Postulat Gemeinderat H.J. Werder betr. Verbreiterung des Fuss- und Radweges vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 24. März 1981

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Mit Datum vom 30.6.1980 reichte Gemeinderat H.J. Werder folgendes Postulat ein:

"Ich lade den Stadtrat ein, den Fuss- und Radweg vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie so zu verbreitern, dass zwei Personen oder Radfahrer ungehindert kreuzen können. Dabei soll das Strässchen aber weiterhin den Fussgängern und Velofahrern erhalten bleiben.

Begründung:

Heute besteht eine ca 2 m breite Naturstrasse, beginnend beim Pulverhäuschen und Richtung Osten führend durch das Familiengartenareal Herti. Am östlichen Ende des Areals wird das Strässchen fortgesetzt durch einen ca o,5 m breiten Weg auf ca 200 m Länge bis zur Bahnlinie der Affoltern-Schleife. Dort mündet er in eine ca 3 m breite Strasse (Zufahrt zur Verteilerstation WWZ). Diese Naturstrasse kreuzt weiter östlich die Bahnlinie und mündet, nach Süden verlaufend, in die Feldstrasse.

Der genannte Weg wird von Schülern aus der Herti, die das Loreto-Schulhaus oder die Kantonsschule besuchen, rege benützt. Ebenso sind an schönen Tagen häufig Spaziergänger anzutreffen.

Müssen nun heute zwei Personen aneinander vorbeigehen, so muss unweigerlich jemand ins daneben liegende Land ausweichen. Dies ist für die Benützer wie auch für die Landanstösser unbefriedigend. Im Sinne einer Förderung des Fussgänger- und Radfahrerverkehrs ersuche ich Sie deshalb um Ueberweisung meines Postulates."

Das Postulat wurde an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 1. Juli 1980 überwiesen.

II.

Die im Postulat aufgeführte Strasse von der Feldstrasse bis zur Unterstation der Wasserwerke Zug liegt bis zur SBB-Linie im Eigentum der SBB und nördlich der Bahnlinie der Korporation Zug.

Auf beiden Teilstücken besteht kein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht. Es ist uns bekannt, dass die vom Postulanten aufgeführte Verbindung sowohl von Fussgängern als auch von Velofahrern geschätzt wird. Das Postulat, das schmale Teilstück zu verbreitern, ist deshalb durchaus berechtigt. Eine Verbreiterung ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn das Begehen und Befahren von den Strasseneigentümern bewilligt oder sogar Fuss- und Fahrwegrechte zu Gunsten der Stadt eingeräumt werden.

Das Stadtbauamt hat den Schweiz. Bundesbahnen eine Kopie des Postulates zugestellt und folgende Vorschläge unterbreitet:

1. Die SBB räumen der Stadt auf ihrem Strassenstück ein öffentliches Fuss- und Velofahrwegrecht ein.
2. Sofern dieses Recht nicht eingeräumt wird, sollen die SBB mindestens die Benützung des Strassenstückes für Fussgänger und Velofahrer tolerieren.
3. In beiden Fällen könne sich die Stadt als Gegenleistung am Unterhalt beteiligen.

Mit Schreiben vom 10. September 1980 nahmen die Schweiz. Bundesbahnen, Kreis II, zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung:

Der erwähnte Weg führt über den sehr unübersichtlichen, heute nur von wenigen Privaten rechtmässig begangenen Niveauübergang bei km 39.682 der Strecke Zug-Steinhausen. Dieser Wegübergang ist sehr unübersichtlich, liegt er doch in einer Kurve und überquert zwei Geleise. Herannahende Züge können erst spät wahrgenommen werden. Es ist daher nicht angebracht, diesen Weg besser auszubauen, hingegen haben wir gegen eine neue Bekiesung nichts einzuwenden. Im Prinzip soll jedoch alles vermieden werden, was zu einem Mehrverkehr auf dieser Wegverbindung führen könnte. Beim Ausbau des Bahnhofes Zug, der ab 1985 vorgesehen ist, dürfte sich eine Gelegenheit bieten, die Wegverbindung über die SBB-Parzelle Nr. 347 so zu gestalten, dass sie für den öffentlichen Fussgänger- und Radfahrerverkehr genügt.

III.

