

# SA-BULLETIN

4/96

**Stadtverkehr**

## Rücktritt im Kantonsrat



Auf Ende Jahr tritt Arlene Wytenbach nach 6 Jahren aus dem Kantonsrat zurück. Sie übernimmt auf den 1.1.97 die Leitung der Bibliothek/Mediothek des Didaktischen Zentrums, damit einher geht eine Erhöhung ihres Arbeitspensums. Die letzten zwei Jahre im Kantonsrat haben sie Substanz gekostet, speziell die Niederlage um die Weiterführung des Gleichstellungsbüros. Mit Arlene Wytenbach verliert der Kantonsrat eine profilierte grün-alternative

Feministin, die sich mit ihrer ruhigen, aber hartnäckigen Art viel Respekt verschafft hat. Nachfolgerin wird Ruth Wyss. Sie ist 34-jährig, arbeitet als Krankenschwester auf der Intensivstation des Triemli-Spitals und ist Mitglied des SGA-Kantonalvorstandes, wo sie für die Finanzen zuständig ist. Wir danken Arlene für ihr grosses Engagement und wünschen ihrer Nachfolgerin einen guten Einstieg und den im KR nötigen langen Atem.



### Korrektur von Ruedi Spöndlin

In unserer letzten Ausgabe hat sich im Interview «Prämienexplosion, nicht Kostenexplosion» auf Seite 20 ein Missverständnis eingeschlichen. Unser Interviewpartner Ruedi Spöndlin wurde mit den Worten zitiert: «Es ist falsch, von einer Kostenexplosion zu reden. Die Kostensteigerungen im Gesundheitswesen liegen nur wenig über dem Konsumentenpreisindex. Von 1985 bis 1995 ist dieser um 32,2% gestiegen, während im Gesundheitswesen die Teuerung im selben Zeitraum bei 39,2% lag.» Auf Wunsch von Ruedi Spöndlin möchten wir nachträglich präzisieren, dass die genannten Zahlen in der Diskussion um die sogenannte Kostenexplosion kein sehr stichhaltiges Argument sind, denn sie betreffen nur die Preisentwicklung im Gesundheitswesen. Stichhaltiger wäre ein Hinweis auf die Entwicklung der Gesamtkosten gewesen, also Menge mal Preis. Dazu liefert er folgende Zahlen: Insgesamt haben sich die Ausgaben für das Gesundheitswesen seit 1985 nahezu verdoppelt, aber auch das sogenannte Bruttoinlandprodukt, die Gesamtheit aller in der Schweiz produzierten Waren und Dienstleistungen, hat in dieser Zeitspanne um 60% zugenommen. Von einer explosionsartigen Zunahme könne also keine Rede sein. Ruedi Spöndlin weist darauf hin, dass es zwar üblich, aber auch etwas fragwürdig sei, die Entwicklung der Gesundheitskosten mit derjenigen des Bruttoinlandproduktes zu vergleichen. Denn damit werde suggeriert, dass die Gesellschaft nur dann mehr für das Gesundheitswesen ausgeben dürfe, wenn sie auch entsprechend mehr Wohlstandsgüter konsumiere.

Inhaltsverzeichnis	
<b>Planungsstudie Stadtverkehr Zug</b> Vorwärts mit der Verkehrsreduktion	Seite 4
<b>Nationaler Veloweg</b> Veloland : auf den Zug aufgesprungen	Seite 11
<b>Streitpunkt Stadtverkehr</b> « An diese Reduktion glaube ich nicht»	Seite 12
<b>Antisemitismus und Berufsverbot</b> « Hart in der Kritik, weich bei den Massnahmen»	Seite 18
<b>Regierungsrat</b> Ja zum Teuerungsausgleich	Seite 20
<b>Stadtzuger Gemeindeordnung</b> Verunglückte Revision	Seite 22
<b>Kantonsrat</b> Der Holocaust und die Wertefrage	Seite 24
<b>Telebus</b> Späte Heimkehr für Nachtschwärmer	Seite 26
<b>Frontal</b>	Seite 27

### Impressum

Namentlich gezeichnete Artikel unterliegen der alleinigen Verantwortung der AutorInnen.

**SGA-Bulletin Nr. 4/96**, Dezember 1996; erscheint viermal jährlich.

**Herausgeber:** Förderverein pro SGA-Bulletin

**Adresse:** SGA-Bulletin, Postfach 829, 6301 Zug; Telefon: 711 86 33

**Redaktion:** Margit Gigerl, Reto Hunziker, Martin Stuber, Thomas Ulrich, Brigitte Weiss

**Belichtung und Druck:** Victor Hotz AG, Steinhausen

**Auflage:** 1250

**Abonnements:** Fr. 20.-; Mitgliederbeitrag Förderverein: Fr. 100.-

**Redaktionsschluss Nr. 1/97:** Montag 10. März; Erscheinungsdatum Donnerstag, 27. März 1997.

# Rote Karte für die Arbeitgeber!

**G**erade noch rechtzeitig vor der Abstimmung meldet die Schweizerische Bankgesellschaft den Abbau von 800 Stellen. Dies meldet auf der Titelseite die Neue Zuger Zeitung (nZZ) vom 27. November 1996. Die SBG wie die SKA, die Feldschlössli, die Sulzer, die Von Roll und weitere Firmen haben also den 1. Dezember nicht abgewartet. Und da soll noch jemand den Arbeitgebern glauben, sie wollten mit dem neuen Arbeitsgesetz Arbeitsplätze schaffen...

In der gleichen nZZ ein Leserbrief von Bruno Fäh aus Baar, der den Linken und Gewerkschaften unterstellt, Demagogie um das Arbeitsgesetz zu betreiben. Um das zu untermauern, werden zum x-ten Mal Argumente für das neue Arbeitsgesetz aufgetischt, die nur beweisen, dass viele BefürworterInnen das bestehende Gesetz und die Praxis der Behörden gar nicht kennen, aber die Demagogen sind die anderen...

In derselben nZZ ein Inserat der Wirtschaftsförderung: Rote Karte für die Linke. Sie haben es gewagt, eine erfolgreiche Kampagne gegen die Arroganz der Arbeitgeber zu führen, und das gehört gestraft. Einige Seiten weiter können wir lesen: «An den meisten Reichen geht die Rezession spurlos vorbei.» Die Arbeitslosigkeit steigt, und die Reichen werden immer reicher...

Die Mehrheit der Schweizer StimmbürgerInnen hat diese Zusammenhänge erkannt und mit über 60% Neinstimmen der Ar-



roganz und der sozialen Verantwortungslosigkeit der Arbeitgeber eine deutliche Abfuhr erteilt. Es war kein emotionaler Entschluss, wie dies nun die Arbeitgeber sehen möchten. Denn die Lohnabhängigen spüren tagtäglich am eigenen Leib, was Angst um den Arbeitsplatz, Stress und Druck bei der Arbeit und Willkür der Arbeitgeber heissen.

Damit ist vorerst einmal der wilden Deregulierung zur Profitmaximierung ein Riegel geschoben worden. Aus diesem Sieg müssen nun die Gewerkschaften und die Linken die Kraft schöpfen, um zusammen mit den Lohnabhängigen die eigenen Lösungen der Krise durchzusetzen. Die Wirtschaft darf nicht mehr alleine den Arbeitgebern überlassen werden. Denn eine Wirtschaft, die nichts anderes einfällt, als Gewinne zu steigern, Kosten zu senken, Personal abzubauen und damit Motivation und Know-how zu vernichten,

hat keine Zukunft.

Die Gewerkschaften müssen nun wieder mehr Druck machen, damit sie von den Arbeitgebern angehört und ernstgenommen werden. Denn Sozialpartnerschaft findet mit den Gewerkschaften statt und nicht mit den betriebsabhängigen Vertretungen und Belegschaften.

Es darf nicht mehr so laufen wie in der Zuger Presse am gleichen 27.11.96: Die Arbeitsmarktmassnahmen des Kantons Zug werden vorgestellt, die Gewerkschaften werden dazu aber gar nicht gefragt. Zu Wort kommt der Präsident des Zuger Industrieverbandes, der im wesentlichen das wiederholt, was die Arbeitgeber seit Beginn der Krise behaupten: Der Staat solle sich da raushalten, die Arbeitgeber werden es schon alleine schaffen. Gefragt wurde auch der Chef des Zuger Arbeitsamtes, dem kürzlich zur Forderung der Gewerkschaften nach Arbeitszeitverkürzung nichts Gescheiteres einfällt, als sie als «Chabis» zu bezeichnen.

Ob es den Arbeitgebern ins Budget und den Chefbeamten in den Kram passt oder nicht, es gibt keine andere Lösung für die Arbeitslosigkeit als eine radikale Verkürzung der Arbeitszeit. Denn es ist nicht die Arbeit, die fehlt, sondern der Wille jener, die in der Wirtschaft das Sagen haben, die vorhandene Arbeit auf alle Hände und Köpfe zu verteilen.

■ Bruno Bollinger

# Vorwärts mit der Verkehrsreduktion

Eine zwischen See und Berg eingeklemmte Kleinstadt mit 21'000 EinwohnerInnen\*, über 21'000 Parkplätzen, rund 23'000 Arbeitsplätzen, attraktiven Einkaufsmöglichkeiten und stark frequentierten Sportanlagen mit regionalem Charakter hat logischerweise Probleme mit dem Verkehr. Das ist objektiv gesehen der Ausgangspunkt für die von der Stadt Zug in einem breiten Mitwirkungsverfahren erarbeitete Planungsstudie, die Lösungen aufzeigen sollte.

Martin Stuber

Den Ausgangspunkt bildete eine Vorstudie, die der Stadtrat aufgrund der Motion «für eine realistische Stadtumfahrung» anfangs 1994 in Auftrag gegeben hatte. Die Vorstudie kam aufgrund der Zahlen des kantonalen Verkehrsmodells zum Schluss, dass die Verkehrsprobleme der Stadt Zug hausgemacht sind. Nicht der Durchgangsverkehr ist das Problem, sondern der Ziel-Quell- und der Binnenverkehr. Grossräumige Umfahrungen bringen also nichts. Daraufhin beschloss der Grosse Gemeinderat von Zug am 9. Mai 1995 mit 33 zu 3 Stimmen, eine Planungsstudie erstellen zu lassen, die Alternativen zu den kantonalen «Umfahrungen Zug-Baar» (UZB) aufzeigen sollte.

## Breites Mitwirkungsverfahren

Die nun seit September vorliegende Planungsstudie wurde in einem breiten Mitwirkungsverfahren, das über ein Jahr dauerte, mit VertreterInnen aus allen Quartiervereinen, Parteien, interessierten Verbänden, der Privatwirtschaft und dem Gewerbe zusammen mit Verkehrsfachleuten erarbeitet. Die mit der Einführung der Parkplatzbewirtschaftung erfolgreich abgeschlossene Beteiligung breiter Kreise diente dabei als Vorbild. In insgesamt sieben Plenumsdiskussionen wurden von den 90 Teilnehmenden die Resultate der Arbeitsgruppen

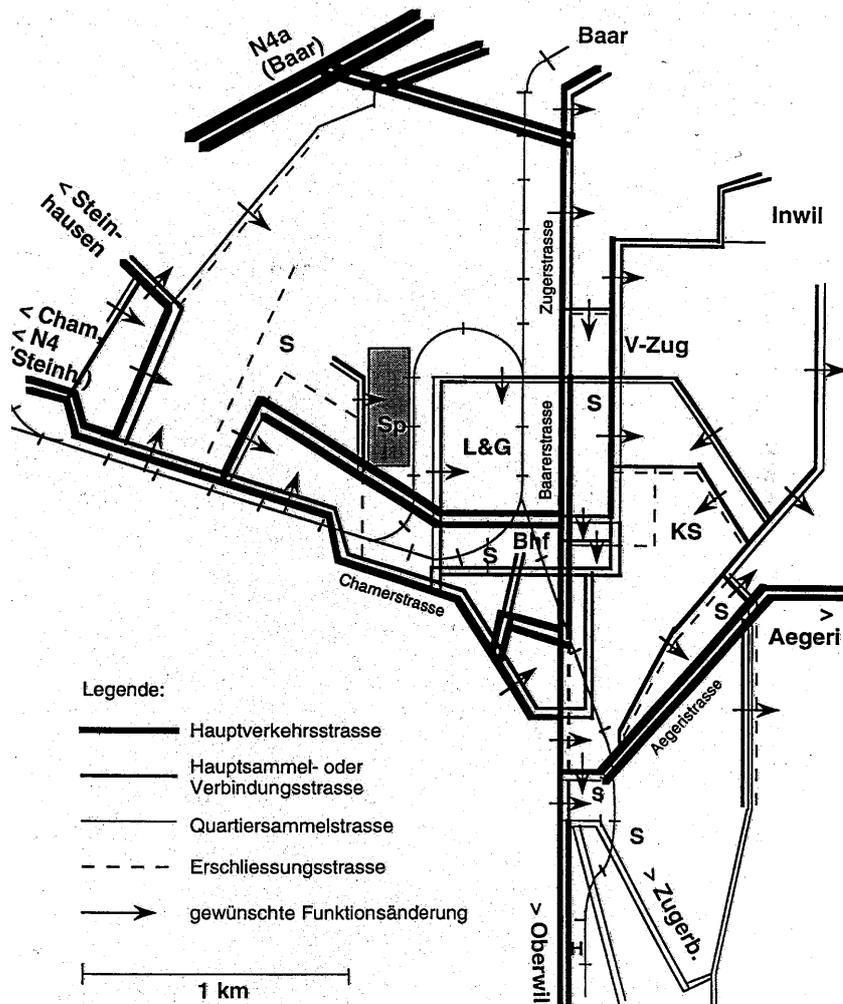


Abbildung 1: Karte der heutigen und der gewünschten Funktion der Zuger Strassen.

und der jetzt veröffentlichte Schlussbericht diskutiert und verabschiedet.

Beurteilung des Strassennetzes...

Als erstes wurde die Stadt in fünf geographische Bereiche aufgeteilt; pro Bereich nahm je eine temporäre Gruppe eine Bewertung des bestehenden Strassennetzes vor. Dabei wurde darauf geachtet, dass es sich um BewohnerInnen des entsprechenden Gebietes handelte. Bei der Bewertung wurde nicht nur der Ist-Zustand analysiert, sondern in einem zweiten Schritt auch der

Wunschzustand festgehalten. Das Resultat ist die Karte Abbildung 1.

