



Protokoll 23

über die Verhandlungen des

G r o s s e n G e m e i n d e r a t e s v o n Z u g

Dienstag, 28. November 2000, 16.00 - 19.20 Uhr, Doppelsitzung, im Kantonsratssaal

Vorsitz

Ratspräsident Rainer Hager

Protokoll

Frau Ruth Schorno

Namensaufruf

Für die Sitzung entschuldigt haben sich die Gemeinderäte Elsbeth Müller, Xaver Ruckli, Daniel Staffelbach; die übrigen 37 Ratsmitglieder sind anwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig zugegen.

Ratspräsident Rainer Hager eröffnet die heutige Sitzung, begrüsst die Ratsmitglieder, die Vertreter der Zuger Lokalmedien sowie vereinzelte Gäste.

E i n g ä n g e

Motionen

Keine

Postulate

Postulat Martin Stuber, Dominik Schwerzmann, Martin Spillmann und Elsbeth Müller betr. Weiterführung eines Kulturzentrums für junge Erwachsene (Galvanik)

Mit Datum vom 17. November 2000 haben die Gemeinderäte Martin Stuber, Dominik Schwerzmann, Martin Spillmann und Elsbeth Müller folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat unternimmt unverzüglich die notwendigen Schritte, um das Weiterbestehen des Kulturzentrums Galvanik ohne Unterbruch zu sichern. Er stützt sich dabei auf die "Interessengemeinschaft Galvanik" und deren Betriebskonzept ab und sucht die Zusammenarbeit mit den entsprechenden kantonalen Behörden".

Seit sechs Jahren besteht in den Räumlichkeiten der ehemaligen Galvanik Wilhelm AG an der Chamerstrasse/Chollermüli ein Kulturzentrum für junge Erwachsene. Es ist entstanden aus der aktiven Zuger Jugendkultur. Mit seinem vielfältigen Angebot gehört das Kulturzentrum zur kulturellen Infrastruktur einer wachsenden Stadt. Ende 2000 steht die Schliessung des gesamten Betriebes (inklusive der Proberäume) bevor.

Einiges spricht für eine unterbruchsfreie Weiterführung des Kulturzentrums:

Nach einer sechsjährigen, erfolgreichen Pionierphase ist der Zeitpunkt für die Institutionalisierung des bestehenden Kulturzentrums gekommen.

Das Kulturzentrum wird auch in Zukunft konkurrenzlos einen wichtigen Teil des kulturellen Angebotes in Zug abdecken. Das Kulturzentrum trägt damit zur kulturellen Identifikation der jungen Erwachsenen mit Zug bei. Die

überregionale Ausstrahlung des Hauses wird weiterhin zum positiven kulturellen Image der Stadt Zug beitragen.

Da derzeit in Zug kein Gebäude zur Verfügung steht, das für diesen Nutzungszweck annähernd gleich gut geeignet ist, drängt sich die Sicherstellung der bestehenden, adäquat und günstig umgebauten Räumlichkeiten auf.

Das Bedürfnis für ein Kulturzentrum für junge Erwachsene wird auch durch die mit 3152 Unterzeichner/-innen eingereichte Petition eindrücklich ausgewiesen.

Die organisatorischen Voraussetzungen für eine Weiterführung sind gut. Gewähr für einen effizienten und transparenten Betrieb bietet die Interessengemeinschaft Galvanik Zug (IGGZ), ein breit abgestützter Verein mit kompetenten Fachpersonen aus der Zuger Kultur- und Jugendarbeit. Diese Fachpersonen vertreten zudem die wichtigsten jugendkulturell tätigen Institutionen dieser Stadt. Mit ihrem professionellen Konzept hat die IGGZ die Form des zukünftigen Betriebes des Kulturzentrums für junge Erwachsene aufgezeigt. Dieses Konzept liegt der städtischen Kulturkommission und dem Stadtrat vor.

Die IGGZ hat mit Einreichen ihres Konzeptes und der Petition dem Stadtrat die Grundlagen für das weitere Vorgehen gelegt. Die Initiative für die Weiterführung liegt nun bei der Stadt, die dabei gemäss Informationen der Postulanten auf gewichtige Unterstützung durch den Kanton rechnen kann."

Ratspräsident Rainer Hager teilt mit, dass das Postulat auf die Traktandenliste einer der nächsten Ratssitzungen gesetzt wird.

Interpellationen

Interpellation der SP-Fraktion zur Nordzufahrt in Zug / Baar

Mit Datum vom 23. November 2000 hat Ernst Rohrer namens der SP-Fraktion folgende Interpellation eingereicht:

"In den letzten Tagen ist die Vorlage des Regierungsrates für einen "Objektkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug / Baar" veröffentlicht worden. Mit einiger Verwunderung haben wir zur Kenntnis genommen, dass für diese kantonale Strasse die Gemeinden Zug und Baar fast vierzig Millionen Franken an die Kosten beitragen sollen. Diese Ausgabe, welche bisher in keinem Finanzplan aufgetaucht ist, lässt uns folgende Fragen stellen:

- a) Wann und in welcher Höhe hat der Stadtrat der Regierung eine Zusicherung über die finanzielle Beteiligung der Stadt Zug an der Nordzufahrt gegeben?
- b) Welches sind die Überlegungen und rechtlichen Abstützung für einen solchen Beitrag?
- c) Wann gedenkt der Stadtrat dem GGR eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten? Wann könnte die auf Grund der Höhe des Betrages notwendige Volksabstimmung stattfinden?
- d) Erachtet der Stadtrat die im Organigramm vorgesehene eher bescheidene städtische Mitwirkung in der Projektorganisation angesichts der Höhe des Beitrages als genügend?

Für eine umgehende mündliche Beantwortung danke ich dem Stadtrat bereits im Voraus."

Stadtrat Toni Gügler wird diese Interpellation namens des Stadtrates am Schluss der heutigen Sitzung beantworten.

Interpellation Cornelia Stocker und Ulrich Straub betreffend Projekt Kapo/Stapo – wo stehen wir?

Mit Datum vom 23. November 2000 haben die Gemeinderäte Cornelia Stocker und Ulrich Straub folgende Interpellation eingereicht:

"In der Neuen Zuger Zeitung vom 16. und 17. November 2000 sind zwei Artikel über den Stand des Projektes Kapo/Stapo erschienen. Den Zeitungsartikeln ist zu entnehmen, dass der Regierungsrat bis spätestens Ende 2001 die Integration umsetzen wolle. Von den 55 Stadtpolizisten sollen 48 zum Kanton übertreten. An einer gemeinsamen Sitzung vom 24. Oktober 2000 hätten Regierungsrat und Stadtrat beschlossen, dass die beiden Kommandanten bis Ende Januar 2001 die optimale polizeiliche Versorgung im Kanton unter besonderer Berücksichtigung der Stadt abklären sollen. Probleme bei der Projektarbeit habe offenbar der Begriff der einheitlichen Führung mit sich gebracht. Der Chef der Sicherheitsabteilung hat das Vorgehen des Kantons als Machtdemonstration bezeichnet. Dem gegenüber steht der Auftrag, der sich aus der gemeinsamen Vorlage von Kantonsrat und Grosse Gemeinderat vom 25. Mai 1999 ergibt. Offensichtlich steht dieser Beschluss im Widerspruch zur neuesten Entwicklung. Das Stadtparlament als Volksvertretung muss deshalb ausführlich informiert werden, dies im Sinne der jüngst versprochenen offenen Kommunikation. Der Stadtrat wird ersucht, zu folgenden Fragen schriftlich Stellung zu nehmen:

1. Wie ist der genaue Stand der Projekte der gemeinsamen Vorlage (Nr. 1486) vom 25. Mai 1999?

2. Wieso gibt es Verzögerungen?
3. Weshalb gibt es Probleme bei der Interpretation der einheitlichen Führung?
4. Welche Projekte wurden – wie in der Vorlage 1486 aufgezeigt – bearbeitet? Gab es Meinungsabweichungen? Wenn ja, mit welcher Begründung von Seiten des Stadtrates?
5. Wie geht es weiter und wie verhält sich die in den Zeitungsartikeln angesprochene Lösung zur gemeinsamen Vorlage vom 25. Mai 1999? Ist der Stadtrat nun entgegen seiner früheren Aussagen bereit die Stadtpolizei aufzugeben? Wenn ja, warum?
6. Welche Konsequenzen haben die neuen Lösungen für die Sicherheit der Stadtzuger Bevölkerung? Auf welche Weise gedenkt der Stadtrat für diese in Zukunft garantieren zu können?
7. Kann uns der Stadtrat klar aufzeigen, inwieweit die Gemeindeautonomie beeinträchtigt sein wird, konkret: Mit welchen Kompetenzverlusten zu rechnen ist?

Ratspräsident Rainer Hager teilt mit, dass die Interpellanten schriftliche Antwort verlangen.

Verhandlungsgegenstände

1. Genehmigung der Traktandenliste
2. Wasserwerke Zug AG. Reduktion oder Abschaffung der Konzessionsgebühren
Motion der FDP-Fraktion vom 3. Dezember 1999
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1568
3. Integrative Schulungsformen an den Stadtschulen Zug: Verlängerung des Schulversuchs in Oberwil, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1565
4. Motion zur Einsetzung einer Kommission zur qualitativen Verstärkung des Grossen Gemeinderates, Bestellung einer Spezialkommission
Bericht und Antrag des Büros Nr. 1574

5. Ersatz eines Kehrrichtfahrzeuges, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1571
6. Parkplatzreglement, 1. Lesung
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1519, 1519.2
7. Motion der vorberatenden Kommission zum Parkplatzreglement betreffend
Einführung eines neuen Parkleitsystems
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1562
8. Beantwortung allfälliger Interpellationen

V e r h a n d l u n g e n

1. Genehmigung der Traktandenliste
-

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit die Traktandenliste in der vorliegenden Form stillschweigend genehmigt ist.

2. Wasserwerke Zug AG. Reduktion oder Abschaffung der Konzessionsgebühren
Motion der FDP-Fraktion vom 3. Dezember 1999
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1568
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1568.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und demnach Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Marc Siegwart, Präsident GPK, verweist auf den Antrag der GPK, wonach auf die Vorlage einzutreten und den Wasserwerken Zug AG ab dem Jahr 2001 und bis auf weiteres auf der vertraglich geschuldeten Konzessionsgebühr durch Reduktion der Prozentsätze gemäss Art. 11 des Konzessionsvertrages vom 29. September 1998 ein Rabatt von 75 % zu gewähren sei. Inzwischen weiss der Sprechende, dass der Stadtrat einen neuen Antrag unterbreiten wird, weshalb er sich erlaubt, aus Sicht der GPK die Auswirkungen der verschiedenen Anträge aufzuzeigen:

Varianten Namen	Konz- Einnahmen	Fonds- Einlage	Finanzielle Konsequenz
Status quo	3'600'000.00	900'000.00	--
Stadtrat (alt)	900'000.00	225'000.00	- 2'025'000.00
Stadtrat (neu)	900'000.00	900'000.00	- 2'700'000.00
Tutti	--	--	- 2'700'000.00
Tutti plus	--	400'000.00	- 3'100'000.00

Der Sprechende verweist auf diese Zahlen, weil sie auch bei der Referendumsproblematik eine Rolle spielen. (Folie)

Obligatorisches Referendum:

- 100 Prozent Rabatt für ein Jahr (da grösser als Fr. 3.0 Mio.)
- definitiver Rabatt bis auf weiteres (da grösser als Fr. 0.2 Mio.)
- Neue Fondsäufnung von mehr als Fr. 200'000.-- pro Jahr

Fakultatives Referendum:

- 2 - 75 Prozent Rabatt für ein Jahr (da grösser als Fr. 0.1 Mio.)
- Neue Fondsäufnung zwischen Fr. 30'001.-- und Fr. 200'000.--

Die GPK hat die aufgezeigten Varianten beraten. Der Sprechende beantragt nun, einer dieser Varianten zuzustimmen, da die finanziellen Konsequenzen bei den verschiedenen Möglichkeiten nicht so unterschiedlich sind.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger bezieht sich auf die vom Vorredner aufgezeigte Folie betreffend der finanziellen Konsequenzen der verschiedenen Varianten. Es gibt keine Version "alt" und "neu" Stadtrat. Es gibt nur eine Variante des Stadtrates, welche an der zweiten GPK-Sitzung vom stadträtlichen Sprecher

anhand eines Beschlussesentwurfes noch präzisiert worden ist. Ziff. 3 Seite 4 der Vorlage entspricht dem stadträtlichen Antrag. Darin beantragt der Stadtrat, dass gemäss Art. 11 des Konzessionsvertrages vom 29.9.1998 ein Rabatt von 75 % auf die Konzessionsgebühr zu gewähren sei und mit dem restlichen Ertrag der Fonds zur Förderung der Sonnenenergie und der rationellen Energienutzung geäuftnet werde. Auch innerhalb der GPK hat der Stadtrat keine Zweifel offen gelassen, dass dieser Antrag der Meinung des Stadtrates entspricht. Der stadträtliche Sprecher hat aber anlässlich der zweiten Sitzung der GPK eine Präzisierung vorgenommen, weshalb der Votant nun folgenden Beschlussesvorschlag empfiehlt:

1. unverändert
2. unverändert
3. neu: Die Einnahmen aus diesen Konzessionsgebühren werden gemäss § 8 des Energiereglementes vom 1. Februar 2000 in die Spezialfinanzierung "Förderung erneuerbarer Energien" eingelegt.
4. wie bisher Ziff. 3.