Aufgrund der Stellungnahme der SBB sind wir der Meinung, dass zurzeit auf einen weiteren Ausbau verzichtet werden soll. Tatsächlich ist der Bahnübergang sehr gefährlich. Leider hat sich vor Jahren auf diesem Uebergang auch ein tödlicher Unfall ereignet. Die Attraktivität des Weges sollte deshalb nicht durch weitere Verbesserungen erhöht werden. Wir werden die Angelegenheit jedoch weiter verfolgen. Sollte sich, wie in der Stellungnahme erwähnt, ab 1985 eine Gelegenheit zum Ausbau ergeben, wären wir bereit, die entsprechenden Massnahmen dannzumal zu treffen.

Mit der Korporation wurden noch keine Verhandlungen geführt, da die ablehnende Stellungnahme der SBB aus Sicherheitsgründen entscheidend ist. Wir zweifeln jedoch nicht daran, dass bei einer spätern Realisierung des Fuss- und Radweges auch die Korporation die Zustimmung erteilen wird.

Antrag:
Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und das Postulat H.J. Werder von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 24. März 1981

DER STADTRAT VON ZUG
Der Stadtpräsident: W.A. Hegglin
Der Stadtschreiber: A. Grünenfelder

- Uebersichtsskizze

1:5000
Underau
Underochsenhof
Neuhof
Baarer Teile
Am Feld
Korporation
schmaler Weg
SBB

Postulat Gemeinderat H.J. Werder betr. Verbreiterung des Fuss- und Radweges vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 24. März 1981

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

Mit Datum vom 30.6.1980 reichte Gemeinderat H.J. Werder folgendes Postulat ein:

"Ich lade den Stadtrat ein, den Fuss- und Radweg vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie so zu verbreitern, dass zwei Personen oder Radfahrer ungehindert kreuzen können. Dabei soll das Strässchen aber weiterhin den Fussgängern und Velofahrern erhalten bleiben.

Begründung:

Heute besteht eine ca 2 m breite Naturstrasse, beginnend beim Pulverhäuschen und Richtung Osten führend durch das Familiengartenareal Herti. Am östlichen Ende des Areals wird das Strässchen fortgesetzt durch einen ca o,5 m breiten Weg auf ca 200 m Länge bis zur Bahnlinie der Affoltern-Schleife. Dort mündet er in eine ca 3 m breite Strasse (Zufahrt zur Verteilerstation WWZ). Diese Naturstrasse kreuzt weiter östlich die Bahnlinie und mündet, nach Süden verlaufend, in die Feldstrasse.

Der genannte Weg wird von Schülern aus der Herti, die das Loreto-Schulhaus oder die Kantonsschule besuchen, rege benützt. Ebenso sind an schönen Tagen häufig Spaziergänger anzutreffen.

Müssen nun heute zwei Personen aneinander vorbeigehen, so muss unweigerlich jemand ins daneben liegende Land ausweichen. Dies ist für die Benützer wie auch für die Landanstösser unbefriedigend. Im Sinne einer Förderung des Fussgänger- und Radfahrerverkehrs ersuche ich Sie deshalb um Ueberweisung meines Postulates."

Das Postulat wurde an der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 1. Juli 1980 überwiesen.

II.

Die im Postulat aufgeführte Strasse von der Feldstrasse bis zur Unterstation der Wasserwerke Zug liegt bis zur SBB-Linie im Eigentum der SBB und nördlich der Bahnlinie der Korporation Zug.

Auf beiden Teilstücken besteht kein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht. Es ist uns bekannt, dass die vom Postulanten aufgeführte Verbindung sowohl von Fussgängern als auch von Velofahrern geschätzt wird. Das Postulat, das schmale Teilstück zu verbreitern, ist deshalb durchaus berechtigt. Eine Verbreiterung ist jedoch nur dann sinnvoll, wenn das Begehen und Befahren von den Strasseneigentümern bewilligt oder sogar Fuss- und Fahrwegrechte zu Gunsten der Stadt eingeräumt werden.

Das Stadtbauamt hat den Schweiz. Bundesbahnen eine Kopie des Postulates zugestellt und folgende Vorschläge unterbreitet:

1. Die SBB räumen der Stadt auf ihrem Strassenstück ein öffentliches Fuss- und Velofahrwegrecht ein.
2. Sofern dieses Recht nicht eingeräumt wird, sollen die SBB mindestens die Benützung des Strassenstückes für Fussgänger und Velofahrer tolerieren.
3. In beiden Fällen könne sich die Stadt als Gegenleistung am Unterhalt beteiligen.

