm deshalb vielfach die gleiche Bedeutung zukomme wie einem Sonntag oder einem allgemeinen Feiertag. Die Beschwerdeinstanz hob auch hervor, dass der Stadtgemeinde Zug, gestützt auf die dargelegte Kompetenzzuordnung, das Recht nicht abgesprochen werden kann, für die in ihrem Gemeindegebiet liegenden öffentlichen Strassen Verkehrseinschränkungen zu verfügen, wenn sie mit einem öffentlichen Interesse begründet werden könnten; ein solches wurde bejaht. Allerdings hält der Regierungsrat weiter fest, dass eine Absprache zwischen den betroffenen Gemeindebehörden und eine Prüfung der Auswirkungen der verkehrspolizeilichen Massnahmen auf die Verkehrssituation der betroffenen Gemeinden wünschbar gewesen wäre.

3. Mit dem nun vorliegenden parlamentarischen Vorstoss wird ein totales Fahrverbot nicht nur auf dem Zugerberg, sondern auch auf den Anfahrsstrassen verlangt, wobei dem Stadtrat noch ein gewisser Ermessensspielraum bezüglich Beginn des Fahrverbotes auf der Blasenbergstrasse zugestimmt wurde. Die Ueberweisung dieses Vorstosses hat ausserordentlich starke Reaktionen ausgelöst und zwar vorwiegend von betroffenen Berganwohnern, aber auch von öffentlichen Gemeinwesen, wie der Korporation Zug und der Korporation Walchwil. Dies bewog den Stadtrat, mit allen Beteiligten und Betroffenen eine Aussprache zu führen; sie fand am 22. Juni 1989 statt, und es nahmen Vertreter der Einwohnergemeinden Unterägeri, Baar, Walchwil sowie der Korporationen Zug, Unterägeri und Walchwil, im weiteren die Sektion Zug des ACS, die Interessengemeinschaft Zugerberg, das Institut Montana, die Nachbarschaft St. Michael-Berg und verschiedene Anwohner teil. Eine weitere Ausdehnung des Samstag- und Sonntagfahrverbotes auf dem Zugerberg in räumlicher und zeitlicher Hinsicht wurde einstimmig abgelehnt. Insbesondere die Vertreter der öffentlichen Körperschaften wiesen auf die Mehrbelastung ihrer Gemeinden und ihrer Strassen hin, die ein Totalverbot zur Folge hätte. Sie wären ihrerseits nicht in der Lage, eine Ausdehnung im Sinne des gemeinderätlichen Vorstosses zu bewerkstelligen, da ihre Anfahrsstrassen teilweise durch Wohngebiet führen. Von Anwohnern wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass ein generelles Fahrverbot auf dem Zugerberg, inklusive auf den Zufahrtsstrassen, die Anwohner in unzulässiger Weise

diskriminieren würde. Auch mit Anwohnerbewilligungen würde das Problem nicht gelöst, da es immer wieder zu Konfrontationen mit Wanderern kommen würde, und mit zuvielen Sonderbewilligungen würde gar das geltende Samstags- und Sonntagsfahrverbot durchlöchern.

Die dramatischen Schilderungen, wie sie in der Motion bezüglich Verkehrssituation auf dem Zugerberg aufgeführt seien, träfen nach Ansicht der Bewohner allenfalls für einige wenige schöne Tage im Winter zu. An allen anderen Tagen des Jahres nähme das Verkehrsaufkommen kein Ausmass an, das den Naturgenuss der Erholungsuchenden beeinträchtigen könnte. Insbesondere an diesen gewöhnlichen Tagen würde der Verkehr auch bei Erlass eines ganzwöchentlichen Fahrverbotes kaum abnehmen, da dann eben grossmehrheitlich Leute mit Sonderbewilligungen auf dem Zugerberg zirkulieren würden. Ebenfalls wird deutlich gemacht, dass das Wanderwegnetz ausserordentlich weiträumig gestaltet sei und so sei nachweislich falsch, wenn behauptet werde, Fussgänger müssten vom Vordergeissboden bis zur Abzweigung Allenwinden der Autostrasse (Blasenbergstrasse) folgen. Die Leitung des Institutes Montana Zugerberg hebt besonders hervor, dass für den Institutsbetrieb ein rechtlich sichergestelltes Wegrecht bestünde, und dass sie sich schon seit jeher bemühe, von diesem Wegrecht zurückhaltend Gebrauch zu machen. So wird ausdrücklich festgehalten, dass es keinem einzigen der rund 280 Schüler gestattet sei, mit einem privaten Motorfahrzeug auf den Berg zu fahren. In verschiedenen weiteren Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass es nicht immer möglich sei, die öffentlichen Verkehrsmittel auf den Zugerberg zu benützen, so zum Beispiel für invalide Personen, und solchen solle man doch auch den Genuss eines Aufenthaltes auf dem Zugerberg ermöglichen. Für Spitzentage (nebefreier Zugerberg) könne wie bisher mit einer sporadischen Schliessung der Zufahrten ab Stadt Zug das in der Motion drastisch dargestellte Verkehrschaos auf dem Berg und auf der Anfahrt eingedämmt werden.