Cornelia Stocker: "Zuerst möchten wir uns beim Stadtrat für die fristgerechte Beantwortung unserer Motion bedanken. Auch materiell ist er unserem Auftrag nachgekommen. So hatten wir in unserer Fraktion lediglich Überlegungen anzustellen, ob es Sinn machen würde, die Konzessionsgebühr vollständig zu erlassen. Die Formulierung im Konzessionsvertrag lässt bekanntlich eine Ganzabschaffung zu.

Mit der vorgeschlagenen $\frac{3}{4}$ Abschaffung kommt der Stadtrat seinem Auftrag, die gutgeheissene Initiative zur Förderung der Sonnenenergie umsetzen, nach. Die jährliche Fondseinlage beträgt gemäss Initiativtext ein Viertel der gemeindlichen Einnahmen aus Konzessionsverträgen für Strom, Gas und Wasser. Was aber ist, wenn auf diesen jährlichen Einnahmen jetzt 75 % Rabatt gewährt werden? Der Stadtrat will nun die restlichen 25 % dem Fonds zuweisen. Unsere Fraktion neigt zur Auffassung, dass lediglich ein Viertel des Viertels in den Fonds gehören. Sie sehen, das ruft Juristen auf den Plan. Und wie heisst es doch: 2 Juristen 3 Meinungen.

Weil wir klare Verhältnisse schaffen und uns einerseits nicht auf eine Rechtsunsicherheit hinauslassen wollen, beantragt unsere Fraktion den totalen Erlass der WWZ-Konzessionsgebühr. Andererseits schaffen wir so eine Steuererleichterung, denn die WWZ-Konzessionsgebühr ist eine indirekte Steuer. Und vor allem schaffen wir eine Steuererleichterung, von der wirklich jeder Haushalt und auch die KMU's profitieren. Sie kennen ja unser Beispiel: Derjenige mit einem 100'000 Franken Einkommen verbraucht kaum doppelt so viel Strom als derjenige, der ein 50'000 Franken Einkommen hat.

Angeblich zu wenig Steuererleichterungen für die sogenannte „Kleinen“, war mitunter der Grund, weshalb die damaligen Initianten jüngst Sturm gegen das neue Steuergesetz gelaufen sind. Unser Vorschlag, auf die Konzessionsgebühr zu verzichten, deckt sich deshalb gerade zu ideal mit deren Anliegen, den sozial

Schwächeren und dem Mittelstand eine Erleichterung zu bieten. Wie hiess es doch in deren Kampagne: „Wenige kriegen fast alles.“ Mit unserem Vorschlag kriegen wirklich alle etwas, ausser eben die von diesen Kreisen sowieso verschmähten Briefkastenfirmen. Und das etwas sind ca. 100 Franken pro Haushalt, und das ist für viele nicht einfach nichts. Folglich dürfen wir sicher mit ihrer Zustimmung zu unserem Antrag rechnen. Zudem ist der Verzicht auf die WWZ-Konzessionsgebühr eine aktive Wirtschaftsförderung für KMU's, besonders auch für stromintensive Gewerbebetriebe, die im Gegensatz zu den grossen Energiebezüglern erst ab dem Jahre 2007 ihren Stromlieferanten selber bestimmen können.

Für die Fondsäufnung sind nun neue Ideen gefragt. Dass die Speisung des Fonds an die WWZ-Konzessionsgebühr gekoppelt war, hatten wir immer in Frage gestellt. Jetzt zeigt sich, dass wir im Zuge der Strommarktliberalisierung von der Realität eingeholt werden. Denn in absehbarer Zeit wird die Konzessionsgebühr eh überall fallen. Wenn die Fondsäufnung nun überdacht werden muss, sind unbedingt die Abstimmungsergebnisse bezüglich Energievorlagen vom 24. September in den Fokus zu stellen. Das Stadtzuger Stimmvolk lehnte die Solarrappen-Initiative im Verhältnis 2 zu 1 ab. Hinzu kommt, dass Solarenergie eigentlich keiner besonderen Förderung mehr bedarf, denn sie ist heute so oder so interessant. Wir erwarten nun von den Initianten resp. vom Stadtrat einen Vorschlag, wie der Fonds inskünftig gespeisen werden soll, damit dem Volkswillen weiterhin Rechnung getragen werden kann. Bitte nennen Sie uns aber eine Zahl und nicht irgend einen Prozentsatz.

Aufgrund dieser Überlegungen bitten wir um Unterstützung unseres Antrages, gänzlich auf die WWZ-Konzessionsgebühr zu verzichten.

Wir haben uns auch die Frage gestellt, ob die Reduktion resp. nun die Abschaffung nicht dem obligatorischen Referendum unterstellt werden muss (§ 5 Abs. 3 der geltenden GO). Weil der Stadtrat seinen Antrag dem fakultativen Referendum unterstellen will, gehen wir davon aus, dass er diesbezüglich seinen Rechtsdienst konsultiert hat und sich auf frühere Vorgehensweisen stützt, denn der gültige Konzessionsvertrag unterlag ebenfalls nur dem fakultativen Referendum. Und hier verhandelt es sich um eine Vertragsänderung. Egal wie: Wir würden eine Volksabstimmung nicht scheuen.

Ernst Rohrer: "Der Grosse Gemeinderat verabschiedete am 8. September 1998 ein neues Reglement zur Förderung von erneuerbaren Energien und der rationellen Energie- und Wassernutzung. Am 29. November 1998 wurde die Volksinitiative zur Förderung der Sonnenenergie und der rationellen Energienutzung angenommen. Der wesentliche Unterschied zum Reglement vom 8. September 1998 besteht in der Festlegung der Finanzierung und einer verwaltungsunabhängigen Trägerschaft. Neu muss ein Fonds für die Fördermassnahmen geschaffen werden. Dieser muss aus den städtischen Einnahmen des Konzessionsvertrages zwischen der Einwohnergemeinde Zug und der Wasserwerke Zug gespeisen werden. An der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 29. Juni 1999 wurde das Reglement auf Antrag des

Stadtrates angepasst. Wir haben damals dem Volksauftrag entsprochen, den Fonds mit einem Viertel der Einnahmen aus Strom, Gas und Wasser zu speisen. Die Volksinitiative ging davon aus, dass die städtischen Konzessionseinnahmen ungefähr in der Höhe von 3.5 Millionen Franken pro Jahr liegen. Diese Einnahmen sind natürlich die Voraussetzung, um den Volksauftrag auch in finanzieller Hinsicht zu erfüllen.

Die zehn bis heute bewilligten "normalen" Gesuche und die im Rahmen der Aktion "50 Solardächer für Zug" (Laufzeit 1.7.2000 - 31.12.2001) bis jetzt bewilligten 22 Gesuche zeigen deutlich den Bedarf auf. Wir sind auch stolz auf das im 1999 erhaltene Label "Energistadt". Dies spornt uns an, weitere energiepolitische Massnahmen zu fördern.

Unsere Fraktion kann deshalb den Antrag des Stadtrates unterstützen, auf der Konzessionsgebühr einen Rabatt von 75 % zu gewähren, weil:

- die Konzessionsgebühr rechtlich haltbar ist
- die Finanzierung des Fonds für die Fördermassnahmen gesichert ist, weil der Stadtrat. Vorschlag sowie im Beschluss Ziff. 1 von den heutigen Konzessionseinnahmen von ungefähr 3.5 Millionen Franken ausgeht. Damit sind die 25 % der verbleibenden Konzessionseinnahmen weiterhin für die Fondsäufnung reserviert.

Zu Cornelia Stocker ist festzustellen, dass sozial nicht gleichzeitig Energie verschwenden heisst. Die Energie muss verteuert und nicht verbilligt werden. Falls die gänzliche Abschaffung der Konzessionsgebühr beschlossen wird, wird die SP-Fraktion einen entsprechenden Eventualantrag stellen.

Peter Kündig: "Die CVP-Fraktion unterstützt den stadträtlichen Antrag, der WWZ die Konzessionsgebühr zumindest teilweise zu erlassen. Damit ist zugleich gesagt, dass sich unsere Fraktion auch einen vollständigen Verzicht der Stadt auf diese Gebühren vorstellen könnte, weshalb wir den FDP-Antrag unterstützen, unter dem Vorbehalt, dass diese vollständig den Kunden der WWZ weitergegeben werden.

Unter Verweis auf die Ausführungen der GPK erscheint der CVP die weitere Äufnung des Fonds zur Förderung alternativer Energien sowohl rechtlich als auch tatsächlich weder gesichert noch legitimiert. Diese Problematik ist vom Stadtrat unabhängig vom heutigen Beschluss gesondert zu prüfen. Eine Anpassung des entsprechenden Reglementes wird jedoch zweifellos notwendig werden."

Anita Stadler: "Dass die FDP-Motion verschiedenen Interpretationen Spielraum lässt, ist uns allen klar und zeigt sich jetzt. Die Volksinitiative zur Förderung der Sonnenenergie und der rationellen Energienutzung verlangt die jährliche Einlage eines Viertels aus den Konzessionseinnahmen. Wieviel dieser Viertel jährlich ungefähr in Zahlen ausmacht, wurde immer wieder erwähnt, das Volk wusste also auch vom Betrag her, in welcher Grössenordnung gerechnet wird.

Was als Konzessionseinnahmen gilt, ist im Vertrag geregelt, und wenn jetzt ein Rabatt von 75 % auf die Konzessionsgebühr gewährt wird, dann ist dies kein Erlass, sondern eben ein Rabatt und auch keine Reduktion der Prozentsätze.

Die GPK ist jetzt der Meinung, dass die Prozentsätze, die im Vertrag in Artikel 11 genau definiert sind, entsprechend reduziert werden müssen. Dann, meine Damen und Herren, wäre die Interpretation, dass dem Fonds nur noch jährliche Mittel von ca. Fr. 225'000.-- zufließen, eben keine Interpretation mehr, sondern eine traurige Tatsache. Also aufgepasst, dies ist ein kleiner feiner Unterschied.

Die Stadt Zug darf sich Energiestadt nennen. Sie wurde sogar mit einer Anerkennungsurkunde an der Solarpreisvergabe 2000 in Flums für die Initiative und deren Umsetzung geehrt. Versuchen Sie nun bitte nicht, gegen Treu und Glauben des Volkes eine Einrichtung möglichst zu schmälern, die innert Kürze einiges in Bewegung bringen konnte und deren Nutzen uns und der Umwelt zugute kommt. Es besteht im jetzigen Zeitpunkt überhaupt kein Anlass, auf die Konzessionsgebühren zu verzichten, eine Liberalisierung des Strommarktes ist erst in ein paar Jahren zu erwarten. Wir sind nicht bereit, auf Geld, das vom Stimmvolk bewusst für einen sinnvollen Nutzen gesprochen wurde, zu verzichten.

Der Stadtrat ist mit seiner Vorlage gewillt, die Volksmeinung zu respektieren, respektieren Sie sie auch, stimmen Sie dem Antrag des Stadtrates zu."

Hans-Beat Uttinger: Ich muss mich bei Ihnen entschuldigen: Ich habe soeben vom Ratspräsidenten erfahren, dass sich Daniel Staffelbach entschuldigen lässt. Ich wusste bis 16.05 Uhr nichts davon. Ich entschuldige mich, weil ich das Votum von Daniel Staffelbach nicht präsent habe. Ich bin deshalb schlecht vorbereitet. Trotzdem stelle ich Ihnen namens der SVP den Antrag, diese Vorlage zurückzuweisen. Zu vieles scheint uns unklar. So unklar, dass wir vermuten, dass wir damit Arbeit für mehrere Juristen auslösen, wenn wir heute zustimmen. Antrag Stadtrat, Antrag FDP: 2.7 Mio. bis 4.5 Mio., die wir der Stadtkasse entziehen. 25 % von 3.6 Mio. oder 25 % von Fr. 900'000.--, oder doch 3.6 Mio. plus Fr. 900'000.-- für den SonnenFonds.

Ich möchte vom Stadtrat wissen, was passiert, wenn wir den FDP-Antrag annehmen. Dies kann in aller Ruhe abgeklärt werden, wenn wir heute diese Vorlage zurückweisen."

Martin Stuber: "Was CVP und SVP vorgeführt haben, ist ein schlechter Witz. Peter Kündig hat die Legitimation für diese Aufgabe in Zweifel gezogen. Wenn ein Volksentscheid keine Legitimation mehr ist, verstehe ich die Welt nicht mehr. Zur FDP: Es ist verständlich, dass Sie versucht haben, den Antrag mit dem Abstimmungsresultat vom letzten Sonntag zu begründen. Nur, Sie machen es sich einfach, wenn Sie einfach warten, dass der Stadtrat aufzeigt, wo das Geld herkommen soll. So geht das nicht. Ich bin auch der Meinung, dass wir über dieses Geschäft diskutieren können, wenn wir Kenntnis von der Meinung des Rechtsdienstes zur Frage des Referendums haben. Dies ist eine wichtige Frage,

geht es doch immerhin um eine Initiative, die vom Volk angenommen wurde. Der Rückweisungsantrag der SVP ist daher gar nicht so schlecht."

