

Datum 31. August 2020
Projekt Analyse Dialoge Ortsplanungsrevision | Stadt Zug
Autoren Dr. Mauro Frech | Dr. Werner Schaeppi

Ergebnisse der Mitwirkung Dialoge «Revision Ortsplanung Zug» auf www.mitwirken-zug.ch

Baudepartement Stadt Zug
Stadthaus | Gubelstrasse22
CH-6301 Zug

Inhaltsverzeichnis

Ausgangslage und Hintergrund	3
Dialoge zur Revision der Ortsplanung	3
Die vier Online-Dialoge	3
Ziele und Grenzen des Berichts	3
Hinweis zur Auswahl der Zitate	4
Dialog 1: Die Stadt mit den vielfältigen Grünräumen	5
1.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform	5
1.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	6
1.3 Bewertung der Stossrichtung (en)	6
1.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen	7
Dialog 2: Die Stadt mit der effizienten und flächenschonenden Mobilität	11
2.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform	11
2.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	12
2.3 Bewertung der Stossrichtung (en)	12
2.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen	13
Dialog 3: Die Stadt der vielfältigen Quartiere und der kurzen Wege	16
3.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform	16
3.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	17
3.3 Bewertung der Stossrichtung (en)	17
3.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen	18
Dialog 4: Die Stadt mit einem lebendigen Zentrum für alle	22
4.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform	22
4.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer	23
4.3 Bewertung der Stossrichtung (en)	23
4.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen	24
Schlussbetrachtung	28

Ausgangslage und Hintergrund

Dialoge zur Revision der Ortsplanung

Bis 2040 wird die Stadt Zug einen Zuwachs von rund 15'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und 9'000 Arbeitsplätzen verzeichnen, womit die Anforderungen an Verkehrskonzepte, Infrastruktur und den öffentlichen Raum stetig steigen.

Ein wichtiges Instrument, um diese Entwicklung in gesunden Bahnen zu lenken und die Qualität der Stadt langfristig zu bewahren und zu stärken, ist die Ortsplanung.

Der kontinuierliche Prozess wird von den Behörden der Stadt zusammen mit Experten und der Bevölkerung gestaltet. Die Bevölkerung wurde daher zum ersten Online-Dialog auf der neuen Plattform mitwirken-zug.ch eingeladen.

Die vier Online-Dialoge

Vom 25. Mai bis zum 22. Juni 2020 konnten Meinungen, Ideen und Kommentare zu vier verschiedenen Stossrichtungen abgegeben und Fragen dazu gestellt werden:

- Dialog 1: Die Stadt mit den vielfältigen Grünräumen
- Dialog 2: Die Stadt mit der effizienten und flächenschonenden Mobilität
- Dialog 3: Die Stadt der vielfältigen Quartiere und der kurzen Wege
- Dialog 4: Die Stadt mit einem lebendigen Zentrum für alle

Ziele und Grenzen des Berichts

Der vorliegende Bericht beinhaltet eine qualitative Analyse und Interpretation der persönlichen Meinungen und Kommentare der Mitwirkenden zu den vier vergebenen Dialog-Schwerpunkten. Im Zentrum steht die Frage nach übergeordneten Erkenntnissen, die sich aus der Fülle von Meinungen, Ansichten und Vorschlägen ableiten lassen sowie eine Einbettung der Aussagen und Voten der Teilnehmenden in den gesellschaftlichen Diskurs unter der Berücksichtigung der Zuger Gegebenheiten. Bei dieser Form der empirischen Analyse ist die *Häufigkeit* einer Meinung von sekundärer Bedeutung, weshalb auch *Einzelmeinungen*, welche einen anderen Blickwinkel auf einen Meinungsgegenstand offenbaren, hervorgehoben sind. Insbesondere sind auch Meinungen von Minderheiten, die konträr zum Tenor der Ansichten explizit dargestellt, weil sie die Breite des Meinungsspektrum reflektieren.

Der Bericht leitet somit aus den Voten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer die übergeordneten Leitlinien aus Sicht der Mitwirkenden für die Ortsplanung ab. In vielen Aussagen beziehen sich die Teilnehmenden auch auf konkrete Orte und praktische Anliegen. Diese Detailanliegen sind nicht Gegenstand des Berichtes, sondern Beiträge für die konkrete Planung vor Ort.¹

Der Bericht stellt zudem kein repräsentatives Bild des Meinungsspektrum dar, sondern widerspiegelt nur die Meinungen der Mitwirkenden. Daraus lassen somit auch keine

¹ Hier verweisen wir auf die effektiven, gesammelten Beiträge der Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

absoluten Erkenntnisse zur effektiven Verteilung der dargestellten Meinungen in der gesamten Zuger Bevölkerung ableiten.

Hinweis zur Auswahl der Zitate

Die im Text verwendeten Zitate dienen dazu, einige Stimmen aus der Zuger Bevölkerung abzubilden. Sie haben rein illustrativen Charakter. Sie verdeutlichen die Analyse mit den Worten der Mitwirkenden und bilden die sprachliche Tonalität der Meinungen ab.



Originaltext von
www.ortsplanung-zug.ch/dialoge

Dialog 1: Die Stadt mit den vielfältigen Grünräumen

1.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform

Die Stadt mit den vielfältigen Grünräumen

167 Meinungen | 135 Bewertungen | 10 Kommentare

Herausforderungen

Die Stadt Zug hat vielfältige und abwechslungsreiche Aussen- und Freiräume, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen. Eine an Einwohner/innen und Arbeitsplätzen stark wachsende Stadt verlangt zusätzliche qualitativ hochstehende und für verschiedene Anliegen nutzbare Aussenräume.

Dabei sind die Herausforderungen nicht in jedem Quartier gleich: Zum Teil fehlen zusätzliche Freiräume, zum Teil mangelt es an Grünflächen und Bäumen.

Neue Herausforderungen ergeben sich zudem durch den Klimawandel, etwa indem in der Stadt vermehrt Orte entstehen, wo sich die Wärme staut.

Stossrichtung

Wir wollen eine stärkere Begrünung des öffentlichen Raums und einen Ausbau der Begegnungsmöglichkeiten aktiv fördern. Zusätzliche Freiräume sollen insbesondere in den Verdichtungsgebieten entstehen. Im Stadtzentrum stehen die Abmilderung der klimatischen Auswirkungen und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund.

Wichtig ist die Vernetzung der Frei- und Grünräume untereinander durch sogenannte «grüne Adern», einerseits zur Förderung der Ökologie, der allgemeinen Aufenthaltsqualität sowie des Fuss- und Veloverkehrs, andererseits zur Entlastung des Naherholungsdrucks auf das Seeufer. Ebenfalls von Bedeutung ist die Anbindung und Zugänglichkeit der Freiflächen ausserhalb des Baugebiets.

Umsetzungsideen

- Stadtzentrum stärker begrünen und beschatten.
- In den stark wachsenden Quartieren zusätzliche Grün- und Freiräume schaffen.
- Die Freiräume mit attraktiven Grünachsen vernetzen (Aufenthaltsqualität, Quartierverbindungen für Velos und Fussgänger, Ökologie).
- Die Neue Lorze im Quartier Herti renaturieren.
- In der Äusseren Lorzenallmend die Alte Lorze renaturieren und den Lorzenpark erstellen.

Basis: 167 Teilnehmende, welche ihre Meinung zu Dialog 1 geäußert haben

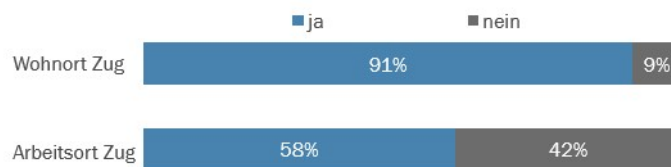
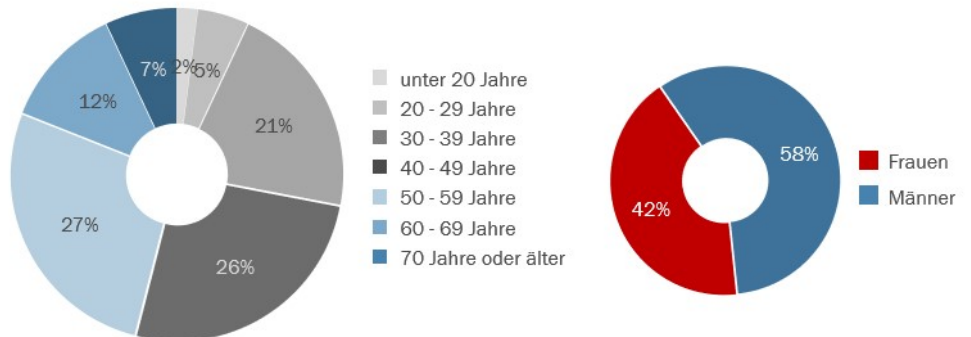
Alter
Geschlecht

Wohn- und Arbeitsort

Mittelwerte auf der 4er-Skala im Vergleich (je tiefer der Wert, umso höher die Zustimmung)

Ich finde die gewählte Stossrichtung ...

1.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer



1.3 Bewertung der Stossrichtung (en)



Breites Bekenntnis zu einem vielfältigen Grünraum

1.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen

Stossrichtung wie Umsetzungsideen sind bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Dialoges im Kern unbestritten und stossen auf explizite Zustimmung. Die Reaktionen sind nicht nur positiv, sie implizieren auch hohes Engagement, selbst an einer «grüneren» Stadt Zug mitwirken zu wollen.