...zeigt: zuviel Verkehr

Auffällig ist, dass mit Ausnahme von drei Strassenzügen fast alle Strassen tiefer qualifiziert wurden. Das heisst ganz klar, dass dort weniger Verkehr gewünscht wird. (Die Heraufstufung von Allmend- und Aabachstrasse ist dabei mit Vorsicht zu geniessen, war doch Zug-West als einziges Gebiet im Verfahren ungenügend vertreten.)

Ausgehend von diesem Wunschzustand entwickelten die beigezoge-

nen Fachleute zusammen mit sechs hernach gebildeten permanenten Arbeitsgruppen Projektvarianten, wie dieser zu erreichen sei.

7-Punkte-Programm

Heraus kam schliesslich ein 7-Punkte-Programm:

1. Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt: Schaffung einer verkehrssarmen attraktiven Einkaufsachse Bahnhofstrasse, mit beschleunigtem Busverkehr in beiden Richtungen und Wahrung der Zubringermöglichkeiten. Verbesserte Ost-West-Ver-

Abb.2

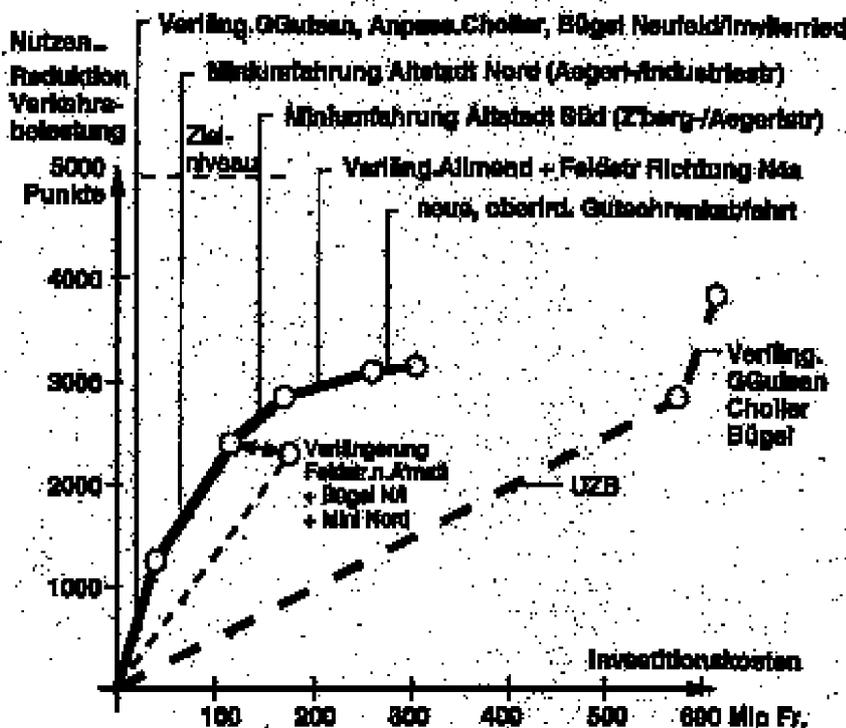


Abb.3

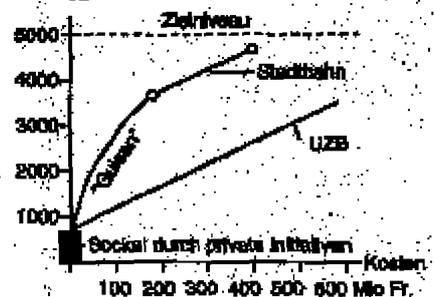


Abb.4

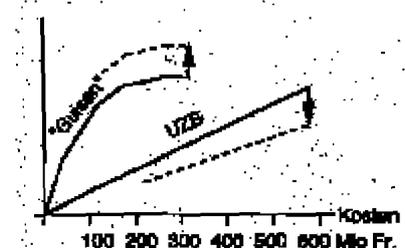


Abb. 2: Bewertung von einzelnen Strassenprojekten und Kombinationen bezüglich Kosten und Nutzen.

Abb. 3 und 4: Bewertung der Strassenprojekte unter zusätzlichen Aspekten:

Abb. 3: Berücksichtigung privater Massnahmen und der Stadtbahn.

Abb. 4: Berücksichtigung der Luftreinheit insgesamt.

- bindungen für Fussgänger im Bereich des Bahnhofs.
2. Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren, namentlich Unterbindung von Schleichwegen des ortsfremden Verkehrs.
  3. Verbesserungen am Busverkehr, städtisch und regional. Förderung des Velo- und Fussgängerverkehrs.
  4. Initiativen der Wirtschaft zu umweltfreundlichem Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr.
  5. Vermehrte Berücksichtigung der Erschliessbarkeit durch den öffentlichen Verkehr bei Baubewilligungen. Ausrichtung der Quartiergestaltungspläne auf Durchmischung der Siedlungsfunktion. Bauliche Verdichtung in Bahnhofsnähe, um kürzere Pendlerwege zu ermöglichen und die Benützung des ÖV zu fördern.
  6. Umfahrungs- bzw. Entlastungsstrassen: im Rahmen des (in Teilen zu modifizierenden) kantonalen Verkehrsrichtplans schrittweise Ergänzungen des Netzes durch Strecken mit gutem Nutzen/Kostenverhältnis.
  7. Entwicklung einer «Stadtbahn» als neuem schienengebundenem Verkehrsmittel: in erster Stufe «Light Rail» auf bestehenden Trassen der SBB. Spätere Erweiterung mit eigenen Trassen, welche die Wohnsiedlungen und dezentrale Arbeitsplätze besser erschliessen.  
Dabei sind die ersten vier Punkte kurzfristig zu realisieren, während die letzten drei als mittel- bis langfristige Massnahmen gelten.

### Interessante Methode...

Um die Resultate eines solchen Verkehrskonzeptes mit den UZB vergleichen zu können, wurde die Entlastungswirkung nicht nur in



**Verkehrsarm könnte der Postplatz zum neuen Zentrum der Stadt Zug werden.**

Bild Bulletin

bezug auf Anzahl Fahrten errechnet, sondern auch auf der Basis der betroffenen Streckenlänge und der Empfindlichkeit des Strassenumfeldes auf Immissionen gewichtet. Heraus kam ein Überlastungswert von 5000 Punkten (vgl. Abb. 2).

Eine weitere Grundannahme bildete die zukünftige Siedlungsentwicklung. Heute liegt der Schwerpunkt der Verkehrsströme zwischen Zug und den westlichen Nachbargemeinden bzw. dem Ennetsee. Dies dürfte sich aufgrund der zu erwartenden Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze noch erheblich verstärken, wird doch im Ennetsee eine Bevölkerungszunahme um 6000 zwischen 1990 und 2010 prognostiziert, während der entsprechende Wert für die Lorzenebene bei 4000 liegt.

### ...mit Schwächen

Diese Prognosen leiden aber unter einem schwerwiegenden Mangel:

die Entwicklung des Masterplan-Gebietes Landis & Gyr in der Stadt Zug wurde nicht berücksichtigt! Beim extremsten Szenario ergäben sich hier bis zu 8000 zusätzliche Arbeitsplätze und ca. 1500 neue EinwohnerInnen – allerdings laut L&G in einem Zeithorizont von 35 bis 40 Jahren.

Die andere Schwäche dieser Methode: um die Resultate vergleichbar zu halten, mussten auch beim Modal Split (Verhältnis von ÖV und motorisiertem Individualverkehr mIV) und beim Verkehrswachstum die den UZB zugrundegelegten Prognosen übernommen werden.

### UZB: wenig fürs Geld...

Das Resultat ist dennoch für die UZB fatal: obwohl weitaus das teuerste Projekt, werden nicht einmal 3000 Entlastungspunkte erreicht.

Mit der Verlängerung General-Guisan-Strasse, Bügel Inwilerried-Neufeld und Miniumfahung Altstadt werden bei einem Drittel der

Kosten die gleichen Entlastungseffekte erreicht (vgl. Abb.3).

Festzuhalten bleibt: die angestrebte Entlastung wird mit Strassenneubauten so oder so nicht erreicht.

Erst mit dem Einbezug der Resultate von privaten Initiativen und der Stadtbahn rückt das Ziel überhaupt in Reichweite. Die Abbildung 3 zeigt deutlich: je höher die Reduktion des mIV durch private Initiativen beim Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr ausfällt, desto grösser und billiger die Entlastung vom Verkehr.

...und schlecht für die Luft

Wenn in der ganzen Kosten-Nutzen-Rechnung nun auch noch die Luftreinhaltung berücksichtigt wird, tauchen die UZB vollends. Abbildung 4 zeigt dies deutlich. Der Grund liegt in den enormen Umwegfahrten, welche die UZB erzeugen. Die konkreten Zahlen, welche in das nebenstehende Diagramm

eingeflossen sind, werden immer noch unter Verschluss gehalten; der schon lange vorliegende Umweltverträglichkeitsbericht ist bisher nicht publiziert worden.

Verlängerung General-Guisan-Strasse problematisch...

Die neue Verbindung Chamerstrasse – Chollerstrasse – General-Guisan-Strasse weist gemäss Planungsstudie das mit Abstand beste Kosten/Nutzen-Verhältnis aus. Erreicht würde damit v.a. eine Entlastung der Chamerstrasse und der Letzistrasse. Was nicht gesagt wird: diese Entlastung wäre wohl nur vorübergehender Natur, wenn nicht gleichzeitig Massnahmen zur Kapazitätssenkung auf diesen beiden Strassen getroffen würden. Darauf haben wir im GGR ausdrücklich hingewiesen.

Hingegen verlangt der Schlussbericht auf Seite 29 korrekterweise eine Verknüpfung der Resultate der Zweckmässigkeits- und Machbar-

keitsprüfung dieser neuen Westzufahrt mit der Weiterentwicklung des Stadtbahnkonzeptes. Damit lässt er offen, ob diese Westzufahrt überhaupt gebaut werden soll.

Regionale Aspekte

Eine nicht zu unterschätzende Wirkung hat die Planungsstudie auf die Zusammenarbeit der Gemeinden in Verkehrsfragen. Cham z.B. hat ein Interesse an der neuen Westzufahrt, falls diese in der Ammensee an die N4 angeschlossen würde, weil damit ein Teil des Durchgangsverkehrs auf die Autobahn gelenkt würde. Dies allerdings wohl nur, wenn auch Hünenberg einen Anschluss bekäme, denn der grossräumige Durchgangsverkehr benützt heute schon die Autobahn. Dies wiederum muss zusammen mit der Stadtbahn angeschaut werden, die ja v.a. im Westen ihre Wirkung entfalten wird, erst recht, wenn die zweite Etappe mit einem Ast nach Hünenberg realisiert würde.

## Schnelltram kommt



Das regionale Schnelltram (Stadtbahn) ist auf gutem Weg. Kürzlich hat der Regierungsrat die Kantonsratsvorlage für ein Vorprojekt verabschiedet.

Der grösste Unsicherheitsfaktor scheint auch beseitigt: mittlerweile arbeiten auch die SBB aktiv an der

Vorbereitung mit und sind sogar bereit, Eigenleistungen zu erbringen. In den Gemeinden ist vor allem im Ennetsee das Interesse gross, der Hünenberger Gemeinderat hat bereits einen Augenschein im Ausland vorgenommen, und in Cham existiert die Idee, die ursprünglich für die S+E-Strasse freigehaltene Zone für das Schnelltram vorzusehen. Verschiedene Industriebetriebe haben ebenfalls schon ihr Interesse an Haltestellen in ihrer Nähe angemeldet.

Im GGR von Zug passierte ein Antrag von SGA-Gemeinderat Stuber oppositionslos, dass «für die

Planung und Realisierung der Stadtbahn auf städtischem Boden ein Gremium zu schaffen sei, das den Kanton tatkräftig unterstützt» und die entsprechenden Mittel vorzusehen seien.

Etwas unsicher scheint noch der zeitliche Fahrplan für die Realisierung zu sein. Es ist noch unklar, wie die Bahnreform genau aussehen wird, und bei einem Pilotprojekt gibt es immer Unwägbarkeiten. Wenn alles optimal läuft, sollte zur Jahrtausendwende das erste Schnelltram verkehren.



### **Bleibt so oder so noch längere Zeit ein neuralgischer Punkt: der Kolinplatz.**

Bild Bulletin

Oder nehmen wir den geplanten Ausbau des «Zugerlandes» in Steinhausen, das zusätzlichen Verkehr auch aus der Stadt Zug generieren würde. Hier müsste sicher mit der Parkplatzbewirtschaftung endlich vorwärts gemacht werden.

Mit Baar bestehen bezüglich der Erschliessung der schnell wachsenden Zone Inwil/Grienbachstrasse und der Führung des Verkehrs auf die neue Zentrumsumfahrung Berührungspunkte. Baar war denn auch am Mitwirkungsverfahren direkt beteiligt, was angesichts der langen gegenseitigen Ignorierung schon fast als historisch zu bezeichnen ist.

### **Regionaler Verkehrsrat**

Um solche und andere Fragen zu untersuchen, ausdiskutieren zu können und tragfähige Lösungen zu erarbeiten, postuliert die Planungsstudie die Einrichtung eines regionalen Verkehrsrates. Der Ennetsee hat sein Interesse daran klar gezeigt und auch Baar dürfte mitmachen. Noch offen ist die Haltung der Berggemeinden, die vorläufig abzuwarten scheinen. Ein Spezialfall scheint bisher Steinhausen zu sein; der dortige Gemeinderat bekundet offenbar Mühe mit regionalem Denken, hat aber nach neuesten Informatio-

nen auf eine etwas dialogfreundlichere Linie eingeschwenkt.

Wenn dieser Verkehrsrat zustandekommt, können nicht nur die Gemeinden ihre eigenen Verkehrsprojekte wo nötig mit den umliegenden Nachbarn abstimmen, der Kanton erhält auch einen neuen Partner in seiner Verkehrspolitik, den er nicht einfach ignorieren kann.

### **Abwarten und Pfeife rauchen**

Der Kanton respektive dessen Baudirektor Twerenbold hat mit einem Taschenspielertrick auf die Veröffentlichung des Schlussberichtes reagiert: Auf die zentralen Hauptkenntnisse, dass nämlich die Stadtzuger Verkehrsprobleme hausgemacht sind und die UZB keine befriedigende Lösung dafür bieten, geht der Baudirektor gar nicht ein. Damit überspielt er die grossen Versäumnisse hinter seinem Mammutprojekt: die Probleme wurden gar nie sauber analysiert, die deutlichen Hinweise auf die grossen Mängel seines Projektes (untergeordnete Bedeutung des Durchgangsverkehrs) jahrelang ignoriert, eine Kosten/Nutzen-Rechnung nie ange stellt.