Marc Siegwart, Präsident GPK, wehrt sich gegen den Vorwurf, die GPK habe den Vertrag falsch interpretiert. Gemäss Konzessionsvertrag kann die Gemeinde Prozentsätze reduzieren. Es können aber keine Rabatte gewährt werden. Die Folge davon ist, dass die gemeindlichen Einnahmen sich dadurch senken. In der Initiative steht auch klar, dass die Einlagen in den Fonds 1/4 der gemeindlichen Einnahmen betragen. Dem hat das Stimmvolk zugestimmt. Zusätzlich zum Volkswillen besteht der Konzessionsvertrag, der aussagt, dass die Prozentsätze reduziert werden können. Diese Veränderung möchte heute beschlossen werden. Die Frage des Referendums ist somit klar. Mit dem allenfalls gutgeheissenen Antrag wird die 3 Mio. Franken-Grenze überschritten, womit sich das obligatorische Referendum automatisch zeigt. Es gibt also eine Volksabstimmung zu etwas, das bereits gegeben ist und dem das Volk schon einmal zugestimmt hat. Wenn das Volk aber diese Änderung beschliessen will, steht dem nichts im Wege. Die Variante Hans Beat Uttinger birgt die Gefahr der Ablehnung durch das Volk, womit überhaupt nichts gewonnen ist.

Dolfi Müller zitiert zur Äufnung des Fonds und Ausgabeverfahren § 8, Finanzierung: "Zur Finanzierung sämtlicher Fördermassnahmen und Ausgaben nach diesem Reglement wird ein Fonds geäufnet, der jährlich mit einem Viertel der gemeindlichen Einnahmen aus Konzessionsverträgen für Strom, Gas und Wasser gespeisen wird. Überschreiten die Fondsmittel am Anfang eines Jahres den Betrag von 5 Mio. Franken, so kann die Einlage für dieses Jahr reduziert werden. Für die Fondsmittel wird kein Zins gutgeschrieben."

Es sind wirklich rechtliche Fragen offen, welche unbedingt durch den Rechtsdienst geklärt werden müssen. Der Text der Initiative sieht vor, dass, wenn das Fondsvermögen die 5 Mio. erreicht hat oder diese Grenze gar überschritten wird, der Fonds nicht mehr geäufnet werden kann. Aus all diesen Gründen beantragt die SP-Fraktion Rückweisung der Vorlage mit dem Eventualantrag, diese juristisch nochmals zu prüfen.

Für Cornelia Stocker stellt sich die Frage, wie der GGR bei einer heutigen Rückweisung dieser Vorlage im Dezember das Budget seriös beraten will.

Rudolf Balsiger: Wenn der Rat die gänzliche Abschaffung der Konzessionsgebühr beschliesst, kann der Stadtrat anschliessend mit einer separaten Vorlage beantragen, den Fonds neu wieder zu äufnen.

Marc Siegwart, Präsident GPK: Die heutige Situation war vorauszusehen. Damals kam die Spezialkommission nach eingehender Diskussion zum Beschluss, dass auf massgebliche Änderungen der rechtlichen und tatsächlichen Umstände auf dem Strommarkt reagiert und eine erneute Diskussion geführt werden müsse. Wenn heute der Stadtrat und nachher das Volk die gesamten Konzessionsgebühren abschaffen, ist eine neue Situation gegeben. Dann muss auch das Reglement neu diskutiert werden. Es geht nicht an, das Reglement schon heute diskutieren zu wollen. Heute geht es um den Beschluss der

betreffenden Anträge. Der Sprechende hat alle Angaben vorgelegt und den Initiativtext zitiert. Es sollten daher genügend Entscheidungsgrundlagen vorhanden sein, um heute über das Geschäft entscheiden zu können.

Dolfi Müller bezeichnet das Votum der FDP als "hinterlistig", weil dadurch die Chance, dass heute die "Tutti-Variante" beschlossen wird, relativ hoch ist. Wenn anschliessend der Eventualantrag der SP zur Abstimmung gelangt und - was zu vermuten ist - abgelehnt wird, kommt die Null-Lösung. Damit ist die Konzessionsgebühr abgeschafft. Der Sprechende möchte aber in Abwägung aller Risiken und mit allen nötigen Informationen über den Vorschlag des Stadtrates entscheiden können. Wenn heute die Tutti-Version beschlossen und der SP-Eventualantrag abgelehnt wird, zwingt dies, den GGR-Beschluss juristisch anzufechten. Dadurch erlangt er aufschiebende Wirkung und die Konzessionsgebühr verbleibt für weitere zwei Jahre intakt. Das ist die Konsequenz daraus.

Monika Mathers: Rechtlich korrekte Überlegungen sind nicht immer die richtigen. Dem Stimmvolk wurde etwas vorgelegt. Das Stimmvolk hat dazu klar seinen Willen kundgetan. Wenn nun das Stimmvolk wiederum angefragt wird, ob es eine neue Lösung möchte, ein Jahr später wieder zur gleichen Angelegenheit befragt wird, geht dies nach Meinung der Sprechenden gegen Treu und Glauben.

Ulrich Straub: Der Antrag wurde von der FDP aus der Überzeugung gestellt, dass es sich bei der Konzessionsgebühr nicht um eine Lenkungsabgabe, sondern um eine Steuer handelt. Die Förderung von alternativen Energiearten sieht der Sprechende aber unabhängig von der Konzessionsgebühr und empfiehlt, nun die Abstimmung durchzuführen und dem Stadtrat anschliessend den Auftrag zu erteilen, die rechtlichen Fragen abzuklären und dem GGR einen vernünftigen Vorschlag zu unterbreiten. Der Sprechende hat absolut keinen Grund, sich gegen die Förderung alternativer Energien zu wehren, wenn sich diese in vernünftigem Rahmen bewegt. Es hat keinen Sinn, jetzt lange Diskussionen zu führen, die den GGR nicht weiterbringen, weil erst in zwei Wochen mit der Verabschiedung des Budgets die Situation klar ist.

Martin Stuber erachtet diese Debatte als interessant und hat auch keine Bedenken gegenüber einer Volksabstimmung. Der Sprechende befürwortet das obligatorische Referendum, möchte aber sicher sein, dass es wirklich so ist. Es ist einfach nicht redlich, einen Volksentscheid auf diese Weise abzuservieren und neu nochmals zu fällen. Ein Volksentscheid kann rückgängig gemacht werden, aber dann muss klar ausgesagt werden, wie das Geld wo in welche Kasse kommt.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Der Stadtrat hat mit seinem Antrag die Diskussion schon vorweggenommen, weil er mit dieser Debatte rechnete. Er hat die Initiative mit einem Bericht und Antrag beantwortet. Die Initiative hat nicht gefordert, das Energiereglement abzuschaffen, sondern die Gebühr zu reduzieren oder abzuschaffen. Nachdem der Stadtrat diese nicht sehr glückliche Verbindung erkannt hat, hat er seinen Vorschlag entsprechend unterbreitet. Der Stadtrat ist sich klar darüber, dass die Konzessionsgebühr eigentlich fallen muss. Er

respektiert den Volkswillen, wie er an der Abstimmung zum Ausdruck gekommen ist. Das Stimmvolk wusste genau, um welchen Betrag es bei der Initiative ging. Das Energiereglement wird selbstverständlich nicht automatisch geändert. Im ersten Beschlussesentwurf steht, dass bis auf weiteres auf der vertraglich geschuldeten Konzessionsgebühr der Rabatt gewährt wird. Eine Änderung des Konzessionsvertrages unterliegt dem fakultativen Referendum. Gemäss § 36 sind Beschlüsse für einmalige Ausgaben von mehr als 3 Mio. Franken referendumpflichtig. Bei einem Betrag von 2,7 Mio. Franken wird allenfalls gepokert.

Wenn die Konzessionsgebühr abgeschafft würde, müsste auch das neue Reglement dem GGR vorgelegt werden. Für den Stadtrat ist die Ausgangslage klar, weshalb der stadträtliche Sprecher ersucht, dem Stadtratsvorschlag zuzustimmen und betreffend Energiereglement einige Zeit verstreichen zu lassen, die Konsequenzen des Reglementes zu überprüfen und erst später darüber wieder zu debattieren. Es macht keinen Sinn, ein in Kraft gesetztes Reglement nach so kurzer Zeit bereits wieder abzuschaffen.

1. Abstimmung

über den Rückweisungsantrag der SVP gegenüber dem stadträtlichen Antrag:

Für den Rückweisungsantrag der SVP stimmen 13 Ratsmitglieder, für den Antrag des Stadtrates stimmen 23 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 23:13 Stimmen den Rückweisungsantrag der SVP abgelehnt und den Antrag des Stadtrates gutgeheissen hat.

2. Abstimmung

über den Abänderungsantrag der FDP gegenüber dem Antrag des Stadtrates:

Für den Abänderungsantrag der FDP stimmen 18 Ratsmitglieder, für den Antrag des Stadtrates stimmen ebenfalls 18 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 19:18 Stimmen, durch Stichentscheid des Ratsvorsitzenden, den Antrag der FDP-Fraktion gutgeheissen hat.

Dolfi Müller ändert den Eventualantrag der SP nach der geführten Diskussion von 1/4 auf 1/8 ab und schlägt als Kompromiss Fr. 500'000.-- vor.

Cornelia Stocker ist der Meinung, dass über diese Zahlen nicht hier und heute, sondern bei der Reglementsänderung diskutiert werden muss.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Der Stadtrat beabsichtigt nicht, die heutige Debatte zu einem Bazar verkommen zu lassen. Wenn aber schon ein neues Reglement vorgelegt werden muss und eine neue Zahl auf der Basis des vom Stadtrat vorgelegten Reglementes mit Fr. 400'000.-- genannt werden muss, scheint die Zahl von Fr. 500'000.-- vernünftig zu sein. Der Stadtrat wäre auch bereit, die Reglementsänderung entsprechend vorzubereiten.

Marc Siegwart, Präsident GPK, bittet zu bedenken, dass es nicht angeht, hier zufällig gesprochene Anträge rechtlich wirksam zu beeinflussen. Die Laufende Rechnung wird durch die gebundenen Ausgaben beeinflusst. Es geht nur durch Abänderung des Reglementes, weshalb der Sprechende ersucht, dem Antrag nicht zuzustimmen. Wenn der entsprechende Bericht und Antrag des Stadtrates vorliegt, kann darüber diskutiert werden.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Selbstverständlich braucht es eine Änderung des Reglementes. Der Stadtrat nimmt aber zur Kenntnis, dass es Signale in die angesprochene Richtung gibt, und wird den Bericht und Antrag entsprechend vorbereiten. Selbstverständlich ist auch, dass solche Anträge budgetwirksam sind.

Ernst Rohrer zieht den Antrag der SP-Fraktion nach dem Votum von Stadtpräsident Christoph Luchsinger zurück.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 (neu) wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Ziff. 2:

Martin Stuber: Der Entscheid des GGR und des Stadtrates ist bekannt. Es fragt sich daher, ob es nicht genügt, wenn der Stadtrat jetzt eine Vorlage erarbeiten wird. Alle sind sich einig, dass das Reglement geändert werden muss.

Ulrich Straub: Der GGR hat beschlossen, die Konzessionsgebühr vollumfänglich zu erlassen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 23:13 Stimmen dem abgeänder-

ten Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1227
BETREFFEND WASSERWERKE ZUG AG: REDUKTION ODER
ABSCHAFFUNG DER KONZESSIONSGEBÜHREN

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1568 vom 3. Oktober 2000

b e s c h l i e s s t :

1. Auf die vertraglich geschuldeten Konzessionsgebühren gemäss Art. 11 des Konzessionsvertrages vom 29. September 1998 wird ab dem Jahr 2001 verzichtet.
2. Der Ertrag aus dem Erlass der Konzessionsgebühren ist den konzessionspflichtigen Energiebezügern vollumfänglich weiter zu geben. Er ist in der Rechnung auszuweisen.
3. Dieser Beschluss tritt nach der Urnenabstimmung gemäss § 5 der Gemeindeordnung und mit der Annahme durch die Stimmberechtigten sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

3. Integrative Schulungsformen an den Stadtschulen Zug: Verlängerung des Schulversuchs in Oberwil, Kreditbegehren
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1565

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1565.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Stadträtin Vreni Wicky: "Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage Integrative Schulung einzutreten und den Schulversuch längstens bis zur Gesetzesänderung unter den bisherigen Rahmenbedingungen weiterzuführen. Der Kanton hat uns diese Gesetzesänderung auf das Schuljahr 2003 versprochen. Die Sprechende selber konnte im Sommer 2000 Einsitz in der kantonalen Steuergruppe für die "Schulung von Kindern und Jugendlichen mit besonderem Förderbedarf" nehmen.

Die Kritik an der separierenden sonderpädagogischen Praxis, die bildungsstatistische Analyse der aktuellen Praxis sowie die bisherigen Ergebnisse der Integrationsforschung liefern ausreichende Grundlagen, um begründete, pädagogische verantwortbare Entscheidungen zu Gunsten einer integrationsfähigen Schule zu fällen.

Zusammen mit Prof. Dr. G. Bless aus Freiburg haben wir, die Steuergruppe, zu Händen des Regierungsrates einen Bericht zur Integration verfasst. Dieser Bericht liefert dieselben Daten und Fakten wie die Stadt Zug im Bericht "INS" Oberwil am 22.6.1999 zusammengefasst hat.