Die Hintergründe für diese positive Perzeption sind vielfältig:

- Grünräume werden mit Lebensqualität assoziiert – und zwar unabhängig von Lebenseinstellung, Lebensstil oder politischer Meinung.
- Grünräume sprechen sowohl Personen an, die einen urbanen Lebensraum schätzen, als auch jene, die einen traditionellen ländlichen oder kleinstädtischen Lebensraum bevorzugen.
- Grünräume decken sich mit dem Trend nach mehr Naturnähe und einer ökologisch nachhaltigen Lebensweise.
- Grünräume sind eine Massnahme gegen den Klimawandel, wie auch zur Minderung der Folgen der spürbaren Erwärmung durch den Klimawandel.
- Grünräume passen zum gesellschaftlichen Trend einer aktiven, gesunden, sportlichen Lebensführung (sie sind Orte zum Joggen, Velofahren, Spazieren, Sport treiben generell).
- (Vernetzte) Grünräume passen zu Trend, im Nahbereich öffentliche oder Langsam-Verkehrsmittel zu nutzen.
- Grünräume fördern die Biodiversität.
- Grünräume passen zum globalen Trend hin zu grünen Städten, aber auch zum urbanen Lifestyle mit Urban Gardening oder gar Urban Farming.

All die genannten Aspekte sind mit der Bewertung von Stossrichtung und Umsetzungsideen in Dialog 1 konnotiert. Sie werden in den Voten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer explizit wie implizit angesprochen.

«Ich finde die Stossrichtung sehr gut, besonders, um Hitzestau im Sommer zu lindern (z.B. gibt es im Herti Quartier und rund um das Stadion viele flache Teerflächen, die sich im Sommer stark aufheizen). Als Ergänzung möchte ich vorschlagen: Wenn schon grüne Adern geschaffen werden, könnte auch geprüft werden, wie dabei die Biodiversität (Stichwort Insekten und Vögel) gefördert werden könnte.»

Positive Überraschung

Die «Mitwirkenden» bringen ihre positive Überraschung über die «grüne» Initiative der Stadt Zug zum Ausdruck, da die Stadt bis heute oft eher das Gegenteil gemacht habe:

- Die Neugestaltung des Postplatzes wird als negatives Beispiel für eine verpasste grüne Gestaltung kritisiert.
- Bahnhofplatz, Bundesplatz oder die Achse Bahnhofstrasse-Baarerstrasse seien Zeugen der städtischen «Asphalt und Beton»-Politik.

«Grundsätzlich finde ich die Idee sehr gut, allerdings ist bei der Umsetzung noch nicht alles im Reinen. Wenn ich den Satz lese «im Stadtzentrum stehen die Abmilderung der klimatischen Auswirkungen und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Vordergrund» und mir dann überlege, was vor der alten Post und auf dem EPA-Platz [sic] gemacht wurde, stellt sich mir schon die Frage, ob diese Dinge auch wirklich umgesetzt werden. Aber grundsätzlich denke ich, geht es in die richtige Richtung.»

Hohe Erwartungen

Die Statements der Bürgerinnen und Bürger verdeutlichen, dass die Vision *Die Stadt mit den vielfältigen Grünräumen* mit hohen Erwartungen verknüpft ist:

- Es reicht nicht, neue Pflanzkübel auf die Plätze zu stellen oder ein, zwei Bäume mehr zu pflanzen. Vielmehr wird von grossen Ideen wie von Schattenbäumen, Fassadenbegrünung, Dachbegrünung, Entsiegelung von Böden, Kies statt Asphalt etc. gesprochen.
- Die Stadt wird aufgefordert, mutig und innovativ zu sein, zumal Zug hier einen grossen Nachholbedarf habe.

«Ja zu mehr Grün und zusammenhängenden Grünflächen. Es gibt etliche Beispiele in der Stadt Zug, wo mehr Grün angesagt ist: Oberer und unterer Postplatz, der Platz vor der Berufsschule in der Grafenau – neu geteert vor wenigen Wochen und die Chance verpasst – Bahnhofstrasse in nördlicher Richtung ab Postplatz, Platz Ecke Baarerstrasse/Metallstrasse, Bundesplatz, Aufhebung Parkplatz hinter Coop City (mit neuen Parkplätzen in der Tiefgarage) und Komplettbegrünung etc. Es wäre auch Mut angebracht, nicht einfach einen oder zwei Bäume zu pflanzen, sondern ein Dutzend. Und dazu keinen Asphalt, sondern Kies oder eine Erhöhung mit Wiese. Mehr Mut zu Grün!»

Biodiversität und Klimawandel

Umsetzung und Pflege von Grünräumen muss die Biodiversität berücksichtigen:

- Blumen, Pflanzen, Büsche und Bäume sollen naturnah sein, es soll mit einheimischen Pflanzen begrünt werden.
- Die städtischen Grünräume seien auch als Biotop für Vögel, Kleintiere und Insekten zu konzipieren.
- Zug soll in Anlehnung an die nationale Biodiversitätsstrategie ein verbindliches Konzept mit Zielen erarbeiten und diese überprüfen.

«Die Stossrichtung und die Umsetzungsideen sind gut und richtig. Was nach meinem Dafürhalten noch fehlt, ist der Einbezug der Biodiversität und deren Bedeutung für Wohlbefinden der Bewohner (Mensch und Tier). Es muss ein viel stärkerer Ausgleich zwischen schönen Rabatten (Rössliwiese) und naturbelassenen Flächen erzielt werden. Tote, naturbereinigte Gärten und Steinwüsten sind nach Möglichkeit zu verbannen.»

Um die Überhitzung der Stadt durch den Klimawandel zu mildern, seien neben neuen Schattenbäumen, Bäche und Gewässer zur Kühlung zu nutzen; Und wo dies nicht möglich ist, sei mit Brunnen und Wasserspielen zu arbeiten sowie Konzepte zur Belüftung der Stadt zu planen.

«Liebe Planer, diese Zielsetzung finde ich angesichts des Klimawandels enorm wichtig. Ein Baum ersetzt drei Klimaanlage! Bäume dämpfen die Aufheizung der Plätze und Strassen im Sommer. Und wenn man zu Fuss ins Grüne kann, hilft dies vielleicht auch mit, den Freizeitverkehr zu reduzieren.»

Teilnehmende meinen auch, dass sich die Stadt als «Green City» positionieren soll:

- Die Stadt soll Private und Firmen motivieren und Anreize schaffen, die Stadt respektive ihre Areale und Liegenschaften zu begrünen.
- Die Stadt soll eine städtische Beratungsstelle für Begrünung aufbauen.
- Die Stadt soll eine hohe Grünflächenziffer für Bauherren vorgeben.
- Mit einem pädagogischen Konzept sollen Schulen und Kindergärten, aber auch die breite Bevölkerung in die Strategie miteinbezogen werden.
- Es soll eine verbindliche Strategie erarbeitet werden, welche an messbaren Zielen gespiegelt wird.

Unterschiedliche Meinungen zur Gestaltung der Freiräume

«Zug als vermögende Stadt könnte hier Pionierarbeit leisten. Ich denke an eine vertikale Begrünung von Gebäuden, ehrgeizige Klimaziele (die über diejenigen des Labels «Energjestadt» hinausgehen), gezielter Einsatz von Bäumen, die im Sommer Schatten spenden auf Gebäude und an die Klimaerwärmung angepasst sind, Anreize schaffen, damit die Zuger Bevölkerung weniger Autos hat und weniger Wegstrecke damit zurücklegt, Zusammenarbeit mit Schulen bezüglich Umweltbildung und Einbindung der SchülerInnen in die Stadtentwicklung etc. Die Stadt könnte fordern, dass mit jedem Baugesuch ein Umgebungskonzept (Umgebungsplan) eingereicht werden muss, das wichtige Grundsätze für einen hohen ökologischen Wert der Flächen (einheimische Pflanzen, Naturwiesen, Asthaufen etc.) beinhaltet und die Pflege davon regelt. Gerne wäre ich auch bereit, in einer Arbeitsgruppe mitzuwirken, falls dies gewünscht ist.»

Positiv besetzt ist das Stichwort Freiräume. Wiederum sind sich die Mitwirkenden im Grundsatz einig, dass die bestehenden Freiräume langfristig erhalten und durch Verdichtung neue freie Flächen geschaffen werden sollten.

- Freiräume sollen zur freien Nutzung erhalten bleiben und nicht überdefiniert oder übergestaltet werden.
- Hier unterscheiden sich jedoch die Meinungen der Zuger Einwohnerinnen und Einwohner, da ebenso der Wunsch nach gestalteten Freiräumen (Wege, Bänke, Spielplätze etc.) geäussert wird.
- Freiräume seien für alle zu planen: Familien, Jugendliche wie Senioren bzw. Spaziergänger, Jogger, Biker, Skater etc.
- Angeregt wird, mutig die Freiraumplanung über die Gebäudeplanung zu stellen.
- Anstelle einer Verzettelung von kleinen Freiflächen wird der Wunsch nach grossen Freiflächen geäussert.

Wenige sind der Meinung, dass es genügend Freiräume gebe, die es zu nutzen gelte.

