

Protokoll

Nr. 2

über die Verhandlungen des Grossen Gemeinderates von Zug

Dienstag, 28. Januar 2003

16.00 - 20.30 Uhr

im Burgbachsaaal

Vorsitz: Ratspräsident Werner Golder

Protokoll: Ruth Schorno

Verhandlungsgegenstände

1. Genehmigung der Traktandenliste und des Protokolls Nr. 1 vom 7. Januar 2003
2. Abwasserreglement: Totalrevision
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1693 vom 1. Oktober 2002
Bestellung einer Spezialkommission
3. Gesamtrevision der Gemeindeordnung der Stadt Zug
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1570 vom 19. Dezember 2002
Verfahrensantrag der GPK Nr. 1570.1 vom 16. Januar 2001
Bestellung einer Spezialkommission
4. Legislaturbericht
Bericht des Stadtrates Nr. 1707 vom 3. Dezember 2002
Interpellation der SP-Fraktion vom 19. Juni 2002 zu "Zukunft Zug" und zu den Zielen des Stadtrates
5. Stadtkerndurchfahrt: Sanierung der Bahnhofstrasse; Planungs- und Baukredit
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1704 vom 26. November 2002
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1704.1 vom 10. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1704.2 vom 14. Januar 2003
6. Mobilitätsmanagement: Temporäre Aushilfen, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1706 vom 3. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1706.1 vom 14. Januar 2003

7. Motion zur Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes: Projektierungskredit
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1703 vom 26. November 2002
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1703.1 vom 10. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1703.2 vom 14. Januar 2003
8. Brücke Waldheimstrasse: Sanierung, Baukredit
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1705 vom 26. November 2002
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1705.1 vom 10. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1705.2 vom 14. Januar 2003
9. Abwassersanierung Rosenberg/Loreto: Ägeristrasse/Löberenstrasse, Baukredit
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1702 vom 26. November 2002
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1702.1 vom 10. Dezember 2002
10. Artherstrasse 19: Grundstückkauf, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1709 vom 17. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1709.1 vom 14. Januar 2003
11. Altersheim Mülimatt Oberwil der Bürgergemeinde Zug:
 - Investitionsbeitrag Umbau und Erweiterung
 - Jährlich wiederkehrender Beitrag zur TaxverbilligungBericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1708 vom 17. Dezember 2002
Bericht und Antrag der GPK Nr. 1708.1 vom 14. Januar 2003
12. Spielplatzplanung in der Stadt Zug: Zwischenbericht
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1698 vom 5. November 2002
Bericht und Antrag der BPK Nr. 1698.1 vom 19. November 2002
13. Interpellation der Fraktion SGA/Parteilose vom 8. Dezember 2002 betr. Gestaltung Bahnhofrand im Bereich der ZKB

Eröffnung

Ratspräsident Werner Golder eröffnet pünktlich die Sitzung und begrüsst nebst den Mitgliedern des Stadtrates und des Grossen Gemeinderates die Vertreter der Zuger Lokalmedien sowie vereinzelte Gäste.

Entschuldigt für die heutige Sitzung haben sich die Gemeinderäte Christoph Häusler, Roger Hess, Monika Mathers, Xaver Ruckli und Martin Stuber; die übrigen 35 Ratsmitglieder sind anwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig zugegen.

Eingänge:

Motionen und Postulate

Motion Rudolf Balsiger betr. Änderung Stadtratsreglement

Mit Datum vom 21. Dezember 2002 hat Gemeinderat Rudolf Balsiger folgende Motion eingereicht:

"Der Stadtrat wird ersucht, dem Grossen Gemeinderat bis 30. Juni 2003 eine Vorlage zu unterbreiten mit folgendem Inhalt: "Im Reglement über das Dienstverhältnis, die Besoldung und die berufliche Vorsorge des Stadtrates von Zug vom 29. September 1998 ist nachstehender Paragraph zu ändern:

§ 5 Besoldung Abs. 1:

Die Besoldung für die Mitglieder des Stadtrates entspricht 90% des Maximums der höchsten Besoldungsklasse und höchsten Stufe des Personals gemäss Besoldungsreglement, inkl. 13. Monatsgehalt, Teuerungs- und Sozialzulagen, jedoch ohne Teuerungs- und Erfahrungszulagen.

Begründung:

Die Aufgaben, Belastung, Präsenz und Verantwortung der Stadtratsmitglieder und die Anforderungen an sie haben in den letzten Jahren in einem Masse zugenommen, dass sich die heutige Kompensation im Vergleich zur Privatwirtschaft nicht mehr rechtfertigen lässt. Insbesondere wenn die Zusatzleistungen der vergangenen 18 Monate in Betracht gezogen werden, die infolge des krankheitsbedingten Ausfalles eines Mitgliedes als Selbstverständlichkeit erbracht worden sind. Berücksichtigt man die Einschränkungen in § 3, Unvereinbarkeit, die trotz des nicht als Vollamt ausgeübten Mandates für eine nebenberufliche Tätigkeit auferlegt werden, wird es mit der heutigen Regelung immer schwieriger, fähige und leistungsbereite Kandidaten für ein solch wichtiges Amt in unserer Stadtexekutive zu finden. Es kann nicht sein, dass die unterstellten Mitarbeitenden mit weniger Verantwortung und Präsenzzeit höher kompensiert werden als die Stadtratsmitglieder."

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder: Diese heute ausgeteilte Motion wird traktandiert, sobald Bericht und Antrag des Stadtrates vorliegt. Gemäss neuer GSO, § 42 Abs. 2, hat der Stadtrat hierfür 12 Monate Zeit.

Dringliche Motion Urs Bertschi namens der SP-Fraktion betr. städtische Lärmschutzmassnahmen entlang der N4a im Bereich der Ammannsmatt

Mit Datum vom 27. Januar 2003 hat Gemeinderat Urs Bertschi namens der SP-Fraktion folgende Dringliche Motion eingereicht:

"Der Stadtrat sei zu beauftragen, dem GGR einen Projektierungs- und Baukredit für ein Ergänzungsprojekt der Lärmschutzmassnahmen entlang der N4a im Bereich Am-

mannsmatt (Stadtgemeinde Zug, Fahrtrichtung Zürich) bis im März 2003 zu unterbreiten. Die Motion sei dringlich zu behandeln.

Dringlichkeit:

Gemäss Aussagen der Projektleitung der Baudirektion des Kantons Zug muss die Zusage für ein Ergänzungsprojekt (Ausführungspläne für den Bau) bis Anfang April 2003 vorliegen. Zudem wurde den Ammannsmätlern vom Stadtrat die wohlwollende Prüfung und Unterstützung ihrer Anliegen mündlich zugesichert.

Begründung der Motion:

Ausgangslage: Die Siedlung Ammannsmatt liegt im Nordwesten der Stadt Zug, angrenzend an das einzige die Stadt Zug tangierende Autobahnstück sowie an die Gemeinden Steinhausen und Baar. Am 10. Juni 1979 wurde der ursprüngliche Autobahnzubringer, der nachfolgend zur Autobahn umdefiniert wurde, eröffnet. Die anfängliche Frequenz von 12'000 Fahrzeugen pro Tag hat sich bis heute vervierfacht. Die 1984 erstellten Lärmschutzwände erfüllen die heutigen Anforderungen der eidgenössischen Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41) schon seit geraumer Zeit nicht mehr. Gemäss LSV hat der Kanton für die Einhaltung der Grenzwerte besorgt zu sein. Die notwendigen Lärmschutzmassnahmen werden zurzeit im Zuge der aktuell laufenden Belagserneuerungen durchgeführt. Im Wissen um die laufende Planung haben die Bewohner der Ammannsmatt die Kommission Autobahnlärm (nachfolgend KAL) ins Leben gerufen. Die KAL hat in der Folge mit der Baudirektion des Kantons Zug und dem Bauamt der Stadt Zug Kontakt aufgenommen. Von Seiten der Stadt erfuhren die Bewohner wenig substantielle Unterstützung, wurden vielmehr seit rund zwei Jahren hingehalten. Im April soll mit den Sanierungsarbeiten unter anderem der Lärmschutzeinrichtungen in diesem Autobahnabschnitt begonnen werden. Aus der Sicht der KAL weist das Projekt einige Mängel auf. Insbesondere aber ist es bloss auf Minimalziele ausgelegt. Die Lärmschutzgrenzwerte werden nur geringfügig unterschritten (einige Liegenschaften wären anstatt einem Wert von 61 dBa (Messung 2002) bei einem gesetzlichen Grenzwert von 60 dBa neu einer Lärmbelastung von 59 dBa ausgesetzt).

Steinhausen erweitert geplante Lärmschutzmassnahmen. Sowohl das UVEK als auch die Baudirektion wollten keine Reserven trotz der existierenden Planungsunsicherheiten einbauen. Die Gemeinde Steinhausen jedoch liess in dieser Frage ein gesundes Mass an Weitsicht erkennen, indem sie die geplanten Massnahmen umfassender ausfallen liess. Dies wundert wenig, steht doch der Bauabteilung in Steinhausen ein gewisser Dr. Max Sidler vor, seines Zeichens Direktionssekretär der kantonalen Baudirektion. Er dürfte sehr genau wissen, was punkto Lärm auf die Bewohnerinnen und Bewohner der Autobahn nahen Siedlung zukommen wird, wenn dereinst die Autobahn durchs Knonaueramt in Betrieb genommen wird.

Und die Stadt Zug? In der Stadtgemeinde Zug waren diese Lärmschutzmassnahmen nie ein ernstes Thema. Dies obwohl die Ammannsmätlern seit Jahren versuchten, die Stadt für diese Thematik zu sensibilisieren und obwohl sowohl die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs eine Tatsache ist und auch die Eröffnung der Autobahn durchs Knonaueramt nur noch eine Frage der Zeit ist.

Ausbau der Massnahmen jetzt nötig: Die geplanten Massnahmen werden gegenüber dem status quo zwar eine Besserung bringen. Gleichwohl sind Befürchtungen der Ammannsmättler, dass die Schutzbauten für künftige Lärmbelastungen nicht genügen werden, realistisch und auch nachvollziehbar. Damit aber stellt sich die Frage, ob es aus Sicht der Stadt Zug nicht sinnvoll und geboten wäre, hier noch Verbesserungen zu finanzieren und zu realisieren, um dem gesamten Projekt eine gewisse Nachhaltigkeit zu verleihen. Es macht doch keinen Sinn, eine kurzlebige Halbheit zu realisieren, wenn man heute weiss, dass ein geringfügiger finanzieller Mehraufwand den Lärmschutz gewährleisten und damit die Lebensqualität in einem reinen Wohnquartier auf Jahre sichern kann.

Das Zusatzprojekt bringt Nachhaltigkeit und konkrete Verbesserungen:

- Die Einhaltung der LSV wird für eine längere Zeit garantiert (Investition in die Zukunft)
- Die Lärmreflexionen des Steinhauser Ergänzungsprojektes werden aufgefangen
- Die ursprüngliche Wirkung der geschrumpften Dammhöhe wird kompensiert
- Durch die zusätzlichen Massnahmen wird eine spürbare Wirkungsreserve erzielt (wie im Ergänzungsprojekt der Gemeinde Steinhausen)
- Verbesserung der Voraussetzungen im Bereich der Höfenbrücke zur Bekämpfung der Reflexionen
- Die Reparaturarbeiten an den bestehenden alten Wänden entfallen
- Die zusätzlichen Ergänzungen ergeben eine wahrnehmbare Lärmreduktion

Kosten: Die zusätzlichen Kosten würden sich gemäss Kostenzusammenstellung der Baudirektion des Kantons Zug, Tiefbauamt, vom 7.1.2003 auf Fr. 375'928.-- belaufen (vgl. Beilage).

Die ergänzenden Massnahmen bringen folgende Verbesserungen:

- Ammannsmatt West: Die neue Lärmschutzwand wird 2,5 m hoch (Ersatz der alten)
- Ammannsmatt Ost 1: Anstatt einer geplanten Höhe von 2 m einer neuen Lärmschutzwand wird diese 2,5 m hoch (Erhöhung einer geplanten neuen Lärmschutzwand)
- Ammannsmatt Ost 2: Anstatt einer geplanten Höhe von 2 m einer neuen Lärmschutzwand wird diese 2,5 m hoch (Erhöhung einer geplanten neuen Lärmschutzwand)

Zusammenfassung: Die Lärmbelastung in einem der schönsten Wohnquartiere verursacht durch das einzige Autobahnteilstück, das die Stadt Zug tangiert, darf der Stadt nicht gleichgültig sein. Eine kurzfristige Sichtweise ist hier fehl am Platz. Vielmehr müssen jetzt diejenigen Massnahmen getroffen werden, welche auch künftige Lärmbelastungen antizipieren und die sich im Zuge der anstehenden Sanierungen auf preisgünstigste Art umsetzen lassen."

Ratspräsident Werner Golder: Der Motionär verlangt mit der Dringlichkeit die sofortige Behandlung. Dies erfordert die Zustimmung von 2/3 der anwesenden Ratsmitglieder.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: "Vorweg: der Stadtrat wäre eigentlich mit einer dringlichen Behandlung der Motion einverstanden. Der Stadtrat ist aber auch ohne weitere Behandlung des Vorstosses bereit, die beantragten zusätzlichen Massnahmen, die über die gesetzliche Verpflichtung zur Lärmsanierung hinausgehen, zu prüfen und einen entsprechenden Projektierungs- und Baukredit dem Grossen Gemeinderat an einer der Sitzungen des GGR im März 2003 zu unterbreiten. Verschiedene Stellen der Stadtverwaltung haben in den vergangenen zwei Jahren wiederholt mit Vertretern der Ammannsmatt gesprochen. Wir haben dabei stets darauf hingewiesen, dass es sich um ein kantonales Lärmsanierungsprojekt handelt und dass Beschwerden im Rahmen des kantonalen Beschwerdeverfahrens an den Regierungsrat des Kantons Zug zu richten seien. Wir haben aber die Vertreter der Ammannsmatt bzw. die Kommission Autobahn Lärm immer wieder darauf hingewiesen, dass der Stadtrat gerne bereit sei, weitergehende Schutzmassnahmen, d.h. solche welche über das gemäss der eidgenössischen Lärmschutzverordnung erforderliche Mass hinausgehen, zu prüfen. Wir haben die Vertreter auch gebeten, uns ein entsprechendes Gesuch einzureichen. Dieses Gesuch der Kommission Autobahn Lärm ist nun mit Datum vom 24. Januar 2003, fast gleichzeitig - und inhaltlich im Wesentlichen identisch - mit der Motion Bertschi beim Stadtrat eingetroffen. Wir sind also auf jeden Fall bereit, dieses Geschäft dem Grossen Gemeinderat vorzulegen. In diesem Fall könnte sich eine Diskussion zur Dringlichkeit und zum materiellen Inhalt der Motion erübrigen. Dies selbstverständlich nur, wenn der Motionär auch damit einverstanden ist."

Urs Bertschi erklärt sich nach diesem vorbehaltlosen Eintreten auf die Sache bereit, die Dringliche Motion zurückzuziehen. Die materielle Diskussion wird sich im Rahmen der Vorlage ergeben.

Ergebnis:

Die dringliche Motion Urs Bertschi namens der SP-Fraktion betr. städtische Lärmschutzmassnahmen entlang der N4a im Bereich der Ammannsmatt ist zurückgezogen.

Postulat Patrick Cotti namens der Alternativen Fraktion betr. Einführung von Stadtreinigungstagen an den Stadtschulen

Mit Datum vom 15. Januar 2003 hat Gemeinderat Patrick Cotti namens der Alternativen Fraktion folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird ersucht, in den städtischen Primar- und Oberstufenschulen jährlich wiederkehrende Projekttrage einzuführen, an denen die Klassen einerseits aktiv öffentliche Räume der Stadt von herumliegendem Abfall räumen sollen, andererseits den Umgang mit Abfall sowie die Abfallentsorgung stufengerecht im Unterricht thematisieren. Dabei soll das Schwergewicht der Tage auf die Sensibilisierung der Schüler und der Öffentlichkeit im Umfang mit Abfallproduktion und -entsorgung gelegt werden.