Mit Schreiben vom 10. September 1980 nahmen die Schweiz. Bundesbahnen, Kreis II, zu den aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung:

Der erwähnte Weg führt über den sehr unübersichtlichen, heute nur von wenigen Privaten rechtmässig begangenen Niveauübergang bei km 39.682 der Strecke Zug-Steinhausen. Dieser Wegübergang ist sehr unübersichtlich, liegt er doch in einer Kurve und überquert zwei Geleise. Herannahende Züge können erst spät wahrgenommen werden. Es ist daher nicht angebracht, diesen Weg besser auszubauen, hingegen haben wir gegen eine neue Bekiesung nichts einzuwenden. Im Prinzip soll jedoch alles vermieden werden, was zu einem Mehrverkehr auf dieser Wegverbindung führen könnte. Beim Ausbau des Bahnhofes Zug, der ab 1985 vorgesehen ist, dürfte sich eine Gelegenheit bieten, die Wegverbindung über die SBB-Parzelle Nr. 347 so zu gestalten, dass sie für den öffentlichen Fussgänger- und Radfahrerverkehr genügt.

III.

Aufgrund der Stellungnahme der SBB sind wir der Meinung, dass zurzeit auf einen weiteren Ausbau verzichtet werden soll. Tatsächlich ist der Bahnübergang sehr gefährlich. Leider hat sich vor Jahren auf diesem Uebergang auch ein tödlicher Unfall ereignet. Die Attraktivität des Weges sollte deshalb nicht durch weitere Verbesserungen erhöht werden. Wir werden die Angelegenheit jedoch weiter verfolgen. Sollte sich, wie in der Stellungnahme erwähnt, ab 1985 eine Gelegenheit zum Ausbau ergeben, wären wir bereit, die entsprechenden Massnahmen dannzumal zu treffen.

Mit der Korporation wurden noch keine Verhandlungen geführt, da die ablehnende Stellungnahme der SBB aus Sicherheitsgründen entscheidend ist. Wir zweifeln jedoch nicht daran, dass bei einer spätern Realisierung des Fuss- und Radweges auch die Korporation die Zustimmung erteilen wird.

Antrag:
Wir beantragen Ihnen, von diesem Bericht Kenntnis zu nehmen und das Postulat H.J. Werder von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 24. März 1981

DER STADTRAT VON ZUG
Der Stadtpräsident: W.A. Hegglin
Der Stadtschreiber: A. Grünenfelder

- Uebersichtsskizze

1:5000
Underochsenhof
Neuhof
Underau
Am Feld
Bauren Teile
Find
WWZ
Korporation
schmaler Weg
SBB

Hr. Bieri

GROSSER GEMEINDERAT VORLAGE NR. 589.1

Postulat H.J. Werder betr. Verbreiterung des Fuss- und Radweges vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 16. März 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 7. April 1981 wurde die Antwort des Stadtrates (Vorlage Nr. 589) zum Postulat H.J. Werder behandelt. Der Postulant wie auch weitere Gemeinderäte waren von der Stellungnahme des Stadtrates nicht befriedigt und lehnten die Abschreibung ab.

II.

Das Stadtbauamt nahm erneut mit den Schweizerischen Bundesbahnen Verhandlungen auf, denn eine Lösung kann nur im Einverständnis mit den SBB erfolgen, da auf der bahneigenen Strassenparzelle, von der Feldstrasse bis Geleiseüberquerung, kein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht besteht. Die SBB könnten jederzeit ein Verbot erlassen, wovon ausser einigen wenigen Wegberechtigten alle heutigen Benützer betroffen würden.

Das Stadtbauamt hat der Kreisdirektion II am 23. Juni 1981 schriftlich mitgeteilt, dass eine solche Massnahme von weiten Kreisen der Bevölkerung nicht verstanden würde, da der Weg seit Jahren von vielen Fussgängern und Velofahrern benützt werde. Die vom Postulanten geforderte Verbreiterung betreffe nur ein Wegstück von knapp 200 m Länge, welches heute kaum 1 m breit sei, so dass kreuzende Fussgänger und Velofahrer in die Wiese ausweichen müssen. Der Stadtrat sei bereit, diese Verbreiterung vorzunehmen. Er möchte jedoch die Gewissheit haben, dass die SBB auch weiterhin die Benützung des SBB-eigenen Strassenstückes durch Fussgänger und Velofahrer toleriere.

III.