Stattdessen bestreitet Twerenbold die Vergleichbarkeit der städtischen Strassennetzergänzungen mit seinen UZB, weil die Machbarkeit beim Kurztunnel nicht abgeklärt sei. Eine Variantenstudie des Kantons von 1989 beweist das Gegenteil, inklusive Anschluss Ägerstrasse. Kennt Herr Twerenbold seine eigenen Unterlagen nicht?

Seine Taktik scheint klar: abwarten, Zeit gewinnen und hoffen, dass der Schwung der Planungsstudie sich abschwächt. Wem das etwas bringt, bleibt schleierhaft. Wenn dem Zuger Baudirektor keine besseren Argumente zur Begründung seiner UZB einfallen, scheint die Zeit gekommen, dass der Kantonsrat

dem Ganzen möglichst bald ein Ende bereitet und Raum schafft für etwas Neues, Zukunftsfähiges.

Wer setzt die Erkenntnisse um?

Die grosse Frage für die Stadt bleibt aber vorläufig auch noch eine andere: Wer setzt die Erkenntnisse und Vorschläge um? Die Planungsstudie schlägt vor, für deren Realisierung auch die permanenten Arbeitsgruppen beizuziehen. Der Stadtrat brachte kürzlich eine Vorlage in den Gemeinderat, die gemäss Prioritätenliste Kredite für die Realisierung von drei ersten Schritten verlangte: Verkehrsregime Bahnhofstrasse, Verkehrsberuhigung

und Projekte für das Ankurbeln der privaten Initiativen im Einkaufs-, Arbeits- und Freizeitverkehr.

Dem GGR war das zuwenig, woraufhin der Stadtrat seine Vorlage zurückgezogen hat. Mit einem Globalkredit soll eine Projektorganisation aufgebaut werden, welche erstens den Verkehrsrat aufgleisen sowie das Verkehrskonzept in seiner Gesamtheit mit Nachdruck realisieren kann. Zwar konnte die GGR-Debatte nicht alle Zweifel ausräumen, dass Teile der bürgerlichen Mehrheit eben doch vor den konkreten Massnahmen zurückschrecken und dort die Motive für die Rückweisung der stadträtlichen Vorlage zumindest zweideutig sind.

Es wird unsere Aufgabe sein, für einen möglichst breiten Einbezug bei der Realisierung des Verkehrskonzeptes besorgt zu sein und den Finger darauf zu halten, dass das ökologische Potential im Verkehrskonzept auch tatsächlich zum Tragen kommt.

\*Die OberwilerInnen sind uns nicht böse, wenn wir sie im Hinblick auf die Verkehrsfrage hier für einmal ausklammern. ■

## Zentrale Schlussfolgerungen der Planungsstudie:

Aufgrund der eingehenden Bewertung der Verkehrsprobleme und der daraus abgeleiteten und neu formulierten Zielsetzungen kommt die Planungsstudie Stadtverkehr zu sechs zentralen Schlussfolgerungen, dass

**1** Die von ihr geprüften und vorgeschlagenen Strassennetzergänzungen im Vergleich zu den UZB deutlich günstigere Kosten/Nutzen-Verhältnisse aufweisen;

**2** Die Prioritäten für die Strassenbaumassnahmen anders zu setzen sind, nämlich:

I. Verkehrsregimeänderungen im Stadtkern als Sofortmassnahme  
II. Verkehrsberuhigungen  
III. Strassennetzergänzungen;

**3** Mit den Strassennetzergänzungen allein das angestrebte Zielniveau der Verkehrsentlastung nicht erreicht werden kann;

**4** Deshalb private Initiativen als Sofortmassnahme im Bereich des Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehrs nötig sind;

**5** Die Bewältigung der künftigen Verkehrsprobleme ohne eine Stadtbahn kaum möglich sein wird;

**6** Das von der Planungsstudie die Stadtverkehr vorgeschlagene Verkehrskonzept der Konsolidierung mit den Nachbargemeinden und dem Kanton bedarf, damit seine Verwirklichung mit der nötigen horizontalen und vertikalen Koordination vorangetrieben werden kann.

Der Schlussbericht kann gratis bezogen werden bei:

Stadtbauamt der Stadt Zug  
Frau Speck  
St. Oswaldsgasse 20  
6301 Zug

Telefon 728 21 65.

**Am Mitwirkungsverfahren beteiligten sich vier SGA-Mitglieder. Drei davon nehmen persönlich Stellung.**

**Barbara Fehlmann**



Angefragt wurde ich wegen meinem Engagement für die Verkehrshalbierungsinitiative (in diesem Plenum hätte ich nur ganz wenige Unterschriften erhalten).

Die Plenumsitzungen waren gut vorbereitet, informativ, zum Teil auf hohem technischem Niveau gehalten. Auf eindrückliche Weise wurde das Projekt UZB schwächer, im Gegenzug erstarkte die Idee einer Stadtbahn. Doch ich bin skeptisch geblieben: Bleiben wir auf den vielen Kilos Papier sitzen oder werden Taten folgen?

Der interessanteste Teil waren die Arbeitsgruppensitzungen. In der AG Freizeitverkehr war man sich einig, dass der mIV reduziert werden musste, und dieser Konsens hat spürbar die Gesprächskultur und die Thematik beeinflusst (z.B. soll bei Grossveranstaltungen ein Verkehrskonzept zur Pflicht werden, verbilligte Eintritte für Benutzer des ÖVs, Ausweitung der Parkplatzbewirtschaftung).

Im Schlussbericht fanden wir kaum Erwähnung oder wurden abgeschwächt zitiert; so wurde aus der Forderung autofreier Zugerberg ein autoarmer...

**Martin Stuber**

Als indirekt «Mitschuldiger» für das Mitwirkungsverfahren war es selbstverständlich mitzumachen.

Weil ich auf der Loretohöhe wohne, beteiligte ich mich in der Arbeitsgruppe Ost an der Beurteilung der Strassen in diesem Stadtteil. Hier standen natürlich die Ägerstrasse und die graue Gutschrankabfahrt im Zentrum der Diskussionen. Interessant war, dass eigentlich ohne allzu grosse Debatten Konsens darüber herrschte, dass es zuviel Autoverkehr hat. Das gleiche Phänomen dann auch in der Arbeitsgruppe Regionalverkehr: es war eigentlich unbestritten, nach Wegen zu suchen, wie der Modal Split verbessert werden kann, auch beim TCS-Vertreter. Meine These, dass es im Grunde einer Mehrheit der Leute klar wäre, dass sich beim Verkehr etwas ändern muss – weniger Autoverkehr, mehr Füsse, mehr Velos, mehr ÖV – bestätigte sich. Allerdings war auch die latente Hilflosigkeit über die Verkehrsralawe immer wieder spürbar. Das zeigte sich dann auch, als mein Antrag auf eine quantitative Festsetzung von Reduktionszielen (minus 20% in 10 Jahren) abgelehnt wurde.

Als eher schwierig empfand ich die Diskussionen im Plenum, weil sich hier tendenziell zeigte, dass in einem von vielen als gross empfundenen Rahmen (50 bis 70 Leute) eher Leute reden, die sich gewohnt sind, vor Publikum das Wort zu ergreifen. Hingegen war das Klima immer sehr sachlich, hin und wieder gab's sogar richtige Debatten, mit Hin und Her. Mir war's jedenfalls wohler als meistens sonst im Gemeinderat...



Insgesamt empfinde ich es als Beweis, dass Politik nicht auf die PolitikerInnen und ExpertInnen

(oder TechnokratInnen) beschränkt bleiben darf.

**Nick Mijnsen**

Als Vertreter der VeLobby vertrat ich die Anliegen der Velofahrenden in der Arbeitsgruppe Einkaufsverkehr. Dass in den Arbeitsgruppen ähnliche Interessenlagen aus unterschiedlichen Sichtweisen entstehen konnten, dürfte die weitere Zusammenarbeit mit Gewerbe- und Wirtschaftsvertretern prägen.



Zum ersten Mal mussten sich viele mit der komplexen Planungsrealität auseinandersetzen. Auf diesem anspruchsvollen Niveau war die eigene Interessenlage nicht im Vorherein klar, was den Auseinandersetzungen den ideologischen Stachel gezogen hat.

Konkret hat sich die VeLobby gegen den Postplatzriegel ausgesprochen, obwohl die Velofahrenden von der direkten Durchfahrt profitiert hätten. Die Vielfalt von kleinen Läden im Altstadtbereich hätte aber darunter gelitten. Wir setzten uns für eine Ausweitung des Fussgängerbereiches Richtung See und bis an die Gubelstrasse ein. Die zusätzliche Verkehrsbelastung der Poststrasse müsste durch eine durchgängige Veloachse zwischen Kanti und Bibliothek flankiert werden.

Allgemeiner Eindruck: Die Bereitschaft, Alternativen zu suchen, ist vorhanden, wohl aus der Einsicht, dass die UZB keine Lösungen bringen. ■

# Veloland: Auf den Zug aufgesprungen

**Stell Dir vor, es gibt ein nationales Radwanderwegnetz, an dem alle Kantone mitmachen – ausser dem Kanton Zug!  
Der Zuger Tourismus, das sind heute hauptsächlich Geschäftstouristen. An den Wochenenden und in Ferienzeiten sind die Hotels schlecht ausgelastet. Kann aber die Förderung «eines qualitativen, umweltverträglichen Tourismus» (so das Leitbild von Zugerland Tourismus) so erreicht werden?**

---

Nick Mijnsen

---

Ähnliche Fragen stellten sich die Schweizer Tourismusvermarkter angesichts der kriselnden Schweizer Tourismusbranche. Im Ausland beobachteten sie den Trend zum Radreisen, das in den letzten Jahren ganz leise und umweltschonend zu einem gewichtigen Tourismusfaktor angewachsen war. Schweiz Tourismus erkannte, dass sich mit dem Velotourismus die Chance bot, Infrastrukturen in der gut erschlossenen Schweiz gerade auch ausserhalb der Tourismusmagnete zu nutzen.

## Nationales Radwanderwegnetz

Erfahrungen in den Kantonen Bern und Solothurn mit ihrem gut ausgebauten und zusammenhängenden Netz an Radwanderwegen zeigten ein grosses brachliegendes Potential für Velotourismus. In den übrigen Kantonen gibt es aber grössere Radwanderwege erst in Ansätzen, die Radwege – falls vorhanden – konzentrieren sich ohne grossräumige Zusammenhänge meist um die Agglomerationen und Dörfer.

## Zusammenarbeit Tourismus-IG Velo

Die Zusammenarbeit zwischen Schweiz Tourismus und RadwanderaktivistInnen (vor allem das Velobüro Olten) führte zu einem Projekt, das auf das Jubiläumsjahr 1998 hin ein Routennetz aus verschiedenen charakterisierten Routen bereitstellen sollte. Im Sommer 96 hat die Trägerstiftung «Veloland Schweiz» so

unterschiedliche Kreise wie den Schweizerischen Radfahrerbund, die IG Velo Schweiz, Energie 2000 und den TCS zusammengebracht.

## Kein Zuger Interesse?

Die Kantone wurden 1995 über die Baudirektorenkonferenz erstmals angeregt, beim Projekt Schweizerische Radwanderwege mitzumachen. Darauf und auf verschiedene Nachfragen zeigte der Kanton Zug aber kein Interesse. Im Gegenteil: An einer Podiumsdiskussion der VeLobby Zug anfangs 96 waren sich Planer und Touristiker darüber einig, dass der Velotourismus dem Kanton Zug grosse Chancen bietet. Dennoch waren dem Regierungsrat die Projektkosten in der Höhe von 20–60'000 Franken zu hoch.

Im September 96 wurde daher das Projekt Veloland Schweiz mit acht zusammenhängenden Routen vorgestellt – einzig ohne Zug. Das anhaltende Interesse inner- und ausserhalb des Kantons führte schliesslich Ende 96 doch noch dazu, dass der Regierungsrat auf seinen Beschluss zurückkam und damit eine nachträglich geschaffene 9. Route vom Genfersee via Brünig über Zug-Einsiedeln bis zum Walensee ermöglicht.

## Was bringt uns die Seenroute?

Die Route 9 bietet als familientaugliche «Seenroute» jeweils den Velotransport im öffentlichen Verkehrsmittel als Alternative zu topographisch- oder verkehrsbedingter Mühsal. Den Kanton Zug soll die «9»

von Gisikon her kommend via Baar-Unterägeri-Sattel durchqueren. Die Stiftung Veloland möchte dabei der Lorze entlang via Höllgrotten und dem «Industriepfad» fahren. Ob dies allerdings schon bei der Eröffnung im Frühsommer 1998 soweit ist, ist noch offen.

Die Einbindung in das Nationale Radwegnetz bringt auch den Hiesigen Vorteile. Neben dem umweltschonenden Tourismus wird das überkantonale Netz verbesserte Infrastrukturen und durch die Schliessung von Lücken eine Klärung des regionalen Radwegnetzes bringen. Die aufkommenden Tourismusinteressen dürften der Forderung nach einer Veloverbindung ins Ägerital nachhaltigen Schub verschaffen. ■

## VeLobby

Velofahrende brauchen eine Lobby, die sich bei Ämtern und Institutionen für sie einsetzt. Die VeLobby informiert in ihrem «velojournal» mit einer Regionalseite über aktuelle Veloanliegen. Die VeLobby veranstaltet mit ihren Arbeitsgruppen auch Velobörsen, Reparaturkurse und Sicherheitschecks. Eine Arbeitsgruppe gibt es zur Veloparkierung am Zuger Bahnhof. Ortskenntnisse der «Einheimischen» sind wichtig; deshalb ist die VeLobby daran interessiert, Ortsgruppen aufzubauen: VeLobby-InteressentInnen können sich über das Postfach 1019, 6301 Zug an die VeLobby wenden.

# «An diese Reduktion glaube ich nicht»

Die Planungsstudie Stadtverkehr, die in diesem Bulletin ausführlich behandelt wird, gibt Anlass zu heftigen Diskussionen. Geteilt sind die Meinungen auch innerhalb der SGA. Wir haben deshalb den SGA-Gemeinderat Martin Stuber und die Präsidentin der städtischen SGA, Madeleine Landolt, zum Streitgespräch geladen.