Begründung:

Ohne gross polemisieren zu wollen, ist der Umgang mit Abfall sicher ein Produkt unserer heutigen Gesellschaft. Die Stadt Zug hat viel zu einem bewussteren Umgang mit

Abfall durch die Schaffung des Ökihofes getan, die Stadtökologie hat das Beste dazu beigetragen. Nicht nur in der wärmeren Jahreshälfte gibt es öffentliche Aufenthaltsräume wie die Rössliwiese, Spielplätze, der See und so weiter, wo Abfall bedenkenlos liegengelassen wird. Auch jetzt im Winter findet sich Abfall in den Wäldern, an Wegrändern und auf Plätzen. Vereinzelt hat die Oberstufe immer wieder Reinigungsaktionen im Umfeld des Loretoschulhauses durchgeführt. Im Bewusstsein, dass die Kinder und Schüler nicht diejenigen sind, die am meisten Abfall liegen lassen, lösen solche Aktionen einerseits bei der Bevölkerung positive Reaktionen aus, andererseits thematisieren sie wiederum den Umgang mit Abfall und der Natur. Solche Aktionen könnten flächendeckender durch "Stadtreinigungstage" aller Stadtschulen durchgeführt werden. Das Gewicht der Aktion in der Öffentlichkeit würde deutlich erhöht. Damit sich Praxis und Theorie auch verbindet, sollen begleitend zu den "Stadtreinigungstagen" stufengerecht Projekte wie z.B. das Hinstellen von Abfalltonnen in Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt entstehen, der Ökihof oder Abfallverbrennungsanlagen besucht oder der Umgang mit Bodenschätzen und Rohstoffen anhand von Produktionsprozessen und auch Rohstoffimporten in Zuger Firmen thematisiert werden. Themen zu einem sorgfältigen Umgang mit Rohstoffen gibt es unzählige. Themen, die unsere Entfremdung zu einem sinnvollen Umgang mit der Natur aufzeigen können, auch. Die entsprechende Thematisierung läge in der Kompetenz der Lehrerschaft, auch die Gewichtung zwischen theoretischer Vermittlung und aktiver Reinigungsbetätigung mit den Schülerinnen und Schülern. Von Seiten Stadtbauamt müsste ein Katalog an öffentlichen Räumen, die speziell von Abfall gereinigt werden müssten, zur Verfügung gestellt werden. Ziel der "Stadtreinigungstage" wäre es, die Kinder und Jugendlichen sowie die Zuger Bevölkerung erneut und auf sinnvolle Weise für den Umgang mit Rohstoffen und Abfällen, auch mit einer entsprechenden Medienberichterstattung - zu sensibilisieren."

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder teilt mit, dass das Postulat auf die Traktandenliste einer der nächsten GGR-Sitzungen gesetzt wird.

Interpellationen

Interpellation Werni Moos namens der CVP-Fraktion betr. "Verfügbarkeit von Wohnbauland"

Mit Datum vom 15. Januar 2003 hat Gemeinderat Werni Moos namens der CVP-Fraktion folgende Interpellation eingereicht:

"Für die Entwicklung des Wohnungsbaus in der Stadt Zug braucht es verfügbares Bauland, welches baureif ist. Der Stadtrat hat nach Überweisung der Motion "Stadtentwicklung Zug-West/Zug-Süd" und Beantwortung der Interpellation "Siedlungsentwicklung" mit der Vorlage 1576, mit der Befragung der Eigentümer von eingezontem Wohnbauland im Dezember 2000 begonnen. Laut Zeitungsmeldung der Neuen Zuger Zeitung vom 7. Dezember 2000 forderte der Stadtrat im direkten Gespräch die Grundeigentümer auf, ihr eingezontes Bauland zu überbauen, da schliesslich die Nachfrage

nach Wohnraum in der Stadt Zug sehr gross ist. Er wies darauf hin, dass dem Markt nicht zugänglich gemachtes Bauland in der nächsten Planungsrunde der Reservezone zugewiesen werde. Nun ist die Gemeinde am Anfang einer neuen Planungsrunde. Wir nehmen an, dass nach einer Zeit von zwei Jahren alle Grundeigentümer von Wohnbauland vom Bauamt angefragt wurden, ob sie in nächster Zeit (5 Jahre) ein Bauvorhaben auf ihrem Land realisieren, oder ob der Planungshorizont für die Auslösung eines Bauvorhabens 10-15 Jahre übersteigt. An der letzten Sitzung der BPK vom 10. Dezember 2002 erläuterte uns Harry Klein den Kantonalen Richtplan bezüglich den Auswirkungen auf die Gemeinde Zug. Der Kanton hat Gebiete für Siedlungserweiterungen festgelegt und dazu diverse Berechnungen gemacht. Heute bestehen Baulandreserven von 20-21 %. Damit könnte das angestrebte Wachstum auf 27'000 Einwohner zum heutigen Zeitpunkt knapp realisiert werden. Um eine theoretische Flexibilität im Baulandmarkt zu erhalten, beträgt der zusätzliche Flächenbedarf für Wohnbauland gemäss Raumplanungsamt 20 Hektaren. Dies wäre ein theoretisches Wachstum von knapp 19 % Einwohner für die nächsten 15-20 Jahre. In den letzten 20 Jahren hatte Zug nur ein Wachstum von 5 %. Alle anderen Gemeinden im Kanton (z.B. Menzingen 25 %, Cham 40 %, Risch 58 %, Hünenberg 62 %) hatten ein grösseres Wachstumsvolumen. Der kantonale Durchschnitt betrug 28 %.

Aufgrund der Umfrage über die Bauwilligkeit der Landbesitzer stellen sich folgende Fragen:

1. Wieviele Hektaren Bauland sind für Wohnungsbau eingezont (Stand Ende 2002)?
2. Auf wie vielen Hektaren Bauland bestehen keine konkreten Bauvorhaben?
3. Auf wie vielen Hektaren bestehen konkrete Bauvorhaben, z.B. Herti 6, Schleife, Waldhof, Rothuswiese, Fuchsloch, usw.?
4. Auf wie vielen Hektaren Bauland ist laut Umfrage des Stadtrates in den nächsten 15 Jahren mit keinem konkreten Bauvorhaben zu rechnen?
5. Ist der Stadtrat bereit, nicht verfügbares Bauland in die Reservezone umzuzonen oder sogar auszuzonen und verfügbares Bauland einzuzonen?
6. Werden für den kantonalen Richtplan die aktuellsten Zahlen als Grundlage für neue Einzonungen verwendet?
7. Mit welchen Massnahmen will der Stadtrat die Verfügbarkeit von rechtskräftigen Bauzonen erreichen?
8. Wieviele Hektaren gedenkt der Stadtrat neu einzuzonen, um in der Gemeinde endlich einen funktionierenden Wohnungsbau zu realisieren?

Wir bitten den Stadtrat um schriftliche Beantwortung dieser Fragen und danken ihm für seine Bemühungen."

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass die schriftliche Antwort des Stadtrates zu den Interpellationsfragen gemäss § 43 GSO innert drei Monaten zu erfolgen hat.

Erklärung des Stadtrates:

Stadtpräsident Christoph Luchsinger gibt im Auftrag des Stadtrates folgende Erklärung zum Referendum gegen den GGR-Beschluss Nr. 1309 vom 12. November 2002 betreffend Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West ab:

"Gegen den GGR-Beschluss Nr. 1309 vom 12. November 2002 betreffend Entwicklungsplan Landis & Gyr / SBB-West wurde am 13. Dezember 2002 das Referendum mit 1150 Unterschriften eingereicht. Gegen den Beschluss wurden zudem fristgerecht sieben Beschwerden beim Regierungsrat Zug eingereicht. Die Kontrolle durch die Einwohnerkontrolle hat 1129 gültige Unterschriften ergeben. Das Referendum gegen den GGR-Beschluss Nr. 1309 vom 12. November 2002 ist somit zustande gekommen. Bei einem Referendum handelt es sich um ein demokratisches Grundrecht. Der Stadtrat hat demzufolge das Begehren der städtischen Stimmbevölkerung zu unterbreiten. Die Abstimmung findet am nächstmöglichen Abstimmungswochenende, d.h. am 18. Mai 2003, statt. Die Baudirektion des Kantons Zug beabsichtigt, das Bauprojekt der Nordzufahrt bereits im April 2003 öffentlich aufzulegen. Der Stadtrat wird daher den Regierungsrat ersuchen, mit der Projektauflage zuzuwarten, bis das Stimmvolk der Stadt Zug über den Entwicklungsplan Landis & Gyr entschieden hat."

1. Genehmigung der Traktandenliste und des Protokolls Nr. 1 vom 7. Januar 2003

Zur Traktandenliste:

Stadtrat Dolfi Müller ersucht, Traktandum 13, Interpellation der Fraktion SGA/Parteilose betr. Gestaltung Bahnhofrand im Bereich der ZKB, von der Traktandenliste abzusetzen, weil die Diskussion mit der ZKB und weiteren Beteiligten noch in vollem Gange ist. Der Stadtrat möchte die Interpellation mit guten und fundierten Auskünften beantworten.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein weiterer Änderungsantrag vorliegt und somit die Traktandenliste in der geänderten Form als stillschweigend beschlossen erscheint. Traktandum 13 wird voraussichtlich anlässlich der GGR-Sitzung vom 6. Mai 2003 zur Behandlung kommen.

Zum Protokoll Nr. 1 vom 7. Januar 2003

Es werden folgende beiden Korrekturen eingebracht:

- S. 5, Mitte, muss es richtigerweise "*Werner Golder gibt bekannt*" und nicht "Martin Stuber gibt bekannt" heissen.
- S. 17, letzter Absatz: Nach "Ich schwöre es" wird auf Wunsch eines Ratsmitgliedes der Satz eingefügt: "Ebenso zugegen sind die Ratsmitglieder, die bereits im Ratssaal das Gelöbnis abgelegt haben."

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine weiteren Berichtigungen eingebracht werden. Das Protokoll Nr. 1 vom 7. Januar 2003 ist somit stillschweigend genehmigt.

Genehmigung der beiden letzten Protokolle Nr. 47 und Nr. 48 vom 26. November 2002 und 17. Dezember 2002 der Legislaturperiode 1999/2002:

Gemäss § 35 Ziff. 3 GSO werden die beiden Protokolle der letzten zwei Sitzungen der Legislaturperiode vom Büro des abtretenden Grossen Gemeinderates genehmigt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder erklärt, dass die zum Protokoll Nr. 47 vom 26. November 2002 eingegangenen Berichtigungen vom Büro entgegengenommen worden sind. Zum Protokoll Nr. 48 vom 17. Dezember sind keine Berichtigungen erfolgt. Das Büro GGR hat die Protokolle Nr. 47 vom 26. November 2002 und Nr. 48 vom 17. Dezember 2002 gestützt auf § 35 Abs. 3 GSO genehmigt.

2. Abwasserreglement: Totalrevision

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1693

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1693.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1693.2

Ratspräsident Werner Golder informiert, dass sowohl die BPK wie auch die GPK für die Behandlung des Abwasserreglementes die Einsetzung einer Spezialkommission beantragen.

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der Rat stillschweigend mit der Bildung einer Spezialkommission einverstanden ist. Die GSO sieht üblicherweise eine 7-er-Kommission vor. Hiezu wird kein Gegenantrag gestellt, weshalb die Bildung einer 7-er-Kommission ebenfalls stillschweigend beschlossen ist. Der Ratsvorsitzende ersucht nun um die entsprechenden Nominationen.

Cornelia Stocker schlägt namens der FDP-Fraktion die Gemeinderäte Philippe Camenisch, Stefan Moos und Nicole Kistler vor.

Dominik Schwerzmann schlägt namens der CVP-Fraktion Gemeinderat Peter Kündig als Mitglied sowie gleichzeitig als Präsident vor.

Marianne Zehnder schlägt namens der Alternativen Fraktion Gemeinderat Stefan Hodel vor.

Roland Neuner schlägt namens der SVP-Fraktion Gemeinderat Xaver Ruckli vor.

Urs Bertschi schlägt namens der SP-Fraktion Gemeinderat Renatus Wendel vor.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine weiteren Nominationen erfolgen. Somit sind die sieben Kommissionsmitglieder stillschweigend gewählt.

Abstimmung

über die Wahl von Peter Kündig zum Präsidenten der Spezialkommission:

Für Peter Kündig stimmen 32 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 0 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der Rat mit 32:0 Stimmen Peter Kündig zum Kommissionspräsidenten gewählt hat.

Die Kommission zur Behandlung der Totalrevision des Abwasserreglementes setzt sich wie folgt zusammen:

- Peter Kündig, CVP, Präsident
- Philippe Camenisch, FDP
- Stefan Hodel, AF
- Nicole Kistler, FDP
- Stefan Moos, FDP
- Xaver Ruckli, SVP
- Renatus Wendel, SP

3. Gesamtrevision der Gemeindeordnung der Stadt Zug

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1570

Verfahrensantrag der GPK Nr. 1570.1

Ratspräsident Werner Golder: Die GPK beantragt die Bestellung einer Spezialkommission. Am 30.1.2001 beschloss der GGR auf Antrag der GPK die Aussetzung der Gesamtrevision der GO bis der Zwischen- oder Schlussantrag der Kommission zur qualitativen Verstärkung des GGR vorliegt. Dies ist mit dem Bericht und Antrag 1670 vom 11. Juni 2002 geschehen. Der GGR überwies dabei die Schaffung eines Ratssekretariates anlässlich seiner Sitzung vom 26. November 2002 an die nun zu bestellende Kommission zur Revision der GO. Zudem setzt er die geänderte GSO auf den 1.1.2003 mit jenen Teilen in Kraft, welche vom Ratssekretariat nicht betroffen sind. Formell ist der Rat auf die Gesamtrevision noch nicht eingetreten.

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Gegenantrag gegen die Bestellung einer Spezialkommission gestellt ist und somit der Rat stillschweigend dem Antrag auf Bildung einer Spezialkommission zugestimmt hat. Gleichzeitig wird stillschweigend die Einsetzung einer 7-er-Kommission beschlossen. Der Ratsvorsitzende ersucht um entsprechende Nominationen.

Adrian Müller schlägt namens der FDP-Fraktion die Gemeinderätinnen Cornelia Stocker, Alice Landtwing und Judith Müller vor.

Stefan Hodel schlägt namens der Alternativen Fraktion Gemeinderätin Marianne Zehnder vor.

Erna Staub schlägt namens der SP-Fraktion Gemeinderat Urs Bertschi als Mitglied und zugleich als Präsident vor.

Roland Neuner schlägt namens der SVP-Fraktion Gemeinderat Manfred Pircher vor.

Peter Kündig schlägt namens der CVP-Fraktion Gemeinderat Dominik Schwerzmann vor.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass keine weiteren Nominierungen erfolgen. Die 7 vorgeschlagenen Mitglieder sind somit stillschweigend gewählt.

Abstimmung

über die Wahl von Urs Bertschi zum Präsidenten der Spezialkommission:

Für die Wahl von Urs Bertschi zum Präsidenten stimmen 32 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 0 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der Rat mit 32:0 Stimmen Urs Bertschi zum Präsidenten der Spezialkommission gewählt hat.

Die Kommission zur Behandlung der Gesamtrevision der GO setzt sich wie folgt zusammen:

- Urs Bertschi, SP, Präsident
- Alice Landtwing, FDP
- Judith Müller, FDP
- Manfred Pircher, SVP
- Dominik Schwerzmann, CVP
- Cornelia Stocker, FDP
- Marianne Zehnder, AF

4. Legislaturbericht

Es liegen vor:

Bericht des Stadtrates Nr. 1707

Interpellation der SP-Fraktion vom 19. Juni 2002 zu "Zukunft Zug" und zu den Zielen des Stadtrates

Der Wortlaut der Interpellation befindet sich auf S. 1769 des GGR-Protokolls Nr. 42 vom 25. Juni 2002.