In der Stellungnahme der SBB vom 21. Januar 1982 wird unter Bezugnahme auf ihr früheres Schreiben vom 10. September 1980 erneut darauf hingewiesen, dass alles vermieden werden soll, was zu einem Mehrverkehr führen könnte. Dies wäre aber mit der geforderten Verbreiterung des Weges, nicht zuletzt im Hinblick auf weitere Wohnüberbauungen in der Herti, der Fall. Im Interesse der Sicherheit der nicht wegberechtigten Benützer dieses Niveauüberganges könnte ein Mehrverkehr samt Wegverbreiterung nur toleriert werden, wenn eine optisch-akustische Sicherung mit Barrieren erstellt würde. Die Kosten würden schätzungsweise Fr. 200'000.-- betragen und müssten von der Stadt übernommen werden.

IV.

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass aufgrund dieser Sachlage der heutige Zustand zu belassen sei, dies umsomehr, da zurzeit noch nicht feststeht, ob langfristig die SBB-Schlaufe aufgehoben werden kann. Der Stadtrat wird jedoch das Problem im Auge behalten.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, von diesem ergänzenden Bericht Kenntnis zu nehmen und das Postulat H.J. Werder von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 16. März 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: W.A. Hegglin

Der Stadtschreiber: Dr. A. Müller

Verkehrskonzept auf dem Kiesplatz im Hafengebiet

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 16.3.1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Bau- und Planungskommission nahm vor Ihrer Sitzung vom 16. März 1982 im Beisein von Polizeipräsident und Baupräsident einen Augenschein vor. Bei dieser Vorlage geht es bekanntlich darum, dass der Stadtrat beantragt, die 33 Parkplätze im Bereiche des Hafenzuganges, resp. der östlichen Schiffshütten bestehen zu lassen. Nachdem das Für und Wider dieser Parkplätze auch in der Kommission bei der Behandlung des Kreditbegehrens betreffend der Erstellung der Parkplätze (Vorlage Nr. 528) bereits sehr ausführlich zur Sprache kam, schlussendlich aber dem Antrag des Stadtrates auf Beibehaltung der 33 Parkplätze mit 5 : 3 Stimmen zugestimmt wurde, sah sich die Kommission veranlasst, nachdem aus der Ratsmitte ein Antrag auf Streichung obsiegte, die Angelegenheit nochmals zu behandeln.

Das Ergebnis des Augenscheines und der Beratungen ist ein einstimmiges, nämlich Beibehaltung der 33 Parkplätze, was sich wie folgt begründen lässt:

- Mit dem nun neu erstellten Fussweg nördlich des Parkplates, resp. längs des Spielplatzes werden die Spaziergänger von der Stadt Zug her um die Parkplätze herum direkt an die Chamerstrasse geführt.
- Wie seitens des Stadtrates versichert wurde, steht der Erwerb der Liegenschaft alte Ziegelei unmittelbar bevor. Im Zusammenhang mit der daran anschliessenden Oeffnung des Areales ist eine umfassende Seeufergestaltung vorgesehen, die denn auch den Bereich des Hafens miteinbezieht. In diesem Zusammenhang denkt man im Bereiche der alten Schiffhüten an einen seeseitigen Fussweg.
- Auch ist die Strasse im Bereiche der 33 umstrittenen Parkplätze relativ breit, was die Gefährdung zirkulierender Fussgänger herabsetzt. Auch ist im Bereiche des Hafens einfach ein gewisser Spielraum für ankommende und abgehende Bootstransporte, verbunden mit Wende- und Abstellplätzen, unerlässlich. Offen blieb auch die Frage, wie das Gebiet der 33 Parkplätze signalisationstechnisch oder baulich abgesperrt werden könnte.

II. Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen einstimmig, dem Verkehrskonzept gemäss dem der Vorlage Nr. 629 beigefügten Plan zuzustimmen.

Für die Bau- und Planungskommission
Der Präsident:

P. Rupper

Bau eines Wohnhauses auf dem Gottschalkenberg und Landerwerb
Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 16. März 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Beisein des Finanzchefs, Herrn Stadtpräsident Walther A. Hegglin, hat die Geschäftsprüfungskommission zur Vorlage Nr. 630 Stellung genommen.

Die Kommission liess sich von den Vertretern der Executive eingehend über die Vorgeschichte informieren und kam einstimmig zur Ansicht, dass sich der Bau eines Zweifamilienhauses sowohl im heutigen Zeitpunkt zur Unterbringung der Pächterfamilie und von Angestellten sowie im Hinblick auf eine mögliche spätere Trennung des Amtes des Hauswartes und des Pächters des Restaurationsbetriebes rechtfertigt.