«Bestehende Ruheflächen gibt es genug in der Stadt, ja gar in jedem Viertel. Die Nutzung ist die Lösung. Es ist absurd, wie krampfhaft versucht wird, mehr Freiflächen zu schaffen. Gestaltet die bestehenden richtig, dann sind Grossteile der verschiedenen Bedürfnisse abgedeckt. Absurd ist, wie auf der anderen Seite der Individualverkehr genötigt wird. Man stellt Wohnsilos auf, holt abertausende Pendler in die Stadt und schneidet den Verkehr, produziert mutwillig Stau und verfehlt die Ziele davon, den Verkehr zu mindern. Wenn dann das Chaos perfekt ist baut man Tunnels und Bypässe ... absurd! Das Resultat der linken Politik in der Stadt Zug ist pervers und einem so schönen Fleck nicht würdig.»

Rund um die Idee von Grün und Freiräumen werden folgende Anliegen geäussert:

- Zugerberg und Lorzenebene sind als zusammenhängende Grünräume zu erhalten und als Naherholungsgebiet zu schützen.
- Die Planung eines Stadtparkes für Zug
- Die Aufhebung des TCS Campingplatzes und der Parkplätze beim Brüggli, um diese Orte für die Bevölkerung zu öffnen.
- Den Erhalt der verbleibenden Landwirtschaftsflächen sichern.

«Allein das Wort «Grünfläche» zeigt, dass zu klein gedacht wird. Wir brauchen einen Stadtpark, damit es neben dem See noch einen zweiten Ort zum Spazieren gibt.»

Naherholung, Pärke,
grüne Adern und Re-
Naturierung

Die Metapher der «grünen Adern» in Form von zusammenhängenden Grünzonen, renaturalisierten Flüssen oder von Alleen mit Velowegen ist bei den Mitwirkenden positiv konnotiert und wird als Vision geteilt.

- Anzumerken ist, dass hierzu wenige Meinungen geäußert werden.

Die Renaturierung der Neuen wie Alten Lorze wird begrüßt und es wird der Wunsch geäußert, möglichst vieler Zuger Bäche zu befreien.

- Gewarnt wird aber vor «Mückentümpeln» bei einer zu forcierten Renaturierung.
- Nicht nur die Alte und Neue Lorze, sondern möglichst viele Zuger Bäche sollen revitalisiert und zu «grünen Adern» aufgewertet werden.

«Andererseits muss man auch bedenken, dann bei der Renaturierung nicht zu viele Mückentümpel entstehen (Tigermücke). Sonst muss man in zehn Jahren die Flüsse wieder begradigen ... Falls Mücken Träger von übertragbaren Krankheiten werden.»

Fazit

(Fazit siehe Schlussbetrachtung)



Originaltext von
www.ortsplanung-zug.ch/dialoge

Dialog 2: Die Stadt mit der effizienten und flächenschonenden Mobilität

2.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform

Die Stadt mit der effizienten & flächenschonenden Mobilität

133 Meinungen | 167 Bewertungen | 13 Kommentare

Herausforderungen

Mobilität ist ein Bestandteil unseres täglichen Lebens, sowohl in der Freizeit als auch bei der Arbeit. Einen erheblichen Anteil des Verkehrs stellt der Güter- und Lieferverkehr dar (Postdienste, Handel, Gewerbe etc.). Mit dem Ausbau der Bahnlinie Zürich-Zug-Luzern entsteht am Bahnhof Zug eine Drehscheibe für den regionalen und internationalen Bahnverkehr. Die Stadt Zug wächst in den kommenden Jahren weiter. Nach Inbetriebnahme der Tangente und dem Bau der Chollerstrasse sind keine neuen, grösseren Strassenverkehrsinfrastrukturen geplant. Dies ist bei einer stetig steigenden Nachfrage eine grosse Herausforderung. Bereits heute gibt es Verkehrsüberlastungen, gerade in Spitzenstunden.

Stossrichtung

Eine funktionstüchtige Stadt Zug braucht unter Berücksichtigung der geschilderten Rahmenbedingungen eine effiziente, flächenschonende Mobilität, die leistungsfähig, komfortabel und sicher ist, aber möglichst wenig Fläche in Anspruch nimmt. Dazu müssen wir, insbesondere im Stadtzentrum, den beschränkten Raum neu verteilen und situations- und bedürfnisgerecht organisieren. Die Stadt Zug setzt, wo räumlich möglich, auf die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer. Das zukünftige Mobilitätswachstum ist soweit wie möglich über den Velo- und Fussverkehr und den öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) aufzufangen.

Umsetzungsideen

- Fuss- und Velowegnetz qualitativ und quantitativ aufwerten.
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren weiterführen. Verkehr im Stadtzentrum beruhigen.
- Bahnhof Zug zum hocheffizienten Personenumschlagsort ausbauen.
- Busnetz an die Bedürfnisse der Stadt Zug und an das verbesserte Bahnangebot anpassen und das Angebot in Randstunden ausbauen.
- Pendlerverkehr lenken und dosieren (Reduktion der Morgen und Abendspitzen, Mobility-Pricing sowie Mobilitätskonzepte bei grösseren Arbeitgebern).
- Busspuren situationsgerecht für Velos, Taxis, Tixis und Fahrgemeinschaften öffnen (Umweltspuren).

Basis: 133 Teilnehmende, welche ihre Meinung zu Dialog 2 geäußert haben

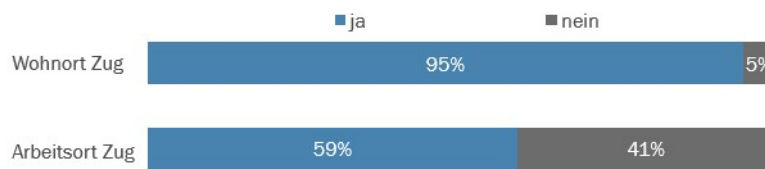
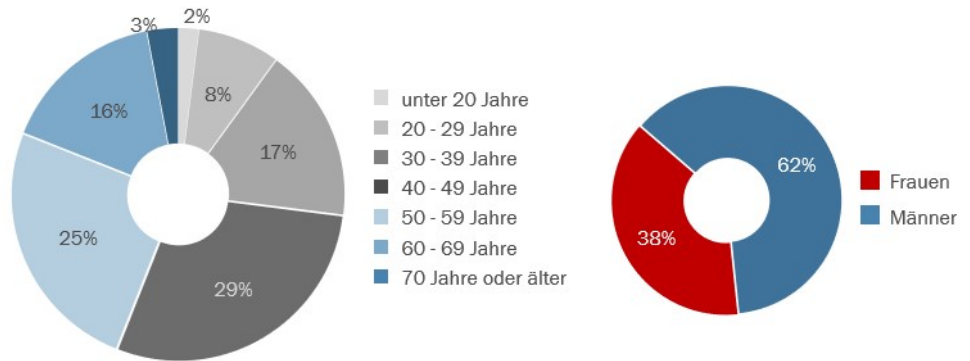
Alter
Geschlecht

Wohn- und Arbeitsort

Mittelwerte auf der 4er-Skala im Vergleich (je tiefer der Wert, umso höher die Zustimmung)

Ich finde die gewählte Stossrichtung ...

2.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer



2.3 Bewertung der Stossrichtung (en)



Langsamverkehr
Moibiltät der Zukunft

2.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen

Im Fokus der Meinungen und Kommentare steht die Diskussion über den Stellenwert und die künftige Ausgestaltung des Langsamverkehrs (LV) in der Stadt Zug.

- In den Voten der am Dialog Teilnehmenden herrscht weitgehender Konsens, dass der Langsamverkehr im künftigen Mobilitätsverhalten der Zuger Bevölkerung eine tragende(re) Rolle spielen wird oder soll.

Für eine Zukunft mit mehr Langsamverkehr sprechen globale Entwicklungen und gesellschaftliche Trends aber auch lokale Faktoren:

- Klimawandel, technische Entwicklung (E-Bike, Last-E-Bike, E-Bike und E-Scooter on demand), globaler Trend zu verkehrsberuhigten Innenstädten wie zu einer sportlich-aktiven Lebensweise breiter Bevölkerungsschichten.
- Zug-spezifische Aspekte sind angesichts des begrenzten Raums im Zentrum der Vorteil der flächenschonenden Mobilität des Langsamverkehrs, aber auch die in grossen Teilen flache Topografie der Stadt.

«Die Fördermassnahmen von Kopenhagen, Amsterdam, Wien etc. zeigen, dass die Menschen gerne auf das Velo umsteigen würden. Dazu braucht es aber Platz und weniger MIV. Obwohl das Auto für die Stadt wegen seines grossen Flächenbedarfs, des Feinstaubes und des Lärms, sowie der Gefährlichkeit das dümmste Verkehrsmittel ist, wurde die Verkehrsplanung der Stadt Zug vor allem dem Auto angepasst.»

Trennung der
Verkehrsteilnehmer

Ein neues Mobilitätskonzept für Zug müsse zwingend die Verkehrsteilnehmer trennen; Und zwar nicht nur den motorisierten Individualverkehr (MIV), sondern insbesondere auch Fussgänger und Fahrradfahrer dürfen sich den Verkehrsraum nicht teilen.