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Ratspräsident Werner Golder äussert sich zur Behandlung dieses Traktandums: Da die Interpellation in Zusammenhang mit dem Legislaturbericht steht, wird der Stadtrat diese zuerst beantworten. Ein Teil der Ratsmitglieder hat die mündliche Antwort des Stadtrates auf die Interpellation der SP-Fraktion bereits anlässlich der GGR-Sitzung vom 17.12.2002 schriftlich erhalten. Auf Anfrage des Ratsvorsitzenden erklären sich die Anwesenden damit einverstanden, heute auf eine mündliche Präsentation der stadträtlichen Antwort zu verzichten.

Urs Bertschi: "Dem Stadtrat danken wir für die Beantwortung unserer Interpellation. Die abgegebene Broschüre widerspiegelt unseres Erachtens keine hinreichend kritische Auseinandersetzung mit den im Rahmen von "Zukunft Zug" gesteckten Zielen. Die Bilanz des Stadtrats ist auf Grund ihrer Form und dem angesprochenen Zielpublikum dazu auch nicht geeignet. Als Legislaturbericht ist sie allzu sehr in der Form des üblichen Berichts gehalten. Als positiv verstandenes Instrument zur Überprüfung der Zielerreichung ist diese Broschüre aber sicher nicht geeignet – weder für den Stadtrat selber, noch für den GGR. Es fehlt dem Bericht an einer gewissen selbstkritischen Distanz. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn der Stadtrat vermehrt versucht hätte, das heute Erreichte mit den gesetzten Zielen zu vergleichen. Die so wichtige und auch in Aussicht gestellte Stärken-/Schwächenanalyse fehlt, ebenso eine Würdigung des Erreichten in zeitlicher Hinsicht. All diese Eindrücke vermag auch das "Was zu tun ist" nicht zu beseitigen. Bei der Beantwortung der konkret gestellten Fragen in der Interpellation räumt der Stadtrat selber ein, nicht nach den Leitplanken von "Zukunft Zug" gearbeitet zu haben. So liess er sich von den selbst gesteckten Legislatur- und nicht von den Zielen in "Zukunft Zug" leiten. Ebenso verzichtete er auf den konkreten Zwischenbericht. Auch wird der in Aussicht gestellte Aktionsplan nicht geschaffen werden, vielmehr lässt man sich von einem "stadtinternen Aktionsplan" leiten. Nun gut, all dies muss nicht grund-

sätzlich schlecht sein. Immerhin zeigt sich der Stadtrat kreativ und setzt sich seine Ziele und Vorgehensweisen halt selber. Es bleibt aber gleichwohl die Frage, weshalb und wofür man sich die "Zukunft Zug" mit einem Kredit von Fr. 180'000.-- ausstaffieren liess. Der GGR hat es verdient, über die konkreten Schritte des Stadtrats im Umfeld von "Zukunft Zug" kohärent und umfassend informiert zu werden. Der blosser Verweis auf Legislaturziele und auf GGR-Vorlagen genügt hier nicht. Es interessiert die Gesamtschau. Der Kredit wurde zur Umsetzung konkreter Zielvorgaben gesprochen, die nicht einfach in Legislaturzielen aufgehen oder gar versickern dürfen. Aus Sicht der SP-Fraktion verdient "Zukunft Zug" eine inhaltlich vertieftere Würdigung, als dass es der Stadtrat in seiner Beantwortung der Interpellation zum Ausdruck bringt. Tröstlich bleibt: Der Kredit dürfte bis jetzt kaum angeknabbert worden sein. Zum Schluss sei dem Stadtrat dennoch gedankt, für die schöne Bilanz in der Broschüre und die in den letzten vier Jahren geleistete Arbeit zum Wohle der Zukunft in der Stadt Zug."

Stadtpräsident Christoph Luchsinger hat den Dank gerne, die Enttäuschung weniger gerne entgegengenommen. Wenn am Ende einer Legislatur die Legislaturziele vorgelegt werden, ist es richtig, dass in diesem Zusammenhang eine Zukunftsplanung angeregt wird. Die Legislaturziele wurden dem GGR am Ende der vorletzten Legislatur präsentiert. Der Stadtrat wird sich mit dieser Zukunftsplanung am Anfang der Legislatur in seiner Klausur kritisch auseinandersetzen. Der Stadtrat hat dem GGR diese Legislaturziele auch zur Kenntnis gebracht und diesen Bericht nicht als Interpellationsantwort, sondern als kritische Auseinandersetzung mit den Legislaturzielen dem Rat und der gesamten Zuger Bevölkerung zur Kenntnis gebracht. Aus den Reihen der Bevölkerung war die Kritik an sich gut, wurden doch erstmals Legislaturziele und ein Legislaturbericht veröffentlicht. Der Stadtrat wird anfangs dieser Legislatur wiederum anlässlich seiner Klausur im März die Legislaturziele für die laufende Legislatur bestimmen und sie aufgrund der Stärken und Schwächen analysieren und nicht aufgrund einer am Ende der Legislatur gefertigten Stärken- und Schwächen-Analyse. Der Stadtrat wird sich dabei vertieft mit den Projekten von Zukunft Zug auseinandersetzen. Der Stadtrat hat klar aufgezeigt, dass sich gerade im Hauptthema von Zukunft Zug - der interkommunalen und gemeindeübergreifenden Zusammenarbeit - in den letzten vier Jahren ausserordentlich viel getan hat. Hier hat sich einfach auf natürliche Art und Weise eine Zusammenarbeit ergeben, ohne dass diese wissenschaftlich begleitet werden musste.

Marianne Zehnder: "Nur Richtung ist Realität, das Ziel ist immer eine Fiktion, auch das Erreichte – und dieses ganz besonders." So sagte es Arthur Schnitzler und gab mir damit über die Festtage einige Denkanstösse. Nun, Ziele und Richtlinien zu formulieren sind ein geeignetes Instrument, wenn es darum geht, ein bisschen weiter zu denken als über den eigenen Tellerrand hinaus, sie sind Wegweiser, die einem – wie es dieses Wort auch sagt, den Weg weisen, damit man sich nicht verirrt, und bieten Unterstützung, das Wichtige vom Dringenden zu unterscheiden. Mit den beiden Veröffentlichungen „die Zukunft der Stadt Zug gestalten“ und „Zukunft Zug – Bilanz des Zuger Stadtrates für die Legislaturperiode 1999 – 2002“ fasst der Stadtrat seine Arbeit zusammen und präsentiert sie der Bevölkerung und dem Gemeinderat auf anschauliche

Art und Weise. Einzelne Projekte werden so wieder einmal in Zusammenhang mit anderen Projekten dargestellt und die Relationen der einzelnen Projekte werden sichtbar. Erreichtes wird aufgezeigt – auch wenn man sich über die Qualität teilweise noch wird streiten müssen (wir denken da z.B. an eines unserer Lieblingsthemen des letzten Jahres, das Siemensareal: Hier schreibt der Stadtrat, habe der Kantonsrat in Rekordzeit die entsprechenden Kredite für die Nordzufahrt genehmigt – die Wohnqualität für das Gartenstadtquartier bleibt aber auf der Strecke). Die „To do“ Liste wird auch gleich mitgeliefert, wobei ich annehme, dass die Diskussion der neuen Legislaturziele mit dem neuen Stadtrat noch genauso intensiv geführt werden wird wie jene vor 4 Jahren. Unserer Fraktion ist es ein grosses Anliegen, dass der Stadtrat folgende Punkte unter der Prämisse Wichtig in seine Zielsetzungen mit einbezieht – in der regionalen Zusammenarbeit

- die Erhaltung der Lorzenebene als Naherholungsgebiet
- die Planung der 2. Etappe Stadtbahn
- eine rasche Realisierung des Minitunnels

Auf gemeindlicher Ebene.

- genügend ausserfamiliäre Betreuungsplätze
- Ausbau der Tagesschule
- eine verkehrsarme Innenstadt
- mehr preisgünstigen Wohnraum
- eine gerechte Steuerpolitik

Wir wünschen dem Stadtrat in seiner neuen Zusammensetzung viele gute und interessante Gespräche und dass er möglichst viele seiner Ziele in seiner von ihm gewünschten Qualität realisieren kann. Wir werden das unsere dazu beitragen."

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der Rat den Legislaturbericht des Stadtrates zur Kenntnis genommen hat. Die **Interpellation der SP-Fraktion vom 19. Juni 2002 zu "Zukunft Zug" und zu den Zielen des Stadtrates ist damit beantwortet und wird als erledigt von der Geschäftsliste gestrichen.**

5. Stadtkerndurchfahrt: Sanierung der Bahnhofstrasse; Planungs- und Baukredit

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1704

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1704.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1704.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Martin Spillmann, BPK-Präsident: "Wenn in Leserbriefen dazu aufgefordert wird, die 13 Mio. Franken besser in den Stadttunnel zu investieren, statt damit Kosmetik an Zugs Hauptstrassen zu betreiben, so zeigt das, wie schwierig es manchmal ist, den Inhalt von Vorlagen den Bürgern verständlich zu machen. Die angesprochenen 13 Mio. Franken beinhalten die Gesamtkosten der anstehenden Arbeiten der Sanierung der Strassen und Trottoirflächen von der Grabenstrasse durch die Neugasse bis ans Ende der Bahnhofstrasse und die dazugehörenden Plätze:

- das Aufbrechen der Strasse
- das Ersetzen der Leitungen (Wasser, Gas, Kabel, Telefon)
- das Einbringen der neuen Kofferung
- das Einbringen eines neuen Deckbelages inklusive den Strassenabschlüssen
- das Sanieren der Trottoirflächen
- die Aufwendungen für die notwendigen Provisorien, Umleitungen usw.
- die gesamte Planung und Leitung

Wir stimmen auch nicht darüber ab, ob diese Strassen saniert werden oder nicht. Diese Strassen sind Kantonsstrassen. Es handelt sich darum im Wesentlichen um ein Projekt des Kantons und der Wasserwerke. Der Kanton und die WWZ werden die Bahnhofstrasse im kommenden Sommer so oder so aufbrechen, die Leitungen erneuern und die Strasse sanieren. Die Stadt plant in diesem Zusammenhang die Neugestaltung und Sanierung der Trottoirflächen und der städtischen Plätze. Darüber diskutieren wir hier und diese Kosten, die Kosten für die geplanten Änderungen im Strassenkonzept, betragen lediglich einen Bruchteil der Sanierungskosten. Für die Bahnhofstrasse betragen diese zusätzlichen Kosten für die Ausführung gerademal Fr. 51'000.--. Wir haben die Vorlage in der Bau- und Planungskommission eingehend studiert und sind einstimmig zum Schluss gekommen, dass wir die Gelegenheit, bei diesen ohnehin anstehenden Arbeiten etwas für die Verbesserung und Verschönerung der Innenstadt vorzunehmen, nicht verpassen sollten. Das vorgeschlagene Konzept bringt mit vertretbaren finanziellen Aufwendungen ein neues frisches Strassenbild. Es hat zudem den Vorteil, dass

durch den Bau in verschiedenen Etappen das Erreichte zwischenzeitlich beurteilt werden kann. Dass noch verschiedene Abklärungen gemacht werden müssen, dass das Konzept noch nicht in allen Punkten fertig studiert ist, liegt auf der Hand. Dafür werden wir heute um die entsprechenden Planungskredite angegangen. Ob sich die neue Strassenbeleuchtung oder eine verbesserte Parkierung auf dem Postplatz auch im vernünftigen Rahmen verwirklichen lassen werden, wird sich zeigen. Wir werden zur gegebenen Zeit darüber informiert und werden dann diese Punkte beraten. Heute beschliessen wir über die Freigabe der finanziellen Mittel des städtischen Anteils zur Sanierung der Bahnhofstrasse sowie den Planungskredit für die Stadtkerndurchfahrt. Im Namen der BPK empfehle ich Ihnen, diese Kosten zu bewilligen."

Ivo Romer, Präsident GPK: Der Kanton macht die Sanierung dieser Strassen ohne oder mit dem städtischen Projekt. Der Stadtrat hat gut verhandelt, übernimmt doch der Kanton mehr Anteile als er müsste. Das Gesamtkonzept und das etappierte Vorgehen haben die GPK überzeugt. Die GPK ersucht daher, den Antrag der GPK mit gleicher Überzeugung zu unterstützen.

Stadtrat Hans Christen: "Worum geht es bei der Stadtkerndurchfahrt? Dem Kanton Zug gehört die Fahrbahn der Kantonsstrasse vom Bundesplatz bis zum Casino, die dringend saniert werden muss - ebenso die darunter liegenden Werkleitungen. Die Stadt Zug ist Eigentümerin der angrenzenden Trottoirs und übrigen Verkehrsflächen. Diese sind mehr als dreimal so gross wie die Strassenflächen. Die Trottoirs sind teilweise in einem schlechten Zustand. Mit der Sanierung der Fahrbahn verändert sich deren Niveau. In diesem Zusammenhang ist es vernünftig, die Strassenränder, die Trottoirs und die übrigen Verkehrsflächen ebenfalls zu sanieren und dem neuen Strassenniveau und Strassenrand anzupassen. Nun hat die Stadt Zug die Gelegenheit beim Schopf gepackt und für die ganze Stadtkerndurchfahrt ein Gestaltungskonzept erarbeitet, das dank der guten Zusammenarbeit mit der kantonalen Baudirektion jetzt umgesetzt werden kann. Diese Neugestaltung wird insgesamt etwa 5% teurer werden als eine konventionelle Sanierung. Es wird keine Luxuslösung angestrebt, aber mit wenig Mehraufwand kann die Gestaltung erheblich verbessert werden. Den Terminplan für die Bauarbeiten geben der Kanton und die Wasserwerke Zug AG (Werkleitungen) vor. Mit der Sanierung kann nicht mehr länger zugewartet werden. Die Bauarbeiten sind etappiert. Jede Etappe ist unabhängig von der anderen. Über den gesamten Kredit wird abgestimmt, wenn die Bahnhofstrasse und die Neugasse fertig saniert sind und als Muster vorliegen. Zuerst wird der Abschnitt Bahnhofstrasse realisiert. Die Bahnhofstrasse hat eine eigene Identität. Die neue Gestaltung kann unabhängig vom weiteren Verlauf des Projekts bestehen. Hauptziel des Projekts "Stadtkerndurchfahrt" ist die gestalterische Aufwertung des Innenstadtraums und dessen städtebauliche Integration. Das heutige Verkehrsaufkommen muss weiterhin bewältigt werden. Es wird also kein Präjudiz geschaffen. Hingegen wird die neue Gestaltung auch dann ihre Wirkung entfalten, wenn mit Umfahrungsstrassen eine wirkungsvolle Entlastung des Stadtkerns erzielt werden kann. Die Betroffenen werden in das Projekt Stadtkerndurchfahrt einbezogen. Erste Echos der Hauseigentümer und Ladenbesitzer an der Bahnhofstrasse, aber auch der Geschäftslei-

tung der Zuger Kantonalbank sind positiv. Ebenso steht die Vereinigung Pro Zug dem Projekt positiv gegenüber, wobei der Vorstand der Pro Zug die Neugestaltung des Postplatzes mit einer unterirdischen Parkierung als Schlüsselement der neuen Gestaltung bezeichnet. Mit all diesen Beteiligten habe ich persönlich Gespräche geführt.

Abschliessend zwei Bemerkungen zu technischen Details: Eine Arbeitsgruppe prüft zusammen mit Vertretern der Wasserwerke Zug AG die Stromzuführung für die Beleuchtung sowie deren Entfernung im Notfall. Bei einem Rettungsfall muss das Beleuchtungsband, über das Sie zu einem späteren Zeitpunkt entscheiden werden, in bestimmten Abständen an einer Art Sollbruchstelle gekappt werden können. Der Metallstreifen aus einer Speziallegierung wird zur Zeit von der EMPA geprüft. Zu erwarten ist zumindest eine bessere Griffbarkeit gegenüber den heutigen konventionellen Wassersteinplatten. Es ist mir im Weiteren noch ein Gerücht zu Ohren gekommen: Es gäbe da Stimmen, die behaupten, es würde nur noch eine Fahrspur auf der Bahnhofstrasse realisiert. Das stimmt nicht. Die Fahrbahn wird von Randstein zu Randstein 6,50 m breit. Es werden weiterhin zwei Fahrspuren, die rechte nach Baar/Zürich und die linke Richtung Cham/Luzern führen. So wie dies heute der Fall ist und nicht anders.