Die Einrichtung einer integrationsfähigen Schule ist ein steiniger Weg, da sie mit viel Einsatz erkämpft und in einer gut durchdachten Informationspolitik vorbereitet werden muss. Der Schule Oberwil ist es gelungen, trotz anfänglichen Widerständen aus Lehrer- und Elternschaft zu beweisen, dass der eingeschlagene Weg der richtige ist."

Anita Stadler: "Die Langsamkeit des kantonalen Entscheidungsprozesses bis zur Änderung des Schulgesetzes ist wirklich äusserst mühsam. Uns bleibt nichts anderes, als einer zweiten Verlängerung des INS-Schulversuchs in Oberwil zuzustimmen.

Auf die Frage: "Wie muss Schule sein, damit Kinder integriert werden können"? gibt es keine kurze Antwort, aber gelebtes Beispiel an der Primarschule in Oberwil und seit letztem Sommer nun auch im Oberstufenschulhaus Loreto.

Und wenn Sie mit Lehrpersonen sprechen, die die Möglichkeit haben oder gesucht haben, in dieser Form zu unterrichten, dann merken Sie sogleich, mit welchem inneren Feuer und mit welcher Überzeugung sie hinter diesem Projekt stehen.

Nicht nur die Kinder, auch die Lehrpersonen erwerben neue Kompetenzen. Toleranz im Bildungswesen hat auf die sozialen und emotionalen Entwicklungen der Kinder und Erwachsenen einen positiven Einfluss.

Momentan steht der Kanton Zug gesamtschweizerisch an vierter Stelle bei der sogenannten "Aussonderung" von schwierigen oder lernbehinderten Kindern. Glauben Sie, dass das der Entwicklung der Kinder und Jugendlichen förderlich ist? Dass Separation auch Isolation, Isolation auch Aggression heissen kann, und der Lernentwicklung nicht förderlich ist, dies sollte nachdenklich stimmen.

Wir sprechen viel von Toleranz den Mitmenschen gegenüber. Für viele Schulkinder wird durch gelebte Integration in der Klasse diese Toleranz erstmals richtig bewusst spür- und lebbar. Eine wichtige Erfahrung für Kinder und Erwachsene.

Aus innerster Überzeugung, dass Integration der Weg in die Zukunft, auch in der Schule, ist, stimme ich dem Antrag des Stadtrates zu."

Alice Landtwing: "Es sei vorweggenommen, die FDP-Fraktion unterstützt die Weiterführung des INS-Projektes im Sinne einer Verlängerung der Verlängerung des Versuchs zu. Auch stimme sie den jährlichen Mehrkosten von brutto Fr. 125'000.-- zu. Für die Kontinuität innerhalb des Schulkreises Oberwil ist also gesorgt.

Im Bericht und Antrag der GPK vom 18.1.1999 zur Vorlage 1462 wird festgehalten, dass die erste Verlängerung des INS-Projektes nur nötig war, weil der Kanton die Sache nicht mit der notwendigen Konsequenz vorangetrieben habe und immer wieder zusätzliche Informationen wollte. Jetzt nach fast 2 Jahren sind wir immer noch gleich weit. Das Erziehungsdepartement sprudelt ja nicht gerade⁴ von Kreativität und Entscheidungsfreudigkeit.

Alle Lehrpersonen in Oberwil stehen hinter diesem Projekt. Ihrerseits wurden alle Forderungen erbracht, die nötigen Informationen, Auswertungen etc. abgeliefert und die abgemachten Termine eingehalten. Offensichtlich wird das INS-Projekt auch von den Eltern getragen.

Der umfangreiche, übersichtliche und sehr aussagekräftige Schlussbericht liegt seit Frühling 99 auf dem Tisch, auch auf dem Tisch der Direktion für Bildung und Kultur. Wer den Schlussbericht eingehend gelesen und studiert hat, sollte wahrlich gut informiert sein.

Oberwil hat also seine Arbeit abgeschlossen. Jetzt kann die Auswertung durch das kantonale Erziehungsdepartement, mit Einbezug der Auswertungen aller Integrationsbemühungen in den verschiedenen Gemeinden des Kantons vorgenommen werden. Auch sollten die neuesten Erkenntnisse, die schweizweit gemacht wurden, einfließen. Es bestehen nämlich wissenschaftliche Studien über die Integrative Schulungsformen.

Wir, die "Kommission Bildungspolitisches Konzept", hatte das Vergnügen, ein Hearing mit Prof. G. Bless von der Uni Fribourg zu erleben. Herr Bless zeichnet sich auch aus, als Verantwortlichen einer weltweiten OECD-Studie zu diesem Thema. Er klärte uns über den aktuellen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse auf. Insgesamt werden die Integrative Schulungsformen in den verschiedenen Kantonen als sehr gut bewertet. Wenn wir der Studie resp. Herrn Bless Glauben schenken wollen, geht die Stadt Zug mit ihrem Modell Richtung Luxusvariante.

Er sagte unter anderem "Wenn es darum geht, alle Kinder, also auch lernbehinderte und verhaltensauffällige, in einem Quartierschulhaus zu integrieren, braucht es bei Klassengrössen bis 20 Kinder folgendes zusätzliches Fachpersonal:

- 1 Heilpädagogikstelle für 6 Klassen
- 1 Logopädiestelle für ein Einzugsgebiet von 600 Kindern
- 1 Schulpsychologe für 1'200 Kinder
- 1 Psychomotorikstelle bei 1 % der Kinder in einem Einzugsgebiet zwischen 3'000 bis 3'500 Kinder

Auch sagte er, dass das Kind nicht zur Fachperson kommen muss, sondern die Fachperson in die Klasse geht.

Bezüglich räumlicher Situation sagte Bless: Ein Heilpädagoge benötigt einen Raum, jedoch nicht, um mit einem Kind einzeln oder mit kleinen Gruppen zu arbeiten, sondern um Gespräche zu führen. Die Arbeit findet vorwiegend im Klassenzimmer statt. Werden zu gute räumliche Verhältnisse bereitgestellt, findet die Arbeit vorwiegend allein statt und nicht in der Klasse, was nicht befürwortet werden kann. Sonst beginnt bereits wieder die Separation. Ideal wäre, wenn in einem alten Schulhaus aus bisher drei Klassenzimmern 1 1/2 grosse Zimmer gemacht werden. Dies ist aber auch für den Wissenschaftler immer noch eine absolute Luxusvariante. Usw. usw.

Also aufgepasst, denn der Kanton wird einen tieferen Standard setzen, und die Stadt müsste dann die Mehrkosten übernehmen.

Sollte die Integrative Schulungsform in allen Schulhäusern der Stadt Zug eingeführt werden, müssen die Kleinklassen und Einführungsklassen aufgehoben werden. Die Kompetenzen zwischen Schulhausleitung und Schulamt müssen klar geregelt werden.

Also, während das Erziehungsdepartement noch den Schlussbericht und die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse studiert, kann Oberwil weitermachen und das Schulamt hat Zeit, die dafür notwendigen Strukturen zu schaffen.

Darum sagt die FDP heute Ja zu dieser Vorlage."

Werner Golder: Elsbeth Müller, welche die Fraktionserklärung der SP-Fraktion verfasst hat, musste sich für die heutige Sitzung kurzfristig entschuldigen. Nachdem dieses Votum die einhellige Fraktionsmeinung der SP wiedergibt, liest der Sprechende nun die Fraktionserklärung vor:

"1994 bewilligte der Grosse Gemeinderat den Kredit für den Schulversuch INS in Oberwil, 1998 wurde er um zwei Jahre verlängert und nun verlängern wir ihn erneut auf unbestimmte Zeit, längstens aber bis zur Gesetzänderung. Der Schulversuch INS kann aber heute schon als erfolgreich bezeichnet werden. Das Ziel, alle Schüler und Schülerinnen in die Regelklasse zu integrieren, wird vollumfänglich nachgelebt, ohne dass die Leistungsfähigkeit beeinträchtigt ist. Gemäss Aussagen der Schulleiterin schafft das Konzept genügend Rahmenbedingungen, um den Kindern die bestmögliche Schulung zukommen zu lassen, unabhängig davon, ob sie weniger-, mittel- oder hochbegabt sind. Damit hat Oberwil weit über die Kantonsgrenze hinaus Schule gemacht. Entstanden ist eine modellhafte Lernatmosphäre, wo Heterogenität Alltag ist und wo es nicht darum geht, alle Schüler gleich zu machen. Für einmal fragt die Schule nicht nach den Anpassungsleistungen des Kindes, sondern danach, wie der Unterricht beschaffen sein muss, damit alle Kinder bestmöglich lernen können.

Das Projekt INS schafft aber auch Raum zur ständigen Weiterentwicklung und ermöglicht es, die individuellen Bedingungen des Schulhauses zu berücksichtigen. Damit taugt das Konzept nicht nur für Oberwil, sondern setzt auch für andere Schulhäuser die entsprechenden Rahmenbedingungen, um die Integration mit der nötigen pädagogischen und didaktischen Ernsthaftigkeit anzugehen und in ganz Zug umzusetzen.

Dass dies nach bald sechs Jahren Schulversuch immer noch nicht möglich ist, weil es an den gesetzlichen Rahmenbedingungen mangelt, darf fast schon als Hohn bezeichnet werden. Hier kommt man nicht umhin, ernsthaft an der Effizienz und Professionalität der kantonalen Bildungsdirektion zu zweifeln. Der Kanton Zug gehört, wenn auch klein in der Grösse, zu den ganz grossen was die Verfügung von Sondermassnahmen anbelangt. Jedes achte Kind in der Schweiz muss heute mit speziellen Massnahmen geschult werden, in Zug sind es noch mehr. Und der Kanton gibt nicht auf. Eben hat man im Kanton die Hochbegabung entdeckt und damit eine neue Gruppe von Kindern geschaffen. Erstaunlicherweise hat der Kanton zur speziellen Schulung von hochbegabten Kindern bereits Rahmenbedingungen in die Vernehmlassung gegeben. Dasselbe gilt auch für die Anpassung des Gesetzes. Hochbegabung ist jedoch in schulischer Hinsicht kein Problem, sofern es nicht zu Sekundärproblemen führt wie etwa Verhaltensauffälligkeit oder ähnliches. Hochbegabte profitieren am meisten, wenn sie in einer heterogenen Klasse geschult werden. Das Projekt INS schafft diese Heterogenität. Denn die Lehrpersonen arbeiten mit den unterschiedlichsten Lerntempi von Kindern. Darauf bauen sie ihren Unterricht und schaffen ein Klima der Lern- und Fehlertoleranz. Profitieren tun alle - die Lehrpersonen, weil sie ihre pädagogische und didaktische Kompetenz stärken, die minderbegabten Kinder, weil sie erwiesenermassen die Regelklasse mit besseren Leistungen verlassen als wenn sie die Sonderklasse besucht hätten, und die Hochbegabten, weil sie

ihre vielfach einseitigen Fähigkeiten in einer heterogenen Klasse besser ausbalancieren können.

Separation schafft Kinder mit schlechten Aussichten auf einen erfolgreichen Einstieg ins Berufsleben. Separation bedeutet für Kinder - einmal in der Sonderklasse, immer in der Sonderklasse, denn die Rückschulung beträgt gesamtschweizerisch gerade mal 1,5 %. Separation führt zu immer mehr Kindern, die ausgesondert werden, belegt durch genügend Erfahrungen im Kanton Zürich, wo integrierende und separierende Formen der Schulung angeboten werden mit dem Resultat, dass, wo alle Sondermassnahmen bestehen, die Delegation der Schulung von Kindern mit besonderen Problemen schnell zu nimmt - mit allen Risiken - auch bezüglich Finanzen.

Die SP-Fraktion unterstützt die Vorlage ohne Einschränkungen."

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 und 2 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 30:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1228
BETREFFEND VERLÄNGERUNG DES SCHULVERSUCHS „INTEGRATIVE
SCHULUNG,, IN OBERWIL

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1565 vom 19. September 2000

b e s c h l i e s s t :

1. Für die Verlängerung des Schulversuchs der integrativen Schulung an Kindergärten und Primarschule Oberwil wird ab 1. August 2001 und längstens bis zur Änderung des Schulgesetzes ein Bruttokredit von jährlich Fr. 125'000.-, zuzüglich Teuerung, bewilligt.

2. Dieser Beschluss tritt unter Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

4. Motion der Fraktionen des GGR: CVP, FdP, SGA/Parteilose, SP, SVP und die Gruppierung der CSV zur Einsetzung einer Kommission zur qualitativen Verstärkung des Grossen Gemeinderates, Bestellung einer Spezialkommission

Es liegt vor:

Bericht und Antrag des Büros Nr. 1574

Hans-Beat Uttinger: "Laut Presse sitzt dem Profistadtrat ein Laienparlament gegenüber. Es erstaunt, dass da nicht Laientheater stand, denn es entstand durchaus der Eindruck, der Stadtrat, der kann's eben, das Parlament strotzt eher vor Dummheit.