---

Margit Gigerl, Reto Hunziker

---

## **Bulletin: Wie beurteilt Ihr grundsätzlich die Planungsstudie Stadtverkehr?**

*Madeleine Landolt:* Ich bin mit der grundsätzlichen Haltung, die aus der Planungsstudie Stadtverkehr spricht, nicht einverstanden. Ich will nicht sagen, die Gruppen haben schlecht gearbeitet, aber ich habe eine andere Einstellung zum Verkehr. Man gibt dem motorisierten Individualverkehr viel zu viel Raum. In der Studie wird beispielsweise mehrfach von «umweltfreundlichem Verkehr» gesprochen. Verkehr ist nie umweltfreundlich. Ich finde dies einen irreführenden Be-

griff – man spricht immer wieder von einem Neutrum, «vom Verkehr und der Mobilität» als einem Neutrum. Dahinter stehen aber motorisierte Menschen. Ich behaupte nun, viele Menschen – auch die, die an dieser Studie mitgearbeitet haben – sind sich überhaupt nicht bewusst, was der Moloch individueller Autoverkehr anrichtet. Es geht nicht nur um die Luftverschmutzung und um die Einhaltung der Luftreinhalteverordnung, die auch mit der Planungsstudie nicht eingehalten wird. Es geht auch um den Lärm, um den Landverbrauch, also um massive Einschränkungen der Lebensqualität, die die Leute anscheinend gar nicht mehr spüren. Ich will keine neuen Strassen, nicht einen Meter.

*Martin Stuber:* Fussgänger- und

Veloverkehr ist umweltfreundlich! Ich interpretiere die Planungsstudie anders als Madeleine, vielleicht auch, weil ich an der Entstehung mitbeteiligt war. Sie kann ein grosser Schritt vorwärts sein für alle, die in der Stadt Zug eine umweltfreundliche Verkehrspolitik realisieren wollen.

Bisher waren wir bei den kleinsten Schritten blockiert, weil der Kanton, der mit seinem eigenen Projekt, den UZB, beschäftigt war, gar nicht darauf eingegangen ist. Andererseits hat dieses Mammutprojekt wie ein Damoklesschwert über uns gehangen. Beispielsweise hatten wir schon vor vielen Jahren die Idee der «Pfortneranlagen», d.h., dass am Eingang der Stadt nur so viele Autos reingelassen werden, wie flüssig durchfahren können – mit gleichzeitiger Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Wir haben diese Idee aber nie wirklich «gepusht», weil klar war, dass damit Munition für die UZB anfallen würde, denn zumindest am Anfang gäbe es bei den Pfortneranlagen Rückstaus.

Diese Blockierung wird nun weggefallen, weil die Stadt ein eigenes Verkehrskonzept entworfen hat, was sie übrigens bisher nicht hatte. Und noch einen zweiten positiven Aspekt dieser Planungsstudie sehe ich – und hier bin ich mit Madeleine nicht einverstanden: Klar steht darin, dass wir mit dem Verkehr leben müssen. Aber im Schlussbericht kommt klar zum Ausdruck, dass der Verkehr reduziert werden muss. Wenn diese Reduktion mehrheits-



**«Ich finde es eine ganz gute Idee, mit dieser Planungsstudie quasi in die Quartiere rauszugehen.»**

Bild Bulletin

fähig und zur Verkehrspolitik wird in dieser Stadt, wäre das ein grosser Schritt vorwärts. Klar steht leider nirgends: Wir wollen den Autoverkehr um 25% reduzieren. Aber als Resultat eines Mitwirkungsverfahrens mit der Beteiligung des ganzen verkehrspolitischen Spektrums kannst du kaum erwarten, dass dabei das SGA-Verkehrsprogramm herauskommt.

**L:** Genau an diese Reduktion glaube ich nicht! Wenn ihr die General-Guisan-Strasse verlängert, vielleicht sogar absenkt, einen Kurztunnel macht – das bringt eine Super-Verflüssigung für den Individualverkehr. Ich bin nicht für Lösungen, damit noch mehr Autos Platz haben, die noch flüssiger vorwärts kommen. Es braucht massives Bremsen des Individualverkehrs, d.h. auch vermehrt Kontrollen der Polizei (Tempo, Parkierung), autofreie Zonen und einen ganz gut ausgebauten ÖV.

**S:** Im Grundsatz einverstanden, aber du musst auch aufzeigen, wie du das erreichen willst. Das Problem ist, dass du dich mit der Beschränkung auf eine kompromisslose, fundamentalistische Haltung aus der Diskussion völlig ausklinkst, es hört dir schlicht niemand zu. Noch schlimmer: du schliesst dich aus dem Prozess aus, der im Moment in der Stadt ins Laufen kommt.

Es kann nicht genug betont werden: Wir können heute in der Stadt Zug dank der Planungsstudie in einem ganz anderen Massstab anfangen, konkrete Verkehrspolitik zu machen. Die einzige grössere Sache, die in den letzten Jahren realisiert wurde, ist die Parkplatzbewirtschaftung dank des dabei erstmals angewandten Mitwirkungsverfahrens – immerhin das.

Noch zu den Strassen: Es ist ein grosser Irrtum, dass die Planungsstudie einfach postuliert, dass Strassen gebaut werden sollen. Erstens ging es darum, Alternativen zu den



**«Die Frage ist ja, wie man ein solches Papier zum Leben erweckt, die Betroffenen auch mündig macht und zur Mitgestaltung anregt.»**  
**«Unsere Aufgabe ist, aus dieser Planungsstudie das Optimum herauszuholen, und das geht nur, wenn wir damit an die frische Luft, zu den Leuten gehen.»**

Bild Bulletin

UZB zu prüfen und zu bewerten. Zweitens kommen bei den «Schritten zur Verwirklichung des Verkehrskonzeptes» (S. 28/29) Strassennetzergänzungen zuletzt, und es wird verlangt, dass die «vertiefte Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsprüfung der Strassennetzergänzungen» zusammen mit der Weiterentwicklung des Stadtbahnkonzeptes vorgenommen wird, unter «Beachtung der konkurrierenden Wirkung».

**L:** Aber dies steht nirgends explizit: Wenn das und das Strassenstück gebaut wird, schliessen wir dafür endgültig die und die Strasse. Und wenn ich denke, dass wir ja schon die grösste Mühe haben, Tempo 30 durchzubringen oder einen Fussgängerstreifen über das Metall zu realisieren. Da hast du wirklich Illusionen. Im Gemeinderat hat man ja nun ganz früh schon wieder begonnen, die Schritte abzuklemmen, oder

die Autolobby ergreift das Referendum. Warum bist du so hoffnungsvoll, dass diese Planungsstudie auch umgesetzt wird?

**S:** Der Gemeinderat hat nichts abgeklemmt! Der Grundtenor war – mit Ausnahme von Leo Granzio, der aber ausdrücklich nicht in seiner Funktion als CVP-Fraktionschef gesprochen hat –, dass diese Planungsstudie nun als Ganzes mit möglichst viel Nachdruck zu realisieren sei, und nicht nur mit Einzelmassnahmen. Zusätzlich sind drei Anträge von mir oppositionslos durchgegangen, die dafür sorgen, dass die konkreten Vorschläge des Stadtrates nicht unter den Tisch fallen und die Stadt den Kanton bei der Stadtbahn mit eigenen Ressourcen tatkräftig unterstützen wird.

Die Idee ist auch, möglichst rasch einen regionalen Verkehrsrat zu bilden. Auch wenn der nirgends in der Verfassung oder im Gesetz veran-

kert ist – wenn die Gemeinden hier wirklich mitmachen, wird er ein nicht zu unterschätzendes Gewicht haben. Das muss man sich mal vorstellen! Wer hat denn bis jetzt auf kantonaler Ebene ausschliesslich die Verkehrspolitik bestimmt? Baudirektor Twerenbold mit seinem Tiefbauamt. Jetzt bekommt er einen gewichtigen Partner.

*L:* Wir haben und hätten auch bisher viele Möglichkeiten gehabt, in der Verkehrsplanung mitzuwirken, aber: man hat die Leute in den Quartieren über diese Verkehrsschritte gar nicht informiert und sie zur Mitsprache aufgefordert. Viele wissen auch gar nichts von den Details dieser Planungsstudie, z.B. im Quartier West mit seinen 6000 BewohnerInnen.

*S:* Verglichen mit unserer politischen Stärke haben wir ja auch schon Dinge bewirkt, wenn ich z.B. an die Velomassnahmen denke. Aber mir genügt das nicht. Ich appelliere wirklich mit Nachdruck an unsere politische Strömung, zu erkennen, dass wir jetzt ein Instrument in die Hände bekommen, um gestaltend Verkehrspolitik zu machen. Aber dieses Instrument kannst du nur benützen, wenn du aus der fundamentalistisch-verweigernden Ecke herauskommst und dich eben z.B. auch mit den AutofahrerInnen direkt auseinandersetzt. Die begeisterten 4-Rad-Freaks sind nämlich eine Minderheit.

Wieso gehen nicht wir raus in die Quartiere und informieren über diese Planungsstudie? Das sollten wir tun und dort die Diskussion suchen.

*L:* Ich behaupte, dass man auch bei den kleinen Schritten Steine in den Weg legen wird, wo man nur kann. Ob das nun das Gewerbe ist oder auch die Autofreaks sind. Das Auto hat für ganz viele Leute auch heute noch einen hohen Stellenwert! Ich will dir ein Beispiel sagen: Es gibt

bereits eine Motion, die die Absperungen bei den EVZ-Matches im Herti-Quartier wieder aufweichen will. Ich sehe einfach immer wieder, wie gute Massnahmen massiv umgangen werden. Ich will nicht hoffnungslos wirken, aber mich macht die Verkehrspolitik oft ohnmächtig.

*S:* Nur zur Klarstellung: die angesprochene Motion von FDP-Gemeinderat Ochsner wurde vom Stadtrat in seiner ursprünglichen Form nicht entgegengenommen, die abgeänderte Motion ist ziemlich harmlos.

**Wie willst Du dann politisch handeln? Wieso bist Du SGA-Präsidentin, wenn Du nicht mehr das Gefühl hast, dass Du Dich auf lokaler Ebene sinnvoll einmischen kannst?**

*L:* Das ist eine Unterstellung, ich sage nicht, ich mische mich nicht ein und will nichts mehr machen und lege die Hände in den Schoss. Ich arbeite sehr gerne an der Basis, an der Front. Ich glaube, dass diese Frage einfach viel zu lange vernachlässigt worden ist: dass man den Menschen bewusst macht, was sie wirklich mit ihrem Auto anstellen und welches der Preis dafür ist. Bewusstseinsbildung ist ein sehr langer Prozess. Ich versuche punktuell da und dort einzugreifen, ich benutze einfach ein anderes Instrument als Martin, der hoffnungsvoll in eine Planungsgruppe geht. Ich habe z.B. eine Verkehrsblockade auf dem Kolinplatz organisiert, gehe Unterschriften sammeln, z.B. neu für die «Sonntagsinitiative».

Ich versuche, mich auch z.B. in meinem Quartier, Zug West, einzumischen, zu informieren, um MitstreiterInnen besorgt zu sein. Das ist nicht einfach ein bisschen «informieren». Versuch einmal ins Quartier West reinzukommen und überhaupt einmal die Leute wachzurütteln für

ihre verschiedenen Anliegen. Ich habe Stunden über Stunden verbracht und versucht, einen Quartiertreff zu organisieren. Ich brauche meine Zeit dafür und Martin seine auf parlamentarischer Ebene. Die Frage ist ja, wie man ein solches Papier zum Leben erweckt, die Betroffenen auch mündig macht und zur Mitgestaltung anregt, das geht auch auf meine Art.

*S:* Darum geht es genau – unsere Aufgabe ist, aus dieser Planungsstudie das Optimum herauszuholen, und das geht nur, wenn wir damit an die frische Luft, zu den Leuten gehen.

Aber ich habe Mühe mit zwei Dingen, Madeleine: Erstens wehre ich mich dagegen, einen Gegensatz zwischen Basis- und Gemeinderatsarbeit zu konstruieren. Ich habe die Unterschriftensammlung für die Umverkehrsinitiative mitorganisiert und war auch an der langwierigen Vorbereitung dieser Initiative mitbeteiligt. Das hindert mich aber doch nicht daran, als Gemeinderat mit der Motion für eine realistische Stadtumfahrung diese ganze Planungsstudie ins Rollen zu bringen und auch da meinen Einfluss geltend zu machen. Es braucht beides.

Und was ich noch schwieriger finde: zum vorneherein die Flinte ins Korn zu werfen. Vielleicht scheint es heute utopisch, die Chamerstrasse zurückzubauen und radikal verkehrsarm zu machen, falls die General-Guisan-Strasse verlängert würde. Aber einfach zu sagen: sowas bringst du nie durch – und an den Leuten zu verzweifeln, das bringt's wirklich nicht. Was nützt es, die Verkehrsreduktion zu predigen, wenn wir selber nicht daran glauben? Die seit langem interessantesten Diskussionen hatte ich übrigens beim Sammeln für die Verkehrshalbwandinitiative.

Mit deiner Grundhaltung hätte

ich auch im letzten Gemeinderat nichts getan, und der Protagonismus bliebe z.B. bei Ulrich Straub von der FDP. Dann machen die Bürgerlichen die Verkehrspolitik alleine. Wieso sollen wir nicht mit in dieser Frage fortschrittlichen Bürgerlichen zusammenarbeiten? Wenn wir hier jetzt auf die Seite stehen, dann werden unsere Anliegen ganz sicher links liegengelassen.

In dieser Frage muss die SGA wieder aktiver werden, etwas daraus machen, d.h., dass sich mehr Leute in die Diskussion einschalten müssen, auch und gerade punktuell bei einzelnen Sachen. Wir müssen diskutieren, wie wir die Planungsstudie als Hebel für unsere Anliegen in der Verkehrspolitik nutzen können – und es dann auch tun. Wenn sich die Leute in Zug West mobilisieren, wenn sie sehen, was da kommt, dann werden wir mit der Stadtbahn im Rücken vielleicht eines Tages auch über den Rückbau einer der beiden Westachsen diskutieren können.

Wir dürfen die Planer nicht einfach machen lassen; und die Clevereren unter ihnen haben inzwischen gemerkt, dass sie die Öffentlichkeit auch miteinbeziehen müssen, wenn sie überhaupt noch etwas realisieren wollen.

*L:* Ich frage mich, welche Öffentlichkeit, wenn die normalen QuartierbewohnerInnen gar nicht informiert wurden.

*S:* Dazu ist es nicht zu spät, es fängt ja jetzt erst richtig an.