Ich ersuche Sie um Zustimmung zur Vorlage. Denn der Stadtkern der Stadt Zug kann mit wenig Mehraufwand gestalterisch aufgewertet werden. Unsere Stadt verdient eine neue Gestaltung des Strassenraumes. Besten Dank."

Martina Arnold: "Unsere Fraktion befürwortet mehrheitlich eine Umgestaltung der Hauptverkehrsachse unserer Stadt. Wir hoffen damit ein einheitliches Erscheinungsbild dieses wichtigen Strassenraumes zu erhalten und damit auch eine gestalterische Aufwertung unserer Innenstadt. Leider wird es mit dieser teuren Sanierung nur eine optische kosmetische Aufwertung geben, nicht aber eine Verbesserung oder Verminderung des Strassenverkehrs. Zurzeit rollen täglich 13'000 Fahrzeuge auf unserer Bahnhofstrasse. Eine Entlastung könnte der Minitunnel bringen, von dem schon so lange gesprochen wird, jedoch immer noch in weiter Ferne liegt. Dennoch sind wir mit dem Stadtrat der Ansicht, dass jetzt, da der Kanton die Werkleitungen zwischen Casino und Bundesplatz erneuern muss, die Gelegenheit gekommen ist, unsere Hauptverkehrsachse zu verschönern. Das Siegerprojekt, das aus einem Studienwettbewerb hervorgegangen ist, ist kein fertiges Projekt, das in einem Zug realisiert werden muss. Es enthält Vorschläge, die in Etappen erstellt werden können (aber nicht zwingend müssen). Für die Aufwertung der Bahnhofstrasse sind drei bauliche Massnahmen vorgesehen:

- ein neuer durchgehender Strassenbelag
- ein neuer Randabschluss zwischen Fussgängerzone und Fahrbahn
- eine neue Strassenbeleuchtung

Wir begrüssen diese drei Massnahmen, haben aber bei der vorgeschlagenen Ausführung unsere Bedenken. Wir fragen den Stadtrat:

Apropos Strassenbelag: Ein aufgehellter Deckenbelag ist zwar schön, lässt die Strasse breiter und freundlicher erscheinen. Doch bewährt sich so was auf die Dauer? Oder ist ein heller Belag in kürzester Zeit mit hässlichen Bremsspuren und dunklen Flecken versehen? Hat man da Erfahrung?

Apropos Randabschluss: Ist der vorgesehene, ganze 6 cm breite Edelstahlstreifen als Belagstrennung sinnvoll? Weshalb so viel Extravaganz und Luxus? Genügt ein schlichter schöner Granitrandstein nicht?

Apropos Beleuchtung: Ist das vorgesehene lineare Beleuchtungsband, das durchgehend im Zentrum auf 5,5 m Höhe über der Strasse hängen soll, schon erprobt? Hat man damit Erfahrung bezüglich Installation, Aufhängesystem? Auf der Fotomontage sieht es wunderbar leicht und elegant aus, ohne auffällige Kabel, ohne massive Verankerungshaken an den Fassaden. Ist das Wirklichkeit? Der Stadtrat hat uns dazu eine separate Vorlage versprochen. Wir sind gespannt und hoffen, dass er die auf 10 m Höhe hängenden gut sichtbaren Verdrahtungen unserer Weihnachtsbeleuchtung dabei nicht vergisst. Ein bisschen Himmel möchten wir auch mit einer neuen Strassenbeleuchtung noch sehen."

Cornelia Stocker: Im Grundsatz kann die FDP-Fraktion der vorliegenden Sanierung und der insbesondere damit verbundenen städtebaulichen Aufwertung zustimmen. Es macht für uns Sinn, dass die Stadt die Chance, wenn die Strasse und gewisse Trottoir-Bereiche schon aufgerissen werden müssen, nutzt, um eine optische Verbesserung zu erzielen, umso mehr, als gewisse Trottoir-Abschnitte in schlechtem Zustand sind und eigentliche Flickwerke darstellen. Hinzu kommt, dass gerade die Porphy-Platten, ich denke da an den Bereich Credit-Suisse/Vögele für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen nicht optimal sind. Die frühere Bewilligungspraxis, wonach in Arkadenbereichen die Eigentümer frei in der Boden-Auswahl waren und die Stadt die Materialien gleich bis zum Randstein hin quasi „übernahm“, hat sich als wenig tauglich erwiesen. Wir befürworten, wenn da ein einheitlicheres Bild geschaffen werden kann. Ganz wichtig in dieser Frage erscheint uns der Einbezug der Grundstückseigentümer zu sein. Sie haben Anrecht auf first hand information. Für die FDP ist es selbstverständlich, dass Verhandlungsführungen Chefsache, und zwar Chefsache von A – Z sind. Die stadträtliche Aussage, wonach per Saldo kein Parkplatz der Ästhetik geopfert wird, teilen wir vorbehaltlos, ja sie ist gar Bedingung unserer Zustimmung. Weniger Freude haben wir, dass dieses Vorhaben nicht mit den normalen Personalressourcen bewältigt werden kann. Wenn wir heute dem diesbezüglichen späteren Traktandum ohne Begeisterung, also nur der Not gehorchend statt geben, heisst das nicht, dass wir inskünftig in ähnlich gelagerten Fällen Temporärstellen, die eine Umgehung des Stellenplans darstellen, stattgeben. Der Stadtrat hat deutlich ausgesagt, dass dies eine Ausnahme sei. Die FDP wird ihn jedenfalls beim Wort nehmen. Gewisse technische Vorbehalte, ob das beabsichtigte Lichtband mit der Weihnachtsbeleuchtung kompatibel ist, sind in unseren Reihen noch nicht ausgeräumt. Mehr dazu aber in der Detailberatung. Auch wir haben gewisse Vorbehalte gegenüber diesem Metallband, vorwiegend aber anders gelagerte. Wir haben uns auch die Frage gestellt, was für eine politische Wirkung ein solch schweizweit einzigartiges Metallband entlang der Fahrbahn über die Kantonsgrenzen hinaus auslösen wird. Unsere Vertreter in Bern setzen sich mit all ihren Kräften dafür ein, dass die Belastung des NFA für den Kanton Zug einigermaßen erträglich ist. Werden sie in Bern aber noch wirklich ernst genommen, wenn die Stadt Zug mit einem solch optisch eleganten Silberstreifen am Horizont bzw. Strassenrand aufwartet? Gibt es da nicht wieder

Schlagzeilen von Silberstreifen im Steuerparadies usw., die sich negativ auswirken? Die Mehrkosten für dieses Metallband und den hellen Belag sind betragsmässig mit Fr. 51'000.-- nicht immens und für uns vertretbar. Ob der psychologische Wert sich als vertretbar erweisen wird, kann nicht abschliessend abgeschätzt werden. Wir sind der Auffassung, dass es der Stadt nicht schlecht anstehen würde, etwas mehr auf Unterstatement zu setzen. Zusammengefasst begrüsst die FDP eine Verschönerung der Innenstadt. Ob die Umsetzung dieses Grossprojektes dann auch in einer Volksabstimmung zu bestehen vermag, hängt viel von der Kommunikation mit der Bevölkerung ab. Dieser muss der Stadtrat höchste Priorität einräumen und sich entsprechend ins Zeug legen. Des Weiteren gilt es ein grosses Augenmerk auf einen reibungslosen Ablauf der Bauphase zu richten, deren enger Terminraster unbedingt einzuhalten ist. Die Verkehrs- und Bewegungseinschränkungen müssen auf das kleinste Minimum beschränkt werden. Zu viel und vor allem unnötiger Ärger würde sich dannzumal an der Urne rächen."

Stefan Hodel: "Die Vorlage Stadtkerndurchfahrt hat in unserer Fraktion zu intensiven Diskussionen geführt. Wir begrüssen es, dass man sich überlegt, wie die Stadtkerndurchfahrt zum Wohle aller neu gestaltet werden kann. Wir freuen uns, dass die Schmidgasse und die Gartenstrasse für Velos in Zukunft in beiden Fahrrichtungen befahren werden dürfen und dass weitere Veloparkplätze geschaffen werden. Wir begrüssen es, wenn der dem motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehende Raum nicht ausgeweitet wird. Es ist gut, wenn die Platzräume entlang der Strasse besser gewichtet werden. Was bei uns zu Bedenken Anlass gibt, sind die drei Elemente Fahrbahnbelag, Beleuchtungsband und Edelstahlstreifen. Der Fahrverkehr - insbesondere der motorisierte - ist ein zwar notwendiges, aber trotzdem ein Übel. Dieses mit Fahrbahn-Design veredeln zu wollen, ist fragwürdig. Städtische Strassen- und Platzräume werden durch die angrenzenden Gebäude und den Himmel darüber bestimmt, und sollen nicht durch eine spezielle Hervorhebung der Fahrbahn gestört werden. Doch nun zu den einzelnen Elementen:

Zum Fahrbahnbelag: Es ist vorgesehen, den Fahrbahnbelag gegenüber dem Belag auf den Trottoirs aufzuhellen. Durch diese aufgehellten Fahrbahnflächen werden aber gerade der Kolinplatz und der Postplatz, welche ja als Plätze aufgewertet werden sollen, entzwei geschnitten. Wird diese helle Piste wirklich dazu führen, dass der Verkehr langsamer fliesst? Wir sind uns da nicht so sicher. Um aber nicht als Spielverderber bei diesem Experiment aufzutreten, verzichten wir bei diesem Projekt auf einen speziellen Antrag.

Zum Beleuchtungsband: Ein helles Beleuchtungsband statt herkömmliche punktuelle Strassenlampen soll in Zukunft den Strassenraum beleuchten und die Pistenwirkung unterstützen. Erinnern wir uns an das erste Projekt einer Weihnachtsbeleuchtung, welches vor wenigen Jahren gescheitert ist. Das damalige Projekt fand Gefallen, es konnte jedoch nie ausgeführt werden, weil die für die Aufhängung der Beleuchtungselemente nötige Zugspannung technisch nicht realisierbar war. Wollen wir die gleichen Erfahrungen, verbunden mit Kosten und Verzögerungen, nochmals machen oder lernen wir daraus? Für das vorgesehene Leuchtband braucht es so oder so weitere unzählige Stahlkabel, um ein Durchhängen zu verhindern. Wollen wir uns den Himmel über dem

Strassenraum mit all diesen zusätzlichen Kabeln noch weiter zerschneiden? Wir von der Alternativen Fraktion wollen dies nicht und unterstützen die in der GPK formulierte Idee, die definitive Lösung der Strassenbeleuchtung erst am Schluss der Sanierungsarbeiten zu planen.

Edelstahlstreifen: Wollen wir wirklich versuchen, die Fahrbahn mit diesem Element hervorzuheben? Der Strassenraum geht von Haus zu Haus und nicht nur von Randstein zu Randstein. Der Unterhaltungswert der eingebauten Bänder wird bereits nach wenigen Tagen erloschen sein. Wie aus dem Gestaltungskonzept hervorgeht, sollen die geplanten Edelstahlstreifen nicht den Randstein ersetzen, sondern unmittelbar vor dem Randstein in den Asphalt eingelassen werden. Der Edelstahlstreifen mit der bescheidenen Breite von 5 - 6 cm kann unseres Erachtens die angestrebte Wirkung gar nie entfalten. Eine Trennung von Fahrbahn und Fussgängerbereich erfolgt ja bereits durch die weiterhin vorgesehenen Randsteine. Strassen sind grundsätzlich schmutzig, die Einwirkungen durch den Feinstaub aus den Motoren sowie durch Pneuabrieb sorgen dafür, dass keine Strasse richtig sauber ist. Deshalb wird auch der Edelstahlstreifen entlang des Randsteins nicht zur Geltung kommen. Da würde auch ein allfälliges Nachrüten der städtischen Strassenputzmaschinen mit Edelstahlpolierbürsten nicht weiter helfen.

Wir stellen deshalb den folgenden Antrag:

Auf den Einbau von Edelstahlstreifen im Rahmen der Neugestaltung der Stadtkern-durchfahrt ist zu verzichten.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung und danken."

Urs Bertschi: Es macht Sinn, die sich im Zuge der Strassen- und Leitungssanierung bietende Gelegenheit beim Schopf zu packen und die Zuger Innenstadt auszumisten, von über Jahre wild angewachsenen Gestaltungselementen zu befreien und die einzelnen Fussgänger- und Strassenräume mit klarer Handschrift neu zu gestalten. Das Baukastensystem wird Gewähr dafür bieten, dass adäquate Lösungen realisiert werden, in gestalterischer wie auch in finanzieller Hinsicht. Heute steht die erste Etappe des Gesamtvorhabens zur Diskussion. BPK und GPK stehen einstimmig hinter dem Projekt, in Detailfragen jedoch leicht nuanciert. Gestalterisch sollen der aufgehellte Fahrbahnbelag mit den stählernen Abschlüssen der Fussgängerbereiche und – sofern dereinst so beschlossen – ein durchlaufendes Lichtband die Akzente setzen. Andere Elemente, wie die quer zur Hauptachse laufenden Baumbestände sowie die wichtigen Platzbereiche sind noch einigermaßen undefiniert. Damit ist auch klar, dass es sich nicht um ein fixfertiges Projekt handelt, sondern um eine Strategie, die sich als eine Art von "work in progress" niederschlagen wird. Dies mit allen Chancen und Risiken. Die Chancen sind in der Modularität, der Anpassungsfähigkeit und der Flexibilität der Handhabung der einzelnen Elemente zu sehen. So gesehen handelt es sich quasi um ein "lernfähiges" Projekt. Doch hier sind dann auch gleich die Risiken zu orten. Die Gestaltung der Innenstadt darf auf diesem Weg nicht zum beliebigen Jekami verkommen. Denn allen wird auch bei der Stadtkernsanierung kaum Recht getan werden können. Dadurch aber besteht die Gefahr, dass geringfügiges Missbehagen gegenüber dieser ersten Etappe zum eigentlichen Projektkiller hochstilisiert werden kann. Der Pulverturm hat gezeigt, was an Emotionen in Gang gesetzt werden kann, wie dann auch zuvor befürwortende Parla-

mentarierinnen und Parlamentarier reihenweise umkippen. Diejenigen, welche heute grünes Licht zur ersten Etappe geben, werden auch bei den weiteren Etappen konsequent und beharrlich den Grundideen der neuen Gestaltung verpflichtet bleiben. Denn sollte dies nicht gelingen, wird sich in Zug Bisheriges wiederholen, ein reger Wildwuchs an Gestaltungselementen, ohne städtebauliche Kohärenz und Kompaktheit. Die SP-Fraktion steht zu diesen Chancen, nimmt die Risiken in Kauf, unterstützt das Vorhaben. Das Projekt in seiner Gesamtheit ist anspruchsvoll und erträgt zumindest in den einzelnen Abschnitten keine grösseren Basteleien. Es verlangt allenfalls nach der nötigen Sensibilität und Auseinandersetzung, damit das nun für die Bahnhofstrasse gültige Modell nicht tel quel und unbesehen auf andere Strassenabschnitte übertragen wird. Die Beleuchtung ist noch nicht im Detail definiert. So rechtfertigt es sich, mögliche Beleuchtungsanschlüsse im Fahrbahn-/Trottoirbereich vorzusehen. Dies allein schon im Sinne einer Vorinvestition im Hinblick auf die verkehrsberuhigte Innenstadt. Der Verlust der Bäume und Büsche entlang der Bahnhofstrasse ist für uns verkraftbar, zumal diese Art der Begrünung keine merkliche Bereicherung darstellt. Sie fällt letztlich doch allzu kümmerlich aus, weist keinen Bezug zur Umgebung auf und hat aus Fussgängersicht wohl eher Hindernischarakter. Zudem soll ja Realersatz gepflanzt werden. Und die Parkplätze bei der ZKB stellen aus unserer Sicht keine Notwendigkeit, sondern vielmehr eine bloss lieb gewonnene Parkmöglichkeit dar. Im Rahmen einer Interessenabwägung zwischen Raumgestaltung und Parkplatzangebot, muss unter dem Aspekt der Lebensqualität klar der Gestaltung das Wort geredet werden. Allenfalls – und hier springen wir gerne auf ein beliebtes Vehikel der bürgerlichen Parteien auf – wären solche Parkplätze längstens bis zur Fertigstellung der gesamten Stadtkerndurchfahrt zu befristen. Zu den Äusserungen von Metallband und den NFA ist die SP-Fraktion der Meinung, dass die Stadt Zug andere Wege einschlagen müsste, um schweizweite Solidarität zu zeigen. Die Ablehnung des Metallbandes dürfte wohl kaum geeignet sein, das Image Zug's in der Schweiz und international nachhaltig positiv zu beeinflussen. "