Ich sehe dies anders. Dem Profistadtrat sitzen 8 mal mehr Profis gegenüber. Profis jeder auf seinem Gebiet. Profis jeder in seiner täglichen Arbeit. Der Unterschied zwischen Parlament und Stadtrat besteht darin, dass der Stadtrat seine Dossiers besser kennt, ja kennen muss, hat er doch einen respektablen Stab hinter sich. Wir als Milizparlamentarier können schon rein aus zeitlichen Gründen diese Dossiers nicht so gut kennen. Genau hier muss die neue Kommission ansetzen. Wir brauchen eine institutionelle oder personelle Verstärkung.

Völlig anders ist die Erfahrung, die ich seit bald zwei Jahren in der GPK machen durfte. Da sitzen mit Marc Siegwart und U.B. Wyss nun wirklich zwei Profis. Wie oft haben diese beiden Anträge verbessert, abgeändert oder schlicht und einfach richtig formuliert. Wie oft haben diese beiden ganze Abschnitte hinterfragt und korrigiert. Und sieh da, der Glanz des Profistadtrates ermattet, wenn sein Stab, vor allem der Rechtsdienst, versagt.

Die neue Kommission muss erwägen, ob es nicht der qualitativen Verstärkung des Grossen Gemeinderates dient, wenn in Zukunft alle ungenügenden, falsch formulierten oder falsch berechneten Anträge des Stadtrates, von der GPK konsequent zurückgewiesen werden.

Zum Schluss gestatten Sie mir noch eine persönlich Bemerkung. Es verletzt einem schon ein bisschen den kleinen Stolz, wenn einem hier im Saal die beruflichen Kenntnisse abgesprochen werden. Die Arroganz aber, mit der man hier vorgeführt wird, die macht betroffen. Vielleicht müssten die Kommission eine Art Knigge einführen. Wir wissen nun, dass der Stadtrat besser ist. Zumindest besser informiert. Wir wissen nun, dass der Stadtrat in der 1. Etage haust und das Parlament im Parterre. Die Frage ist, muss er uns dies andauernd spüren lassen.

Ich weiss nicht, ob diese Kommission alles richten kann, denn allzu viel liegt im gegenseitigen Vertrauen, im menschlichen Zueinander zugehen."

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt ist und somit die **Motion der Fraktionen der CVP, FdP, SGA/Parteilose, SP, SVP und der Gruppierung der CSV betr. Einsetzung einer Kommission zur qualitativen Verstärkung des Grossen Gemeinderates erheblich erklärt ist.**

Cornelia Stocker schlägt namens der FDP-Fraktion Philipp Andermatt, Rainer Hager und Karin Portmann von der FDP-Fraktion sowie Monika Mathers von der CSV vor.

Peter Kündig schlägt namens der CVP-Fraktion Dominik Schwerzmann, Urs B. Wyss und Marc Siegwart vor, wobei Dominik Schwerzmann gleichzeitig als Präsident.

Anita Stadler schlägt namens der Fraktion SGA/Parteilose Marianne Zehnder vor.

Werner Golder schlägt namens der SP-Fraktion Elsbeth Müller und Ruth Schmid vor.

Hans-Beat Uttinger schlägt namens der SVP-Fraktion sich selbst vor.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass keine weiteren Nominationen erfolgen. Somit gelten die vorgeschlagenen 11 Ratsmitglieder als gewählt.

Abstimmung

über die Wahl von Dominik Schwerzmann als Präsident der Spezialkommission:

Für Dominik Schwerzmann als Präsident der Spezialkommission stimmen 33 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 33 Stimmen Dominik Schwerzmann zum Präsidenten der Spezialkommission gewählt hat.

Die Spezialkommission setzt sich somit wie folgt zusammen:

Dominik Schwerzmann, CVP, Präsident
Philipp Andermatt, FDP
Rainer Hager, FDP
Karin Portmann, FDP
Monika Mathers, CSV
Urs B. Wyss, CVP
Marc Siegwart, CVP
Marianne Zehnder, SGA/Parteilose
Elsbeth Müller, SP
Ruth Schmid, SP
Hans-Beat Uttinger, SVP

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit die **Motion zur Einsetzung einer Kommission zur qualitativen Verstärkung des Grossen Gemeinderates, Bestellung einer Spezialkommission, als erledigt von der Geschäftsliste abgeschrieben werden kann.**

5. Ersatz eines Kehrrichtfahrzeuges. Kreditbegehren

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1571

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1571.1

Eintreten

Marc Siegwart, Präsident GPK: "Wie Sie meinem Bericht vom 30. Oktober 2000 betr. Ersatzbeschaffung eines Kehrrichtfahrzeuges entnehmen können, verlangten wir vom Stadtrat einen Zusatzbericht zur Frage der Fahrzeugbreite. Dieser Bericht wurde uns zwischenzeitlich zugesandt und sei dem Baupräsidenten hiermit bestens verdankt. Unserer Kommission wurde zudem bekannt, dass aus den Reihen des Rates heute ein Antrag auf Bewilligung eines Rahmenkredites in der Grössenordnung von 1.8 Millionen Franken gestellt wird. Zudem orientiere ich Sie, dass die GPK - unabhängig von dem gegenständlichen Geschäft - sich an ihrer

nächsten Sitzung intensiv mit dem Jahresbericht 1999 des ZEBA befassen wird. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage, nämlich

Zusatzbericht des Stadtbauamtes zur Fahrzeugbreite, der von uns noch nicht im Detail diskutiert werden konnte,
Angekündigter und unseres Erachtens durchaus diskutabler Antrag auf einen Rahmenkredit für die Neubeschaffung der gesamten Stadtzuger Kehrrechtfahrzeugflotte sowie
In der GPK auf die nächste Sitzung traktandierende umfassende Diskussion des ZEBA-Berichtes

Hat unsere Kommission anlässlich ihrer gestrigen ordentlichen Sitzung mit 6:1 Stimmen und in Wiedererwägung und letztendlich Abweichung des dem GGR unterbreiteten Antrages beschlossen, Ihnen nunmehr Aussetzung des Geschäftes bis nach der nächsten GPK-Sitzung und Vorliegen eines Zusatzberichtes unserer Kommission zu den verschiedenen noch offenen Fragen. Somit könnte das Geschäft mutmasslich am 30. Januar 2001 im GGR erneut traktandiert werden."

Stadtrat Toni Gügler freut sich, vom angekündigten Rahmenkredit für die Neubeschaffung der gesamten Stadtzuger Kehrrechtfahrzeugflotte zu hören. Der Stadtrat ist mit der Aussetzung des Geschäftes durchaus einverstanden, ersucht den GGR aber, die von der GPK gewünschten Abklärungen möglichst rasch durchzuführen, damit anlässlich der GGR-Sitzung im Januar 2001 tatsächlich Beschluss gefasst werden kann.

Für Werner Moos ist der Aussetzungsantrag neu, weshalb er sich trotzdem erlaubt, sein vorbereitetes Votum zu diesem Geschäft hier im Rat zu präsentieren:

"Nach dem Studium der Vorlage 1571, Ersatzbeschaffung eines Kehrrechtfahrzeuges, hatte ich als Transportunternehmer die erste Frage: Was für Vorteile bringen zwei Wechselaufbauten und ein Zugfahrzeug im Sammeldienst? Ich suchte den Werkhof auf und stellte fest, dass eine halbe Doktorarbeit über die Erneuerung der Kehrrechtfahrzeuge existiert. Ein Strategiepapier über die Gesamterneuerung der Kehrrechtfahrzeuge ist am Anfang der Sitzung verteilt worden. Es zeigt verschiedene Punkte auf:

Folie

Eine Beschaffungszeit von vier Jahren mit vier Vorlagen für den Gemeinderat.

Die Strategie der Wechselaufbauten.

Eine Überalterung des Fahrzeugbestandes (Jahrgang 81 – 92).

Kostenermittlung über die Gesamterneuerung, nach Offerten für die Vorlage.

Der Wechselaufbau ergibt eine grosse Flexibilität der gesamten Logistik der Entsorgung im Bereich des Sammelns von Kehrrecht, Altpapier, Karton und Grünabfälle, sowie der Abfuhr zur Entsorgung oder Wiederverwertung. Auch für die Bewirtschaftung des Ökihofes bringt der Wechselaufbau Vorteile. Zur Zeit ist ein zusätzlicher Kehrrechtwagen für den Ökihof eingemietet. Mit dem

Aufbausystem wird der Fahrzeugbestand von fünf auf vier Stück reduziert. Dies bringt logische Kosteneinsparungen von Versicherung, Fahrzeugsteuer und Unterhalt. Die Logistik setzt voraus, dass die Ersatzbeschaffung in nützlicher Frist umgesetzt wird.

Ein alter Fahrzeugbestand hat automatisch höhere Unterhalts- und Reparaturkosten, sowie sehr schlechte Abgaswerte. Die Abgasnormen werden beim Dieselmotor mit EURO 0 bis EURO 3 bezeichnet. Die Schadstoffreduktion beträgt von EURO 0 zu EURO 3 ca. 70 %. Bei Neuzulassung von Fahrzeugen ist der EURO 3-Motor Vorschrift. Der Motorentyp bestimmt die Kosten der LSVA mit:

EURO 0	2.00 Rp. pro t/km
EURO 1	1.68 Rp. pro t/km
EURO 2+3	1.42 Rp. pro t/km

Der Ökologiedanke der Stadt Zug wird nicht alleine mit den Stellen des Stadtökologen und seinem Assistenten befriedigt, sondern es müssen auch Taten folgen!

Zum Glaubensstreit 2.5 m oder 2.3 m breite Fahrzeuge:

Das Risiko beim Befahren der engen Quartierstrassen einen Schaden zu verursachen, ist mit einer Fahrzeugbreite von 2.3 m sicher kleiner, als mit 2.5 m breiten Fahrzeugen.

Bei der Entscheidung der Fahrzeugbreite ist ausschlaggebend, wie lange 2.3 m breite Fahrzeuge noch geliefert werden. (Zur Zeit gibt es noch einen einzigen Anbieter von 2.3 m breiten 3-Achs-Fahrzeugen in Europa.) Bei einer Liefergarantie von 10 Jahren und einem marginalen Mehrpreis, könnte ich einem 2.3 m breiten Fahrzeug zustimmen. Wieso eine 10 jährige Liefergarantie, werden sich viele fragen. Bei erneuten Ersatzanschaffungen in 8 – 10 Jahren muss nur das Zugfahrzeug ausgewechselt werden, da für den Wechselaufbau je nach Einsatzart (Kehricht, Grüngut, Papier oder Ökihof) mit einer Einsatzdauer von über 15 Jahren gerechnet werden kann. Die 2.5 m breiten Fahrzeuge werden auch in 20 Jahren noch lieferbar sein.

Die Referenzliste der Firma Ochsner sagt nichts über Fahrzeuge mit Wechselaufbauten aus. Die Erneuerung von Kehrichtfahrzeugen mit Logistikwechsel ist sinnvoll und ich erwarte auch Einsparungen von betrieblichen Kosten.

Die Vorlage des Stadtrates löst die erste Phase Gesamterneuerung, der Entsorgungsflotte mit Wechselaufbauten aus. Es ist unbestritten, dass ein grosser Nachholbedarf für die Ersatzbeschaffung von Kehrichtfahrzeugen besteht. Das Logistikkonzept mit Wechselaufbauten hat mich überzeugt und wird eine gewisse Einsparung im Fahrzeugpark des Werkhofes und dem Entsorgungssektor bringen. Der umstrittene Punkt der Fahrzeugbreite ist mit der langfristigen Lieferbarkeit von 2.3 m breiten Fahrzeugen im Antrag festgehalten. Für die Beschaffungsphase

sind die Richtlinien des Submissionsreglementes der Stadt Zug anzuwenden. Mit dem Rahmenkredit sparen wir nicht nur drei weitere Vorlagen über Kehrlichfahrzeuge, sondern wir übergeben den zuständigen Behörden die Aufgabe, den gesamten Auftrag mit einer sinnvollen Liefervereinbarung neu offerieren zu lassen. Durch das grössere Auftragsvolumen ist mit Kosteneinsparungen zu rechnen.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Ausführungen eine gute Entscheidungsgrundlage geschaffen zu haben."

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Abstimmung

über den Aussetzungsantrag Marc Siegwart, Präsident der GPK:

Für Aussetzung des Geschäftes stimmen 18 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 11 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 18:11 Stimmen den Aussetzungsantrag der GPK gutgeheissen hat.

6. Parkplatzreglement, 1. Lesung

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1519 und 1519.2

Bericht und Antrag der Spezialkommission Nr. 1519.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Nichteintretensantrag gestellt ist und somit Eintreten als stillschweigend beschlossen erscheint.

Detailberatung

Chris Derungs, Präsident Spezialkommission: "Wie Sie aus dem Bericht der Spezialkommission entnehmen konnten, wurde intensiv am neuen Parkplatzreglement gearbeitet. Die abgegebene Arbeit ist geprägt vom Willen, ein modernes Reglement für die Zukunft zu schaffen, bei welchem nicht primär die Einschränkung im Vordergrund steht, sondern mit Reduktionen die Möglichkeit schafft, den einzelnen Situationen besser Rechnung zu tragen, wobei in der Zone A, welche weitgehend bebaut ist, aus Rechtsgleichheit das seinerzeitige Minimum als obere Grenze bzw. als Maximum definiert ist.