Aber ich sehe wirklich ein Grundproblem, das wir nicht nur in der Verkehrspolitik haben: Wenn man nicht von Anfang an dran glaubt, dass man etwas machen kann, dann tut man es auch nicht: Es ist eine Self-fulfilling-prophecy, ein Teufelskreis. Ich wehre mich gegen jede Haltung, die den Leuten diesen Glauben nimmt oder sie abschreckt, das ist tödlich für uns. Da entmutigt



**Städtebaulich heikel: der Anschluss Ägeristrasse.**

Bild Bulletin

man die Leute. Es braucht Ideen, den Glauben daran und einen langen Atem, dann erreichst du etwas.

*L:* Nein, man kann den Leuten ruhig mal einen «Gingg» geben. Die Problematik, dass auf Quartierstrassen zu schnell gefahren wird, sollen sich die Leute ruhig an der eigenen Nase nehmen. Es wurde festgestellt, dass die eigenen QuartierbewohnerInnen die Kinder beim Spielen einschränken oder sie sogar anfahren. Ich will die Leute nicht hoffnungslos machen, aber man muss sehr wohl die Dinge ehrlich beim Namen nennen. Nur schonen – das geht beim Verkehr nicht mehr.

*S:* Dann darfst Du dich nicht wundern, wenn die Leute «zurückgingen»...

Wenn sich Martin Bütikofer, der kantonale Beauftragte für öffentlichen Verkehr, vor vier Jahren – als die Gefahr eines Abbaus beim öffentlichen Regionalverkehr langsam sichtbar wurde – gesagt hätte, dass es unmöglich ist, in Zug je eine Stadtbahn zu realisieren, wo stün-

den wir heute?

Vor sechs Jahren habe ich im SGA-Bulletin in einem Artikel über Alternativen zu den UZB geschrieben: «Mit diesem Geld [die halbe UZB-Milliarde] liessen sich sogar extravagante Lösungen denken: beispielsweise den Aufbau eines Schnelltram-Netzes in die Agglomeration hinaus.»

2000 oder 2001 wird in Zug die erste Schnelltram-Komposition verkehren, da bin ich zuversichtlich.

Wenn ich solche Entwicklungen sehe, stellt mich das auf.

*L:* Ich will sie sehen!

*S:* Dann müssen wir eben etwas dafür tun! Wir sind in einem Prozess drin, wo Dinge möglich werden, von denen ich vor sechs Jahren nur geträumt habe. Wir wären ja wirklich blöd, wenn wir das nicht packen würden.

**B: Wie seht Ihr die UZB?**

*S:* Bevor wir in der Stadt Zug wieder konkret Realpolitik machen

können, müssen die UZB vom Tisch. Ich war schon immer überzeugt, dass wir eine Alternative vorlegen müssen. Erst dann können wir dieses Mammutprojekt endgültig bremsen. Jetzt haben wir diese Alternative. Die Stadt Zug hat aufgezeigt, wie wir unsere Verkehrsprobleme ohne UZB bewältigen können. Das ist der Todesstoss für die UZB. Sie müssen möglichst schnell mit einer politischen Mehrheit – sei es im Kantonsrat oder mit einer Volksabstimmung – beerdigt werden, nicht vor Gericht.

*L:* Das ist für mich keine Frage. Für mich ändert sich aber in bezug auf die UZB weniger wegen der Planungsstudie, sondern viel mehr wegen der Riesenkosten in einer Zeit, in welcher der Kanton sparen will.

### Wie steht Ihr zum Kurztunnel?

*S:* Ich träume von einer verkehrsfreien oder zumindest verkehrssarmen Innenstadt. Dazu führt kein Weg an einem Kurztunnel vorbei. Die Situation ist ja simpel, die Stadt hat eine fest vorgegebene topographische Lage: Wir haben den See, den Berg und den historischen Stadtkern dazwischen, der von der Lage her einfach nicht umfahrbar ist ausser mit einem Tunnel.

Für den Kurztunnel bin ich unter drei Voraussetzungen:

- keine Kapazitätserhöhung
- von den AutofahrerInnen bezahlt
- vernünftige städtebauliche Lösungen für die Tunnel-Ein- und -Ausgänge.

Ich glaube, diese drei Bedingungen sind realistisch und erfüllbar.

*L:* Ich bin beim Kurztunnel sehr skeptisch, da ich denke, dass diese Bedingungen schnell aufgeweicht werden. Wenn sie nicht erfüllt werden, bist du dann nicht mehr für den Kurztunnel?

*S:* Ich kann dir heute noch nicht sagen, wo die Schmerzgrenze liegt. Du kannst einfach nicht davon aus-

gehen, dass deine Ansichten und Meinungen in der Politik 1:1 realisierbar sind – nicht nur als Grünalternativer. Du musst manchmal auch bereit sein, auf Grauzonen einzugehen, sonst kannst du keine Politik machen.

*L:* Wieweit machst du denn Kompromisse bei dieser Verkehrsplanung? Ich bin nicht so kompromissfreudig wie du – ich bin einfach skeptischer Grauzonen gegenüber.

*S:* Der Kurztunnel ist für mich kein Kompromiss, sondern eine Haltung: für eine verkehrssarme und später vielleicht sogar verkehrsfreie Innenstadt. Ich kann heute doch nicht wissen, wie das konkrete Projekt, wenn es denn soweit kommt, aussieht.

Ich sehe einfach keine andere Möglichkeit, die Innenstadt, die eigentlich ein Bijou sein könnte, verkehrssarm zu machen. Und ich möchte das selber noch erleben.

*M:* Zug West ist auch lebenswert mit seinen 6000 Menschen, nicht nur die schöne Altstadt mit ihren geputzten Häusern! Ich verstehe das nicht, dass die Altstadt mit ihrer Lebensqualität schützenswerter sein soll als ein Quartier Zug West oder das Loreto. Verkehrsreduktion in der Innenstadt hat für mich nicht unbedingt diesen Stellenwert; laut Planungsstudie geht es hier ja sowieso um «Konsum und Kultur», eine fragwürdiges Konzept, von «Einkaufskultur» zu sprechen – aber auch typisch.

**Madeleine, wie sieht dann Dein Stadtzentrum aus, wenn die Verkehrsreduktion für die Innenstadt kein Ziel mehr ist? Gibt es für Dich Bedingungen, unter denen Du für einen Kurztunnel wärst?**

*L:* Für mich ist eine generelle Verkehrsreduktion das Ziel. Ich bin für «Pfortner», für massive Ver-

kehrsberuhigung, rigoros für alle die Massnahmen, die den individuellen Fahrer bremsen und nicht locken; hohe Bussen bei Verstössen, massives Eingreifen beim Falschparkieren. Und parallel dazu den Ausbau und die Förderung des ÖV und der Radwege. Wenn die drei flankierenden Massnahmen erfüllt würden, sähe ich vielleicht eine Chance. Aber die Finanzierung durch die Automobilisten ist sehr schwierig durchzusetzen.

Was das Quartier West betrifft, möchte ich in der General-Guisan-Strasse eine Busspur in der Mitte, nichts versenken oder verlängern, damit der Bus besser durchkommt, denn heute bleiben sie hängen von der Chamerstrasse bis zum Stadion. Auf jeden Fall keine neue Strasse, z.B. quer durch die «Fröschi» oder vielleicht einen Anschluss der Ammannsmatt an die Autobahn? Nein, noch mehr Kulturlandverbrauch! Keine neuen Strassen, sofern sie nicht eine zumachen!

*S:* Die Situation bei der Verkehrsberuhigung im Quartier West und in der Altstadt sind gar nicht miteinander zu vergleichen. Topographisch, aber auch weil Zug West ein neues Quartier ist, während die südliche Innenstadt über Jahrhunderte gewachsen ist. Nur ein Fünftel bis ein Viertel des gesamten Verkehrs in Zug zwingt sich durch die Innenstadt, aber für den engen Raum ist es trotzdem enorm viel Verkehr. Deshalb finde ich es problematisch, beides gegeneinander auszuspielen. Für Zug West sind die General-Guisan-Strasse, die das Quartier entzweischneidet, und die Chamerstrasse die grosse Frage. Dort ist ein qualitativer Sprung erst möglich, wenn eine massive Verkehrsreduktion vom Westen her stattfindet. Es gibt diese Einfallsstrassen, und auf einer dieser beiden Achsen wird der Verkehr aus dem Westen immer kommen.



**Ecke Gotthardstrasse/Industriestrasse: eine mögliche Lage für das Nordportal des Kurztunnel.**

Bild Bulletin

Genau da ist meine grosse Hoffnung bei der Stadtbahn: der Westen. Hier könnte man einen qualitativ spürbaren Umsteigeeffekt mit einer ausgebauten Schnellbahn erreichen, sodass die Verlängerung der General-Guisan-Strasse unnötig wird.

Wieso nicht eine Abstimmung im Quartier West machen, um zu sehen, was die BewohnerInnen dort wollen: z.B. die Chamerstrasse als Hauptachse und die General-Guisan-Strasse entlasten oder umgekehrt oder etwas anderes.

Die Wahl ist aber schwierig, man muss sich die Zahlen vor Augen halten: Auf der General-Guisan-Strasse fahren im Schnitt 12'500 Autos pro Tag, auf der Chamerstrasse im Hafengebiet nach der Unterführung 19'300. Diese 32'000 Autos pro Tag bringt man auch mit einer Stadtbahn nicht weg, selbst bei einer Reduktion um 50% bleiben immer noch 16'000 Autos.

Die Planungsstudie kann der Anlass sein, um zu weiteren demokratischen Mitteln greifen zu können.

Fast noch wichtiger als das Herquartier ist aber, was mit dem riesigen L&G-Gelände passiert. Das Maximalszenario des Masterplanes würde ein Verkehrswachstum nach sich ziehen, das kaum mehr zu bewältigen wäre. Hier ist Gegensteuer nötig.

*L:* Ich finde es eine ganz gute Idee, mit dieser Planungsstudie quasi in die Quartiere rauszugehen. Vielleicht ist jetzt die Chance, den Leuten Varianten aufzuzeigen: Das wäre z.B. Stadtbahn, Busspur in der General-Guisan-Strasse und damit den Individualverkehr bremsen oder ob sie etwas anderes wollen?

*S:* Nicht zu vergessen: wenn die Stadtbahn kommt, gibt es eine grundlegende Umstrukturierung des Bussystems, weil die grossen Quantitäten nicht mehr über die Riesenbusse abgewickelt werden müssen, sondern auf der Schiene. Das entschärft das Problem des öffentlichen strassengebundenen Verkehrs erheblich.

*L:* Bei der Stadtbahn bin ich

skeptisch bezüglich der Realisierung. Wenn aber z.B. Cham und Hünenberg sich auch zu beteiligen und interessieren beginnen, sehe ich natürlich bessere Chancen. Der ÖV ist für mich völlig unumstritten. Hier ist das Zusammenspannen mit Aussengemeinden natürlich die Grundvoraussetzung.

*S:* Ein zentraler Punkt beim Schlussbericht ist genau deshalb die Einrichtung eines regionalen Verkehrsrats, und der ist auf gutem Weg.

**Wie sieht ihr das Ganze mit dem Bahnhof, wo sich die SGA ja beim letzten Projekt nicht einig war. Welche Prioritäten würdet Ihr jetzt setzen?**

*L:* Ich bin froh, dass das alte Projekt abgelehnt worden ist. Das Fatale ist einfach, wie lange dadurch notwendige Verbesserungen (für Behinderte, Kinderwagen etc.) blockiert worden sind.

*S:* Wenn sich das realisiert, was ich mir erhoffe: nämlich dass mit der Stadtbahn der ÖV massiv zunimmt, dann wird der Bahnhof nicht mehr reichen, so wie er jetzt ist. Dann wird man sich Gedanken machen müssen für einen neuen Bahnhof. Jetzt geht es darum, die Sofortmassnahmen so schnell wie möglich zu realisieren, wie wir das im Gemeinderat ja gefordert haben.

*L:* Es muss aber auch nicht so zentralistisch mit einem Riesenhauptbahnhof gelöst werden. Ich kann mir gut auch dezentrale Lösungen mit gestreuten kleinen Stationen vorstellen. ■

---

Das Gespräch fand am 29. November in Zug statt.

# «Hart in der Kritik, weich bei den Massnahmen»

War die Absetzung Jürg Itens als Rektor für AntiantisemitInnen eine klare Frage, ist die einer Entlassung als Lehrer viel heikler.

---

Josef Lang

---

Unsere schonungslose Aufklärungsarbeit über die antisemitische Universale Kirche und die Rolle Jürg Itens und die gleichzeitigen Bedenken gegenüber einer Entlassung des abgesetzten Rektors als Lehrer haben eine Radiojournalistin zur Bemerkung bewogen: «Ihr seid hart in der Kritik, aber weich bei den Massnahmen.» Diese richtige Beobachtung hängt mit einer Grundsatzhaltung zusammen: Mitglieder judenfeindlicher oder totalitärer Organisationen wie der UK oder des VPM soll man immer wieder zur Auseinandersetzung herausfordern, aber man soll sie nicht ausgrenzen. Dass die kritikunfähigen Sekten, welche die Diskussion fürchten wie der Teufel das Weihwasser, zwischen Auseinandersetzung und Ausgrenzung keinen Unterschied machen, ist wieder eine andere Frage.

## «Humanist und Christ»

Wer die judenfeindlichen, sozialdarwinistischen, allgemein menschenverachtenden Texte, Strukturen und vor allem das «Heilige Gelübde» der Universalen Kirche (UK) kennt, muss der Regierung recht geben, wenn sie schreibt: «Bei dieser Sachlage erachtet der Regierungsrat eine klare Distanzierung von den antisemitischen Verlautbarungen objektivermassen nur möglich durch die ausdrückliche Erklärung des Austrittes aus der Gemeinschaft.» Es ist tatsächlich ungläublich, dass ein «Humanist» und

«Christ» in einer Organisation bleiben kann, die einen derartigen Hass gegen Juden und eine solche Erbarmungslosigkeit gegenüber den Schwachen pflegt. Die Haltung, sich «aus freundschaftlichen Gründen» gegen die Absetzung Itens als Rektor gewandt und diesen damit in seiner für Schule, Regierung und ihn selber schwierigen Haltung bestärkt zu haben, erinnert an ein Wort von Ingeborg Bachmann, wonach – sinngemäss – Feigheit vor dem Freunde ein viel grösseres Übel ist als Feigheit vor dem Feinde.