Roland Neuner: "Die SVP-Fraktion stimmt prinzipiell der Stadtkerndurchfahrt zu. Der Strassenabschnitt Bahnhofstrasse ist als Kantonsstrasse klassifiziert, somit ist auch für die Sanierung der Fahrbahn der Kanton zuständig. Deshalb müssen wir uns dem Kantonszeitplan anpassen. Auch weil die Wasserwerke Zug, welche die diversen Leitungen unterhält, mit der Stadt und dem Kanton als Bauherrschaft auftreten, ist eine gemeinsame Planung unbedingt erforderlich. Jetzt müssen wir, ob wir wollen oder nicht, bei der Sanierung mitmachen. Dadurch muss die Sanierung in einem Gesamtkonzept (Kanton/Stadt) realisiert werden. Nach unserer Meinung muss jedoch die Machbarkeit der Beleuchtung noch genau abgeklärt werden. Eine wichtige Frage ist: bleibt die Aufhängvorrichtung für die sehr teure Weihnachtsbeleuchtung? Kann diese weiter benutzt werden oder muss sie durch ein neues Aufhängesystem ersetzt werden? Auch der Metallstreifen wirft einige Fragen auf. In der heutigen Zeit, wo die Stadt Zug bereits seit kurzem verschuldet ist, stellt sich die berechnete Frage: braucht es wirklich ein Metallband für Fr. 102'000.--? Auch wenn die Stadt nur Fr. 51'000.-- an das Metallband bezahlen muss. Die SVP-Fraktion stimmt generell dem Antrag Stadtkerndurchfahrt Sanierung

der Bahnhofstrasse, Planungs- und Baukredit zu, jedoch müssen noch Details (z.B. Einsparungen) besprochen werden."

Stadtrat Hans Christen nimmt zu den verschiedenen aufgeworfenen Fragen Stellung:

- Belag: Ein Strassenbelag (nicht der Trottoirbelag) reinigt sich durch die Fahrzeuge bzw. durch deren Pneus selbst. Dies zeigt sich daran, dass Bremspuren nach einigen Tagen von selbst wieder verschwinden.
- Metallstreifen: Dieser befindet sich zurzeit bei der EMPA zur Prüfung. Erste Resultate zeigen bereits, dass der Metallstreifen bessere Gleiteigenschaften hat als eine Wassersteinplatte. Mit dem Fahrrad gleitet man auf dem Metallband viel weniger aus. Im Betrag von Fr. 51'000.-- zulasten der Stadt ist nicht nur der Metallstreifen, sondern auch die Aufhellung des Belages eingeschlossen.
- Verhandlungen: Der stadträtliche Sprecher versichert, dass die Verhandlungen von ihm persönlich geführt werden. Es haben bereits Gespräche mit der Geschäftsleitung der Zuger Kantonalbank stattgefunden.
- NFA: Bei einem konventionellen Belag kostet der m2 Fr. 150.--. Bei der Bahnhofstrasse kommen die Kosten pro m2 inkl. Metallstreifen und Aufhellung auf Fr. 200.--. Als Vergleich dazu erwähnt der stadträtliche Sprecher den Centralplatz in Biel, wo der m2 Fr. 1'000.-- kostet. Was sagt hiezu der NFA?
- Heller Fahrbahnbelag: Damit soll ein Unterschied zwischen der Fahrbahn und dem Fussgängerbereich gemacht werden. Die Bahnhofstrasse soll eine Einkaufsstrasse mit mehr Fläche für den Fussgänger werden. Die Geschäftsleute sollen die Möglichkeit für eine bessere Präsentation erhalten. Die Fahrbahn wird 6,5 m breit. Durch diese leichte Verengung wird der Verkehr etwas ruhiger. Es verbleiben nach wie vor zwei Fahrbahnen. Auch ist das Kreuzen zwischen zwei Bussen möglich. Der Unterschied hell/dunkel gehört zur Gestaltung, jedoch sollte nicht die umgekehrte Variante mit dunklem Strassenbelag und hellem Fussgängerbereich gewählt werden.
- Beleuchtung: Dem GGR wird hiezu in zwei bis drei Jahren eine separate Vorlage unterbreitet werden. Bis dahin sind noch sehr viele Abklärungen, z.B. auch im Zusammenhang mit der Aufhängung der Weihnachtsbeleuchtung, nötig.

Wenn die Strasse ohne Metallband realisiert werden soll, ist eine Wassersteinplatte nötig, die auch Kosten verursacht. Die Stadtkerndurchfahrt hat aber eine schöne Gestaltung durchaus verdient. Aus diesem Grund ersucht der stadträtliche Sprecher, dem Antrag der Alternativen Fraktion nicht stattzugeben.

Das Wichtigste im Überblick

Peter Kündig: "Ich stehe dieser Vorlage, wie offenbar alle Fraktionen auch, sehr skeptisch gegenüber. Meines Erachtens wird hier für viel Geld nur Kosmetik betrieben. Das Färben von Strassenbelägen und Trottoirs und auch die weiteren Aspekte des Gestaltungskonzepts tragen zur Lösung des eigentlichen Problems, dem stockenden Verkehrsfluss durch die Achse Grabenstrasse - Neugasse - Bahnhofstrasse, nichts bei. Verstärkt wurden meine Vorbehalte weiter durch die Berichte von Teilnehmern einer Veranstaltung der Stadt mit den Grundeigentümern und Gewerbetreibenden der Bahn-

hofstrasse. Dieser direkt betroffene Kreis legt offenbar keinen Wert auf die "Verbesserungen". Aufgrund der Ausführungen misstrauere ich auch der Aussage in der Vorlage, dass die Sanierung der Bahnhofstrasse gemäss Projekt die weiteren Ausbauschritte nicht präjudiziere. Ich teile da vollumfänglich die Ausführungen von Urs Bertschi. So wurde an dieser Veranstaltung ernsthaft ausgeführt, dass beispielsweise auf dem Postplatz ein Turm errichtet werden könnte, von dem aus man dann den Sonnenuntergang bestaunen würde. Zum Lichtband wurde berichtet, dass dieses zu einem Wahrzeichen von Zug werden könnte, wie beispielsweise die Kapellbrücke für Luzern. Weiter wurde konkret über verschiedene Verkehrsriegel sinniert. Und nicht zuletzt besteht eben auch hier wiederum Skepsis bezüglich die Sicherung der letzten wenigen Parkplätze auf der Bahnhofstrasse und den Verbindungsstrassen zum See. Im Übrigen versichere ich Ihnen, dass es in den folgenden Vorlagen immer heissen wird, jetzt, wo die Bahnhofstrasse gefärbt und das Konzept dort umgesetzt ist, müssen selbstverständlich auch die Grabenstrasse und die Neugasse entsprechend umgebaut und umgerüstet werden. Herr Bertschi hat richtigerweise darauf verwiesen. Kann es aber im Interesse der Stadt sein, dafür so viel Geld auszugeben? Zusammenfassend bin ich der Auffassung, dass diese Investitionen zumindest zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn machen. Im Übrigen präjudiziert die Vorlage weitere Ausgaben. Die Mittel, die jetzt eingespart würden, könnte die Stadt andernorts effektiver einsetzen. Dies empfiehlt sich durchaus auch im Hinblick auf die nicht problemlosen finanziellen Perspektiven von Stadt und Kanton. Lassen wir doch die WWZ und den Kanton die Bahnhofstrasse sanieren.

Ziff. 4, Gestaltungsidee

Jürg Heiz: "Zur Vorlage "Stadtkerndurchfahrt" habe ich zwei Anmerkungen, eine Empfehlung und eine Frage:

Zu den beiden Anmerkungen:

- Zum Kapitel 7.4. unter: zu 2.: steht: ..."Die Gestaltung dieses Abschnittes (Bahnhofstrasse) erfordert nicht zwingend deren Fortsetzung"... Und weiter hinten im gleichen Abschnitt ..."So werden mit dieser Kreditvorlage keine unmittelbaren Präjudizien geschaffen." Ich bin da nicht ganz dieser Meinung. Natürlich kann man nur die Bahnhofstrasse in dieser Art neu gestalten, aber im Gestaltungskonzept wird von den Projektanten der ganze Strassenzug Bahnhofstrasse-Neugasse-Grabenstrasse als historische Nord-Süd-Verbindung dargestellt. Wenn Sie also diese Wirkung wollen, dann müssen wir später wohl die weiteren Etappen genehmigen. Man hat auch schon früher, als Zug vom weiss/bläulichen Licht zum heutigen gelben Licht (Natrium-Hochdrucklicht) wechselte, auch ganze Strassenzüge umgestellt, um so eine einheitliche Wirkung zu erzielen. Dazu kommt, dass mit diesem Lichtband wahrscheinlich als Lichtfarbe eher ein weissliches Licht gewählt wird, da das Natrium-Hochdrucklicht in dieser Röhrenform nicht erhältlich ist.
- Bei der Fotomontage "Bahnhofstrasse" mit dem Lichtband sieht man die zukünftigen Stahlseile für dieses Lichtband nicht. Für die Aufhängung eines solchen Lichtbandes werden ca. doppelt so viele Stahlseile benötigt wie für die Weihnachtsbeleuchtung, um die Zugkräfte aufzunehmen und um die Längs- und Querverpendelun-

gen zu unterbinden. Ich hoffe nicht, dass diese Seilaufhängungen nachher wie eine Trolleybus-Fahrleitungsanlage aussehen werden. Denn wenn schon eine Beleuchtungsanlage, wie es das Gestaltungskonzept vorsieht, das zentrale Element des gestalterischen Konzeptes darstellt, so muss auch die Tageswirkung einer solchen Anlage beurteilt werden, natürlich mit den Stahlseilen.

Zu der Empfehlung:

Im GPK-Bericht vom 14. Januar 2003 steht im Kapitel 3 erster Abschnitt: "...die ästhetischen Überlegungen dürfen jedoch nicht zu einer Reduzierung von Parkplätzen einerseits und Baumbestand andererseits führen. Die Kommission konnte mit Genugtuung feststellen, dass keine sogenannte Minusbilanz entstehen soll." Wenn Sie bezüglich Baumbestand keine Minusbilanz haben wollen, dann rate ich Ihnen: Legen Sie (mit den Leitungseigentümern) die neuen Standorte der Bäume fest, bevor Sie die bisherigen abholzen, denn eine freie Fläche für einen Baum und dass alle in einer Linie stehen, wie dies das Gestaltungskonzept vorsieht, ist nicht ganz einfach festzulegen. Denn im Untergrund der Strasse und des Trottoirs sind viele Leitungen, auf die keine Bäume gepflanzt werden können.

Zur Frage:

- Das Lichtband wird teilweise mit der Weihnachtsbeleuchtung in die Quere kommen. Da die Strassenbeleuchtung für die Sicherheit der Strassen- und Trottoirbenützer dient, hat ihre Anordnung erste Priorität gegenüber der Weihnachtsbeleuchtung. Muss somit die 1,5 Mio. Franken teure Weihnachtsbeleuchtung, die wir am 26. Juni 2001 bewilligt haben, schon wieder abgeändert werden?"

Ziff. 6, Sanierung der Bahnhofstrasse

Dominik Schwerzmann: Die Bahnhofstrasse ist eine der wichtigsten Durchfahrten durch die Stadt Zug insbesondere weil sich unter anderem dort sehr viele Läden, Cafés und Gewerbe befinden und es sich auch laut den Ausführungen des Stadtrates um eine Einkaufsstrasse handeln soll. Diese Achse erschliesst nicht nur den See, sondern stellt auch von Nord und Süd eine Verbindung dar. In der Poststrasse, der Gartenstrasse und der Schmidgasse bestehen sogenannte Velobeziehungen fahrend mit Fahrrichtung. Auf der Bahnhofstrasse ist eine rot eingezeichnete sogenannte Nebenvelo- beziehung fahrend mit Fahrrichtung eingezeichnet. Wer schon mit dem Fahrrad auf der Bahnhofstrasse oder auf der Poststrasse gefahren ist, weiss, wie es dort zu und her geht. Es wissen aber alle auch, wie wichtig die Laufkundschaft für die Geschäfte an der Bahnhofstrasse ist. Es steigen nicht die Automobilistinnen und Automobilisten aus und besuchen diese Geschäfte, sondern es sind die Fussgänger und Fahrradfahrenden. Daher und weil es um die Belebung und Ausgestaltung dieser Strasse als Belebungsraum geht, sollten die Fahrradfahrenden mit dieser Sanierung nicht weiterhin auf Nebenachsen verbannt werden. Auf der Poststrasse bestehen zahlreiche Zulieferzonen. Eine Velofahrt neben Zulieferfahrzeugen ist ein echtes und gefährliches Spiessrutenlaufen. Es ist auch sehr schwierig, mit dem Fahrrad ungefährlich in den Postplatz einzumünden. Für den Sprechenden als bürgerlicher Fahrradfahrer ist es ebenso wichtig und als Steuerzahler von Nöten, dass seine Veloqualität sichergestellt ist. Dies sieht der Sprechende auch im Zu-

sammenhang mit dem Gewerbe, welches von der Bahnhofstrasse profitieren kann. Warum also sollen die Velofahrer auf Nebenstrassen verbannt bleiben? Warum wird das Velofahren in der Bahnhofstrasse in der vorliegenden Vorlage nicht besser berücksichtigt? Der Votant verweist auf S. 5, Kapitel 6.1, Satz 2, wonach mit einem Anteil mitrollender Radverkehr gerechnet werden muss. Der Sprechende stellt daher folgenden Antrag: Es muss der Anteil mitrollenden Radverkehrs mit der Fahrbahngestaltung berücksichtigt und geschützt werden. Dazu kann beispielsweise eine besondere Spurführung und Signalisation dienen.

Als Velofahrer zieht man meist den Kürzeren und zwar nicht nur hinter den vielgelobten Bussen, sondern auch gegenüber dem Zulieferverkehr. Bevor man sich über Stahlbänder unterhält, sollte daher besser an die Sicherheit und den Komfort der Fahrradfahrenden gedacht werden, die nicht zuletzt auch Kundinnen und Kunden der so geschätzten Geschäfte an dieser Lage sein werden.

Martin Spillmann, Präsident BPK: Mit der Zustimmung zum Antrag des Vorredners würde das gesamte Konzept bedeutend abgeändert und auch auf den Kopf gestellt. Es ist der Sinn und die Idee des vorliegenden Konzeptes, dass auch die Fahrradfahrenden die Fahrspur benutzen. Eine bedeutend bessere Veloverbindung besteht zudem direkt am See. Der Sprechende warnt auch davor, jetzt Strassenplaner zu spielen und Abänderungen vorzuschlagen. Das Projekt an sich ist durchdacht, zweckmässig und sinnvoll. Martin Spillmann empfiehlt daher, den Antrag Dominik Schwerzmann abzulehnen und dem stadträtlichen Antrag gemäss Vorlage zuzustimmen.

Urs Bertschi bezieht sich auf das Votum von Peter Kündig und stellt klar, dass man gemäss seiner Ausführung die Konsequenz walten lassen soll. Wenn man A sagt, hat man auch B zu sagen, und dies im Rahmen eines vernünftigen Ermessens. Wenn der Antrag Dominik Schwerzmann bezüglich Radverbindung an der Bahnhofstrasse angenommen wird, stellt dies einen "Killerantrag" dar. Die Fahrbahnbreite lässt dies nicht zu, ausser man macht wirklich Verkehrsberuhigung und reduziert die Fahrbahn auf eine Spur.