Der Kompromissvorschlag des Stadtrates, bei den Beschäftigten-Abstellplätzen das Maximum auf 30 % sowie für Besucher auf 40 % zu reduzieren, ist eine falsche Lösung unter Berücksichtigung von § 6, bei welchem die Grenzwerte definiert sind. An dieser Stelle wäre es klüger, wenn Vorschläge gemacht würden, dass z.B. bei allen Hauptverkehrsachsen bei den strategisch richtigen Standorten z.B. am Stadtrand, bei Bus- bzw. Stadtbahnhaltestellen Parkraum geschaffen würde, um den unerwünschten Privatverkehr zu reduzieren. Die Kommission ist überzeugt, dass in hohem Masse Gebrauch gemacht wird von den Reduktionsmöglichkeiten, insbesondere dort, wo die öffentlichen Verkehrsmöglichkeiten attraktiv sind und andererseits die Bebaubarkeit sehr beschränkt ist. Wenn man sich vorstellt, dass zur Zeit über 7 Millionen in der Kasse sind, welche ausnahmslos aus Einnahmen von Ersatzabgaben, d.h. von Parkplätzen resultieren, welche nicht realisiert werden konnten, kann man sich auch vorstellen, dass es in Zukunft, bei den vorgesehenen Reduktionsmöglichkeiten nur noch im Einzelfall Einnahmen für Ersatzabgaben geben wird. Die Kommission ist überzeugt, dass auch aus wirtschaftlichen Gründen kaum noch Parkplätze gebaut werden, welche nicht absolut notwendig sind. Dies bedeutet, dass mit dem Anbieten von Reduktionsmöglichkeiten ohne unnötige Einschränkungen das erwünschte Ziel, nämlich weniger Verkehr auf freiwilliger Basis, erreicht werden kann. An dieser Stelle darf auch bemerkt werden, dass mit dem ruhenden Verkehr nicht einseitig die Verkehrsprobleme gelöst werden können. In der Zone B, welche grundsätzlich dem Wohnen dient, schlägt die Kommission keine obere Begrenzung vor, aus der Überzeugung, dass sowohl Platz und finanzielle Überlegungen von den äusserst grosszügigen Einschränkungsmöglichkeiten allgemein Gebrauch gemacht wird. Auch hier verweise ich alle Überlegungen unter dem Aspekt der Grundmasse gemäss § 6 sowie der Bauordnung diese Sache zu beurteilen. Ein Beispiel: gemäss § 6 Grenzbedarf, muss ein Parkplatz für Besucher auf 1'000 m² aGF erstellt werden, dies bedeutet, dass auf 10 Wohnungen à 100 m² aGF minimal 0,6 Parkplätze erstellt werden müssen, das entspricht 6 Parkplätzen auf 100 Wohnungen. Die hohe Dichte in den Bauzonen und damit verbunden die eingeschränkten Platzverhältnisse neben den hohen Entstellungskosten verunmöglichen die Schaffung unerwünschten Parkraumes. Wieso also das Ziel mit Verboten und Einschränkungen erreichen? Unser allgemeines Ziel ist, eine wohnliche gewerbefreundliche und attraktive Stadt zu sein. Dieses Ziel ist mit unnötigen Einschränkungen nicht zu erreichen, aber mit neuen und modernen Mitteln wie Parkleitsysteme, wobei zu berücksichtigen ist, dass in wenigen Jahren praktisch jedes Fahrzeug über ein Leitsystem verfügen wird und der Verkehr entsprechend

überregional gesteuert werden kann, im weiteren mit der Schaffung von Parkraum am Stadtrand bei attraktiven Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel etc, sowie mit sehr grosszügigen Reduktionsmöglichkeiten gemäss Parkplatz-Reglement. Ich bitte Sie, die beiden Paragraphen 6 und 7 sowie die Bauordnung, insbesondere die Arealbebauung, genauestens zu prüfen und bei Ihren Überlegungen zu gewichten. Zu den Veloparkplätzen ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht notwendig ist, dass Vorschriften gemacht werden müssen, denn es liegt im Interesse des Besitzers, dass genügend Stauraum für jede Wohnung und Arbeitsplätze angeboten werden muss, um die Bedürfnisse abzudecken. Hier noch ein paar statistische Angaben: Gemäss Erhebung der Stadt gab es 1991 2'750 öffentliche Parkplätze, 17'360 private Parkplätze und 1'100 Sonderparkplätze. Diese Daten waren auch Bestandteil der Grundlagen.

Bei dieser Gelegenheit wurde auch von Seiten des Bauamtes versprochen, dass diese Daten bis ca. Ende 2000 auf den aktuellen Stand nachgeführt werden. Hierzu ist zu bemerken, dass die neuen Angaben parkplatzreglements-konform erstellt werden müssen, um die richtige Aussage zu erhalten, d.h. alle Angaben im Zusammenhang Wohnen / Arbeitsplätze etc. müssen in Relation zur aGF bezogen werden.

Im Namen der Kommission empfehlen wir Ihnen, der Fassung der Spezialkommission zuzustimmen und den sogenannten Kompromissvorschlag des Stadtrates abzulehnen."

Stadtrat Toni Gügler: Seitens des Bauamtes wurde gegenüber der Spezialkommission kommuniziert, welches die drei übergeordneten Zielsetzungen sind, nämlich:

1. Verkehrsbewältigung und Beruhigung:
Es geht hier um ein leistungsfähiges Hauptstrassennetz, Verkehrslenkung und Verkehrskanalisation
2. Umstieg vom Privat- auf öffentlichen Verkehr fördern, Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Parallel dazu Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes sowie die Schaffung von Abstellflächen an zentralen Standorten.
3. Parkraumpolitik, die diese Zielsetzungen unterstützt.

Dabei geht es um die Schaffung des neuen Parkplatzreglementes. Über die Parkplatzbewirtschaftung im Bereich des Parkplatzreglementes wurde versucht, eine gesetzliche Grundlage für die Parkraumbeschaffung bereitzustellen, die die gewählte Gesetzgebung berücksichtigt. Die Erschliessung des Stadtgebietes durch den öffentlichen Verkehr berücksichtigt dies und schützt vor negativen Auswirkungen des Individualverkehrs, führt aber auch zu einer Reduktion der Pendlerparkplätze. Im Reglementsentwurf hat der Stadtrat entsprechende Vorschläge unterbreitet. Es kann beinahe endlos diskutiert und geschrieben werden, ob es richtig ist, möglichst viel Freiraum zu schaffen, ob es richtig ist, auf Selbstregulierung und Selbstverantwortung zu hoffen, oder ob es richtig wäre, in gewissem Umfang Steuerungselemente herbeizuführen und im Rahmen eines Parkplatzreglementes zu installieren, welche geeignet sind, die Pendlerparkplätze

zu reduzieren. Der Stadtrat ist überzeugt, dass die Anzahl der Parkplätze einen wesentlichen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels ausübt. Seiner Ansicht nach soll von der Höchstzahl der Parkplätze nicht vollständig Abstand genommen werden. Der Stadtrat war nahezu vollständig mit den Anträgen der vorbereitenden Kommission einverstanden. Er war auch damit einverstanden, dass die ursprünglichen vier Zonen zu zwei Zonen zusammengefasst werden, nämlich der Zentrums- und der Bauzone. Der Stadtrat ist aber der Meinung, dass sowohl in der Zentrums- wie auch in der Bauzone die Maximalwerte nicht gestrichen, sondern als Grenzbedarf der entsprechenden Zone beibehalten werden sollen. Täglich kann festgestellt werden, dass in Zug im städtischen Raum das Verkehrsaufkommen ausserordentlich zugenommen hat. Es ist daher heute allenfalls nochmals über erforderliche Massnahmen im Strassenbau zu diskutieren. Bauliche Massnahmen allein genügen aber nicht, um das Verkehrsproblem zu lösen. Zudem wird es auch einige Zeit dauern, bis diese baulichen Massnahmen entsprechend greifen und Wirkung zeigen. Der stadträtliche Sprecher ersucht die Ratsmitglieder, sich der Meinung des Stadtrates anzuschliessen und die Höchstbegrenzung, wie sie Gegenstand des Kompromissvorschlages des Stadtrates bildet, beizubehalten. Anstelle langer Diskussionen und Streitgespräche sollen die Meinungen aufgenommen und im Rahmen der Spezialkommission zusammen mit einem Vertreter des Stadtrates nochmals bezogen auf die wenigen noch bestehenden Streitpunkte detailliert diskutiert werden.

Martin Stuber: "Lassen Sie mich eine Vorbemerkung machen:

Wir alle sind uns bewusst: wenn es um Parkplätze – zumal um private! – geht, ist fertig lustig. Über viele Verkehrsfragen kann relativ ruhig und auch mehr oder weniger sachlich diskutiert werden, bei den Parkplätzen ist das schwierig, denn jeder, der ein eigenes Auto hat, ist auf einen Parkplatz angewiesen. Wahrscheinlich aus Respekt vor dieser Tatsache hat sich der Stadtrat sehr lange Zeit gelassen, bevor er mit einem neuen PP-Reglement vor diesen Rat getreten ist. Ich wünschte mir, dass wir heute ruhig, sachlich und vor allem der Bedeutung des Themas angemessen über die Parkplatzfrage diskutieren können. Und die Bedeutung der Parkplatzfrage ist enorm. Es sind die Parkplätze, welche schlussendlich den Ziel-Quellverkehr erzeugen – genauer gesagt die Nutzung der Parkplätze. Das wird immer wieder unterschätzt.

Folie

Erlauben Sie mir, das an einem Beispiel zu erläutern:

Wir haben hier das Gebiet der Stadt Zug, eingeteilt in verschiedene Zonen. Dank dem Parkrauminventar von 1991 wissen wir, wieviele Parkplätze es in jeder dieser Zonen gibt. Anhand dieser Karte und des Parkrauminventars lässt sich schnell feststellen, dass die Verkehrsprobleme in der Stadt hausgemacht sind, denn alleine in den beiden Zonen 1 und 2 - dem Stadtzentrum also – haben wir 5'500 Parkplätze – Stand 1991! Es ist also kein Zufall, dass die Planungsstudie Stadtverkehr anhand der Analyse der Verkehrsströme und Wunschlinien vor ein paar Jahren zum Schluss gekommen ist, dass in der Stadt Zug der Ziel-Quellverkehr das Problem ist, und nicht der Durchgangsverkehr. Schauen sie sich

am Samstag um halb zwei die Strassen rund um die Einfahrt des grössten Parkhauses in der Stadt – dem Metalli – an, und sie wissen, was gemeint ist.

Folie

Das Parkrauminventar ist noch aus einem anderen Grund von Bedeutung: Sie ersehen aus der folgenden Tabelle, dass die grosse Mehrheit der Parkplätze privat sind (82%). Sie entziehen sich somit der – im übrigen erfolgreichen! – Parkplatzbewirtschaftung. Gerade deshalb ist das Parkplatz-Reglement so wichtig, denn es regelt die Vorschriften für alle Parkplätze – auch und gerade die privaten.

Es hat unsere Fraktion schon sehr befremdet, dass das Parkrauminventar auf der langen Liste der von der Kommission angeführten, als Basis für die Kommissionsarbeit dienenden Dokumente, einfach fehlt! Dieses Inventar ist doch, zusammen mit dem Zonenplan, die Grundlage für das Ganze. Und die Stadt kann eigentlich stolz sein auf dieses Grundlagenpapier, andere vergleichbare Städte haben das nicht, wie mir z.B. sehr bedauernd der Stadtingenieur von Schaffhausen gesagt hat. Umso unverständlicher, dass die Kommission offenbar nicht damit gearbeitet hat.

Nun - der Stadtrat hat aus den oben geschilderten Erkenntnissen die Konsequenzen gezogen und dem GGR ein schlankes Parkplatzreglement vorgelegt, das drei wesentliche Verbesserungen gegenüber dem bestehenden Reglement bringt:

1. Zwar bleibt die Erstellungspflicht, aber die vorgeschriebene Mindestzahl für Parkplätze wird spürbar gesenkt.
2. Es wird neu eine obere Limite bei der Neuerstellung von Parkplätzen gesetzt und zu dessen Umsetzung neu der sogenannte Grenzbedarf eingeführt.
3. Die Stadt wird in vier Zonen eingeteilt, um die beiden vorgenannten Punkte zweckmässig umsetzen zu können und auch den topographischen und siedlungsmässigen Gegebenheiten der Stadt Rechnung zu tragen.

Es lässt sich natürlich stundenlang darüber diskutieren, mit welchen Zahlen diese Mindestwerte und Limiten umgesetzt werden, aber das Prinzip ist wichtig und wird vom Stadtrat in seiner Vorlage auch gut begründet. Unsere Fraktion unterstützt diese Anliegen im Grundsatz ohne wenn und aber.

Die gemeinderätliche Spezialkommission buchstabiert nun massiv zurück, ja sie kippt das Herzstück des Reglements – die oberen Limiten in Zone B – und legt die differenzierten vier Zonen zu zwei grossen Zonen zusammen. Im gleichen Aufwasch fliegt auch gleich noch die Erstellungspflicht für Veloabstellplätze in der Zone B raus. Für all diese schwerwiegenden Veränderungen finden sich aber keine inhaltliche Begründungen im Kommissionsbericht. Der Stadtrat begründet die einzelnen Punkte der Revision – mehr oder weniger ausführlich, aber er begründet sie inhaltlich. Das einzige, was im Kommissionbericht begründet wird, ist der Teil des Reglements, der belassen wurde – nämlich die Mindestzahl und maximale Beschränkung der Parkplatzzahl in Zone A.