Obwohl die Universale Kirche Inhalte vertritt, die bedeutend verwerflicher sind als das, was die Scientologen oder der VPM predigen, bleibt die Entlassung eines UK-Mitglieds eine heikle Frage. Ich habe mich deshalb im September wiederholt dagegen ausgesprochen. Neben der unterschiedlichen Bedeutung von Rektorat und Lehramt kam noch eine zweite Erwägung dazu: Um seinen Lebensunterhalt zu verdienen, muss man zwar nicht Rektor sein, aber irgendeine Stelle muss man haben. An dieser Haltung begann ich zu zweifeln, als bekannt worden war, dass Iten Schule und Sekte eben doch vermischt hatte. So hatte er in einer Rede vor der Universalen Kirche in Lindau vom Oktober 1994 recht hämisch berichtet, dass er die Kantilehrerschaft «zufällig» zu jener Firma geführt habe, in der «der richtige Referent zur richtigen Sache» gesprochen habe. Zwei Jahre später konnten die Weiterbildungsexkursionisten im «Beobachter» (16.2.1996) erfahren, dass es sich beim «richtigen Referenten» um

Roberto Boschi, einen (von der Sulzer inzwischen entlassenen) Führer der Universalen Kirche, handelte. In der Lindauer Rede plauderte er den Sektenbrüdern und -schwestern noch andere Schulinterna aus, äusserte sich ziemlich herablassend über die Eltern von «167 Erstklass-Gymnasiasten», um dann mit einer Frage und einer (Nicht-)Antwort zu schliessen: «Warum rede ich hier vor Gleichgesinnten so, und warum würde ich so nicht reden an meiner Schule? Wir haben unsere Gründe zu schweigen, oft auch gute Gründe; doch das entbindet uns nicht der Verantwortung zu handeln, Zeugnis abzulegen mit der Tat.»

## Zweifel an einer Entlassung

Trotz solchen neuen Fakten frage ich mich, ob der Sache, dem Antiantisemitismus, nicht mehr gedient wäre, wenn Iten jedesmal, wenn die Universale Kirche gegen Juden hetzt, zur Rede gestellt wird. Besteht nicht die Gefahr, dass man nach einer Entlassung um so leichter tun kann, als sei das grössere Problem, die Schwäche des Antiantisemitismus, damit auch gelöst? Muss man nicht an einem Grundrecht so lange festhalten, als es irgendwie vertretbar ist?

Auf jeden Fall tut die Regierung gut daran, die Berufsverbotsfrage auch aufgrund des Bundesgerichtsentscheides vom 21. März 1995 (Nichtanstellung des Armeegegners Peter Kamber) seriös abzuklären. Mit der Beauftragung eines Staatsrechts-Spezialisten beweist sie, dass sie es sich auch diesmal nicht leicht macht. ■

# Itens Anwalt und die Grundrechte

Jürg Iten will sich mit einem Anwalt für seine Grundrechte wehren, der Stasi-Beschaffern gedient und Armeegegner ins Gefängnis geschickt hat.

Der Iten-Anwalt Ernst A. Brandenburg war eng verbunden mit dem Stasi-Beschaffer-Ehepaar Grossauer-Joergensen und deren Firmen. Zugleich diente er in der Schweizer Armee zuerst als Auditor (Ankläger) beim Divisionsgericht 9A und dann 1985 bis 1990 als Präsident. Weiter war er für die CVP Vizepräsident der verwaltungsrechtlichen Kammer, musste dann aber 1977 wegen einer Wertschriftenaffäre zurücktreten.

---

Josef Lang

---

Wie u.a. die NZZ am 15. 9. 1992 aufgrund von Recherchen in den Stasi-Archiven enthüllt hatte, führte die in der zweiten Hälfte der 80er Jahre zentrale Stasibesorgungslinie 4 über Zug. Der Zuger Sitz des DDR-Dienstes war in der Villa zwischen Burg und Casino-Tiefgarage untergebracht. Am 28. November 1985 hielt der Stasi-Agent «Wolfgang» in einem Bericht fest: «Es ist einzuschätzen, dass der Grossauer gegenwärtig der wichtigste Partner für Sonderbeschaffungen, insbesondere Elektronik, ist und kein gleichwertiger Ersatz im Bedarfsfall besteht.» (Zit. in Cash 16.10.92, Grossauer gehörte höchstwahrscheinlich der Stasi selber nicht an. Elektronik diente auch der Überwachung von DissidentInnen.)

Brandenburg war praktisch die ganze Zeit (1979 bis mindestens Ende 1992) die Urkundsperson für die Zuger Grossauer-Firmen. Die meisten Generalversammlungen fanden in Brandenburgs Büro an der Poststrasse 9 statt. Dabei amtierte er jeweils als Protokollführer. Zudem war er Privatanwalt der Grossauers und hatte engen Kontakt mit ihnen. Allein aus diesem Grund ist es schwer vorstellbar, dass er über die häufigen DDR-Reisen und Stasi-Connections seiner Klienten nicht im Bilde gewesen ist. Dazu kommt, dass Egmont Koch in seinem 1988 in München erschienenen und in Zug bekannten Buch «Grenzenlose Geschäfte. Organisierte Wirtschaftskriminalität» über Grossauer und die Zuger Stasi-

beschaffungslinie 4 informiert hatte. Der Spiegel (50/90) veröffentlichte darauf ein Organigramm über «Schalcks Valuta Reich», wo die «Firmengruppe Allimex Schweiz Michael Grossauer» prominent vorkommt.

Antikommunistisches Wasser und stalinistischer Wein

Während Brandenburg einem Stasi-Beschaffer diente, der wiederum – gegen gutes Geld – ein Unrechts-Regime unterstützte, steckte er als Militärrichter andersdenkende Schweizer ins Gefängnis. Tatsächlich gehörten die DDR und die Schweiz zu den wenigen Staaten Europas, in denen Ver-

weigerer eingesperrt wurden. Insofern ist der Umstand, dass der gleiche Herr Stasibeschafter und der CH-Militärjustiz diente, gar nicht so paradox. Der Widerspruch besteht höchstens darin, dass Brandenburg als Amtsperson öffentlich antikommunistisches Wasser predigte und als Wirtschaftsanwalt heimlich stalinistischen Wein trank.

Irgendwie ist Brandenburg gerade in seiner Inkonsequenz typisch für viele Iten-Verteidiger: Früher waren sie gleichgültig gegenüber, wenn nicht sogar aktiv beteiligt an der Repression gegen linke LehrerInnen und Pazifisten. Heute, wo es um eine antisemitische Sekte geht, entdecken sie plötzlich die Grundrechte. ■

## Jo und Kubi

An der Baugewerblichen Berufsschule Zürich ist der Kampf gegen Fremdenfeindlichkeit und Rassismus eine Selbstverständlichkeit. Nach dem Philosophen Hans Saner und der Historikerin Doris Angst

trat der Fussballer Kubilay Türkyilmaz auf. Die von Josef Lang mitorganisierte und moderierte Veranstaltung trug den Titel: «Für welche Schweiz spielt Kubi?»



# Ja zum Teuerungsausgleich

Die Frage, ob der Teuerungsausgleich gewährt wird, war ein wichtiger Entscheid in der Regierung. Daneben ging es aber auch um die Schicksalsfrage für das ZOPA, das Vorprojekt Stadtbahn und die Abstimmungskampagne gegen das Arbeitsgesetz.

---

Hanspeter Uster

---

Ich habe im Regierungsrat die Ausrichtung der Teuerung beantragt, und zwar mit folgenden Argumenten:

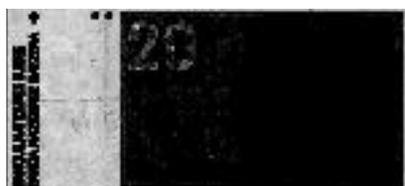
○1. Jeder Abbau beim Teuerungsausgleich bedeutet eine konkrete Reallohnsenkung für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung. Betroffen sind aber auch die gemeindlichen Angestellten und jene der angeschlossenen Organisationen, da diese sich in der Regel am Entscheid der Regierung orientieren. Gesamthaft sind das gut 4000 Angestellte. Eine Reallohnsenkung für diese Menschen hat wiederum zur Folge, dass der Wirtschaft Kaufkraft entzogen wird – und das in einer Zeit, wo sich alle Wirtschaftsanalytiker und -praktiker einig sind, dass der Konsum unbedingt wieder anziehen muss.



**Zwanzig Franken...**

○2. Die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter würde durch einen negativen Teue-

rungsentscheid in Mitleidenschaft gezogen. Denn immer noch sind die Auswirkungen der Personalgesetz-Revision von 1994, des Systemwechsels bei der Pensionskasse und weitere Entscheide (insbesondere Parkplatzbewirtschaftung) nicht ganz verdaut. Zwar bedeuten die erfolgten Beförderungen eine Erhöhung der Reallöhne; der Teuerungsausgleich ist jedoch auch eine symbolisch-psychologische Angelegenheit, die sich nicht einfach mit anderem verrechnen lässt.



**...sollen zwanzig Franken bleiben, ...**

○3. Der Ruf, dass die Teuerung nicht ausgeglichen wird, erfolgt insbesondere aus Gewerbekreisen im Kantonsrat. Auch diesen geht es nicht in erster Linie um die voraussichtlich 0,7%, sondern ums Prinzip.

Der Regierungsrat hat bei früherer Gelegenheit wiederholt festgehalten, von der Beschränkung des Teuerungsausgleichs nur mit grosser Zurückhaltung Gebrauch zu machen und nur kombiniert mit anderen Sparmassnahmen. Soll der Regierungsrat nun diesen richtigen Grundsatz nicht mehr beachten, nur weil rechtsbürgerliche Kantonsräte

und die Stawiko Druck machen? Gäbe die Regierung nicht das Heft aus der Hand, was sich auch für weitere personalpolitische Entscheide (z.B. Personalgesetzrevision) negativ auswirken könnte? Und haben nicht die Personalverbände, also unsere Sozialpartner, klar und deutlich für die Ausrichtung der Teuerung Stellung genommen?

Schliesslich: Der Kanton kann sich mit Blick auf das Budget 1997 die Ausrichtung des Teuerungsausgleichs leisten. Auch in der Privatwirtschaft wird unter solchen Umständen der Reallohn erhöht bzw. zumindest beibehalten. Und 10 Kantone beabsichtigen die Ausrichtung des Teuerungsausgleichs.



**...auch für Staatsangestellte!**

○4. Der Verzicht auf den Teuerungsausgleich als Zeichen der Solidarität mit der Privatwirtschaft bzw. mit anderen Kantonen? Wem kommt diese Solidarität zugute – schlechtbezahlten Angestellten in der Privatwirtschaft? Oder zumindest Angestellten in anderen Kantonen mit bedeutenden Reallohneinbussen? Nein. Das eingesparte Geld fliesst in die Staatskasse. Und wo war

die Solidarität der Privatwirtschaft in den Boom-Jahren, als fähige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung in beträchtlicher Zahl mit höheren Löhnen abgeworben wurden?

○5. Zum Schluss: Wenn dieses Jahr die Teuerung nicht ausgeglichen wird, wann wird sie je noch ausgeglichen werden können?

Ein klarer Entscheid des Regierungsrats gegen den Teuerungsausgleich hätte auch eine negative gesamtwirtschaftliche Signalwirkung: «Nun richten nicht mal mehr jene den Teuerungsausgleich aus, die es sich leisten können.» Fängt denn der Aufschwung nicht im Kopf an? Die Regierung würde so – obwohl sie volkswirtschaftlich argumentiert – genau das Gegenteil von dem erreichen, was sie eigentlich beabsichtigt.

#### Schicksalsfrage ZOPA

Ganz knapp, mit dem Stichtentcheid des Präsidenten, hat der Kantonsrat Ende November die Weiterführung der Zuger Drogenabgabe nur noch bis Ende 1997 bewilligt. Dieser Entscheid ist äusserst bitter für die TeilnehmerInnen am Programm, das ihnen erstmals seit Jahren wieder Stabilität und eine Perspektive bringt. Bitter aber auch für die Projektmitarbeiterinnen und ihre Leiterin Manuela Weichelt, die ihre Arbeit mit einem riesigem Engagement und unbestrittener Fachkompetenz ausführen. Und bitter auch aus drogenpolitischer Sicht, insbesondere nach dem klaren Ja in Zürich und Winterthur für die Weiterführung der Heroinabgabe. Wir müssen möglichst schnell dafür sorgen, dass die Weiterführung über das Jahr 1997 in den Kantonsrat kommt.

#### Gemeinsame Arbeitsgruppe PBG

Für die Vernehmlassung zum Entwurf für ein kantonales Planungs- und Baugesetz (PBG) arbeiteten VertreterInnen der SGA (Stadt und Kanton), der Frischen Brise, von Gleis 3 und des Kritischen Forums in zwei intensiven Sitzungen eine ausführliche Vernehmlassung aus, die zu wichtigen planerischen Fragen eine präzisere und konkretere Vorlage verlangt. Die Mitarbeit in solchen Arbeitsgruppen, die sich auch mit wichtigen thematischen Fragen aus anderen Direktionen befassen, ist für mich als Exekutivmitglied sehr wichtig, aber auch zeitintensiv. Denn tagtäglich bin ich in vielen Bereichen meiner eigenen Direktion sehr engagiert, sei es im Zusammenhang mit Vermessungsfragen, der Einführung der EDV im Grundbuch oder mit der Auswahl eines neuen Kriпочhefs. ■

## «Zug verdient bessere Überbauungen !»

In einem kleinen Demonstrationzug von ihrem Quartier zum Kolinplatz überbrachten BewohnerInnen des Quartiers Löberenstr./Loretohöhe die Petition «Zug verdient bessere Überbauungen». Innert kürzester Zeit wurden 1440 Unterschriften für «Siedlungsqualität im Rothus» gesammelt. Hintergrund bildet der Ende 1994 vom Volk angenommene Zonenplan der Stadt Zug, der von der SGA bekämpft worden ist, unter anderem mit dem Hinweis auf die überrissenen Ausnutzungsziffern. Diese Ausnutzung führte nun zu einem massiven Überbauungsprojekt auf der Rothuswiese, das die Umgebung förmlich erdrückt. Dagegen wehren sich nun die AnwohnerInnen, aktiv unterstützt von SGA-Mitgliedern.