«Dass man aber bei der Chamerstrasse am See das Trottoir und den Veloweg gemeinsam gemacht hat, finde ich nicht sehr gut. Hier gibt es immer wieder Konflikte zwischen Velofahrern und Fussgängern. Vor allem sind E-Bikes sehr gefährlich auf diesem Bereich.»

Ein effizientes
Velonetz

Erwartet wird nicht nur der konsequente Ausbau des Zuger Velonetzes bis in die Innenstadt, sondern eine regelrechte «Fahrrad First»-Strategie. Hierzu gehören ...

- effiziente, sichere Velowege bis ins Zentrum auf jeder Achse und in die Quartiere.
- ein überregionales Veloweg-Konzept, welches die Nachbargemeinden, aber auch wichtige Arbeitgeber miteinbezieht.
- die Beseitigung von Nadelöhren für Velofahrer, velofreundliche Lösungen für gefährlichen Kreuzungen, die Entfernung von gefährlichen Bordsteinkanten, Fahrradspuren auf allen Strassen, velofreundliche Ampelsysteme, Aufhebung von Fahrverboten für Fahrräder auf Flurwegen, Privatstrassen etc.

«Innerstädtisch sollen die Velofahrer mit eigenen Velostreifen, welche über eine Trottoir-Kante vor (rücksichtslosem) motorisiertem Verkehr geschützt werden, verfügen. Zurzeit fahre ich teilweise lieber auf dem Trottoir (Neugasse) und riskiere eine Busse, als auf der Strasse. Und wehe, ich fahre mittig der Spur! Die Velowege sollen privilegiert werden, so dass es durchgehende Wegnetze gibt, so dass das Radeln attraktiver, leichter und einfacher wird. Weiter sollen in den Einkaufszonen gute Veloabstellplätze angeboten werden, dass der Einkauf mit dem Velo schneller geht, als mit dem Auto.»

<p>Neue Velo-Infrastruktur</p>	<p>Eine Förderung des Fahrrades beinhaltet aber laut den Beiträgen der Mitwirkenden auch überdachte, grosszügige Abstellflächen für die Fahrräder sowie Service-Stationen (Ladeinfrastruktur, Reparatur- und Wartung an zentralen Orten).</p>
<p>Fussgänger</p>	<p>Für den Schutz und die Gleichberechtigung der Fussgänger wird die bereits genannte Trennung vom Fahrrad- und Spazierwegen verlangt, die Durchsetzung des Velofahrverbots auf Trottoiren, Verkehrsampeln, welche auf Fussgänger und nicht auf Autofahrer ausgerichtet sind, sowie – als zentrales Anliegen – echte Fussgängerzonen in der Innenstadt.</p> <p><i>«Bessere und sicherere Trennung von Fussgängern und Velos. Es fahren zu viele Velos auf den Trottoirs.»</i></p>
<p>Zielkonflikte</p>	<p>Viele Mitwirkende äussern sich zum Zielkonflikt, einer auf Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer ausgerichteten Ortsplanung.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aussage <i>alle Verkehrsteilnehmer sind gleichberechtigt</i> heisst für viele Kommentatoren, dass der MIV eingeschränkt werden muss, um dem Langsamverkehr künftig jenen Platz geben zu können, der ihm zusteht. ▪ Viele Massnahmen werden genannt, um den MIV an das künftige Mobilitätsverhalten anzupassen: Tempo 30 überall bzw. Tempo 20 in der Altstadt, Fahrverbote, Spurreduktionen, Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen, neue P+R-Anlagen etc. <p><i>«Die Stadt Zug will in der Verkehrsfrage die AutofahrerInnen nicht vergraulen. Das Ziel muss bedeutend und massiv weniger Autoverkehr sein! Das absolut Einzige ist, voll auf Fussgänger und Velo zu setzen. Die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer ist eine Illusion.»</i></p> <p>Wenige lehnen die Stossrichtung ab und meinen, die Stadt solle sicherstellen, dass der MIV flüssig zirkulieren könne, wie folgende Zitate mit negativer Bewertung zeigen:</p> <p><i>«Was den Verkehr in Zug unnötig aufhält, vor allem am See, sind die inflationär häufigen Fussgängerstreifen, über welche nonstop Fussgänger rüber schleichen. Entweder reduziert man sie um die Hälfte oder installiert ein koordiniertes Lichtsignal oder macht Über-/Unterführungen.»</i></p> <p><i>«Ich bin der Meinung, dass das Stadtzentrum auch mit dem Auto erreichbar bleiben soll. Das heisst kleine Parkplatze vor Geschäften sollen weiterhin bestehen, keine weitere Verkehrseinschränkung. Nur zentrale Parkhäuser sind für die weniger mobilen Leute eine Einschränkung.»</i></p> <p>Ein Teil der Voten spricht sich für einen Weg des Ausgleiches aus. Sie unterstützen Massnahmen zum Ausbau des Langsamverkehrs, wollen aber gleichzeitig sicherstellen, dass der MIV flüssig zirkulieren kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Eine neue Auflage des Stadttunnels wird u.a. ins Gespräch gebracht. <p><i>«Ein pragmatisches Nebeneinander macht oft mehr Sinn als ein zu ideologisches Vorgehen mit Behinderung des Privatverkehrs und gleichzeitig Durchführung von grossen neuen Verkehrsbauten. Auch neue Velowege mit eckiger Linienführung oder Schwellen sind für den zügigen Velofahrer mühsam. Velo ist das Stadtmobilitäts-Mittel der Zukunft. Am meisten fördert man dies durch einfache Radstreifen mit möglichst wenig Behinderungen/Lichtsignalen, welche auf oder ganz nahe der Hauptverkehrsachsen verlaufen und mit zielnahen grossen Veloabstellplätzen.»</i></p>

Öffentlicher Verkehr

Weniger im Fokus der Mitwirkenden steht der öffentliche Verkehr in Zug.

- Grundsätzlich stimmen die Leistungen und Angebot; Nicht Ausbau, sondern die Steuerung von Spitzenzeiten oder E-Busse sind ein Thema.

«Mit mehr Homeoffice können die Pendlerspitzen gebrochen werden. Es macht ökonomisch und ökologisch keinen Sinn, ein Überangebot an Rollmaterial in den flauen Stunden herumstehen zu haben. Der Zuger Pass für Schülerinnen und Schüler gehört abgeschafft, er ist durch eine Subvention von fahrtüchtigen Fahrrädern zu ersetzen.»

Weitere Diskussionspunkte sind:

- Neue Verkehrsführung von Buslinien bzw. Optimierung von und Kritik an heutigen Lösungen (Detailprobleme)
- Zentraler Busbahnhof an der Baarerstrasse (keine Busse auf dem Bahnhofplatz)
- Alternative Angebote zu Randstunden (kleine E-Ruf-Busse)
- Kombi-Lösungen mit E-Scooter

«ÖV sind unterstützenswert. Aber: Auch Busse sind motorisierte Verkehrsteilnehmer. Auch Busspuren brauchen Platz und somit Ressourcen. Auch das Busnetz und die hohe Frequenz reichen nun. Auch Busse erzeugen enorme Lärmemissionen. Bitte noch mehr in umweltfreundliche, leise Busse investieren und möglichst alle durch e-Modelle ersetzen.»

Mobility Pricing

In den wenigen Beiträgen zu Mobility Pricing äusseren sich die Mitwirkenden ambivalent:

- Mobility Pricing sei in bestimmten Fällen sinnvoll.
- Gleichzeitig sei diese neue Verkehrssteuer ein nationales und kein städtisches Thema. Gegen Mobility Pricing spreche zudem, dass damit die Gutverdienenden bevorzugt würden.

Fazit

(Fazit siehe Schlussbetrachtung)



Originaltext von
www.ortsplanung-zug.ch/dialoge

Dialog 3: Die Stadt der vielfältigen Quartiere und der kurzen Wege

3.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform

Die Stadt der vielfältigen Quartiere und der kurzen Wege

55 Meinungen | 18 Bewertungen | 1 Kommentar

Herausforderungen

Die Zuger Quartiere zeichnen sich durch Eigenständigkeit und eine hohe Lebensqualität aus. Die spezifischen Charaktere der einzelnen Quartiere gilt es trotz der stetigen Entwicklung zu bewahren und zu stärken. Die hohe Wohnqualität ist zu erhalten und in den Verdichtungsgebieten ist darauf zu achten, dass weiterhin genügend Freiräume und Naherholungsflächen mit einem belebten öffentlichen Raum zur Verfügung stehen.

Stossrichtung

Das Wachstum ist quartierverträglich auszugestalten. Wir wollen die bestehende hohe Lebensqualität erhalten und wo erforderlich verbessern. Der Bau von zusätzlichen Wohnungen, der Ausbau der öffentlichen Infrastrukturen in den Quartieren wie Freiräume, Spiel- und Begegnungsplätze, Treffpunkte, Service Public (Post, Pickup-Stationen etc.) tragen dazu wesentlich bei. Auch die Quartierschulhäuser mit ihren Sportanlagen sowie die Integration von Vereinslokalen spielen eine wichtige Rolle. In den einwohnerstarken und dicht bebauten Quartieren (Zentrum, Guthirt, Herti und Lorzen) wie auch in Oberwil werden eigenständige Quartierzentren gefördert bzw. neu geschaffen. Dadurch kann der tägliche Bedarf im Quartier abgedeckt werden. All diese Massnahmen führen zu einer „Stadt der kurzen Wege“ und unterstützen damit den Fuss- und Veloverkehr innerhalb der Quartiere wie auch von Quartier zu Quartier.