Wir erfahren im Bericht der Kommission weder, was für Überlegungen zu der Zusammenlegung der Zonen geführt haben, noch, weshalb auf eine obere Limite in Zone B verzichtet wird. Uns und vielleicht auch andere Gemeinderätinnen und Gemeinderäte, die nicht in dieser Kommission waren, würde doch interessieren, aus was für Gründen der stadträtliche Vorschlag dermassen substantiell abgeändert worden ist: Ist die Kommission der Meinung, dass es viel zu wenig Parkplätze hat in der Stadt? Soll der Erschliessungsgrad durch den öffentlichen Verkehr keine Rolle spielen? Ist der Bau von Veloabstellplätzen eine derartige Selbstverständlichkeit, dass keine Erstellungspflicht nötig ist? Müsste dann konsequenterweise nicht auch auf eine Erstellungspflicht bei Autoparkplätzen verzichtet werden, denn dies ist ja wahrscheinlich die noch grössere Selbstverständlichkeit?

Fragen über Fragen!

Wir erfahren aber auch nicht, was das neue PP-Reglement nach Ansicht der Kommission für verkehrsmässige Konsequenzen hat im Vergleich zum Vorschlag des Stadtrates. Am einzigen Schwachpunkt der stadträtlichen Vorlage hat die Kommissionsarbeit nämlich nichts gerührt, obwohl das durchaus in ihrer Kompetenz gelegen wäre, ja unseres Erachtens sogar Pflicht gewesen wäre, diesen Schwachpunkt auszumerzen: das Parkrauminventar ist seit 1991 nicht nachgeführt worden und – vor allem! - es wurden keine Modellrechnungen durchgeführt, welche verkehrsmässigen Konsequenzen das neue PP-Reglement ausgehend von der gültigen Zonenplanung hat. Wir müssen doch wissen, was die Anwendung der PP-Limiten für Folgen in punkto Verkehrserzeugung hat. Mindestens diese Abklärung müsste von der Kommission eigentlich erwartet werden können.

Liebe Kolleginnen und Kollegen. Es ist eine Ironie der Geschichte, aber wir haben hier in diesem Rat soeben in grosser Einmütigkeit eine Kommission gewählt, welche eine qualitative Verstärkung des Gemeinderates zum Ziel hat. In der Debatte an der letzten Sitzung wurde hier oben – und nicht nur hier oben – zu Recht betont, dass eine gute gemeinderätliche Kommissionsarbeit eine wichtige Voraussetzung sei für eine gute qualitative Arbeit des Gemeinderates. Dies dürfte wohl niemand hier im Rat bestreiten. Handkerum hat dieser Rat vor noch nicht so langer Zeit sogar eine Vorlage des Stadtrates mit der Note „Ungenügend“, zurückgewiesen und eine eigene Spezialkommission dafür eingesetzt. Wenn wir diesen Anspruch an uns selber durchziehen wollen, dann müssen wir auch selbstkritisch die eigene Arbeit daran messen. Es tut mir leid und ich möchte niemandem zu nahe treten, aber dieser Kommissionsbericht kann diesen Ansprüchen bei weitem nicht genügen. Zur seriösen Entscheidungsfindung für das einzelne Ratsmitglied trägt er auf jeden Fall äusserst wenig bei, und das ist u.E. doch die wesentliche Aufgabe eines Kommissionsberichtes. Jeder Bericht der GPK oder BPK für bedeutend weniger gewichtige Vorlagen ist ausführlicher und hilfreicher.

Wenn wir als Rat glaubwürdig bleiben wollen, müssen wir hier auch konsequent sein.

Wir beantragen Ihnen deshalb, den Kommissionsbericht an die Spezialkommission zurückzuweisen, mit zwei Aufträgen:

ausführliche Begründung der Abänderungsanträge

Veranlassung der Aufdatierung des Parkrauminventars 1991 und einer Modellrechnung der verkehrsmässigen Auswirkungen des PP-Reglementes gemäss Stadtrat im Zeithorizont von 20 Jahren (Ziel-Quellverkehr, Knotenbelastungen) und ausgehend von den vier Zonen

Wir sind uns bewusst, dass dies ein unkonventioneller Schritt ist, aber es geht um unsere Glaubwürdigkeit als Rat – dem Stadtrat und den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern gegenüber."

Abstimmung

über den Antrag Martin Stuber namens der Fraktion SGA/Parteilose auf Rückweisung an die Spezialkommission:

Für Rückweisung stimmen 10 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 21 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 21:10 Stimmen den Rückweisungsantrag Martin Stuber namens der Fraktion SGA/Parteilose abgelehnt hat.

Ulrich Straub: Im Gegensatz zum Suchverkehr verursacht der ruhende Verkehr keine Immissionen. Die Parkraumpolitik ist nicht nur für die Verkehrsentlastung einer Stadt, sondern auch für die wirtschaftliche Entwicklung und die Lebensqualität massgebend. Alles darf nicht verboten werden.

"Die Schaffung eines neuen Parkplatzreglementes für die Stadt Zug war umstritten. Die Kommission hat nicht nur die Frage geprüft, in welchen Zonen der Stadt wie viele Parkplätze minimal oder maximal erstellt werden dürfen, sondern auch, ob die Schaffung eines Reglementes überhaupt sinnvoll ist. Einerseits ist die Regelungsdichte im Bausektor bereits soweit fortgeschritten, dass das übergeordnete Recht und der oft allzu weit interpretierte Handlungsspielraum der baubegleitenden Behörden zu monate- und jahrelangen Verzögerungen von Bauvorhaben führt, andererseits stellt sich die Frage, ob sich hier nicht ganz einfach eine weitere Überregulierung verhindern liesse. Private Parkplätze im Kernzonenbereich sind für den Ersteller sehr teuer und mit Ausnahme des

Siemens- und Schleifeareals, welche via Bebauungsplan sowieso dem kantonalen Parkplatzreglement unterstehen, schon mehrheitlich realisiert. Grössere Neubauvorhaben gibt es also nur noch wenige. Es stellte sich wirklich die Frage, was denn überhaupt noch reguliert werden soll.

Die FDP-Fraktion hat an ihrer letzten Sitzung den Bericht der vorberatenden Kommission und die dazugehörige Synopsis zum Reglement durchberaten und kann die Vorschläge der Kommission trotz der vorher erwähnten Bedenken grundsätzlich unterstützen. Die FDP-Fraktion betont, dass es sich bei den meisten Änderungsanträgen der Kommission bereits um mit der Stadtverwaltung ausgehandelte Kompromissvorschläge handelt, so beispielsweise die grosszügig bemessene Kernzone. Die FDP-Fraktion begrüsst daher die teilweise substanziellen Verbesserungen. Gleichzeitig bedauert sie aber, dass der Bauchef an den Verhandlungen jeweils nicht anwesend war. Umsomehr erfreut ist die FDP, dass sich der Stadtrat allen Anträgen ausser Paragraph 7, der Variante der Kommission anschliessen kann.

Erlauben Sie mir, sehr geehrte Damen und Herren, einige generelle Bemerkungen zu einzelnen Aspekten vorzubringen:

Bezüglich der neuen Berechnung des Grenzbedarfs (§ 6) stellt sich die FDP-Fraktion die Frage, ob die wesentliche Verschärfung gegenüber dem alten Recht wirklich notwendig ist, oder ob nicht aufgrund oben erwähnter Tatsachen der Grenzbedarf grosszügiger berechnet werden soll.

Die FDP-Fraktion kann sich der neuen Grenzwertberechnung nur dann anschliessen, falls der effektive Bedarf in § 7 gemäss Kommission geregelt wird. Der Antrag des Stadtrates in § 7 ist daher abzulehnen.

Die FDP-Fraktion kann sich also mehrheitlich und mit gewissen Ausnahmen der Verkehrspolitik des Stadtrates anschliessen, jedoch betrachtet er eine restriktive Parkraumpolitik, die auch Kunden- und Besucherparkplätze massiv einschränkt, als falsches Vehikel, um unsere Verkehrsprobleme zu lösen. Vielmehr sollte es möglich sein, Gewerbe- und Wirtschaftsangelegenheiten ernst zu nehmen, das Umsteigen mittels attraktivem ÖV zu fördern und in Zusammenarbeit mit dem Kanton ein leistungsfähiges Hauptstrassennetz zu realisieren. In diesem Sinn hat sich der Stadtrat vermehrt im Sinne der vom Gemeinderat vorgegebenen Aufträge in Sachen Verkehrs- und Siedlungspolitik in die Richtplanung einzubringen.

In Sachen Verkehrsmanagement ist auch die Idee eines innovativen Verkehrsleitsystems wieder aufzugreifen. Wir begrüssen deshalb die Initiative der Kommission und unterstützen die nachfolgende Motion. Bei der Prüfung dieses Geschäftes darf aber nicht übersehen werden, dass die Technik in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht hat, und Zug aufgrund der Topographie nicht ohne weiteres mit anderen Schweizer Städten vergleichbar ist.

Auf technische Innovation und nicht auf Verhinderungspolitik setzt die FDP generell in Sachen Verkehrspolitik. Die individuelle Mobilität wird weiterhin ein

wichtiger gesellschaftlicher Faktor bleiben. Es ist eine Frage der Zeit bis zur marktgerechten Einführung von "low- or zero emission" Fahrzeugen.

Nebst all diesen Aspekten ist schliesslich noch auf die Rechtsgleichheit zu achten. Es ist zu vermeiden, dass das neue Reglement neue Bauvorhaben gegenüber bestehenden massiv benachteiligt. Der Kommissionsvorschlag hat dies insofern berücksichtigt, als in der Kernzone das frühere Parkplatzminimum wenigstens als Maximum garantiert wird. Der Vorschlag des Stadtrates unterschreitet diese Werte massiv, vor allem im Bereich der Firmen- und Kunden- sowie Besucherparkplätze. Die FDP-Fraktion lehnt nicht zuletzt deswegen den Vorschlag des Stadtrates ab und stellt sich hinter die seriöse und gute Arbeit der Kommission."

Ernst Rohrer: "Das Parkplatzreglement ist nicht nur, aber vor allem für die zukünftige Stadtentwicklung lenkend. Es ist ein Mosaikstein unserer Verkehrspolitik.

Genau da, wo die verdichtete Bauweise ideale Voraussetzungen bietet für den langsamen Verkehr (Velo und Fussgängerinnen und Fussgänger) müssen wir diesen fördern. Wir müssen uns entschieden für den öffentlichen Verkehr (Stadtbahn, Bahn und Bus) einsetzen. Dieser kann mit weniger Platzbeanspruchung, weniger Lärm, mit wenig Abgasen bedeutend mehr Leute bequem in die Stadt transportieren als der motorisierte Individualverkehr.

Unsere Bauordnung lässt eine sehr hohe AZ zu, mit den Bebauungsplänen kann noch verdichteter gebaut werden. Der gültige Zonenplan lässt ungefähr 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner und gleich viele Arbeitsplätze zu.

Darum ist es sehr wichtig, den § 7, Effektiver Bedarf, so zu gestalten, dass in zukünftigen Überbauungen die Abstellplätze akzentuiert nach dem Mass der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden. Besonders für Beschäftigte, das Personal, die Besucher oder Kunden muss eine gezielte Lenkung zum öffentlichen Verkehr hin erfolgen. Das heisst Parkplatzeinschränkungen müssen erfolgen, damit in Zukunft diese Leute eher den ÖV benutzen. Das neue Parkplatzreglement wird in kleinerem Masse in die bereits überbauten Gebiete einwirken. Doch wird das Reglement auch in diesen Gebieten regulierend wirken, wenn die verdichtete Bauweise zu greifen beginnt.

Ganz wichtig ist auch der § 8, Abstellplätze für Fahrräder, weil hier Abstellplätze vorgeschrieben werden. Bei der Planung werden damit die Abstellplätze von Anfang an am richtigen Ort erstellt und wirken architektonisch als Ganzes. Das Fahrrad erhält damit ganz Allgemein einen besseren Stellenwert. Selbstverständlich ist diese Vorschrift nicht nur in der Zone A anzuwenden gemäss Anhang zum Parkplatzreglement, sondern im ganzen Baugebiet. Zudem sind mindestens die doppelte Anzahl Plätze zu erstellen, wie der Grenzbedarf an Abstellplätzen für Personenwagen gemäss § 6. Im § 13, Spezialfinanzierung, sind die Ersatzabgaben bis heute auch für die Anlagen des ÖV oder des nicht motorisierten Verkehrs verwendet worden. Durch die mögliche Reduktion der

Parkplätze werden in Zukunft entscheidend weniger Einnahmen fliessen. Die Finanzierung der öffentlichen Parkieranlagen und des eventuellen Parkleitsystems wird sicher aus heutiger Sicht die Einnahmen aus den Ersatzabgaben übersteigen. Die Finanzierung muss dann sowieso objektbezogen geregelt werden. Wir wollen in diesem § 13 den Absatz b), die Möglichkeit der Mitfinanzierung des ÖV und des nicht motorisierten Privatverkehrs wie anhin aufgeführt haben. Das Argument sticht nicht, dass das Geld sowieso nicht mehr reiche. Hier muss deutlich zum Ausdruck kommen, dass grundsätzlich der öffentliche Verkehr mit dem motorisierten Individualverkehr mindestens gleichgestellt wird. Wir müssen die Verkehrsprobleme ganzheitlich angehen.