Bild Bulletin



# Verunglückte Revision

**Ab 1999 haben städtische Angestellte im Grossen Gemeinderat (GGR) nichts mehr zu suchen. Das Volk darf erst bei Krediten von mehr als 1 Mio., nicht wie heute ab 100'000 Franken das Referendum ergreifen. Die meisten Anträge der Opposition wurden abgelehnt. Und schliesslich beliess der GGR gegen den Stadtrat Behördenreferendum sowie obligatorisches Finanzreferendum und beschloss neu die Grundlage für eine Stellenplafonierung.**

---

Daniel Brunner

---

Am 2. März 1997 stimmen die Zugehörigen über die revidierte Gemeindeordnung, die städtische «Verfassung», ab. Was als langweiliges Politgeschäft begonnen hatte und ein halbes Jahr vor sich hindümpelte, erregte diesen November die Gemüter. Vor allem der knappe, von CVP, FDP und SVP im Grossen Gemeinderat durchgeboxte Entscheid, wonach städtische Angestellte überhaupt nicht mehr in den GGR wählbar sein sollen, liess Zorn aufkommen. Nicht zuletzt bei den direkt betroffenen Teilzeitlehrerinnen Martina Arnold (CVP) und Rosvita Corrodi (FDP). Warum städtische Angestellte für die parlamentarische Meinungsbildung gefährlicher sein sollen als die im Rat überproportional vertretenen Interessen von Baugeber, Anwälten und Treuhändern, blieb schleierhaft. Städtischen Angestellten «im Hauptamt» ist die GGR-Mitgliedschaft bereits heute verwehrt; die fast unmögliche Definition dieses Begriffs hatte den Stadtrat sowie SP und SGA zum Verzicht auf jegliche Beschränkung bewegt. Auch Dolfi Müllers (SP) Kompromissvorschlag, nicht wählbare FunktionsträgerInnen explizit aufzuzählen, blieb erfolglos. Nun soll ein Zwanzigstel der Stimmberechtigten, nämlich 700 Stadtangestellte, vom passiven Wahlrecht gänzlich ausgeschlossen werden. Rotgrün und Stadtrat waren sich auch in der Ablehnung einer ge-

meinderätlichen Kompetenz einig, die Anzahl der Stellen in der Stadtverwaltung festzulegen.

## Unzufriedener Stadtrat

Wie entschieden sich der Stadtrat gegen die Vorlage der GGR-Mehrheit aussprechen wird, ist noch unklar. Drei weitere Entscheide des GGR, hinter denen auch die Fraktion SGA/PL steht, gehen dem Stadtrat nämlich gegen den Strich. So das Behördenreferendum, das von 14 GGR-Mitgliedern eingeleitet werden kann. Hier sah der Stadtrat eine «Diskriminierung» der StimmbürgerInnen gegenüber den Parlamentsmitgliedern, während er das

Stimmvolk mit der ebenfalls nicht geglückten Abschaffung des obligatorischen Finanzreferendums (meistens Bauvorlagen: heute ab 3 Mio., künftig gemäss GGR ab 5 Mio. Franken) vor zu häufigen Urnengängen schützen wollte. In Tat und Wahrheit ging es dem Stadtrat in erster Linie um «hindernislose» Kreditbewilligungen. In diesen Fragen übernahm die Presse unkritisch die Wortwahl des Stadtrats, welcher von «progressiven» Vorschlägen sprach. Obwohl Rotgrün sonst keine Erfolge verbuchen konnte, passierte zudem mit knapper Mehrheit ein Antrag von Dani Brunner, der die «freie» Kompetenz des Stadtrats über 50'000 Franken strich und ihn auf



**Blieben in Zukunft 5% der Stimmberechtigten von den Zuger Ratsesseln verbannt?**

Bild Bulletin

das seit jeher für den Regierungsrat geltende Verfahren mit Nachtragskrediten festlegt.

#### Kein liberales Informationsrecht

Unterschiedliche Meinungen vertraten SGA/Parteilose-Fraktionsmitglieder bei der Behandlung der Parteien in der Gemeindeordnung: Soll ihre Rolle in der politischen Meinungsbildung erwähnt werden, sollen sie von der Stadt finanziell unterstützt werden können? Martin Stuber votierte für ersatzlose Streichung des «Parteienparagrafen», Dani Brunner hielt mit der GGR-Mehrheit dafür.

Die Ablehnung der Gemeindeordnung in der vom GGR schliesslich verabschiedeten Form ist für die SGA/PL-Mitglieder des Gemeinderats klar. Neben der künftigen Nichtwählbarkeit städtischer Angestellter und der Pensenfestlegung gaben andere Gründe den Ausschlag als beim Stadtrat. Vier zusätzliche Punkte wurden von uns in die Debatte eingebracht. Sie wurden deutlich, zum Teil sogar ohne Unterstützung der SP, abgelehnt. An erster Stelle forderten Martin Stuber und Dani Brunner ein weitgehendes Informationsrecht für die Öffentlichkeit, das sogenannte «demokratische Öffentlichkeitsprinzip»: mit vorbehaltlosem Einblick in amtliche Akten (soweit keine schützenswerten Daten betroffen sind), mit einer Informationspflicht der Verwaltung bei Anfragen der BewohnerInnen sowie mit der Verpflichtung halbstaatlicher Firmen wie der WWZ zu einer unparteiischen Information bei Abstimmungen. Doch der GGR verschlechterte, wohlverstanden mit Einverständnis der Exekutive, sogar den ursprünglichen Antrag des Stadtrats. Anita Stadler forderte für den Stadtrat ein offeneres Kollegialsystem. Einzelne Stadratsmitglieder sollten in politisch wichtigen

Fragen einen vom Gesamtkollegium abweichenden Standpunkt öffentlich machen dürfen. Auch wenn Anita wörtlich den in Wädenswil längst geltenden Gesetzestext vorschlug, fochten Bürgerliche zuerst mit dem Argument «das geht gar nicht», um dann (aufgeklärt?!) zur haushohen Ablehnung zu schreiten. In Erinnerung an das Schicksal der 1989 vom Gemeinderat ungültig erklärten «Altstadt-Initiative» votierten wir – ebenso erfolglos – für die Möglichkeit der Teilgültigkeit von Volkssinitiativen. Auch das Verlangen nach Erstellung eines Registers der Interessenbindungen der GGR-Mitglieder (Postulat Csomor/Brunner) ging bachab.

Abstimmungen erst ab 1 Mio. Franken möglich?

Gleich um das Zehnfache (!) wollen Stadtrat und GGR-Mehrheit die Li-

miteerhöhen, bei der fakultative Abstimmungen mittels Referendum möglich sind. Dabei betrafen die meisten Abstimmungsniederlagen der Behörden genau Kredite zwischen 100'000 Franken und der vom GGR verabschiedeten neuen Limite von 1 Mio. Franken bei einmaligen Ausgaben: zum Beispiel die Vorlagen zum Stadtbeobachter-Kredit oder über die WC-Anlage St. Verena. Auch viele Projektierungskredite, wie über das Bauamt an der St. Oswaldgasse, hätten nicht vors Volk gebracht werden können. Weil uns die Verzehnfachung der Limite für ein fakultatives Referendum masslos schien, setzten wir uns für eine Anpassung etwa im Rahmen der Inflation ein, nämlich von 100'000 auf 250'000 Franken. Auch damit blieben wir zusammen mit der Bunten Liste, aber gegen den grösseren Teil der SP und fast alle Bürgerlichen klar in der Minderheit. ■

## Gemeinderat abschaffen?

Die ersten Wahlen für den Grossen Gemeinderat (GGR), das 40köpfige Zuger Stadtparlament, fanden 1962 statt. Damals löste der GGR die in den anderen Zuger Gemeinden übliche EinwohnerInnenversammlung ab. Offenbar genügen drei Jahrzehnte nicht, um die Existenz des GGR dauerhaft zu rechtfertigen. Denn immer wieder, wenn der GGR unpopuläre, um nicht zu sagen für bestimmte Bevölkerungsteile unverständliche Entscheide fällt, ertönt wie jetzt der Ruf nach dessen Abschaffung. Schon Anfang der 90er Jahre gab es eine kleine Kampagne zur GGR-Abschaffung, weil damals die Mehrheiten dank einiger Stimmen aus dem christlich-sozialen und

dem aufgeklärt-freisinnigen Lager in mehreren Abstimmungen zugunsten der rotgrünen Minderheit beziehungsweise gegen die sonst tonangebenden FDP/CVP-Kreise und den Stadtrat ausfielen. Die Anzahl der im GGR verhandelten Geschäfte, die in einer Kantonshauptstadt deutlich höher ist als in den übrigen Gemeinden, lässt aber vermuten, dass eine EinwohnerInnenversammlung eher überfordert wäre. Auch würde die Überwachung des Stadtrats wahrscheinlich schwieriger. Die Opposition allerdings könnte an einer EinwohnerInnenversammlung vielleicht häufiger Achtungserfolge verbuchen als bei den gegenwärtig ziemlich starren Blöcken im GGR.

# Der Holocaust und die Wertefrage

Aufgrund von zwei Interpellationen, eine von Alternativen und SozialdemokratInnen und eine andere von der SVP eingereichte, gab es am 28. November eine Diskussion zur Situation an der Kanti. Die rechtsgerichtete lässt sich in einem Satz zusammenfassen: «Mehr Freiheit für den VPM, weniger Freiheit für die SGA!»

*Untenstehend drucken wir das (leicht gekürzte) Referat der Fraktionssprecherin Arlene Wyttenbach ab und bringen zwei kurze Ausschnitte aus den Beiträgen von Sha Ackermann und Josef Lang.*

«Bestürzt über einen Teil der Kanti»

In diesem Jahrhundert passierte eines der schrecklichsten Verbrechen an der Menschheit, der Holocaust. Hier in Europa wurden annähernd sechs Millionen Jüdinnen und Juden ermordet. Dieses – eigentlich – unfassbare Verbrechen, die industrielle Tötung von Millionen von Menschen, ist dokumentiert, wir müssen uns der Auseinandersetzung damit stellen. Um zu verhindern, dass es je zu einer Wiederholung dieser Tragödie in unserer Zivilisation kommt, muss die Beschäftigung mit dem Holocaust in der Schule höchste Priorität haben. Fragen wie Toleranz, Gleichheit der Menschen, religiöser Pluralismus, Gewalt, Demokratie, Asyl werden damit aufgeworfen.

Und es bedeutet auch, sich mit den heutigen antisemitischen und rassistischen Tendenzen auseinanderzusetzen.

Seit anfangs Jahr wurde in der Presse, insbesondere in der zugerischen, immer wieder über die Universale Kirche und ihr antisemitisches Gedankengut berichtet. Ganz speziell während des Prozesses in Trogen gegen den Geschäftsführer der europäischen Universalen Kirche, u.a. wegen dessen Satz: «Wegen ihrer satanischen Gier zettelten die Juden den Zweiten Weltkrieg an.» Nach der Bekanntgabe über die Mitgliedschaft von Rektor Iten in der «Universalen Kirche» waren wir über die Reaktionen eines Teils der Kanti-Lehrerschaft bestürzt. Öffentlich äusserten sich ausschliesslich Leute, die sich mit Rektor Iten solidarisierten, und ihre Empörung richtete sich gegen die Überbringer der – schlechten – Nachricht. Wir vermissten in den Stellungnahmen eine Auseinandersetzung mit der «Universalen Kirche» und ihren antisemitischen

Verlautbarungen sowie eine klare Distanzierung davon. Sie befassten sich auch nicht mit den Anforderungen an und zwingenden Verpflichtungen für die Mitglieder der «Universalen Kirche», die in der jährlichen Abnahme eines Gelübdes gipfeln. Dies war der Hauptgrund, weshalb wir diese Interpellation einreichten. (...)

Die Informationsmöglichkeiten an der Kanti über Sekten erachtet die Regierung als genügend. Dies widerspricht aber Aussagen aus der Schülerschaft. In der heutigen Situation wäre es wichtig, neben allgemeinen Informationen zu Sekten speziell über die Universale Kirche und den VPM zu informieren. Die Schülerschaft ist im Moment mit Lehrpersonen dieser zwei Sekten konfrontiert.

Zur Anstellungspraxis: Die heutige Praxis der Zuger Regierung entspricht dem von uns zitierten Bundesgerichtsentscheid. Damit distanziert sich der Regierungsrat von der Praxis der 80er Jahre, wo für Linke



und ihre Angehörigen als Lehrpersonen de facto ein Berufsverbot herrschte. Wir sind über diese Änderung erfreut.

*Arlene Wyttenbach*

#### «Als betroffene Mutter»

Ich möchte hier und jetzt als betroffene Mutter sprechen, deren Kinder an der Kanti unterrichtet werden. Was wir Eltern an Informationen erhielten, war fast ausschliesslich organisatorischer Natur. Über den VPM, seine Ziele oder seine Mitglieder an der Kanti vernahm man höchstens aus der Presse. Der VPM macht immer wieder Schlagzeilen, meist nicht positive, und kursierende Gerüchte sind nicht eben beruhigend. Deshalb ist es begreiflich, wenn Eltern verunsichert sind, da sie nicht informiert werden. Ich würde es daher begrüßen, wenn auch die interessierten Eltern in diesen Informationsprozess einbezogen würden und ein offener Dialog geführt werden könnte. Dieser sollte nicht nur punktuell im Klassenzimmer stattfinden, sondern von der Kantonschule, z.B. mit Podiumsveranstaltungen und Streitgesprächen, gefördert werden. Es stünde der Schulleitung gut an, wenn sie den verunsicherten Eltern eine Möglichkeiten böte, sich selbst ein Bild über die Sektensituation an der Kanti zu machen.