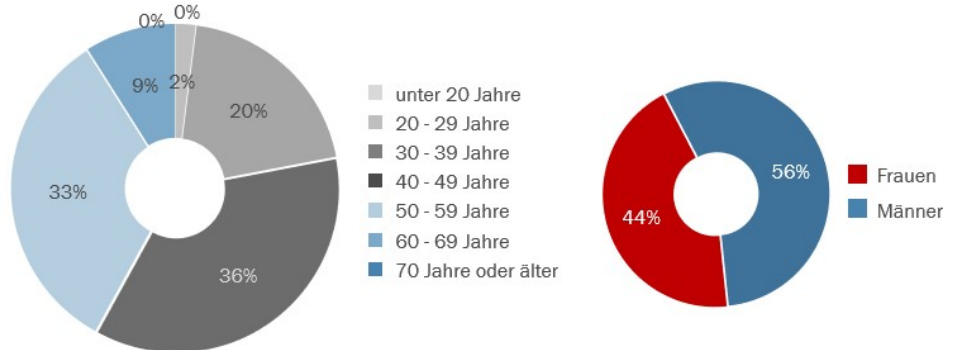
Umsetzungsideen

- Quartiere mit Treffpunkten, Vereinslokalen und Pickup-Stationen des Paketversands versorgen.
- Grünräume schaffen.
- Grössere, bestehende halböffentliche Freiräume aktivieren.
- Quartiere mit attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegen vernetzen.
- Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren weiterführen.
- Quartierstrassen als einen wichtigen Aussenraum des Quartiers aufwerten.
- Hohe Verkehrssicherheit auf Fuss- und Velowegen gewährleisten.

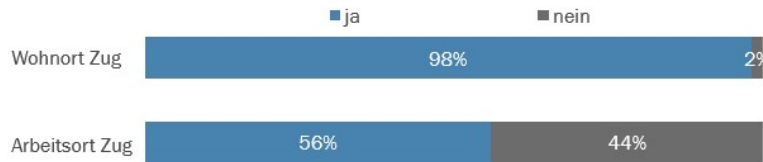
Basis: 55 Teilnehmende, welche ihre Meinung zu Dialog 3 geäußert haben

Alter
Geschlecht

3.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer



Wohn- und Arbeitsort



3.3 Bewertung der Stossrichtung (en)



Mittelwerte auf der 4er-Skala im Vergleich (je tiefer der Wert, umso höher die Zustimmung)



Ich finde die gewählte Stossrichtung ...

Mehr Lebensqualität
im Quartier

3.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen

Die Mehrheit verspricht sich von einer Aufwertung der Quartierstrukturen mehr Lebensqualität, sei es durch mehr Ökologie, Natur- und Freiräume im Quartier, sei es durch ein sozial-kommunikatives Umfeld.

- Lebendige, vielfältige Quartiere erhöhen die Identifikation mit dem eigenen Wohnort und damit die Attraktivität von Zug, so die Meinung zahlreicher Voten.
- Das eigene Wohnquartier wird Aufenthaltsraum für alle sowie Ort der sozialen Interaktion zwischen Familien, Altersgenerationen, aber auch zwischen Zuger Einwohnern verschiedener Nationen.

«Für Familien mit jungen Kindern und teilweise auch Senioren – also alle, die nicht so mobil sind – sind diese Massnahmen wichtig. So bleibt die Stadt attraktiv, denn: Kinder können selbständig Wege bewältigen und sich frei bewegen (keine Elterntaxis nötig) - Neuzuger können sich mit Alteingesessenen ungezwungen treffen und heimisch werden. Zug wird vom Wohn- zum Lebensort, Einsamkeit kann vorgebeugt werden, man kennt sich und dass man sich kennt, ermöglicht Nachbarschaftshilfe im Alltag (Kosten für professionelle Hilfsangebote können eingespart werden) sowie eine höhere Identifikation mit dem Wohnort.»

Neue Quartier-
Infrastruktur

Die Entwicklung eines Quartierlebens beinhaltet gemäss den Teilnehmerinnen und Teilnehmern am Dialog den Aufbau einer Infrastruktur in den Quartieren.

- Öffentliche Plätze oder Begegnungszonen, Cafés, Spielplätze, verkehrsfreie wie verkehrsberuhigte Zonen, aber auch Räume und Anlagen zur gemeinsamen Nutzung.

Der Dialog wird auch genutzt, eine rasche Umsetzung von Kindergärten, Schulen und Betreuungsangeboten, Freizeit- und Sportangeboten und Anlagen zu verlangen. Kritisch angemerkt wird, dass die Stadt nicht immer mit der Entwicklung des privaten Wohnbaus mithalten könne:

«Meiner Meinung nach sollten erst wieder Häuser gebaut werden dürfen, wenn die Schulen, der öV und die Freiräume diesen Zuwachs verkraften können. (Zurzeit wird zuerst gebaut und dann wundert man sich, wenn die Schulhäuser aus allen Nähten platzen und der Pendlerverkehr zunimmt.)»

Retailer im Quartier

Verschiedene Kommentare und Meinungen gehen einen Schritt weiter und beinhalten den Wunsch einer Rückkehr der Detailhändler in die Wohnzonen (Quartier-Lädli, Bäckerei, Metzgerei etc.).

«Die grossen, reinen Wohnviertel würden durch kleine Quartierlädli, Bäckerei, Shops im Generellen mehr Lebendigkeit erhalten.»

Bezweifelt wird aber, ob diese Quartierläden wirtschaftlich überleben könnten. Wichtig sei es bei der Belebung der Quartiere, Begegnungsmöglichkeiten nicht durch zu viele Regeln zu erschweren.

«Die Möglichkeiten sich zu treffen, sollten unkomplizierter sein und nicht allzu viele Regeln oder lange Vorausplanung erfordern. Oft stehen Vereinsräume leer, weil es zu kompliziert ist, diese für andere zu öffnen. Gibt es hier zu viele Regeln? Im Zentrum sind Restaurants am Wochenende auch oft geschlossen. Sonntags ist die Stadt leer. Schön wäre es, wenn man einfach bei einem Spaziergang im Quartier vielerlei Gelegenheiten hat, sich zu begegnen, ohne sich zu verabreden oder einen Raum reservieren zu müssen.»

Grünflächen, Ökologie
und Nachhaltigkeit

Die Umsetzung und Gestaltung von Grünräumen, Begegnungszonen, Spielplätzen soll nach den in Dialog 1 diskutierten Grundsätzen erfolgen.

- Diese Punkte sind in Dialog 3 weniger Thema, da schon besprochen. Letzteres bedeutet aber nicht, dass diese Aspekte für die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer nicht wichtig sind. Im Gegenteil: Die Erkenntnisse aus Dialog 1 bilden die übergeordnete Basis für die Entwicklung der Quartiere.

Politik &
Rahmenbedingungen

Mehrere Voten wünschen mehr Einflussnahme der Stadt bei der Entwicklung von Quartierstrukturen.

- Angesichts der Zuger Grundstückskosten seien die angedachten, nicht-kommerziellen Projekte in den Quartieren nicht realisierbar. Die Stadt müsse daher unterstützend eingreifen und vermehrt Grundstücke erwerben, um Raum für kreative und soziale Projekte schaffen.

«Kann die Stadt mehr Unterstützung bieten, dass Kooperationen zwischen den Grundeigentümern, Vereinen, Freiwilligen, Institutionen, Firmen etc. möglich oder einfacher werden? Dass kreative Lösungen entstehen können?»

«Seit einiger Zeit schon interessiere ich mich für die Small House Bewegung. Diese Kleinwohnformen sind meist mobile Kleinstgebäude, Ökominihäuser und ähnliche Wohnformen, bei denen sich die Bewohner auf eine Wohnfläche von unter 40m² beschränken. Ökologische Kleinwohnformen haben grosses Potenzial – insbesondere für die Zwischennutzung von brachliegenden Arealen oder Kleinstgrundstücken. Diese temporäre Nutzung von Land ist möglich, da Kleinwohnformen ohne Unterkellerung und mit minimaler Erschliessung funktionieren. Die Wohnzukunft ist jetzt. Die Stadt Zug könnte sich fortschrittlich und wegweisend zeigen, was den Bedarf an Kleinstwohnformen angeht und die Realisierung von sozial und kulturell nachhaltigen, bezahlbaren und gleichzeitig wohngesunden Lebensräumen in Quartieren unterstützen.»

Professionelle
Quartierarbeit

Auf der Ebene der Rahmenbedingungen spricht man von der Notwendigkeit ...

- einer Professionalisierung der Quartier-Arbeit, sei es in Form finanzieller Unterstützung der Quartiervereine, sei es durch die Zusammenarbeit mit professionellen Fachpersonen für sozio-kulturelle Arbeit.
- des Einbezuges der Einwohner und Vertreter der Quartiere, um nicht an den Bedürfnissen und Anliegen der Anwohner vorbei zu planen.
- von Anpassungen von Verordnungen, welche für die Stossrichtung unterstützen.