Dominik Schwerzmann hält an seinem Antrag fest.

Stadtrat Hans Christen: Eine Zustimmung des Antrages Schwerzmann geht zulasten der Fussgänger. Im Plan sind bei der Vorstadt und an der Poststrasse zwei kantonale Radwege eingezeichnet. Zugleich werden die Querungen an der Schmidgasse, Gartenstrasse usw. realisiert. Das Konzept berücksichtigt die Anliegen der Radfahrenden durchaus. Die Bahnhofstrasse ist eine Geschäftsstrasse, wo die Kunden und Fussgänger bevorzugt werden sollen. Namens des Stadtrates ersucht der Sprechende, den Antrag von Dominik Schwerzmann abzulehnen.

Dominik Schwerzmann: Es handelt sich um ein Gestaltungskonzept, in dem das Radfahren auf dieser Strasse zu stiefmütterlich behandelt wurde. Mit dem Antrag schlägt der Sprechende eine Spurführung oder Signalisation vor, postuliert diese aber nicht. Das vorliegende Projekte möchte damit keinesfalls torpediert werden, im Gegenteil: Der

Votant ist der Meinung, dass für diesen Projektierungskredit auch die einen und anderen Gedanken für das Fahrradfahren an der Bahnhofstrasse verloren werden könnten, und verwehrt sich gegen die ihm unterstellten Argumente, es sei auf eine Spur zu verzichten und den Fussgängern Weg abzuschneiden. Im Gegenteil: man hat sich darüber den Kopf zu zerbrechen. Das Geld ist es durchaus wert. Zumindest soll dies überprüft und gegebenenfalls in einem Baukredit erklärt werden, warum und allenfalls welche Varianten möglich sind.

Patrick Cotti: Auch die GPK hat sich darüber Gedanken gemacht. Der Sprechende als ebenfalls bürgerlicher Velofahrer der Alternativen Fraktion hat sich dies wohl überlegt. Weil es jedoch eng ist und der Busverkehr am Postplatz anhält, ist die Situation für die Velofahrer sehr schwierig. Die bessere Möglichkeit für Velofahrende besteht daher sicher in der Vorstadt und bei der Poststrasse. Der Sprechende appelliert an den Stadtrat, die Situation an der Poststrasse nochmals genauestens zu prüfen. Dort hält jeglicher Umladeverkehr genau auf dem vorgesehenen Velostreifen. Hier drängt sich durchaus eine Verbesserung auf, weshalb der Votant diesbezüglich vom Stadtrat eine andere Antwort erwartet und erhofft hätte.

Roland Neuner bedauert auch, dass die Führung eines Veloweges durch die Bahnhofstrasse nicht eingeplant wurde. Es ist aber tatsächlich so, dass mit dem jetzt verlangten Veloweg das Gesamtkonzept gekillt würde.

Abstimmung

über den Antrag Dominik Schwerzmann: Es muss der Anteil mit rollendem Radverkehr mit der Fahrbahngestaltung berücksichtigt und geschützt werden. Dazu kann beispielsweise eine besondere Spurführung und Signalisation dienen:

Für den Antrag Dominik Schwerzmann stimmen 10 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 23 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 10:23 Stimmen den Antrag Dominik Schwerzmann abgelehnt hat.

Stefan Hodel: "Nehmen wir diesen Stein des Anstosses, der kein Stein, sondern ein Edelstahlband ist, raus und stimmen Sie unserem Antrag auf Abschaffung des Metallstreifens zu."

Abstimmung

über den Antrag Stefan Hodel namens der Alternativen Fraktion: Auf den Einbau von Edelstahlstreifen im Rahmen der Neugestaltung der Stadtkerndurchfahrt ist zu verzichten.

Für den Antrag Stefan Hodel namens der Alternativen Fraktion stimmen 16 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 17 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR den Antrag Stefan Hodel namens der Alternativen Fraktion mit 16:17 Stimmen abgelehnt hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress:

Das Wort wird nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Zu Ziff. 1:

Ratspräsident Werner Golder verweist auf den Antrag der GPK, wonach eine Umkehr der beiden Ziffern 1 und 2 verlangt wird.

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt wird und somit der Antrag der GPK stillschweigend beschlossen erscheint. Ziff. 1 wird somit neu zu Ziff. 2 und Ziff. 2 wird neu zu Ziff. 1.

Zu Ziff. 1 (neu) bis Ziff. 4 wird das Wort nicht mehr verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 32:1 Stimmen dem Antrag des Stadtrats zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1321

betreffend Stadtkerndurchfahrt: Sanierung der Bahnhofstrasse;

Planungs- und Baukredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1704 vom 26. November 2002:

1. Für die Sanierung der Bahnhofstrasse wird ein Kredit von Fr 965'000.-- für den Anteil der Stadt Zug an der Gesamtsanierung zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Für die Weiterbearbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für den Postplatz, Kolinplatz und die Grabenstrasse sowie für die Erarbeitung eines Vorprojektes für die Neugasse wird ein Planungskredit Stadtkerndurchfahrt in der Höhe von Fr. 460'000. -- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

6. Mobilitätsmanagement: Temporäre Aushilfen, Kreditbegehren

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1706

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1706.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Stadtrat Hans Christen: "Der Grosse Gemeinderat hat am 11. Juni 2002 die Motion der Bau- und Planungskommission (BPK) betreffend bestmöglicher Gestaltung der Zuger Innenstadtachse einstimmig erheblich erklärt. Mit der Motion verlangte der GGR nicht nur die Kreditvorlagen für die Sanierung und Gestaltung der Stadtkerndurchfahrt, es sollen auch die notwendigen personellen Ressourcen bereitgestellt werden. Diese sind zwingend notwendig für die Durchführung des Projekts. Es ist wichtig zu wissen, dass im Betrag von Fr. 180'000.-- auch die bisherigen Aushilfskosten von Fr. 70'000.-- enthalten sind, die dem Mobilitätsmanagement mit dem Voranschlag in den vergangenen Jahren bewilligt worden sind und für die Bearbeitung diverser Kleinprojekte und für die Administration nötig sind. Der Stadtrat hatte diesen Betrag im Jahr 2002 im Hinblick auf die Stadtkerndurchfahrt auf Fr. 120'000.-- erhöht. Dazu kommen rund 1'000 Überstunden, die im Mobilitätsmanagement letztes Jahr geleistet worden sind und nicht abgebaut werden konnten. Darunter befinden sich auch noch Ferienansprüche, die noch nicht bezogen sind. Diese Zahlen zeigen, dass der tatsächliche Mehraufwand gering ist; sie zeigen aber auch, wie knapp die Mittel beim Mobilitätsmanagement zurzeit sind. Die Mittel werden benötigt, um einen personellen Engpass während zweier Jahre überbrücken zu können. Daher werden die Arbeitsverhältnisse arbeitsrechtlich auch auf zwei Jahre befristet abgeschlossen. Eine Verlängerung oder Umwandlung in eine feste Stelle ist nicht geplant. Überdies hatte die bisherige Aushilferegulung zur Folge, dass jährlich bis 4 verschiedene Aushilfen eingesetzt werden mussten. Das ist sehr aufwändig und ineffizient, denn immer wieder mussten diese Mitarbeitenden neu eingearbeitet werden. Bei einem längerfristigen Projekt wie der Stadtkerndurchfahrt muss aber eine gewisse Kontinuität gewährleistet werden können. Das heisst, es muss klar sein, dass für die Dauer von zwei Jahren die notwendigen Mittel zur Verfügung stehen. Zu Ihrer Orientierung: Die Baudirektion des Kantons Zug hat für den kantonalen Anteil dieses Projektes eine 100%-Ingenieurstelle freigestellt. Der Kanton ist aber nur für die Fahrbahn zuständig. Ein Outsourcing von Projekten ist nur beschränkt möglich: Bei kleinen Aufträgen lohnt sich der Aufwand nicht, weil die Betreuung des Auftrages am Ende aufwändiger wäre als das Selbermachen. Grössere Projekte werden ohnehin auswärts vergeben, sie müssen aber seitens der Stadt - wie beispielsweise ein

Hochbau - intensiv begleitet werden. Schliesslich ist darauf hinzuweisen, dass auf das Outsourcing der Projektleitung für die Stadtkerndurchfahrt verzichtet wurde. Dafür (ohne Projektbegleitung der Stadt) lag eine Offerte im Betrag von Fr. 90'000.-- vor. Dieser Betrag kann eingespart werden, wenn dafür genügend personelle Ressourcen vorhanden sind. Was würde passieren, wenn dem vorliegenden Kredit nicht zugestimmt würde? Dann fehlen erstens Mittel, die bereits in den Vorjahren zur Verfügung standen. Zweitens werden die Kapazitäten derart knapp, dass anstehende Aufgaben und Aufträge nicht mehr seriös bearbeitet werden können und zum Teil eine Bearbeitung weit herausgeschoben werden müsste. Dazu gehören insbesondere die Stadtkerndurchfahrt, die Anliegen des Langsamverkehrs sowie die Neuausrichtung der Ortsbusse auf die Stadtbahn sowie die Optimierung des Öffentlichen Verkehrs und das geplante Parkleitsystem - übrigens eine Motion der GGR-Kommission Parkplatzreglement. Die Mittel dieser Vorlage sind für die Stadtkerndurchfahrt zwingend notwendig. Die BPK hat dies erkannt und richtigerweise in ihre Motion aufgenommen. Zum Projekt Stadtkerndurchfahrt haben Sie "Ja" gesagt; ich ersuche Sie, die notwendigen befristeten personellen Ressourcen ebenfalls gutzuheissen."

Manfred Pircher: "Jede Zugerin und jeder Zuger wusste bereits im Frühsommer 2002, was uns an der Bahnhofstrasse, der Neugasse und der Grabenstrasse bevorsteht. Dank dringlicher Motion der Bau- und Planungskommission wurde auch der Stadtrat im letzten Sommer auf die Dringlichkeit dieses Geschäfts aufmerksam. Der Kanton ist entgegen den Darstellungen des Stadtrates nicht im Jahre 2002 zufällig auf die Idee verfallen, die entscheidende Strassenachse zu sanieren. Hätte der Stadtrat die nötigen Kontakte zum Kanton genutzt, hätte der Stadtrat sehr wohl frühzeitig bemerkt, dass Ressourcen statt auf's Zügeln auf dieses Projekt zu konzentrieren wären. Die Fehlplanung des Stadtrates führt nun dazu, dass im entscheidenden Moment die nötigen Ressourcen fehlen. Der Stadt entstehen dadurch erhebliche Mehrkosten. Das Polizeiamt mit der Abteilung Mobilitätsmanagement wusste rechtzeitig, dass der Kanton per Frühjahr 2003 mit den Belagserneuerungen an der Bahnhofstrasse beginnen würde. Warum hat der Chef Sicherheitsdepartement nicht rechtzeitig seine Mitarbeiter auf diese Arbeiten eingestimmt? Wie alle nun, im Antrag erwähnten neuen grossen Aufgaben für das Mobilitätsmanagement der Stadt Zug, war auch dieser Aufgabenbereich seit 2001 bekannt. Der Kanton stellt für die verkehrstechnischen Anforderungen in den jeweiligen Bauabschnitten zwei Mitarbeiter frei. Die Stadt Zug fühlt sich mit seinen fünf ständigen Mitarbeitern, die ja bereits seit 2001 den ersten Abschnitt Bahnhofstrasse hätten bearbeiten können, überfordert. Wenn die zuständige Abteilung anderen künftigen Aufträgen mit derselben nonchalanten Haltung entgegenseht, wie sie das aktuelle Projekt der Stadt jetzt angeht, so werden wir dieses Trauerspiel der Überbelastung und der verrichteten Überstunden noch weiter zu hören bekommen. Der Departementsvorsteher hätte seine Crew bereits 2001 auf dieses Grossprojekt vorbereiten müssen. Nicht nur die Bahnhofstrasse, auch die Neugasse und die Grabenstrasse sind schon seit 2001 vom Kanton bewilligte Projekte. Besonders schlimm erscheint uns deshalb, dass der Stadtrat im Antrag nicht aufzeigt, wie er derartiges Missmanagement in Zukunft zu verhindern gedenkt. Somit müssen Sie verstehen, dass wir mit der zusätzlichen Anstellung weiterer

Mitarbeiter beim Mobilitätsmanagement keine Freude bekunden können. Wir mussten leider zur Überzeugung gelangen, dass das Problem nicht nur bei der Stadtkernsanierung liegt. Der bedrohliche Pendenzenberg zeigt auf, dass der Hase viel tiefer im Pfeffer steckt als der Stadtrat glauben macht. Der Stadtrat konnte nicht überzeugend dargelegen, dass sich nach der Sanierung der Nord-Süd-Achse die Probleme der Überbelastung erledigt haben. Es zeigt sich vielmehr, dass sich die Abteilung Mobilitätsmanagement in einem unüberwindlichen Sumpf befindet. Wir stimmen einem Kredit für vermehrte Ressourcen erst zu, wenn der Gesamtstadtrat überzeugend dargelegt hat, wie das Sicherheitsdepartement reorganisiert ist. Wir sind deshalb gegen den geforderten Kredit von Fr. 180'000.-- für 1,9 Stellenprozente, weil wir in der jetzigen Konstellation der Abteilung nur sehr kleine, ungenügende Regungen zur Verbesserung der Situation sehen. Der Stadtrat ist jetzt gefordert, korrigierend einzugreifen. Mehr Geld auszugeben, ist jetzt die falsche Lösung."

Patrick Cotti: "Als Grund für die auf 2 Jahre befristete Stellenerweiterung des stadtzuger Mobilitätsmanagements nennt der Stadtrat in seiner Vorlage primär die Behandlung der Stadtkerndurchfahrt. Angesichts des momentanen Aufgabendruckes erscheint uns denn die temporäre Stellenerweiterung auch plausibel. Im Grunde müsste sich die Alternative Fraktion aber generell gegen die (auch temporäre) Erweiterung der Stelle aussprechen. Lassen Sie mich das erklären. Die Abteilung Mobilitätsmanagement fristet – aus unserer Sicht – nicht viel mehr als ein Mauerblümchendasein in der Verwaltung. Obwohl der Aufwand, der von der Stelle betrieben wird, nicht gering ist, untersteht das Mobilitätsmanagement dem politischen Druck, nicht innovativ sein zu dürfen. Ideen der Verkehrsbewältigung aus den 70er und 80er Jahren müssen durch die Stelle vertreten und gar noch in der Umsetzung unterstützt werden. Dies ist erstaunlich, denn gerade dieser Stelle käme ein Stellenwert zu, Verkehrsprobleme der Stadt innovativ anzugehen und zu lösen. Die Stelle ist aber praktisch auf nur administrative Aufgaben zurückgebunden. Das wollen wir nicht. Was sich der Stadt mit der Schaffung der Stelle des Stadtökologen eröffnete, nämlich zukunftssträchtige und wegweisende Arbeit zu leisten, wäre auch im Bereich eines zukunftsgerichteteren Mobilitätsmanagements möglich. Neben kleinen, punktuell leicht zu behebbenden Lösungen wie z.B. der unglücklichen Fussgängerüberquerung auf der General-Guisan-Strasse beim Stadion, der noch immer pendenten Buseinfahrt von der Herti auf die Chamerstrasse, stünden grössere Aufgaben an wie Planungen von Fussgänger- und Verkehrszonen rund um den Bahnhof, die Verbindung zwischen See und Lorzeebene, grundlegende Überlegungen zur Fussgängerfreundlichkeit in der Innenstadt, die schliesslich auch dem vom letzten Stadtrat verabschiedeten Leitbild in der Bewertung der Gewichtung von Fussgängern und öffentlichen Zonen in der Stadt entsprächen. Aber die Abteilung Mobilitätsmanagement scheint nicht die gedankliche Freiheit zu bekommen, die etwa den Schulkindern zukam, welche z.B. ihre zum Teil auch umsetzbaren Visionen für eine Entwicklung der Lorzestadt im Zuger Neujahrsblatt 2003 dargestellt haben. (Folie) Wir unterstützen den Beizug von zwei temporären Aushilfskräften, damit das Team den lastenden technisch-administrativen Aufgabendruck erfüllen kann. Aber wir erwarten klar, dass der Stadtrat den Aufgabenbereich der Stelle Mobilitätsmanagement weniger beschneidet

und dem Team die ihm entsprechenden fachlichen Möglichkeiten gibt, visionärer zu arbeiten."