*Sha Ackermann*

#### «Banal und brisant»

Die Aussage, dass es einem Teil des Lehrkörpers an Sensibilität gegenüber dem Antisemitismus mangelt, ist an sich banal. Beispielsweise trifft eine solche Aussage ausser der SVP auf aller hier vertretenen Parteien zu. Selbst in der SGA gibt es zwei, drei Leute, die diesbezüglich zu wenig sensibel sind. Brisant ist die Aussage im Zusammenhang mit der Kanti bloss aus zwei Gründen: Er-

stens ist sie wegen der breit unterzeichneten Solidaritäts-Erklärung mit Rektor Iten einigermaßen quantifizierbar. Und vor allem zweitens war aus dem Lehrkörper nur der unsensible Teil vernehmbar. Der gegenüber dem Antisemitismus sensible Teil, den es auch gibt und der u.a. deshalb nicht unterschrieben hat, hat den anderen das Feld völlig überlassen. Hier stellt sich die Frage: Was herrscht an der Kanti für ein Klima, dass nur eine Seite sich öffentlich äussert? Die besagte Solidaritäts-Erklärung scheint harmlos in dem, was drin steht, ist aber höchst

fragwürdig in dem, was fehlt: Problematisierung und Distanzierung vom Antisemitismus allgemein und von dem der Universalen Kirche im Besonderen. Bei der Einschätzung der besagten Erklärung ist weiter zu bedenken, dass die Unterschriften gegeben wurden, als allen klar war, dass Iten in Trogen demonstriert hatte und dass es dort ausschliesslich um Antisemitismus gegangen war. ■

*Josef Lang*

## «Unsinnig und unmenschlich»

*Um Grundwerte ging es auch in der Drogen-Debatte. Wir bringen einen Auszug der Rede Sybilla Schmid.*

Bis jetzt hat die ärztliche Heroinschreibung Erfolge vorzuweisen, die mit ihren beschränkten Zielen übereinstimmen. So ist es immerhin gelungen, anders nicht erreichbare Heroinabhängige für ein Mitmachen im Projekt zu gewinnen, ihren gesundheitlichen und sozialen Status zu verbessern und ihr Risikoverhalten zu vermindern. Es ist zu erwarten, dass die Schlussergebnisse dieses Forschungsprojektes diesen positiven Gesamteindruck bestätigen wird, was wiederum in die Entscheidung des Bundesrates im Sommer/Herbst 1997 einfließen wird und ziemlich sicher auch in die Revision des Betäubungsmittelgesetzes. Unter diesen Umständen die «Ärztliche Verschreibung von Betäubungsmitteln» abzubrechen, wäre unsinnig und unmenschlich. Sollen die heute in den Projekten integrierten ProbandInnen bis zur definitiven Einführung der Behandlung zurück auf die Gasse geschickt

werden? Was würden Sie sagen, wenn Ihr unheilbares Krebsleiden im Rahmen eines wissenschaftlichen Forschungsprojektes mit einem noch nicht zugelassenen Medikament therapiert werden, erste Erfolge hätten sich bereits gezeigt, doch jetzt nach Abschluss des Projektes würde Ihnen das Medikament verweigert, weil es noch nicht zugelassen worden ist, obwohl die Zulassung sich mit einiger Sicherheit abzeichnet?

Den GegnerInnen der kontrollierten Drogenabgabe scheint das Wasser am Hals zu stehen. Am Erfolg des Versuchs gibt es aus wissenschaftlicher Sicht kaum mehr Zweifel. Darum muss die Wissenschaftlichkeit selbst in Frage gestellt werden. Warum nur dieser ausufernde, stark emotional geprägte Eifer, diese Irr- und Geisterfahrten? Selbst die angesehene bürgerliche Zeitung NZZ hat davon genug und weigert sich, gewisse Inserate abzudrucken, weil sie infam und mit falschen Behauptungen gespickt sind.

*Sybilla Schmid*

# Späte Heimkehr für Nachtschwärmer

Ohne Auto nach Zürich in den Ausgang – und doch nicht auf den letzten Zug nach Zug rennen müssen. Die TELEBUS-Verbindung Zürich–Zug–Luzern macht's möglich.

Brigitte Weiss

Samstagsmorgen 01.40. Es ist eine der raren lauen Nächte des vergangenen Sommers. Ich eile durch die noch immer belebten Strassen der Zürcher Innenstadt Richtung Hauptbahnhof. Klar, der letzte Zug nach Zug ist längst abgefahren und eine Übernachtung bei Freunden in Zürich nicht gebucht. Also bleibt mir nichts anderes übrig, als «durchzumachen» oder eben die Haltestelle des TELEBUS zu suchen, die sich «irgendwo beim HB Zürich befinden soll». Ob es diese Verbindung tatsächlich gibt und von wo der Bus genau abfährt, konnte man mir weder am Bahnhof Zug noch am HB Zürich mit Sicherheit sagen.

Von Zürichs berühmtester Strasse her kommend, überblicke ich den Bahnhofplatz, das Bahnhofgebäude dahinter scheint ausgestorben, die Abgänge ins Shop-Ville sind mit massiven Eisengittern abgeriegelt. Und wo bitte soll nun also dieser Bus sein, der Freitag- und Samstagnacht zu später/früher Stunde Zürich mit der Innerschweiz halb-öV-mässig verbindet?

«He, chasch nöd echli cooleri Musig inetue?»

Glück gehabt, da steht er ja, der Kleinbus, auf der ersten Bushaltestelle rechts von der Bahnhofstrasse her gesehen. Ein mageres Häufchen NachtschwärmerInnen wartet bereits ungeduldig auf die Abfahrt um

## Preisbeispiele:

Zürich–Baar:	Fr. 15.–
Zürich–Zug/Steinhausen:	Fr. 18.–
Zürich–Cham/Rotkreuz:	Fr. 21.–
Zug–Cham/Baar:	Fr. 6.–

01.45 Uhr, der Fahrer hingegen nimmt's gemütlich – wär ja ärgerlich, wenn jemand den Bus um wenige Sekunden verpassen täte. Endlich – das Gefährt ist halbvoll – fahren wir zum Bellevue, wo noch «Stammgäste» aus Langnau zusteigen. «He, chasch nöd echli cooleri Musig inetue?» meint eine der jungen Frauen, die den Fahrer plus die Institution TELEBUS bestens zu kennen scheint, und «Du weisch ja, won ich wohne z'Langnau, chasch mi wieder det ablade».

## Haustürservice

Tatsächlich, der TELEBUS bringt seine Fahrgäste bis vor die Haustür (falls nicht allzu abgelegen) und nimmt auch unterwegs noch Passagiere auf, die ihre Fahrt telefonisch angemeldet haben, und sogar nächtliche StöpplerInnen und «eifach alles, was no unterwegs isch» (O-Ton Chauffeur).

Um zehn vor drei bin auch ich daheim und froh, das sonntägliche Ausschlafen in meinem eigenen Bett geniessen zu können. ■

**TELEBUS**  
Zürich – Zug – Luzern  
Nächte Freitag und Samstag und Silvester

ZÜRICH

ZH HB ab 01.45  
ZH Bellevue ab 02.00

Langnau

Sihl

Baar

ZUG-STEINHAUSEN  
Zug ab 01.00 nach ZH  
Zug ab 02.45 nach LU

Cham/Rotkreuz

LUZERN-LUZERN  
Luzern ab 04.20 nach ZH

Fahrpreise:  
Fr. 6.– Innerhalb einer Zone, Fr. 3.– Jede weitere Zone  
Haben Sie Fragen, rufen Sie an...

**077-430 860**

**077-430 860**  
Zürich – Zug – Luzern  
Nächte vom Freitag und Samstag und Silvester



Immer wieder eine dankbare Lektüre bietet das «Zuger Gewerbe aktuell» (ZGA), auch unter neuer Redaktion (lic. jur. Andrea Hodel). Ganz im Stil des Blicks wurde in der November-Nummer eine Blitzumfrage unter Gewerblern gemacht: «Wie gewerbefreundlich sind die bürgerlichen Regierungsräte?». Wie gewerbefreundlich die zwei Nichtbürgerlichen sind, hat die ZGA-Redaktion nicht zu fragen getraut. Könnte ja sein, dass Chnuschi...



Ah ja, das Resultat: «Die Arbeit der fünf bürgerlichen Regierungsräte wird als gut bis sehr gut bezeichnet. Nur in einem Fall ist man unzufrieden» In einem Fall? Ja, bei wem denn? Keine Antwort. Noch schlimmer: «In zwei Fällen war man gar der Auffassung, diese Regierungsräte würden überhaupt keine Gewerbepolitik betreiben.» Paff, zwei von fünf! Bloss, welche zwei denn? Keine Antwort. Schliesslich der Höhepunkt: «In einem Fall findet eine Mehrheit der angefragten Gewerbler, dass die Wahl ein Fehler war». Jesses, ein Verräter in den Reihen der bürgerlichen Regierungsräte – und sie sagen uns nicht mal, wer! Nun, die ZGA-Redaktion gibt unter der Nummer 711 47 22 vielleicht genauere Auskunft. In besagter Umfrage werden vier Regierungsräte mit ihren Wahlversprechen zitiert. Fehlen tut in der Zitatereihe nur CVP-Regierungsrat Suter. Ein Hinweis? Auguren des Zuger Gewerbekremls rätseln nun über die Bedeutung dieser Auslassung. Wir vermuten, dass RR Twerenbold sich ob dieser Fahrte die Hände reibt.



Ein Inserat kürzlich im Zuger Amtsblatt: «Eine neue Liegenschaftsverwaltung für Zug und/oder Zürich? Der Name der Zukunft: Hacker + Dünki Immobilien AG, 8039 Zürich 2: <http://www.homehacker.ch>» Welch letzteres die prestigeträchtige Internet-Adresse darstellt. Uns dünkt, dass hier ein Hacker sich über jemanden lustig gemacht hat. Mit nichtsdestotrotz grosser Spannung erwarten wir die mindestens 12seitige Interpellation von SVP-Kantonsrat Flachmann betreffend ungehörige Bevorteilung ortsfremder Gewerbe in unserem Zuger Amtsblatt.



Sie wissen, woher der Name «Liegenschaft» kommt? Wer genug davon hat, schafft's im Liegen. Zum Beispiel der Immobilienhai – pardon: Baulöwe – pardon: Unternehmer – Hans Durrer. Nachdem sogar Walchwil die Asylinitiative abgelehnt hat, dürfte dem SVP-Oberstumpen für grobe Fälle am Abstimmungswochenende vom 1. Dezember der Rauch ausgegangen sein – das Debakel der Essvau- phée war wirklich umfassend.



Kein Debakel hingegen für die Majorzfans im Kantonsrat, sondern eine lockere Mehrheit. Dabei hat der Kommissionspräsident Studerus mit einem fiesem Trick gearbeitet. Sein Kommissionsbericht war äusserst parteiisch abgefasst und erschien so spät, dass kein Minderheitsbericht mehr möglich war. CVP-Studerus gab nach geschlagener Schlacht im KR im privaten Rahmen unumwunden zu, wieso er in Tat und Wahrheit für den Majorz ist: es ärgert ihn noch heute, dass in Menzingen der CVP-Gemeindemuni Christen abgewählt wurde und

einem Freien Wähler Platz machen musste. Ditto beim sonst eher fortschrittlichen CVP-KR Willi Wismer von Rotkreuz: dass 1990 der CVP-Schulpräsident Uhr den dritten CVP-Sitz nicht machte, sondern wegen des Listenstimmenproporz der liberalen Nelly Mendler unterlag, beschäftigt Wismer noch heute.

Hoffen wir, dass das Volk den Trick mit «Persönlichkeiten statt Parteien» durchschaut.



Ob es sich beim Menzinger Biobauern Peter Hegglin um eine dieser vielbeschworenen Persönlichkeiten handelt, entzieht sich unserer Kenntnis. Der kinderreiche CVP-Kantonsrat hat bei seinem steilen politischen Aufstieg inzwischen den Sitz des CVP-Fraktionschefs erklimmt, und auch der Vorstand des Schweizerischen Bauernverbandes darf seit kurzem auf den rastlosen Bergler zählen. Präsident des Zuger Bauernverbandes ist er ja schon längere Zeit.

Als gute Katholiken fragen wir uns besorgt, ob er bei seinen vielen Sitzungen überhaupt noch Zeit findet, sich Gedanken darüber zu machen, wie seine Frau den Hof besorgt und zur Familie schaut.



Nicht Hof und Kind, aber möglichst viele staatliche Tätigkeiten möchte die FDP privatisieren. Gesagt, getan: die städtische Liegenschaftsverwaltung wurde als taugliches Objekt befunden und unter Finanzchef Luchsinger (FDP) flugs privatisiert. Selbiger Luchsinger stellte noch anfangs Jahr zwei neue MitarbeiterInnen mit unbefristeten Arbeitsverträgen an, denen nun gekündigt worden ist, ganz nach dem Motto: Gouverner, c'est prévoir...



- Do 2. 1. Galvanik-Geburtstag mit Überraschungsparty.**  
Galvanik Zug, ab 21.00 Uhr.
- Mi 8. amnesty international Gruppe Zug: Monatssitzung.**  
Stadtbibliothek 3. Stock, 20.00h.
- Do 16. SP, Stadt Zug, Das Ende des Strommonopols**  
Sektionsversammlung mit Rudolf Rechsteiner, (NR BS)  
Casino Zug, Konferenzzimmer, 20.00h
- Mi 29. SGA, Stadt Zug: Was bedeutet die Planungsstudie  
Stadtverkehr für Zug West?**  
Hertiforum Zug, 20.00h.
- Do 30. SGA, Kanton Zug: Diskussion über Antisemitismus**  
Mit Madeleine Dreyfus (Psychoanalytikerin), Sigi Feigel (Anwalt)  
Restaurant Bären Zug, 20.00h.
- Sa 1. GBZ-Tagung mit Serge Gaillard.**
- Mi 5. amnesty international Gruppe Zug: Monatssitzung.**  
Stadtbibliothek 3. Stock, 20.00h.
- Mi 5. amnesty international Gruppe Zug: Monatssitzung.**  
Stadtbibliothek 3. Stock, 20.00h.
- Mi 12. VCS-Sektion Zug: Generalversammlung.**  
19.00h: Führung durch ZVB-Leitstelle.  
20.00h: Statutarischer Teil.
- Do 20. SGA des Kantons Zug: Jahresversammlung.**  
18.00h. Ort bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.
- Sa 7. / So 8. Stadt- und Bahnhoffest: 150 Jahre Schweizer Bahnen**  
Stadtbahn-Versuchsbetrieb mit provisorischen neuen Haltestellen

## Autofreie Sonntage!

Eine Velofahrt Zürich–Bern auf der N1 oder (bei Regen) ein Inline-Skate-Rennen durch den Gotthardtunnel. Wer so etwas gerne realisiert sehen will, kann ab sofort mithelfen, dieses Ziel zu erreichen. Der «Verein Sonntags-Initiative» plant nämlich eine «Eidgenössische Volksinitiative für vier autofreie Sonntage». Konkret verlangt die Initiative vier autofreie Sonntage pro Jahr, und zwar genau einen pro Jahreszeit. Wer Interesse an dieser Idee hat schreibe an:  
Verein Sonntags-Initiative, Postfach 40, 9414 Schachen.  
Ob die Initiative bereits Anfang 1997 lanciert wird, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

## 5. Zuger Symposium

Sonntag, 16. März, 10h bis 17h  
im Casino Zug.

### «Zukunft der Geschlechter – Zukunft der Arbeit»

Streitgespräch, Arbeitsgruppen, Plenumsdiskussionen.

Wer Anregungen hat, schreibe an:

SGA  
Postfach 829  
6301 Zug

oder wende sich an die Arbeitsgruppe (Gisela Hürlimann, Gerlinde Künzle, Brigitte Landolt, Josef Lang).