Die Geschäftsprüfungskommission begrüsst den Beschluss des Stadtrates,das Projekt durch einen Generalunternehmer ausführen zu lassen. Damit kann einerseits sichergestellt werden, dass die Gesamtkosten im voraus genau bekannt sind - nach Aussagen der Verwaltung wird der Generalunternehmervertrag auf der Basis von Fr. 840'000.-- abgeschlossen werden - und andererseits werden die Mitarbeiter des Bauamtes von zusätzlichen zeitaufwendigen Aufgaben entlastet.

Nach kurzer Diskussion ist die Kommission mit dem Antrag des Stadtrates einverstanden, das zu erstellende Haus in das Verwaltungsvermögen zu übernehmen, da wie bei anderen Dienstwohnungen davon auszugehen ist, dass die Mieterträge die Aufwendungen (Verzinsung etc.) nicht decken werden.

Da die Stadt auf dem Gottschalkenberg ausser dem Wald nur über sehr wenig freies Land verfügt, unterstützt die Geschäftsprüfungskommission den Antrag des Stadtrates, nicht nur das für die Erstellung des Zweifamilienhauses erforderliche Land zu kaufen, sondern zur Arrondierung vor allem im Bereiche des Parkplatzes weitere ca. 2'000 m2 zu erwerben. Der Kaufpreis für das gesamte Land von maximal Fr. 55'000.-- erscheint der Kommission angemessen (ca. Fr. 15.-- bis Fr. 20.-- pro m2).

Aufgrund dieser Ueberlegungen beantragt die Geschäftsprüfungskommission dem Grossen Gemeinderat einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und den geforderten Kredit von Fr. 895'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung, Verwaltungsvermögen, zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Dr. Walter Jeck, Präsident

Bau eines Wohnhauses auf dem Gottschalkenberg und Landerwerb

Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 16.3.82

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Bau- und Planungskommission behandelte das Kreditbegehren Bau eines Wohnhauses auf dem Gottschalkenberg und Landerwerb an ihrer Sitzung vom 16. März 1982 im Beisein von Baupräsident und Stadtarchitekt. Im Zusammenhang mit dem Kreditbegehren Altbaurenovation Schul- und Ferienheim besichtigte die Kommission auch den neuen Standort des Wohnhauses.

Die bisherigen Wohnverhältnisse für Pächter und Angestellte befriedigen nicht, dies ergab einerseits der Augenschein, wie aber auch der Umstand, dass kein Pächter gefunden werden konnte, der in die bestehenden Räumlichkeiten einzog. Neben einem freistehenden Neubau wurden folgende weitere Alternativen vom Bauamt untersucht:

- Anbau resp. Aufbau auf die bestehende Garage
- Ausbau des Dachstockes

Beide Varianten wurden jedoch abgelehnt, und zwar weil beide eine schlechte Besonnung und baulich keine guten Lösungen ergaben. Entscheidend ist jedoch der Umstand, dass ein Pächter auch gerne einmal von seiner Arbeitsstätte heraus will, in seinen separaten Wohnbereich.

Eintreten auf den Bau eines separaten Wohnhauses war damit beschlossen.

Bezüglich des Standortes konnte sich die Bau- und Planungskommission kein abschliessendes Urteil bilden. Auf alle Fälle konnte der vorgesehene Standort bei einigen Mitgliedern keinen Begeisterungssturm auslösen. Deshalb wird dem Stadtrat nahe gelegt, nach der Schneeschmelze einen Standort zwischen dem vorgeschlagenen und dem Schul- und Ferienheim zu überprüfen (verschieben des Hauses um 20 - 30 m nach Süden). Damit würde der Blick auf den Sonnenrain (östlich vom Bellevue) und den prächtigen Birkenbestand frei sowie das Wohnhaus etwas mehr zum bereits bestehenden Gebäude gruppiert, was den Eindruck eines "ins Grüne gesetzten" Baues vermindern würde.

Ausgiebig wurde die vorgeschlagene Ausführungsart mit Totalunternehmer (Architekt und Generalunternehmer in einer Person) diskutiert. Mit 6 : 4 wurde schlussendlich diesem Vorgehen zugestimmt, aber nur mit folgenden Auflagen:

- Das Leistungsverzeichnis, resp. der Leistungsbeschrieb des Generalunternehmers muss verfeinert werden.
- Die Garantieleistungen des Generalunternehmers dürfen das landesübliche Mass nicht unterschreiten.
- Die Zahlungsbedingungen müssen berücksichtigen, dass eine Schlusszahlung erst nach Abnahme des Werkes sowie nach Vorliegen der üblichen Abschlussdokumentationen geleistet wird.
- Klar zu regeln ist, wer mit wem welche Verträge nach welchem Recht abschliesst, dass "der Generalunternehmer mit dem (eigenen) Architekten Verträge abschliesst" (so der Vertragsentwurf) ist natürlich widersinnig.
- Bezüglich des Einhaltens des Bezugstermines, resp. bezüglicher der Konsequenzen bei Nichteinhaltung sind ebenfalls Vertragsbestimmungen aufzunehmen.