Aus oben erwähnten Gründen unterstützen wir die Stadtratsfassung vom 9. November 1999, welche am ehesten auf eine umweltpolitische, zukunftsgerichtete Verkehrspolitik zielt. Unter diesen Aspekten müssen und wollen wir die ursprüngliche Fassung des Stadtrates unterstützen.

Unser Antrag lautet: Es ist dem Parkplatzreglement des Stadtrates in der Fassung vom 9. November 1999, inklusive dem Abstellplan, zuzustimmen."

Peter Kündig: "Die CVP-Fraktion unterstützt grossmehrheitlich die Anträge der Spezialkommission. Wir sind der Spezialkommission dankbar, dass sie die wesentlichen Mängel des Reglementes in der Fassung des Stadtrates eliminierte. Unserer Auffassung nach fiel der stadträtliche Entwurf des Reglementes unglücklich aus. Ebenso daneben ist aber auch der Antrag vom 31. Oktober 2000 des Stadtrates betr. die Maximalwerte des Grenzbedarfs in der Zone A, wurden damit die oberen Limiten doch gar noch härter definiert als im ersten Entwurf. Unseres Erachtens muss die Zuger Bevölkerung nicht mittels Parkplatzreglement erzogen werden. Es genügt vollauf, die Mindestzahl der Parkplätze festzulegen. Trotzdem wird dann niemand mehr Parkplätze bauen als vernünftigerweise auch benötigt werden. Dass tatsächlich genügend Parkplätze auch in Zentrumsanlagen zur Verfügung stehen, ist im Interesse der Bevölkerung und des Gewerbes, insbesondere im Interesse des Detailhandels. Offensichtlich verkennt der Stadtrat, dass beispielsweise die Zuger Fachgeschäfte in Zentrumsanlagen u.a. mit den Einkaufszentren der Region und deren hunderten von Gratisparkplätzen in Konkurrenz stehen.

Wegen dieses Reglementes werden im Zentrum von Zug nicht viele zusätzliche Parkplätze entstehen. Wesentlich ist jedoch, dass das Reglement allfällige vernünftige Projekte nicht zum vornherein verunmöglicht. Die Fassung der Spezialkommission bietet dafür Gewähr."

Martin Stuber: Das Märchen vom attraktiven Stadtzentrum mit Parkplätzen im Zentrum stimmt nicht und ist und bleibt ein Märchen. Es gibt genügend Beispiele in der Schweiz, die das Gegenteil beweisen. Schaffhausen hat es geschafft, eine weitgehend verkehrsfreie Altstadt zu haben mit einem wesentlich grösseren Perimeter als Zug. Dabei ist das Zentrum von Schaffhausen keinesfalls unattraktiver geworden. Verkehr im Stadtzentrum ist ein Problem. So wie in

Schaffhausen kann das Stadtzentrum von Zug auch attraktiv für das Gewerbe gemacht werden und nicht mit einer möglichst hohen Anzahl von Parkplätzen.

Nach dem gehörten Votum von Ulrich Straub stellt der Sprechende fest, dass offenbar die Stunde der Deregulierung wieder einmal geschlagen hat. Den Sprechenden stört auch die Frage der Demokratie. Er kann diese Aussage nur so interpretieren, dass jeder und jede mit dem Auto fährt, wann sie/er will, wo und wie oft sie/er will. Dies hat aber mit Demokratie absolut nichts zu tun, sondern entspricht der Haltung der Autopartei, welche aber absolut undemokratisch ist. Eine Stadt mit zuviel Verkehr ist auch eine kinderunfreundliche Stadt. Wenn jedermann das Auto benützt wie und wann er will, stellt dies eine entsprechende Einschränkung für einen bedeutenden Teil der Bevölkerung dar, verfügen doch in der Stadt Zug geradezu 25 % der Haushalte über kein Auto.

Ulrich Straub hat absolut nichts gegen eine ganzheitliche Lösung des Verkehrsproblems. Martin Stuber wirft der FDP schlechte Kommissionsarbeit vor, aber auch, dass sie der Autopartei nahe stehe. Der Sprechende erinnert daran, dass die FDP auch bei den Verkehrsberuhigungsmassnahmen mitgearbeitet hat. Der Sprechende hat zusammen mit Martin Stuber bei den Verkehrsprognosen im Zusammenhang mit der Stadtplanung mitgearbeitet. Damals versicherte der Vorredner, er biete Hand für einen Gleichschritt ÖV/IV. Jetzt weicht er aber deutlich davon ab. Zurzeit werden im Kanton Zug 67 Mio. Franken für die Stadtbahn ausgelöst. Die FDP-Fraktion unterstützt dieses Projekt vollumfänglich. Auch das Parkplatzreglement ist eine vernünftige Lösung.

Stadtrat Toni Gügler: Der Verlauf der Debatte zeigt, dass es sich hier um eine Problematik handelt, die nicht in einer halben Stunde über den Leis gezogen und rasch abgehandelt werden darf. Aus diesem Grund schlägt der stadträtliche Sprecher vor, dass diese sehr wichtige Debatte in Ruhe fortgeführt wird. Selbstverständlich entspricht es auch der Auffassung des Stadtrates, dass mit Regulierung Zurückhaltung geübt wird. Der Spielraum der Freiheit soll möglichst gross behalten werden. Der Irrtum, der hier nicht zum ersten Mal zum Ausdruck kommt, ist, dass punktuelle Beschränkung der Freiheit das Mass der insgesamt bestehenden Freiheit nicht einschränkt, sondern tendenziell eher erweitert. Es ist nicht so, dass gewisse Schranken die Freiheit beschränken. Sie können sie erst ermöglichen. Der stadträtliche Votant empfiehlt, die Diskussion für heute zu schliessen und sich für den Rest des Jahres zu überlegen, ob es sinnvoll ist, diese Diskussion mit Exponenten der Fraktionen nochmals zu vertiefen und zu versuchen, eine gemeinsame Lösung zu finden und erst anschliessend das Geschäft im Rat wieder aufzunehmen.

Ratspräsident Rainer Hager bezieht sich auf den Vorgehensvorschlag von Stadtrat Toni Gügler und beantragt, die Diskussion für heute zu schliessen und die Detailberatung des Parkplatzreglementes an der Sitzung des GGR vom 30. Januar 2001 fortzuführen.

René Bucher beantragt Weiterbehandlung des Geschäftes.

Abstimmung

über den Antrag des Ratspräsidenten für Abbruch der Verhandlungen dieses Geschäftes gegenüber dem Antrag von René Bucher auf Weiterbehandlung:

Für den Antrag des Ratspräsidenten auf Abbruch der Verhandlungen stimmen 24 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR seinem Antrag, die Beratung für heute abubrechen und anlässlich der Sitzung vom 30. Januar 2001 fortzuführen, mit 24 Stimmen, ohne Ermittlung des Gegenmehr, zugestimmt und somit den Antrag René Bucher auf Fortführung der heutigen Beratung abgelehnt hat.

7. Motion der vorberatenden Kommission zum Parkplatzreglement betreffend Einführung eines neuen Parkleitsystems

Dieses Traktandum wird aufgrund des GGR-Beschlusses zum Traktandum 6 heute nicht behandelt und auf den 30. Januar 2001 vertagt.

8. Beantwortung allfälliger Interpellationen

Interpellation der SP-Fraktion zur Nordzufahrt in Zug / Baar

Der Wortlaut dieser Interpellation befindet sich auf Seite 849 f. dieses Protokolls.

Stadtrat Toni Gügler beantwortet die Interpellation namens des Stadtrates wie folgt:

"Vorerst möchten wir festhalten, dass der Stadtrat vollumfänglich hinter dem durch die Gemeinden Baar und Zug in Zusammenarbeit mit den Berggemeinden erarbeiteten Projekt der Nordzufahrt steht. Wir befürworten deren rasche Realisierung und werden sie mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln

unterstützen. Gleichzeitig ist allerdings auch festzuhalten, dass sich der Stadtrat gleich wie die Interpellanten wunderte, als er in der erwähnten Vorlage die Aussagen zu den Kosten und zur Beteiligung der Gemeinden gelesen hatte. Zu den einzelnen Fragen nehmen wir wie folgt Stellung:

- a) Wann und in welcher Höhe hat der Stadtrat der Regierung eine Zusicherung über die finanzielle Beteiligung der Stadt Zug an der Nordzufahrt gegeben?

Der Stadtrat hat noch keine Zusicherung abgegeben, es wurden bisher auch keine diesbezüglichen Verhandlungen geführt. Der Stadtrat erachtet allerdings eine angemessene Beteiligung an den realistischen Kosten der Nordzufahrt als angebracht.

- b) Welches sind die Überlegungen und rechtliche Abstützung für einen solchen Beitrag?

Der Bau der Nordzufahrt dient einerseits der Entlastung der Baarerstrasse und andererseits der Erschliessung der Areale Schleife, Landis & Gyr, Gaswerk und Grafenau. Diese Areale sind rechtsgültig eingezont. Sie verfügen über ein grosses Bebauungspotential und sind hierfür ungenügend erschlossen. Die Erschliessung der Bauzone ist Aufgabe der öffentlichen Hand. Die Baarerstrasse ist eine wichtige Achse für die Feinerschliessung mittels öffentlichem Verkehr, eine weitere Belastung mit dem Privatverkehr kann nicht in Kauf genommen werden, im Gegenteil, eine Entlastung ist notwendig.

In den städtischen Planungen der letzten Jahre (Masterplan Sportanlagen und Planungsstudie Stadtverkehr) war ein Teil der Nordzufahrt Bestandteil des gemeindlichen Strassennetzes. Im Bereich zwischen Feldstrasse und Aabachstrasse sollte dieser Teil die Funktion der Sammelstrasse übernehmen. Die Beteiligung der Stadt an den Sammelstrassen liegt gemäss Strassenreglement bei 70 % der Gesamtkosten (Landerwerb sowie Planungs- und Baukosten). Der Stadtrat ist bereit, sich auf dieser Grundlage an den Kosten zu beteiligen. Allerdings werden die in der Kantonsrats-Vorlage aufgeführten Kosten als zu hoch gesehen.

- c) Wann gedenkt der Stadtrat dem GGR eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten? Wann könnte die auf Grund der Höhe des Betrages notwendige Volksabstimmung stattfinden?

Vorerst muss die Behandlung im Kantonsrat abgewartet werden. Der Stadtrat ist nicht bereit, die Vorstellungen der Baudirektion bezüglich Kostenbemessung und -beteiligung hinzunehmen. Es ist zu hoffen, dass im Kantonsrat eine befriedigende Klärung der offenen Fragen erreicht werden kann. Ob eine Kreditvorlage an den Grossen Gemeinderat erfolgt, ist zur Zeit offen, allenfalls wird die Beteiligung der Gemeinden an der Nordzufahrt durch einen Verpflichtungskredit erfolgen.

- d) Erachtet der Stadtrat die im Organigramm vorgesehene eher bescheidene städtische Mitwirkung in der Projektorganisation angesichts der Höhe des Beitrages als genügend?

Nein, weder in Bezug auf die Beitragshöhe noch auf die Zusammenarbeit. Die Gemeinden haben in sehr kurzer Zeit, im Auftrag der Regierung, eine pragmatische Lösung für die gegenwärtigen schwerwiegenden Probleme der Verkehrserschliessung vorgelegt. Was die Baudirektion zu Handen der Kantonsratsvorlage mit diesem Projekt gemacht hat, erweckt die Befürchtung, dass eine andere Vorlage ins Spiel gebracht werde und damit die Kosten um 50 % erhöht werden. Das Organigramm ist nicht dazu geeignet, den Gemeinden Baar und Zug eine echte Mitwirkung zu ermöglichen. Es ist zu einer "one man show" verkommen.

Wir können Ihnen zusichern, dass wir uns trotz gegenwärtigen Verwirrungen nicht so schnell entmutigen lassen und für eine rasche Realisierung der Nordzufahrt eintreten werden."

Martin Stuber: Ist die Stadt allenfalls bereit, diese Strasse als Gemeindestrasse zu klassifizieren und hiefür die gesamten Kosten zu übernehmen, um damit das Signalisationsrecht für diese Strasse zu erhalten.

Stadtrat Toni Gügler: Es geht nicht um die Frage der Signalisationshierarchie, sondern, ob private Eigentümer zur Mitzahlung verpflichtet werden können. Der Stadtrat wird diese Strasse abschnittsweise als Gemeindestrasse klassieren. Im Gesamtverkehrskonzept ist die gesamte Nordzufahrt als Kantonsstrasse taxiert. Die Stadt kann im Auftrag des Kantons einen Strassenabschnitt selber erstellen, Landverhandlungen mit den Grundeigentümern führen usw. Dies ist durchaus möglich.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit **die Interpellation der SP-Fraktion zur Nordzufahrt in Zug / Baar beantwortet ist und als erledigt von der Geschäftsliste gestrichen werden kann.**

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

Ratspräsident Rainer Hager lädt nun alle Anwesenden zum traditionellen Weihnachtessen ein.

Die nächste Sitzung des Grossen Gemeinderates findet statt:

Dienstag, 12. Dezember 2000, 16.00 Uhr

Für das Protokoll:

Albert Rüttimann,
Stadtschreiber