«Bei Neuüberbauungen und bei baulichen Verdichtungen sind zwingend neue öffentliche Freiräume durch den Grundeigentümer zu planen, zu bauen und zu unterhalten. Jeder neue Bebauungsplan muss dies zwingend umsetzen. Bei jeder Auf- und Umzonung ist dies gleichzeitig sicherzustellen (Definition in der Bauordnung).»

Vernetzung und Verkehr

Das Stichwort «kurze Wege» beinhaltet für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer primär die Förderungen des Langsamverkehrs mit Schwerpunkt auf sicheren Velowegen (wie in Dialog 2 dargestellt).

- Neue Verkehrskonzepte mit Fokus Fussgänger und Velofahrer sowie mehr Sicherheit und Verkehrsberuhigung in den Quartieren sind ein grosses Anliegen.
- Dieser Fokus auf den Langsamverkehr geht erneut auch in diesem Dialog einher – mit der Forderung nach dem Ende des Primates des MIV.

Die Stossrichtung der «kurzen Wege» ist nicht nur passend zur Zuger Topografie, sondern entspricht auch dem Mobilitätsverhalten breiter Bevölkerungsschichten.

«Ich freue mich auf die neuen Velowege und die beruhigten Strassen ... Zug eignet sich hervorragend, um fast alles mit dem Velo zu erledigen. Leider sind die Resultate nicht sehr nutzerfreundlich. Vielleicht in Zukunft Velofahrer in die Planung miteinbeziehen.»

«Die kurzen Wege und die gute Vernetzung der Quartiere mit Velowegen ist ein grosses Plus von Zug. Daran muss unbedingt festgehalten werden und die Sicherheit des Fussgänger- und Velonetzes verbessert werden. Die Quartiere gehören den Bewohnern und nicht dem Verkehr. Unnötige Lärmbelästigungen sollten endlich mit höherer Konsequenz verfolgt und geahndet werden. Unnötige Lärmbelästigungen in Wohnquartieren müssen eine Busse zur Folge haben. Von der Vernunft der PS-Bolzer kann nicht ausgegangen werden. Die Bevölkerung muss von unnötigem, vermeidbarem Lärm befreit werden.»

Mehr Lärmschutz

Lärmschutz durch Verkehrsberuhigung oder durch bauliche Massnahmen werden als weiterer Ansatz zur Aufwertung der Lebensqualität in den Quartieren gesehen.

- Gleichzeitig müsse in den Quartieren mehr Toleranz gegenüber Lärm durch Freizeit- und Spielaktivitäten gelebt werden.

Kritische Stimmen

Eine Minderheit äussert sich gegenüber dem Konzept einer *Stadt der vielfältigen Quartiere* ablehnend oder skeptisch.

- In diesen Statements wird das Bedürfnis nach Orten der sozialen Interaktion in Abrede gestellt. In der individualisierten Freizeitgesellschaft fehle es vielen an Zeit und Interesse an einem aktiven Quartierleben.
- Angemerkt wird, dass ein allfälliger Bedarf nach Quartierläden oder Angeboten in einer liberalen Gesellschaft durch den Markt erkannt werde.
- Hinterfragt wird, ob Zug nicht zu klein für eine Quartierkultur sei. Stattdessen sollte der Fokus auf der Innenstadt als sozial-kommunikative Begegnungszone liegen.
- Sinnvoller als die Planung neuer Massnahmen sei eine Liberalisierung für Bewilligungsverfahren, um den Quartieren Raum für eigene Aktivitäten zu geben.

«Eine erzwungene ‚Quartierverträglichkeit‘ mit Schaffung von künstlichen Zentren ist weder nachhaltig noch ein wirksames Mittel um ‚kurze Wege‘ zu schaffen! Hier braucht es mehr liberales Gedankengut und Unternehmertum, denn was ‚am Markt‘, d.h. mit dem Gesetz von Angebot und Nachfrage Bestand hat, wird auch längerfristig am Markt Erfolg haben. Man kann den Menschen nicht vorschreiben, wo diese verweilen oder sich aufhalten sollen. Die, welche lieber im EKZ Zugerland ihre Kommissionen erledigen, sollen das auch weiterhin können und die, welche den quartiernahen Retailern bevorzugen, sollen auch dem nachgehen können.»

Skeptische Stimmen

Die Mehrheit der Meinungen und Kommentare begrüsst die Stossrichtung von Dialog 3. Trotzdem schwingt in vielen positiven Beiträgen eine latente Skepsis mit:

- Privateigentum dominiert die Quartiere, so dass ohne staatliche Eingriffe ins Private nur wenig realisierbar sei. Letzteres sei aber politisch nicht möglich.
- Skepsis besteht zudem bei der finanziellen Realisierbarkeit der Visionen für die Zuger Quartiere, da ein kostendeckender Betrieb von Quartierläden oder nicht-kommerziellen Angeboten nicht realistisch sei. Letztlich sei der wirtschaftliche Druck in Zug zu gross, um solche Ideen zu realisieren.

Fazit

(Fazit siehe Schlussbetrachtung)



Originaltext von
www.ortsplanung-zug.ch/dialoge

Dialog 4: Die Stadt mit einem lebendigen Zentrum für alle

4.1 Die Ausführungen auf der Dialogplattform

Die Stadt mit einem lebendigen Zentrum für alle

89 Meinungen | 62 Bewertungen | 12 Kommentare

Herausforderungen

Die Neustadt und die Altstadt sind das gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentrum der Region mit entsprechend vielfältigem gesellschaftlichem und kulturellem Angebot. Der Detailhandel und die Gastronomie konzentrieren sich im Zentrum der Stadt. In den letzten Jahrzehnten hat die erste Verdichtungswelle das Stadtbild in der Neustadt und den angrenzenden Gebieten stark verändert. Die weitere Verdichtung und der Ausbau des Bahnhofs Zug erhöhen den Druck auf den öffentlichen Raum. Dessen Ausgestaltung ist für die Attraktivität und die Aufenthalts- und Lebensqualität von grosser Bedeutung. Attraktives Gewerbe erfordert effiziente Versorgung mit Gütern und hohe Frequenzen an potenziellen Kunden.

Stossrichtung

Im Stadtzentrum wollen wir das brachliegende Potenzial des Aussenraums vermehrt nutzen und die Anliegen von Natur und Klima durch die verstärkte Begrünung berücksichtigen. Der öffentliche Raum muss an Bedeutung und Attraktivität gewinnen. Die Identität des Zentrums als Herzstück, mit dem vielfältigen Detailhandel und der Aufenthaltsqualität, wollen wir aktiv stärken. Der zur Verfügung stehende öffentliche Raum wird zur Begegnung und Vernetzung aufgewertet. Im Fokus stehen auch Massnahmen für Menschen mit einer Beeinträchtigung. Im Stadtzentrum erhalten die unterschiedlichen Verkehrsmittel gleichviel Bedeutung/Raum. Damit dies gelingt, sind die flächeneffizienten Verkehrsmittel (Fuss-, Velo- und öffentlicher Verkehr) zu fördern. Die Versorgung des Gewerbes mit Gütern wird sichergestellt.

Umsetzungsideen

- Das Stadtzentrum von der Neustadt bis zur Altstadt aufwerten, so dass spezifische Qualitäten der einzelnen Abschnitte gestärkt und das Zentrum als zusammenhängendes Ganzes spürbar werden.
- Multifunktionale, urbane Freiräume schaffen. Begrünung und Beschattung des Aussenraums verstärken.
- Durch neue Linienführung des Verkehrs verkehrsberuhigte, -arme und -freie Bereiche schaffen.
- Den innerstädtischen Verkehrsfluss durch Angleichung der Geschwindigkeiten beruhigen und damit die Verkehrssicherheit erhöhen.
- Flächeneffiziente Verkehrsmittel im Zentrum fördern (Fuss, Velo- und öffentlicher Verkehr).
- Güter- und Lieferverkehr gewährleisten.

Basis: 89 Teilnehmende, welche ihre Meinung zu Dialog 4 geäußert haben

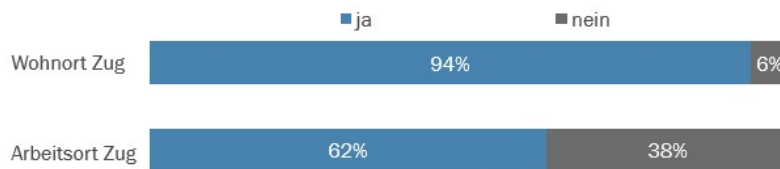
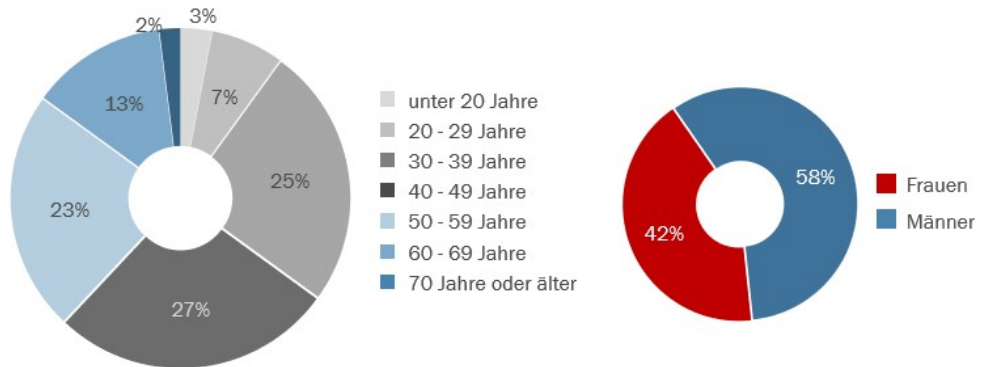
Alter
Geschlecht