Gerade der letzte Punkt, nämlich die terminliche Situation (Bezug im Dezember 1982) war im Rahmen der Kommissionsberatungen der eigentliche Hauptgrund, dass der Totalunternehmervariante überhaupt zugestimmt werden konnte, denn billiger wird es in diesem Falle mit einem Generalunternehmer kaum, wenn man bedenkt, dass dieser zum Architektenhonorar in der Regel nochmals 5 % Zuschlag für sein Generalunternehmer-Risiko rechnet. Auch ist mit dieser Vorgehensweise im allgemeinen für die Bauherrschaft beim Gewerbe nicht möglich Goodwill zu schaffen. Die Kommission hat sich auch über Ausführungsdetails unterhalten und es blieb unter anderem eine Frage offen, ob nicht ein Anschluss an die Heizzentrale des Schul- und Ferienheimes wirtschaftlicher sei als die vorgesehene Einzelheizung. Der Stadtrat wird ersucht, hierüber Auskunft zu geben.

II. Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen, mit 8 : 2 Stimmen, im Sinne der vorerwähnten Ergänzungen, dem Neubau eines Wohnhauses auf dem Gottschalkenberg zuzustimmen und den erforderlichen Kredit von Fr. 895'000.-- zu bewilligen.

Für die Bau- und Planungskommission
Der Präsident:

P. Rupper

GROSSER GEMEINDERAT VORLAGE Nr. 631.1

Schul- und Ferienheim Gottschalkenberg: Altbaurenovation
Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 16. März 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Geschäftsprüfungskommission hat sich an ihrer Sitzung vom 16. März 1982 in Anwesenheit des Finanzchefs, Herrn Stadtpräsident Walther A. Hegglin, mit der Vorlage Nr. 631 eingehend beschäftigt.

Unbestritten ist nach Meinung der Kommission, dass die Renovation der Fassade dringend notwendig ist. Nach Abschluss der Erneuerungsarbeiten wird sich das den Stadtschulen sehr gute Dienste leistende Schulheim nicht nur äusserlich wieder in einem gepflegten Zustand präsentieren, sondern es werden durch die bessere Isolierung der Gebäudeteile auch namhafte Einsparungen bei den Heizungskosten möglich sein.

Nach Aussagen der Verwaltung ist der Kostenvoranschlag aufgrund von Richtofferten und Erfahrungswerten vorsichtig erstellt worden.

Darin sind neben der Dach- und Fassadensanierung auch eine Verlegung der Kläranlage, ein neuer Gas-/Elektroherd, verschiedene feuerpolizeiliche Massnahmen sowie Fr. 66'000.-- für Unvorhergesehenes enthalten. Dank diesem hohen Betrag für Unvorhergesehenes sollte eine Kostenüberschreitung praktisch ausgeschlossen sein.

Die Geschäftsprüfungskommission empfiehlt dem Grossen Gemeinderat einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und den geforderten Kredit von Fr. 970'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung, Verwaltungsvermögen, zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Dr. Walter Jeck, Präsident

GROSSER GEMEINDERAT VORLAGE NR. 631.2

Schul- und Ferienheim Gottschalkenberg: Altbaurenovation

Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 16.3.82

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I. Bericht der Kommission

Die Bau- und Planungskommission behandelte das Kreditbegehren Altbaurenovation des Schul- und Ferienheimes Gottschalkenberg an ihrer Sitzung vom 16. März 1982 und zwar im Beisein von Baupräsident, Stadtarchitekt und Rektor.

Anlässlich des Augenscheines konnten sich die Mitglieder der Kommission vom heutigen Zustand des Schul- und Ferienheimes überzeugen. Dabei war sämtlichen Mitgliedern bald klar, dass nicht nur die äussere Erscheinungsform, sondern auch die Verhältnisse im sogenannten Nasstrakt, wie die Isolation des Gebäudes nicht gerade vorteilhaft sind. Anlässlich des Rundganges konnte man aber auch feststellen, dass Restaurant, Küche, Klassenzimmer, Speise- resp. Theatersaal wie auch die Schlafräumlichkeiten aufgrund der im Rahmen der ordentlichen Unterhaltsarbeiten vorgenommenen Arbeiten in einem guten Zustande sind. Im weitern ist festzuhalten, dass mit den jetzt vorgeschlagenen Massnahmen, nämlich im wesentlichen Fassadenisolation, neue Fenster und Sanierung des Nasstraktes mittelfristig keine grösseren Investitionen mehr anfallen dürften.