Werner Moos: "Die CVP-Fraktion unterstützt die Vorlage 1706 für die temporären Aushilfen im Mobilitätsmanagement. Laut Vorlage geht es in erster Linie um das Betriebs- und Gestaltungskonzept der Stadtkerndurchfahrt. Für die CVP ist das Betriebskonzept der Stadtkerndurchfahrt mit den verschiedenen Verkehrsteilnehmern: Fussgänger, Velos, öffentlicher/privater Verkehr sowie die Anlieferung und Entsorgung an erster Stelle nochmals zu prüfen. Nur mit einem guten Betriebskonzept kann ein gutes Gestaltungskonzept erreicht werden. Ich erinnere den Stadtrat an die am 28. Januar 2001 eingereichte Motion von Marc Siegwart zur Ausdünnung des Busverkehrs in der Zuger Innenstadt. Da die Stadtbahn in einem Jahr ihren Betrieb aufnehmen soll, müssen die Buslinien so auf die Stadtbahn abgestimmt werden, dass wir massiv weniger Busverkehr über Neugasse-Postplatz-Bahnhofstrasse haben. Mit der personellen Aufstockung im Mobilitätsmanagement erwarten wir vom Stadtrat bis Mitte Jahr Bericht und Antrag zu dieser Motion. Bis Mitte Jahr müsste ja auch das Betriebskonzept der Stadtbahn mit der Vernetzung der Busbetriebe stehen, sodass die Bahn im Jahr 2004 ihren Betrieb aufnehmen kann."

Erna Staub: "Mobilitätsmanagement - temporäre Aushilfen, befristete Arbeitsstellen, Projektstellen und wie die Schlagwörter alle heissen, sind mir suspekt. Diese Stellen kommen mir jeweils vor wie Häuser ohne Dächer und Türen. Das Argument "me macht das halt so" ist für mich nicht stichhaltig. Die vorgeschlagene Stelle kann nicht jemanden gebrauchen (falls eine fähige Person überhaupt gefunden wird), der nicht auch Aufbau- und Kommunikationsarbeit leistet. Das heisst, er muss mit der Stadt und den Bürgern verbunden sein, er muss von seiner Arbeit überzeugt sein, und er muss motiviert sein. Ich bin halt etwas altmodisch und bekunde sehr grosse Mühe mit der Art und Weise, wie man heute mit den Arbeitnehmern und Arbeitnehmerinnen umgeht. Muss die Stadt da mitziehen? Ich frage Sie: Wie gross kann die Motivation und das Engagement sein, wenn ich nur befristet angestellt bin? Engagiert sich der Mitarbeitende im guten Glauben, dass die Stelle dann doch irgendwie in ein Definitivum umgewandelt wird (engagierte und gute Arbeitnehmende entlässt man tatsächlich nicht einfach so), dann haben wir aus meiner Sicht damit eine schleichende Umgehung des Personalstellenplanes geschaffen. Wenn der Stadtrat wirklich der vollen Überzeugung ist (und dies müsste er mir zuerst beweisen), dass es eine Aufstockung der Arbeitsplätze braucht, (nicht hierarchisch), dann sollen die entsprechenden Stellen beantragt und auch geschaffen werden. Unsere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind uns dies wert. Wünschen wir uns nicht wieder vermehrt Mitarbeitende, die sich mit dem Arbeitgeber und der Aufgabe identifizieren können?"

Stadtrat Hans Christen: Die personellen Ressourcen sind im August bereits ins Budget aufgenommen worden. Am 11. Juni 2002 hat der GGR die Motion der BPK überwiesen. Die heute geäusserten diesbezüglichen Vorwürfe sind also haltlos, unbegründet und zum Teil sogar etwas beleidigend. Es trifft auch nicht zu, dass die Stadt fünf Verkehrs-

planer angestellt hat. Dem Mobilitätsmanagement sind zwar fünf Stellen zugeteilt. Von diesen Personen werden aber verschiedene Aufgaben wahrgenommen. Eine Person ist verantwortlich für die Verkehrsinstallation, Verkehrsorganisation, Verkehrstechnik usw. Diese Aufgaben werden aber von keinem Verkehrsingenieur, sondern von einem ehemaligen Stadtpolizisten wahrgenommen. Die Vision von Patrick Cotti nimmt der stadträtliche Vertreter gerne auf. Beim Mobilitätsmanagement gibt es tatsächlich noch sehr viel zu tun. Der stadträtliche Sprecher hat sich aber deutlich gegen eine Personalaufstockung ausgesprochen. Die Motion Marc Siegwart betr. Busfahrplan ist Gegenstand dieses neuen Buskonzeptes und hat Zusammenhang mit der Eröffnung der Stadtbahn. Der GGR wird in diesem Zusammenhang wieder vom Stadtrat informiert werden. Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung werden sehr gut behandelt. Studienabgänger der Fachhochschule in Rapperswil haben ihr Interesse bereits an befristeten Anstellungen angemeldet, wollen sie doch in verschiedenen Städten und Kantonen tätig sein, um Erfahrungen sammeln zu können. Das hat nichts mit einer schlechten Behandlung der Mitarbeitenden durch einen befristeten Arbeitsvertrag zu tun.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 3 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR dem Antrag des Stadtrates mit 28:4 Stimmen zu.

Motion der BPK vom 19.5.2002 betreffend bestmögliche Gestaltung der Zuger Innenstadtachse

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt wird und der GGR dem Antrag des Stadtrates stillschweigend zugestimmt hat. **Die Motion der BPK vom 19.5.2002 betreffend bestmögliche Gestaltung der Zuger Innenstadtachse wird somit abgeschrieben und als erledigt von der Geschäftsliste gestrichen.**

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1322

betreffend Mobilitätsmanagement: Temporäre Aushilfen, Kreditbegehren

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1706 vom 3. Dezember 2002:

1. Während der Jahre 2003 und 2004 wird zu Lasten der Laufenden Rechnung für Aushilfsanstellungen im Rahmen des Projektes Stadtkerndurchfahrt beim Mobilitätsmanagement ein Kredit von je Fr. 180'000.-- bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung der Stadt Zug sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

7. Motion zur Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes: Projektierungskredit

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1703

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1703.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1703.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Stadtrat Dolfi Müller äussert sich zur formellen Frage der Erheblicherklärung der Motion: Es müsste an sich hier im Rat zuerst die Erheblicherklärung der Motion diskutiert werden, bevor über den Planungskredit verhandelt wird. Der stadträtliche Sprecher ersucht daher, zuerst über die Erheblicherklärung der Motion zu diskutieren und erst anschliessend zum materiellen Teil der Vorlage.

Cornelia Stocker: "Namens der Motionäre beantrage ich Ihnen Erheblicherklärung der Motion. Es ist die dritte Motion, welche zum Thema Postplatz-Neugestaltung und inkl. deren Parkierung eingereicht werden musste. Wenn sie heute diesem Kreditbegehren zustimmen, heisst das noch lange nicht, dass sie teuren Parkplätzen in diesem Bereich zustimmen. Sie geben lediglich grünes Licht, dass man eine allfällige Weiterverfolgung dieses Themas aufgrund von Fakten und Zahlen und nicht anstelle von Mutmassungen und Prophezeiungen von selbst ernannten Experten usw. an die Hand nehmen kann. Und dafür danken Ihnen die Motionäre im voraus. Wir sind uns auch bewusst, dass die öffentliche Hand nicht zu jedem exorbitanten Preis Parkplätze erstellen soll und kann. Wir wollen aber, dass sämtliche Optionen im Zusammenhang mit der Parkplatzsituation rund um den Postplatz resp. im Innenstadtzentrum, wie unterirdische Verbindungen/Ausbauten bestehender privater Parkhäuser usw., seriös von Fachleuten geprüft wird. Den neuen Gemeinderäten ist vielleicht noch nicht bekannt, dass die Stadt Zug einen Fonds „Spezialfinanzierung Parkplatzbewirtschaftung“ hat. Dieser wird durch erhobene Parkplatzabgeltungen gespiesen. Darin befinden sich, wie ich mir habe sagen lassen, derzeit rund Fr. 8.5 Mio. Diese Mittel haben also den Zweck, der Allgemeinheit etwas Adäquates zurückzugeben."

Urs Bertschi: "Auch die innerstädtischen Vorhaben wie die Stadtkerndurchfahrt und im Zusammenhang damit die Neugestaltung des Postplatzes mit der Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes sind dringende Anliegen, um die Attraktivität der Zuger Innenstadt langfristig erhalten zu können. Allzu lange wurde mit Investitionen in wichtige Infrastrukturprojekte zugewartet. Es ist an der Zeit, falls man an die zukunftsge-

richtete und prosperierende Entwicklung Zugs glaubt, diese Elemente endlich umzusetzen. Ganz ehrlich: Die soeben zitierte Feststellung und die daraus abgeleitete Forderung sind nicht wirklich auf linkem Mist gewachsen. Immerhin sei angemerkt, dass wir den Anliegen, mal abgesehen vom unterirdisches Parkplatzangebot und der einen oder anderen Nuance, mehrheitlich zustimmen können, zumal diese Ideen nicht ganz neu sind und von uns seit Jahren verfochten werden. Will man dem Verfasser dieser Zeilen, Ueli Straub (vgl. Neue ZZ vom 21. Januar 2003), Glauben schenken, scheint man auch bei der FDP langsam aber sicher doch ein paar politisch nützliche Gebote der Zeit erkannt zu haben. Und die längst überfällige Neugestaltung des Postplatzes ist ein solches Gebot. Doch dieses nun einfach sinnvoll und zweckmässig umzusetzen, genügt der FDP nicht. Sie will mit ihrer Motion wieder einmal die Quadratur des Kreises. Sie fordert zwar die Neugestaltung des Postplatzes, doch zugleich soll das unterirdische Parkplatzangebot erweitert werden. Dass sich damit die Gestaltung des öffentlichen Raumes letztlich den nach wie vor heiss geliebten Parkplätzen unterordnen soll, schein dabei niemanden zu stören. Oder zeigt sich hier die FDP von ihrer vermeintlich schlaunen Seite, indem sie ein aktuelles, gar mehrheitsfähiges Thema dazu benutzt, um die längst begrabene Idee des zentrumsnahen Guggi-Parkhauses wieder neu zu beleben. Ein trojanisches Pferd, so gezimmert, dass in seinem Bauch hunderte von Autos Platz finden werden? Wäre dem wirklich so, so wäre dies nicht fair. Denn liegt der FDP, wie vielfach beteuert, die Neugestaltung des Postplatzes am Herzen, wird auch sie die Prioritäten entsprechend glaubhaft setzen müssen. Will heissen: Zuerst die Planung und Gestaltung des öffentlichen Raumes und dann die Überprüfung des Parkplatzangebotes. Dass es der FDP mit dem neuen Postplatz ernst ist, daran zweifelt eigentlich niemand, nicht einmal sie selber. Denn sie will sich nun nicht mehr länger vertrösten lassen und zuwarten, bis sich in der Frage der Stadtumfahrung eine Lösung abzeichnet. Seit bald 8 Jahren erwartet sie überdies vom Stadtrat eine Antwort, wie dieser die seinerzeitige Motion Kamm umzusetzen gedenkt. Dem Motto „Erledigt sich durch liegen lassen“ nachzuleben, ist keine Strategie. So die FDP in ihrem markigen Motionstext. Riskiert die FDP mit der unschönen Doppelstrategie nun aber nicht selber, dass die Neugestaltung des Postplatzes einmal mehr in weite Ferne rückt, wenn sie nun ein an sich unbestrittenes Anliegen mit der unsäglichen Parkplatzfrage verknüpft. Selbst die FDP kann nicht ernsthaft innerstädtischen Lebensraum predigen und gleichzeitig Parkplätze im Zentrum schaffen wollen. Dem wichtigen Anliegen, den Postplatz nun endlich lebensfreundlich zu gestalten, dürfen nicht zusätzlich noch heikle Verkehrs- und Parkplatzfragen aufgepfropft werden, die zudem in krassem Widerspruch zum Hauptanliegen stehen. In diesem Zusammenhang sei daher auch die Frage erlaubt, ob die Vorlage Nr. 1703 des Stadtrates überhaupt auf das Hauptanliegen der FDP-Motion, die Neugestaltung des Postplatzes, in genügender Weise eingeht. Folgt man allerdings den Ausführungen des Stadtrats, wonach die Neugestaltung des Postplatzes im Rahmen der Stadtkerndurchfahrt behandelt wird, sind wir der Ansicht, dass der Frage des unterirdischen Parkraumes – zumindest im heutigen Zeitpunkt und im Rahmen der Motion – keine eigenständige Bedeutung mehr zugemessen werden kann, zumal eben in der Hauptfrage noch überhaupt keine Ergebnisse vorliegen. So gesehen erachtet die SP-Fraktion die vom Stadtrat geplanten Studien zur Erweiterung des unterirdischen Park-

platzangebotes im Umfeld des Postplatzes als in keiner Weise geboten, gar als völlig überflüssig. Im jetzigen Zeitpunkt ist daher auch keine Machbarkeitsstudie durchzuführen bzw. kein entsprechender Planungskredit (nicht Projektierungskredit) zu sprechen ist. Den beantragten Planungskredit von Fr. 105'000.-- zu bejahen hiesse, Fr. 105'000.-- wissentlich und willentlich aus dem Fenster zu werfen. Die SP-Fraktion wünscht einen lebensfreundlichen Postplatz von städtebaulicher Qualität. Zu viele Rahmenbedingungen – die bestehenden sind bereits vielschichtig genug – verhindern eine qualitativ gute Neugestaltung des Postplatzes. Wir wollen den Postplatz so, wie ihn die Motion Kamm gewollt hat. Unterirdische Parkplätze gehören schlicht nicht dazu und gehören vor allem nicht ins Zentrum, und schon gar nicht in ein Zentrum, welches mittelfristig auch nach Meinung der FDP eine Verkehrsberuhigung erfahren soll. Aus diesen Gründen beantragen wir ihnen, die vorliegende Motion der FDP für nicht erheblich zu erklären."

Cornelia Stocker: Es ist der FDP-Fraktion wirklich ein Anliegen, dass am Postplatz eine Verschönerung erreicht werden kann. Dies gelingt aber nur, wenn die Parkierungsfrage verbessert werden kann. Dazu muss der Suchverkehr mindestens minimiert wenn nicht sogar eliminiert werden. Dazu ist die Machbarkeitsstudie notwendig. Die Sprechende ersucht daher nochmals um Erheblicherklärung der Motion.

Martin Spillmann ist überzeugt, dass weder dieser Rat noch die Zuger Bevölkerung auf dem Postplatz einen Parkplatz streichen wollen. Wenn die Parkplätze nicht gestrichen werden, ist auch keine Verbesserung möglich. Aus diesem Grund drängt sich die Untersuchung auf. Eine Verbesserung ist hier dringend nötig.

Ratspräsident Werner Golder: Gemäss § 42 Abs. 5 der GSO werden Motionen mit dem anhängigen Beratungsgegenstand zusammen erledigt. Da im vorliegenden Fall die Motion auslösendes Element ist, wird zuerst über deren Erheblicherklärung abgestimmt.

Abstimmung

über die Erheblicherklärung der Motion der FDP-Fraktion zur Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes:

Für die Erheblicherklärung stimmen 27 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der GGR mit 27 Jastimmen und ohne Ermittlung des Gegenmehrts die **Motion der FDP-Fraktion zur Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes erheblich erklärt hat.**

Detailberatung

Martin Spillmann, Präsident BPK, beantragt namens der BPK, die Motion nicht heute, sondern erst im Zusammenhang mit der Erledigung des Geschäftes abzuschreiben.