Wohn- und Arbeitsort

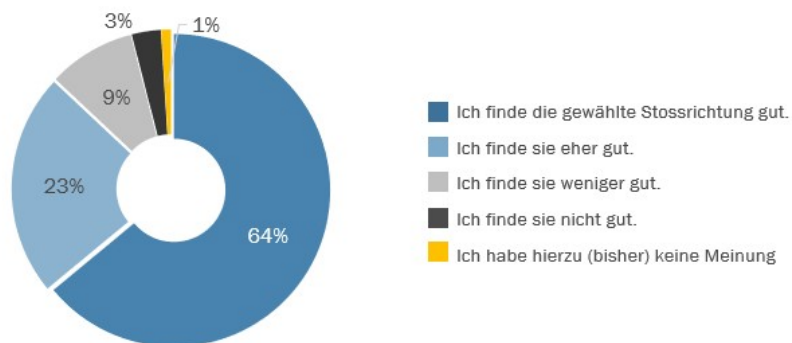
Mittelwerte auf der 4er-Skala im Vergleich (je tiefer der Wert, umso höher die Zustimmung)

Ich finde die gewählte Stossrichtung ...

4.2 Quantitative Darstellung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer



4.3 Bewertung der Stossrichtung (en)



Die Stossrichtung wird unterstützt

4.4 Qualitative Erkenntnisse aus den Dialogen

Die Stärkung des Zuger Zentrums wird an sich von niemanden in Frage gestellt. Konsens herrscht, dass die Stadt ein attraktives, modernes, vitales Zentrum braucht, welches sich laufend an die sich verändernden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen wie ökologischen Bedürfnissen anpassen muss.

- Die meisten Beiträge in Dialog 4 betreffen das engere Gebiet der Zuger Altstadt. Daneben beziehen sich mehrerer Kommentare auf die Seepromenade. Einige fassen die Umschreibung *lebendiges Zentrum* breiter und äusseren sich zur Neustadt, aber auch zur Entwicklung in Richtung Herti und Richtung Baar.

Belebung der Altstadt

Ein Hauptanliegen der Bevölkerung ist eine Re-Vitalisierung der Zuger Altstadt. Die Altstadt soll ...

- ein Treffpunkt für den Ausgang sein.
- ein Ort des Einkaufens und Shoppens sein.
- ein Ort der lebendigen Kultur (Events, Kulturräume, Strassenkultur) sein.
- aber auch ein Ort der nicht-kommerziellen Begegnung sein.

«Vielen Dank für die Gelegenheit, meine Meinung zu teilen. Mir fehlt im Zentrum das Leben. Vor allem am Abend fühlt sich Zug an wie eine Geisterstadt, das ist unglaublich schade. Mir fehlen Läden, die den modernen Bedürfnissen der Bürger entsprechen sowie attraktive Restaurants. Es darf ruhig etwas modern sein, wenn die Stadt lebendig werden will. Die meisten Städte, die als lebendig empfunden werden, haben viele Bars und trendige Restaurants, Sonnenterrassen, Lichtspektakel, grosse Fussgängerzonen, Glacé-Verkauf, Künstler und Musik und das gewisse Extra an traditioneller Einzigartigkeit (Zuger Kirsch/-torte). Zug könnte meine Traumstadt werden, wenn doch endlich etwas mehr Lebendigkeit einkehren würde.»

Viele Ideen für die Altstadt

Diese Vision einer lebendig(er)en Altstadt umfasst zahlreiche Aspekte und Anliegen:

- Grösseres, vielseitigeres Angebot an Restaurants, Bars, Cafeterien, Snack-Kiosk
- Attraktivere Rahmenbedingungen punkto Nutzung des Aussenraumes für die Gastronomie (Öffnungszeiten, Lärmtoleranz)
- Vielseitigeres Angebots an Läden, Boutiquen, Dienstleistungen, Märkten aber auch ein Angebot von nicht-gewinnorientierten, alternativen Treffpunkten oder Orte (um dies zu ermöglichen, sollte die Stadt auf die Mieten Einfluss nehmen)
- Attraktive Gestaltung der Aussenräume in der Altstadt
- Fussgängerzonen, Grünflächen, Beschattung durch grosse Bäumen, Sitzbänke, Brunnen, Lichtkonzepte, Begrünung der Altstadt (Dialog 1)
- Verkehrsberuhigung: Fahrverbote, Fahrbeschränkungen, Reduktion von Fahrspuren. 30er Zone, neue Verkehrsführung, Aufhebung von Parkplätzen bzw. Ersatz durch unterirdischen Parkplätze (Dialog 2)

«Es wäre schön, mehr Grünfläche und Sitzgelegenheiten anzubieten. Die Altstadt könnte mit mehr Kaffees und Restaurants belebt werden. Allerdings sollte zwingend auch Raum geschaffen werden, wo man sich ungezwungen aufhalten kann und z.B. ein Picknick machen kann, da die Restaurants insbesondere am See überteuert sind. Fraglich ob es noch eingesperrte Vögel braucht am See. Der Platz könnte als Gemeinschaftsplatz mit Sitzgelegenheiten & Grünfläche gestaltet werden.»

Keine Gentrifizierung

Verhindert werden soll eine (weitere) Gentrifizierung der Altstadt:

- Ein Gastronomie- wie Detailhandelsangebot muss und soll auch für die breite Bevölkerung interessant sein.
- In der Altstadt sollten bezahlbare Wohnungen für Familien und Studenten möglich sein (gilt für ganz Zug).
- Im weitesten Sinne dazu zählt auch die Forderung nach Freiräumen ohne vorgegebene Nutzung für spontane Angebote, Aktionen (Strassenkünstler) oder Treffen mit anderen Menschen.

«Ich fände es wichtig, neben der Verkehrsführung auch Anreize zu schaffen, dass kleine Läden in der Altstadt überleben und florieren können. Z.B. durch zahlbare Mieten. Dies gilt auch für den Wohnraum, der in der Stadt Zug wahnwitzig teuer ist! Da braucht es politisch Abhilfe!»

Seepromenade

In Fokus der Anliegen und Beiträge steht die Gestaltung wie Nutzung der Seepromenade im Gebiet vom Hafenrestaurant bis zum Zuger Casino.

- Geäussert wird ein generisches Bedürfnis nach einer Modernisierung und Aufwertung der Zone. Der See wird als Naherholungsgebiet, Freizeitzone und Treffpunkt mit einem breiten Nutzungsspektrum verstanden.
- Vielfältig sind die konkreten Vorschläge: Die Entfernung oder Verlegung der Vogelvoliere am Landsgemeindeplatz, die Gestaltung des Uferbereiches mit Stufen, seeseitige Öffnung des Gartens beim Regierungsgebäude, mehr Aufenthaltsqualität auf der Rössliwiese und in der Katastrophenbucht (Bänke, Zugang für Wassersport, Food-Angebote), Bau eines Leuchtturm-Projektes auf dem Areal der Schützenmatt Turnhalle (Museum, Theater, Konferenzzentrum), Cafés, Buvette, Food-Stände entlang der ganzen Promenade, Calisthenics Anlagen etc.

«Wie fast überall in der Schweiz ist das urbane Seeufer eher bieder und zu wenig ausgenutzt. Vom Hafenrestaurant bis zum Landsgemeindeplatz gibt es über mehrere hundert Meter kein einziges Gastroangebot, vom kleinen Speck-Cube mal abgesehen. Es müsste doch möglich sein dort zumindest ein Restaurant mit direktem Seeanstoss sowie Cafés, Bars etc. zu platzieren. Weiterer Punkt: der schmutzige untere Level zwischen Speck-Cube und Rössliwiese müsste attraktiver gestaltet werden.»

«Aufgrund des Corona-Virus dürfen im Moment die Restaurants Schiff und San Marco ihre Aussenbestuhlung ausdehnen, und zwar direkt ans Seeufer. Ich würde mir wünschen, dass diese Aufwertung so weiter bestehen dürfte. Wir haben uns gefühlt wie in den Ferien. Es ist so schön am See zu essen und die grandiose Aussicht mit dem schönsten Sonnenuntergang direkt am Seeufer zu bewundern. Bitte wertet in Zug endlich die Seepromenade auf. Ein weiteres Kompliment zu den Pächtern in der ehemaligen Männerbadi (Badibar Siehbach). Endlich läuft mal etwas am See, man muss am Wochenende nicht mehr nach Zürich, um einen schönen Abend mit Musik und Tanz verbringen zu wollen. Herzlichen Dank für Ihr Engagement.»

Jene Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die sich zur Neustadt äussern, verlangen ebenfalls eine Aufwertung des Gebietes.

- Wichtig ist hier der Erhalt der Bahnhofstrasse als attraktive Einkaufszone und Verbindung von Neu- und Altstadt
- Konkret sind Fussgängerzonen zu planen, um die Laufkundschaft zu erhöhen, aber auch Diskussion über die Mieten von Gewerbeliegenschaften zu führen.