Der heutige Verwendungszweck des Schul- und Ferienheimes ist unbestritten, ja es wurden sogar eher Stimmen laut, dass sämtliche Lehrer dazu verpflichtet werden sollten, mit ihren Klassen auf dem Gottschalkenberg Schullager, resp. Ausbildung durchzuführen. Heute ist es den Lehrern freigestellt.

Den Mitgliedern der Kommission lag ein ausführlicher Baubeschrieb mit approximativer Kostenberechnung der Architekten vor. So konnten eine Reihe von Einzelfragen zur Zufriedenheit der Mitglieder beantwortet werden. Die Genauigkeit der Kostenangaben dürfte, gemäss Angaben des Bauamtes, bei $\pm$ 10 % liegen; für die grössten Kostenpositionen liegen Richtofferten oder Offerten vor.

Der Kommission ist im weitern noch der Zeitpunkt der Ausführung, nämlich Sommer 1983 aufgefallen. Nach langer Diskussion erkannte man jedoch die gewichtigen Gründe, die für diese zeitliche Disposition sprachen:

- Eine Ausführung noch in diesem Sommer, auch von Teilen, z.B. der Aussenrenovation, ist nicht mehr möglich, da kein Projektierungskredit besteht, zuerst also die Referendumsfrist dieses Beschlusses abgewartet werden muss bis zur Ausführungsplanung und zur Submission geschritten werden kann.
- Gleichwohl war es verständlich, dass beide Vorlagen, die den Gottschalkenberg betreffen, gleichzeitig dem Rat unterbreitet werden, das Wohnhaus hat aber eine ganz andere Dringlichkeit.

Dem Beschlussesentwurf wird noch die übliche Indexklausel beizufügen sein.

II. Antrag der Kommission

Die Bau- und Planungskommission beantragt Ihnen einstimmig, der Renovation des Schul- und Ferienheimes Gottschalkenberg zuzustimmen und den erforderlichen Kredit von Fr. 970'000.-- zu bewilligen.

Für die Bau- und Planungskommission
Der Präsident:

P. Rupper

GROSSER GEMEINDERAT VORLAGE Nr. 596.4

Erstellung eines Reserve-Oellagers in der städtischen Kläranlage (Umbau der bestehenden Faulräume)

Kreditbegehren

Bericht und Antrag der Geschäftsprüfungskommission vom 16. März 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Geschäftsprüfungskommission hat an ihrer Sitzung vom 16. Februar 1982 im Beisein von Herrn Stadtrat Dr. Markus Frigo und an einer zweiten Sitzung vom 16. März 1982 in Anwesenheit von Herrn Stadtpräsident Walther A. Hegglin die Vorlage Nr. 596 noch einmal eingehend behandelt.

Die Geschäftsprüfungskommission teilt seit jeher die Auffassung des Stadtrates, dass die Stadt über grössere Oelreserven verfügen sollte. Zu Diskussionen Anlass gab die Frage, auf welchem Wege diese Reserven zu realisieren seien. Einstimmigkeit herrschte darüber, dass diese Frage vor allem unter den Aspekten Sicherheit und Kosten zu beurteilen ist.

Der Zusatzbericht des Stadtrates gab nach Meinung der Kommission zu diesen beiden zentralen Punkten der Diskussion im Grossen Gemeinderat keine befriedigende Antwort. Die zusätzlich noch eingeholten Uebersichten zeigen deutlich, dass die Reservehaltung durch Einlagerung bei Privaten ganz wesentlich billiger zu stehen kommt.

Während bei einer eigenen Reservehaltung je nach Amortisationsdauer mit Kosten von Fr. 30.-- bis Fr. 40.-- pro Tonne und Jahr zu rechnen ist, liegen die Kosten bei einer Fremdlagerung zwischen Fr. 14.-- bis Fr. 30.--. Vor allem die günstigste Lösung hätte den Vorteil, dass die Menge praktisch unbeschränkt wäre und das Oel erst im Zeitpunkt der Auslieferung verzollt werden müsste, was kostenmässig zusätzlich eine wesentliche Einsparung bedeuten würde. Die Laufzeit des Vertrages würde 5 Jahre betragen.