Neben diesen Ausführungen kommt der Stellungnahme der Korporation Zug vom 7. Juni 1989 besonderes Gewicht zu, da sie als grösste Landbesitzerin auf dem Zugerberg und Eigentümerin verschiedener Strassen von einer solchen Ausdehnung des Fahrverbotes stark betroffen wäre. Die Korporation macht deutlich, dass sie im Gegensatz zu den seinerzeitigen Zusagen bezüglich Sonntag- und später Samstagfahrverbot auf dem Zugerberg dem heutigen parlamentarischen Begehren keine Zustimmung entgegenbringen kann. Die Korporation Zug erwähnt die verschiedenen Massnahmen, die sie im Laufe der Jahre im Interesse der Wanderer und des Langlaufsportes auf dem Zugerberg erfüllt hat. Erwähnt wurden das mit der Stadt Zug

erstellte Mehrzweckgebäude, die vier Bergrestaurants, welche die Korporation Zug durch Pächter betreiben lasse und das weit verzweigte Wanderwegnetz, welches gut begehbbare Strassen und auch anspruchsvollere Spazierwege umfasse. Die meisten dieser Wanderwege seien schon heute für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt, eine Wanderkarte orientiere den Erholungsuchenden. Sie weist auf die grosse Bedeutung der Land- und Forstwirtschaft auf dem Zugerberg hin und auf die vielen Arbeitsplätze, welche ihrerseits für Anwohner, Anlieferer, Besucher, Familien etc. einen nicht allzu stark eingeschränkten Motorfahrzeugverkehr bedinge.

Ebenfalls stellt sie die immer wieder auch von anderer Seite vorgebrachten Belastungen der Anwohner mit Ausnahmebewilligungen dar. Ein ganzwöchentliches Fahrverbot, und überdies über das ganze Zugerberggebiet hinweg ausgedehnt, würde die Situation für die Anwohner unerträglich machen, und eine Bewirtschaftung im vernünftigen Rahmen wäre verunmöglicht. Nicht zu verkennen sei sodann, dass die Gastwirtschaften, Landwirtschaftsbetriebe und übrigen Unternehmen in ihrer Existenz gefährdet würden. Der während der Woche relativ spärliche Kundenverkehr, auf den diese Unternehmen angewiesen seien, würde vollumfänglich versiegen. Dem gegenüber stehe aber fest, dass der Zugerberg während der Woche nur von relativ wenigen Wanderern und Erholungsuchenden aufgesucht werde, und abermals weist die Korporation auf das weit verzweigte Wanderwegnetz auf dem Zugerberg hin.

In rechtlicher Hinsicht, so die Korporation Zug, verletze die Motion nicht nur den Grundsatz der Verhältnismässigkeit, sondern verlange vom Stadtrat von Zug etwas, das er gar nicht in der Lage sei, ohne Zustimmung der Korporation Zug durchzusetzen. Die Korporation Zug sei nämlich Eigentümerin der Geissbodenstrasse (Schöneegg-Zugerberg), der Bannholz- und Bruneggstrasse sowie eines kleinen Teiles der Blasenbergstrasse. Ein Verbot des Motorfahrzeugverkehrs auf den im Eigentum der Korporation Zug stehenden Strassen wäre nur mit ihrer Zustimmung möglich, diese Zustimmung liege aber nicht vor und werde auch nicht erteilt.

4. Neben den materiellen Gesichtspunkten, die den Stadtrat schon bei der Diskussion im Parlament bewogen haben, gegen diesen parlamentarischen Vorstoss Stellung zu nehmen und die nun wieder von allen Betroffenen angeführt worden sind, ist es vor allem die rechtliche Situation, die den Stadtrat bewogen hat, dem gemeinderätlichen Begehren nicht stattzugeben. Angenommen, der Stadtrat würde auf den in seine Kompetenz fallenden Strassen - es ist nur die Blasenbergstrasse - ein Fahrverbot erlassen,

wäre ausgerechnet die am besten ausgebaute Zufahrtsstrasse auf den Zugerberg gesperrt, und die viel mehr von Wanderern mitbenutzte Geissbodenstrasse sowie alle Zufahrtsstrassen von Walchwil und Unterägeri könnten dann weiterhin von Autos befahren werden. Das würde geradezu zu einer Pervertierung des Umweltschutzgedankens führen, da unnötig viele Umwege gefahren würden, und das Chaos auf dem Zugerberg an den Einfallachsen ohne Parkplätze wäre vorprogrammiert. Wie dargelegt, ist es den übrigen Gemeinden nicht möglich, einer weiteren Ausdehnung der bestehenden Fahrverbote stattzugeben.

5. Erstmals wird im kommenden Winter das auf den Samstag ausgedehnte Wochenendfahrverbot Platz greifen. Wie die dagegen eingeleigten Beschwerden zeigen, bringt bereits dieses eine grössere Belastung der Anwohner und Betriebe auf dem Zugerberg als bisher. Selbstverständlich begrüsst der Stadtrat, wenn die Bevölkerung von Zug und Umgebung weiterhin vermehrt Gebrauch von den öffentlichen Verkehrsmitteln der ZBB und ZVB macht. Mit dem auch auf die Seilbahnbenützung ausgedehnten Buspass ist die entsprechende Attraktivität gegeben. Selbstverständlich wird der Stadtrat auch veranlassen, dass bei Ueberbelegung des Zugerberges am Wochenende rechtzeitig die entsprechenden Signalisationen und Sperren im Bereich Blasenbergs-Allenwindenabzweigung angebracht werden. Der Stadtrat hofft, mit der nun getroffenen Lösung sowohl den Erholungsuchenden als auch den Anwohnern eine akzeptable Lösung vorgelegt zu haben.

Antrag:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten sowie von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und die Motion J. Lang/D. Brunner für einen autofreien Zugerberg von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 31. Oktober 1989

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:	Der Stadtschreiber:
O. Kamer	A. Müller