Erweitertes Zentrum

- Im Weiteren sind Konzepte für eine attraktivere Gestaltung der Zuger Plätze (Bundes-, Metalli-, Bahnhofplatz) anzudenken oder Vorstadt, Bahnhofstrasse, Alpenstrasse und Bundesplatz als Begegnungszone mit minimalem MIV ins Auge zu fassen.
- Angeregt wird auch, die Achse Baarerstrasse-Bahnhofstrasse bis hin zur Stadtgrenze in Richtung Baar zu entwickeln und damit mehrere (kleinere) Zentren aufzuwerten.
- Die Ortsplanung soll aber auch Konzepte entwerfen für eine Erweiterung des Stadtzentrums in Richtung Cham wie Herti.

«Altstadt bis Neustadt soll lebendiger werden. Mehr Geschäfte und Leute, die bummeln und einkaufen.»

«Es ist so schade, dass der beliebte Spielplatz beim Rigiplatz mit einer Blechlawine vom See getrennt ist.»

«Um den ‚Dichtstress‘ vom Postplatz wegzukriegen, ist das Stadtzentrum in Sinne des städtischen Hochhausreglements durch eine lebende Baarerstrasse bis zur Stadtgrenze Richtung Baar aufzuwerten. Dies sollte v.a. auch mit den Plänen zur gewerblich-industriellen Entwicklung des V-Zug Areals verknüpft werden. Die Achse Bahnhofstrasse - Baarerstrasse würde damit durch punktuelle ‚Aufenthaltsräume‘ auf dieser Achse beruhigt resp. kleinere Zentren geschaffen, die den Postplatz entlasten könnten.»

Verkehr

Viele Voten zu Altstadt wie Neustadt sprechen den MIV an, welcher für die grosse Mehrheit die Attraktivität des Zuger Zentrums beeinträchtigt:

- Immer wieder werden Fussgängerzonen, Förderung des Langsamverkehrs, Einschränkung des MIV angesprochen, wobei dies Befreiung vom Durchgangsverkehr Altstadt wie Neustadt betreffen.
- Nicht nur die Altstadt soll verkehrsfrei werden, sondern auch die Neustadt und hier insbesondere der «Kreisel» Vorstadtstrasse-Postplatz-Bahnhofstrasse-Bundesplatz-Alpenstrasse. Ein besonderes Anliegen ist eine Lösung für die Vorstadtstrasse (freier Zugang zum See).

Vereinzelt werden diese Anliegen als gewerbefeindlich kritisiert und die Meinung vertreten, dass ohne Parkplätze und Zufahrten für den MIV das Ladensterben akzentuiert wird.

«Wichtig ist Durchgangsverkehr durch Umfahrung reduzieren. Wenn keine Parkplätze vor den Läden sind, kann ich auch keine schweren Einkäufe erledigen.»

Begrünung

Implizit beinhaltet ein attraktives Stadtzentrum auch neue Begrünungskonzepte, Wasserspiele, schattenspende Bäume, Beachtung der pflanzlichen wie tierischen Biodiversität in der Stadt, Aufhebung der Asphaltplätze etc.

- Dies wird in diesem Dialog erwähnt, aber weniger häufig, da Thema in Dialog 1.

Weiteres

Weitere Einzelnennung mit kritischer Bewertung des Dialoges betreffen Aspekte wie Zug solle auch ein Platz für Bildung und Wissenschaft werden, die Entwicklung von Neustadt und Altstadt muss hinsichtlich Architekturvorgaben stimmig erfolgen oder der Ersatz von architektonischen Sünden früherer Jahre sei ins Auge zu fassen.

«Leider ist die Eingliederung bei den Gebäuden Uptown und Parktower komplett misslungen, ebenso die Namensgebung. Schade, Chancen verpasst. Der Ergänzungsbau an der schönen Gebäudezeile an der Baarerstrasse gegenüber der Eichstätt, was ist denn hier geschehen? Ein richtiger Fehltritt, bitte Stadtreparatur.»

Fazit

(Fazit siehe Schlussbetrachtung)

Schlussbetrachtung

Dialog 1

Die in Dialog 1 skizzierte Vision einer begrünten, naturnahen Stadt Zug entspricht einem zentralen Anliegen der Mitwirkenden.

- Stossrichtung und Umsetzungsideen wecken positive Bilder einer lebenswerten Stadt, bei welcher Mensch und Natur im Zentrum stehen. Dies steht im Einklang mit dem Wunsch nach einer ökologisch-nachhaltigeren Stadt mit einer hohen Lebensqualität.
- Seitens der Teilnehmenden ist bisweilen nicht nur eine Zustimmung zu verspüren, sondern auch ein immanentes Engagement hierbei mitwirken zu können.

Dialog 2

Dialog 2 über *Die Stadt mit der effizienten und flächenschonenden Mobilität* ist geprägt durch ein vehementes Votum für eine konsequente Förderung und Bevorzugung von Fussgängern und Veloverkehr.

- Den Langsamverkehr qualitativ und quantitativ aufzuwerten – wie in der Stossrichtung geschrieben – ist vielen zu wenig. Sie verlangen von der Ortsplanung, dass diese mehr Platz für den Langsamverkehr zu Lasten des MIV schafft.

Wenig Handlungsbedarf wird hingegen beim öffentlichen Verkehr gesehen. Hier wird weniger eine Verbesserung des Angebotes erwartet als vielmehr eine Optimierung bestehender Lösungen.

Dialog 3

Die Entwicklung und Förderungen von Quartierstrukturen sowie deren Vernetzung über kurze Wege wie in Dialog 3 dargestellt, wird mitgetragen:

- Themen wie Grün-, Frei- und Aussenräume zu aktivieren, Fuss- und Velowege zu vernetzen oder die Schaffung verkehrsberuhigter Wohnquartiere werden unterstützt und sind als Stossrichtung unbestritten.

Ambivalent und kontrovers sind die Ansichten über die Notwendigkeit einer physischen Infrastruktur – sei es in Form von Treffpunkten, Vereinslokalen oder Pickup-Stationen.

- Für die einen soll die Stadt damit Voraussetzungen für ein aktives Quartierleben schaffen und unterstützen, für andere gibt es hierfür in der Bevölkerung kein echtes Bedürfnis.
- Zu klären gilt es auch, ob die Stadt Zug für ein vielfältiges Quartierleben nicht zu klein sei.

In Kern vermischen sich in Dialog 3 politisch-gesellschaftliche Fragen (Braucht es ein «staatlich gefördertes» Quartierleben?) mit wirtschaftlichen Aspekten (Wieviel Geld darf eine Quartierförderung kosten und wie gross ist die Nachfrage?).

Insgesamt fällt auf, dass der Dialograum 3 von den Mitwirkenden weniger häufig kommentiert und diskutiert wurde als die anderen drei Dialoge. *Die Stadt der vielfältigen Quartiere und der kurzen Wege* scheint für die Zuger Bevölkerung wohl eher von untergeordneter Wichtigkeit.

Dialog 4

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer von Dialog 4 haben eine sehr moderne, urbane Vision vom einem künftigen Stadtzentrum Zug.

- Die «Zuger Juwelen» Altstadt und Seepromenade sind für ein breite, vielseitige Nutzung aufzuwerten, so dass diese zu attraktiven Anziehungspunkten für alle Bevölkerungsschichten werden.
- Neustadt, Altstadt und Seepromenade werden hierbei als eine Zone gesehen, wo sich Einkaufen, Ausgang und Naherholungsgebiet verbinden lassen.

Eine wichtige Voraussetzung für dieses künftige Bild des Zuger Stadtzentrums ist ein neues Verkehrskonzept für den MIV.

Auffällig ist, dass viele Statements der Teilnehmenden auch heute noch das Gebiet Postplatz/Altstadt als «Stadtzentrum» assoziieren, ungeachtet der tatsächlichen Verkehrs- und Passanten-Flüsse.

Meta-Erkenntnisse

Gemeinsamer Nenner aller vier Dialoge ist die ökologische Aufwertung des öffentlichen Raumes. Die Begrünung der Stadt wird nicht mehr nur als punktuelle Massnahme zur «Verschönerung» von Innenstadt wie Quartieren gesehen, sondern als eine konsequente Transformation in eine grüne Stadt Zug.

- Die Stadt Zug sollte hierfür ein strategisches Konzept unter Einbezug der Bevölkerung entwickeln.

Eine zweite übergeordnete Gemeinsamkeit stellt die Diskussion über die städtische Mobilität dar. Die Mehrheit der Teilnehmenden versteht unter moderner Urbanität eine Abkehr vom MIV hin zu mehr Langsamverkehr.

- Diese politische Diskussion über die Zukunft der Mobilität wird in vielen Städten mit zunehmender Härte geführt.

Die vorliegenden Erkenntnisse zu den Meinungen und Ansichten der Mitwirkenden scheinen sich mehrheitlich mit den Positionen jener gesellschaftlichen Kräfte zu decken, die eine ökologischer-nachhaltiger Gesellschaft verlangen.

- Unseres Erachtens sollten die Ergebnisse aber nicht ausschliesslich politisch interpretiert werden, sondern sie sind ebenso als Ausdruck eines gesellschaftlichen Trends zu sehen. Denn gerade die beiden Kernanliegen grünere Städte sowie attraktive Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr entsprechen dem zunehmenden Bedürfnis breiter Bevölkerungsschichten.