Die Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass trotz dieser Kostenunterschiede eine eigene Reservehaltung zu bevorzugen ist, da der Sicherheitsaspekt überwiegt. Das Reserve-Oellager ist aus dieser Sicht als effektive Reserve zu behandeln. Die Kommission empfiehlt dem Stadtrat, zusätzlich bei einem oder mehreren Privaten Oelreserven anzulegen und diese zusätzlichen Reserven zur regelmässigen Auffüllung insbesondere auch des Oeltankes des Casinos zu verwenden. Durch solche zusätzlichen Reserven wird einerseits die Sicherheit nochmals erhöht,und zusätzlich können auch optimal saisonale Preisdifferenzen ausgenützt werden.

Aufgrund dieser Ueberlegungen beantragt die Geschäftsprüfungskommission mit 5 gegen 1 Stimme dem Grossen Gemeinderat, auf die Vorlage einzutreten und zu Lasten der Investitionsrechnung den geforderten Kredit von Fr. 470'000.-- zu bewilligen.

Für die Geschäftsprüfungskommission:

Dr. Walter Jeck, Präsident

Postulat H.J. Werder betr. Verbreiterung des Fuss- und Radweges vom östlichen Ende des Familiengartenareals Herti bis zur bestehenden Strasse entlang der nördlichen Schleife der Affoltern-Bahnlinie

---

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 16. März 1982

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

I.

An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 7. April 1981 wurde die Antwort des Stadtrates (Vorlage Nr. 589) zum Postulat H.J. Werder behandelt. Der Postulant wie auch weitere Gemeinderäte waren von der Stellungnahme des Stadtrates nicht befriedigt und lehnten die Abschreibung ab.

II.

Das Stadtbauamt nahm erneut mit den Schweizerischen Bundesbahnen Verhandlungen auf, denn eine Lösung kann nur im Einverständnis mit den SBB erfolgen, da auf der bahneigenen Strassenparzelle, von der Feldstrasse bis Geleiseüberquerung, kein öffentliches Fuss- und Fahrwegrecht besteht. Die SBB könnten jederzeit ein Verbot erlassen, wovon ausser einigen wenigen Wegberechtigten alle heutigen Benützer betroffen würden.

Das Stadtbauamt hat der Kreisdirektion II am 23. Juni 1981 schriftlich mitgeteilt, dass eine solche Massnahme von weiten Kreisen der Bevölkerung nicht verstanden würde, da der Weg seit Jahren von vielen Fussgängern und Velofahrern benützt werde. Die vom Postulanten geforderte Verbreiterung betreffe nur ein Wegstück von knapp 200 m Länge, welches heute kaum 1 m breit sei, so dass kreuzende Fussgänger und Velofahrer in die Wiese ausweichen müssen. Der Stadtrat sei bereit, diese Verbreiterung vorzunehmen. Er möchte jedoch die Gewissheit haben, dass die SBB auch weiterhin die Benützung des SBB-eigenen Strassenstückes durch Fussgänger und Velofahrer toleriere.

III.

In der Stellungnahme der SBB vom 21. Januar 1982 wird unter Bezugnahme auf ihr früheres Schreiben vom 10. September 1980 erneut darauf hingewiesen, dass alles vermieden werden soll, was zu einem Mehrverkehr führen könnte. Dies wäre aber mit der geforderten Verbreiterung des Weges, nicht zuletzt im Hinblick auf weitere Wohnüberbauungen in der Herti, der Fall. Im Interesse der Sicherheit der nicht wegberechtigten Benützer dieses Niveauüberganges könnte ein Mehrverkehr samt Wegverbreiterung nur toleriert werden, wenn eine optisch-akustische Sicherung mit Barrieren erstellt würde. Die Kosten würden schätzungsweise Fr. 200'000.-- betragen und müssten von der Stadt übernommen werden.

IV.

Der Stadtrat ist der Auffassung, dass aufgrund dieser Sachlage der heutige Zustand zu belassen sei, dies umsomehr, da zurzeit noch nicht feststeht, ob langfristig die SBB-Schlaufe aufgehoben werden kann. Der Stadtrat wird jedoch das Problem im Auge behalten.

Antrag:

Wir beantragen Ihnen, von diesem ergänzenden Bericht Kenntnis zu nehmen und das Postulat H.J. Werder von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 16. März 1982

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: W.A. Hegglin

Der Stadtschreiber: Dr. A. Müller