Roland Neuner: "Die Zeit ist bekanntlich ein kostbares Gut." Deshalb soll man in der richtigen Zeit Aufträge für Neugestaltungen realisieren und nicht schubladisieren. Bereits 1994 wurde vom GGR bezüglich Neugestaltung des Postplatzes ein Auftrag an den Stadtrat übertragen. Mit Datum vom 29.4.2002 hat die FDP-Fraktion diese Motion vom zehnjährigen Staub befreit. Zu viele Motionen, Anträge und Projektaufträge bleiben viel zu lange liegen und werden dadurch zwangsläufig immer teurer. Es macht keinen Sinn, die Motion wegen den Parkplätzen abzulehnen, ist dies doch nur ein Teil der Machbarkeitsstudie. Die SVP-Fraktion stimmt dem Kredit für die Machbarkeitsstudie von Fr. 105'000.-- zu.

Peter Kündig: "Was beabsichtigt der Stadtrat und die Verwaltung mit der betonten Trennung der Vorlage in die Bereiche zusätzliche Parkplätze im Zentrum-Süd einerseits und Neugestaltung Postplatz andererseits? Absehbar, aber von der CVP absolut nicht akzeptiert, könnten folgende Beweggründe sein: Die Machbarkeitsstudie wird zum Schluss kommen, dass unterirdische Parkplätze teuer sind und dass deshalb auf deren Errichtung zu verzichten ist. Betreffend Neugestaltung des Postplatzes steht zu erwarten, dass die Fachleute feststellen werden, dass überirdische Parkplätze auf den Postplatz das Gesamtkunstwerk Grabenstrasse bis und mit Bahnhofstrasse in ästhetischer Hinsicht unhaltbar beeinträchtigen. Entsprechend wären diese aufzuheben. Das Gewerbe und die Detailhändler im südlichen Teil der Stadt hätten dann die Konsequenzen zu tragen. Ich erlaube mir, einmal mehr darauf hinzuweisen, dass Detailhändler auf Kundenfrequenz angewiesen sind. Diese Kundenfrequenz schaffen diejenigen Geschäfte, die den Alltagsbedarf der Kundschaft sicherstellen. Weil in diesen Geschäften im grossen Stil eingekauft wird, sind die Kunden daran interessiert, dass sie möglichst nahe parkieren können. Wenn dies nicht möglich ist, weicht der Kunde auf ein Einkaufszentrum aus, das über ein genügendes Parkplatzangebot verfügt. Ich verweise Sie auf den Kampf der Migros für zusätzliche Parkplätze im Zugerland. Die resultierende Abnahme der Kundenfrequenz wird dann die Existenz vieler Geschäfte im südlichen Teil der Stadt direkt gefährden. Dieser Entwicklung zum Nachteil dieses grossen Stadtteils hat auch der GGR entgegenzutreten. Im Übrigen erinnere ich Sie daran, dass bisher sämtliche unterirdischen Parkplätze im Bereich des Postplatzes privat geschaffen wurden. Es stellt sich deshalb effektiv die Frage, ob das Gemeinwesen in diesem Bereich seiner Verantwortung nachkommt."

Stefan Hodel liest die vom ferienhalber abwesenden Fraktionskollegen Martin Stuber verfasste Fraktionserklärung vor: "Die Alternative Fraktion stimmt diesem Projektierungskredit ohne Begeisterung und nur mit Vorbehalten zu. Die FDP schreibt in ihrer Motion: Zitat: „Die FDP will sich nicht mehr länger verträsten lassen und zuwarten, bis sich in der Frage der Stadtumfahrung eine Lösung abzeichnet.“ Mit Verlaub: es war und ist diese gleiche FDP, welche an vorderster Front die Realisierung des Minitunnels

de facto blockiert hat. Aber auch der (alte) Stadtrat hat sich in dieser Frage nicht gerade durch Anfälle von Mut und Weitsicht hervorgetan. Die Folge: statt Nägel mit Köpfen zu machen betreiben wir mit der Stadtkerndurchfahrt mehr Kosmetik als Ursachenbehebung – aber wenigstens doch Kosmetik... Der Postplatz als das prädestinierte eigentliche Zentrum von Zug und Bindeglied zwischen Altstadt und nördlicher Innenstadt kann sein grosses urbanes Potential erst wirklich entfalten, wenn er von seiner Funktion als Verkehrsmaschine befreit wird. Dies geht nur mit dem Minitunnel. Wir sind uns ziemlich sicher, dass die Machbarkeitsstudie zu genau diesem Schluss kommen wird. Wenn es hilft, dass die FDP doch noch ins Lager der Befürworter eines Minitunnels einschwenkt – umso besser. Vielleicht ist ja diese Motion der Vorbote dafür und wenn wir mit unserer Zustimmung zu dieser Vorlage einen Beitrag zur Entkrampfung der Situation leisten können, so tun wir das. Ein Vorbehalt unserer Fraktion betrifft die Aussage in der Stadträtlichen Vorlage, dass „im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des Projekts eine möglichst grosse Anzahl der Parkplätze erforderlich“ sei. Wir halten daran fest, dass je zentraler die Lage, desto weniger Parkplätze es braucht. Erstens hat es im Zentrum naturgemäss fast keinen Platz und zweitens wollen wir möglichst wenig Autos ins Stadtzentrum locken, dort sind sie eher unerwünscht. Zentren sollen den zu Fuss gehenden und dem Öffentlichen Verkehr gehören. Es dauert übrigens keine zwei Jahre mehr und der Postplatz hat eine eigene Stadtbahnhaltestelle, bereits im August 2003 wird mit dem Bau begonnen und ab Eröffnung der Stadtbahn am 12.12.2004 nimmt die Haltestelle den Betrieb auf. Am ehesten Sinn macht eine Erweiterung der unterirdischen Parkierungsmöglichkeiten, wenn dafür die oberirdischen aufgehoben werden. Die paar Parkplätze auf dem Postplatz Nord und die fünf Parkplätze auf dem Hirschenplatz gehören wahrscheinlich zu denjenigen, die am meisten Suchverkehr am wohl unerwünschtesten Ort produzieren. Wir erwarten von der Machbarkeitsstudie, dass sie aufzeigt, welche oberirdischen Parkplätze bei welchen Varianten aufgehoben werden würden. Im weiteren würde uns interessieren, wie die Auslastung der Parkhäuser rund um den Postplatz ist. Diese Auslastung ist in die Studie mit einzubeziehen und bei den Kapazitätsberechnungen zu berücksichtigen. Vielleicht gibt es da noch Überraschungen. Wir fragen den Stadtrat an, ob er bereit ist, unsere beiden Anregungen bei der Umsetzung der Vorlage aufzunehmen."

Cornelia Stocker: Im Teilrichtplan Verkehr ist der Minitunnel in dritter Priorität enthalten. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass durchaus über dessen Notwendigkeit diskutiert werden kann, jedoch erst, wenn die Nordzufahrt erstellt und die Nordtangente gebaut sind. Dann wird es sich weisen, ob es für die Stadt Zug wirklich noch einen 300 Mio. Franken teure Durchfahrt braucht.

Stadtrat Dolfi Müller: Gemeinderat Peter Kündig befürchtet, dass die Machbarkeitsstudie offenbar Resultate aufzeigen könnte, die nicht in sein politisches Konzept passen. Gleichzeitig unterstellt er dem Stadtrat eine Provokation. Der Stadtrat ist bezüglich dieser Studie jedoch völlig offen. Nach Vorlage des Resultates liegt es am Parlament, die politische Wertung vorzunehmen. Wenn man eine solche Studie will, muss man sich auch dem entsprechenden Resultat stellen und den politischen Entscheid in Abwägung

aller Resultate treffen. Der Stadtrat erwartet vom GGR die Unterstützung für die Machbarkeitsstudie. Die Äusserungen der Alternativen Fraktion kann der Stadtrat bis zu einem gewissen Grad in die Machbarkeitsstudie einfließen lassen. Tatsächlich geht es aber nicht nur um die Parkplätze. Wenn dem so wäre, könnte der Stadtrat sich diese Studie ohne weiteres sparen.

Ulrich Straub versteht die Torpedierung der Motion durch die SP-Fraktion absolut nicht. Bereits vor einem halben Jahr hat der Votant die Verkehrsproblematik in der Zeitung mit Dolfi Müller öffentlich diskutiert. Man war sich damals insofern einig, dass die Innenstadtgestaltung und die Verkehrsproblematik nur eine Frage der Prioritäten sind. Es braucht ein Zusammengehen der Fraktionen, um die Probleme lösen zu können. Die Frage der Verkehrsführung ist für die Stadt Zug eine vitale Frage. Man kann und soll auch die Parkierungsfrage in diesem Prozess nicht ausschliessen. Die FDP-Fraktion hat sich zum vorgelegten Gestaltungskonzept bekannt. Heute wurde ein Teil des Gestaltungskonzeptes beschlossen. Den nötige Grundkonsens sieht der Sprechende in einer vermehrten Attraktivierung der Innenstadt, insbesondere des südlichen Teils für die Fussgänger. Gleichzeitig darf aber das Auto nicht verbannt werden. Zu einer urbanen Gegend, zu Geschäften und ökonomischen Tätigkeiten gehört bekanntlich auch Verkehr. Ohne Verkehr gibt es keinen wirtschaftlichen Fortschritt. Der Sprechende geht mit dem SP-Sprecher einig, dass der Verkehrsfluss intelligenter organisiert werden kann. Ein Teil davon wird die Stadtbahn sein. Es müssen Lösungen gefunden werden, die zumindest gewissen Kunden die Möglichkeit geben, in diesem Stadtteil zu parkieren und die Stadt zu durchqueren. Der Votant ersucht, zukünftig etwas vermehrt Hand zu bieten, damit man in der Stadt Zug etwas weiter kommt. Dazu gehört auch ein regionales Denken. Es ist nicht möglich, einen Minitunnel für 5 - 6'000 Fahrzeuge pro Tag im Betrag von ca. 400 Mio. Franken zu realisieren und gleichzeitig kantonale Strassenprojekte im Teilrichtplan zu torpedieren. Die Nordtangente ist eines dieser Projekte. Die Ost-West-Verbindung ist ebenso wie die Nordzufahrt ein regionales Projekt, welches hohen Nutzen ausweist. Wenn diese Projekte realisiert sind, kann durchaus auch über einen Minitunnel diskutiert werden.

Stadtrat Dolfi Müller: Der Stadtrat hat Verständnis für den von der BPK gestellten Antrag, die Motion erst mit der Erledigung des Geschäfts abzuschreiben.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress:

Ratspräsident Werner Golder verweist auf den Antrag der GPK, anstelle von Projektierungskredit neu Machbarkeitsstudie anzuwenden.

Das Wort wird dazu nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass der Rat dem Antrag der GPK für eine Änderung des Titels stillschweigend zugestimmt hat. Somit bleibt die **Motion der FDP-Fraktion betreffend Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes als pendent auf der Geschäftsliste bestehen.**

Zu Ziff. 1 - 3 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 33:1 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1323

betreffend Neugestaltung des Postplatzes inkl. Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes: Machbarkeitsstudie

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1703 vom 26. November 2002:

1. Für die Studien zur Erweiterung des unterirdischen Parkplatzangebotes im Umfeld des Postplatzes wird ein Planungskredit von Fr. 105'000.-- zulasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
3. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

8. Brücke Waldheimstrasse: Sanierung, Baukredit

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1705

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1705.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1705.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Beratung des Beschlussesentwurfes

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 33:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1324

betreffend Brücke Waldheimstrasse: Sanierung, Baukredit

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1705 vom 26. November 2002:

1. Für die Sanierung der Brücke Waldheimstrasse wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Baukredit von Fr. 735'000.-- inkl. MWST bewilligt. Preisbasis Zürcher Baukostenindex 1. April 2002, 110.0 Punkte.
2. Der Kredit erhöht oder senkt sich bis zum Zeitpunkt der Vertragsausfertigung entsprechend dem Zürcher Baukostenindex für die entsprechende Arbeitsgattung. Nach Vertragsabschluss erfolgt die Berechnung der Teuerung aufgrund der KBOB-Richtlinien (Konferenz der Bauorgane des Bundes).
3. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

9. Abwassersanierung Rosenberg/Loreto: Ägeristrasse/Löberenstrasse, Baukredit

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1702

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1702.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1702.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Stadtrat Dolfi Müller: Nebst den vor allem technischen Problemen tauchen begreiflicherweise bei den Abwassersanierungen aber auch Kommunikationsprobleme auf, die damit zu tun haben, dass die Quartiere Zufahrtsschwierigkeiten usw. befürchten. Dies wurde auch in der BPK eingehend diskutiert. Bauamt und Stadtrat nehmen dieses Problem sehr ernst. Es fanden bereits Gespräche zwischen Stadt und Quartiervereinspitze statt. Es sind auch Briefe des Baudepartementes an die Quartiervorstände geschrieben worden. Die Koordination der verschiedenen Bauvorhaben wie Stadtkerndurchfahrt, Ägeristrasse, Löberenstrasse und private Bauvorhaben erfolgt durch gestaffelte Startzeiten. Mit den beteiligten Firmen wird bis Mitte Februar ein Verkehrskonzept entwickelt. Der Stadtrat hat zugesagt, dieses Konzept auch der BPK aufzuzeigen. Der Stadtrat informiert gut. Er kann aber nicht verhindern, dass aufgrund dieser Bauvorhaben Immissionen entstehen. Er bemüht sich jedoch, diese soweit möglich zu minimieren.

Das Wort wird nicht verlangt.

Beratung des Beschlussesentwurfes Teil Ägeristrasse:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 33:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1326

betreffend Abwassersanierung Rosenberg / Loreto:

Teil Ägeristrasse

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1702 vom 26. November 2002:

1. Für die Abwassersanierung im Gebiet Rosenberg / Loreto, Teil Ägeristrasse, wird ein Bruttokredit von Fr. 1'300'000.— zu Lasten der Investitionsrechnung (Indexstand Zürcher Baukostenindex vom 01.10.2002) bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder senkt sich bis zum Zeitpunkt der Vertragsausfertigung entsprechend dem Zürcher Baukostenindex für die betreffende Arbeitsgattung. Nach Vertragsabschluss erfolgt die Berechnung der Teuerung aufgrund der KBOB-Richtlinien (Konferenz der Bauorgane des Bundes).
3. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Beratung des Beschlussesentwurfes Teil Löberenstrasse:
Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 4 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 33:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1325

betreffend Abwassersanierung Rosenberg / Loreto:

Teil Löberenstrasse

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1702 vom 26. November 2002:

1. Für die Abwassersanierung im Gebiet Rosenberg / Loreto, Teil Löberenstrasse, wird ein Bruttokredit von Fr. 1'360'000.— zu Lasten der Investitionsrechnung (Indexstand Zürcher Baukostenindex vom 01.10.2002) bewilligt.
2. Der Kredit erhöht oder senkt sich bis zum Zeitpunkt der Vertragsausfertigung entsprechend dem Zürcher Baukostenindex für die betreffende Arbeitsgattung. Nach Vertragsabschluss erfolgt die Berechnung der Teuerung aufgrund der KBOB-Richtlinien (Konferenz der Bauorgane des Bundes).
3. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des fakultativen Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
4. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

10. Artherstrasse 19: Grundstückkauf, Kreditbegehren

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1709

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1709.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Marianne Zehnder: Grundsätzlich unterstützt unsere Fraktion den Kauf der Villa Stadlin durch die Stadt Zug. Allerdings sind für uns noch ein paar Fragen offen, die wir vom Stadtrat gerne beantwortet haben möchten. In Bericht und Antrag zum Wettbewerbskredit Frauensteinmatt, schreibt der Stadtrat im Oktober, dass eine allfällige Integration der Villa Stadlin in das Gesamtkonzept des Alterszentrums im Rahmen der Wettbewerbsvorbereitung geprüft wird (Seite 6 der Vorlage). In der Diskussion der Vorlage im Dezember, sagte Stadtrat Spescha, dass die Einfahrt auf das Areal via Artherstrasse geprüft werden muss, da eine Einfahrt via Hofstrasse sehr aufwändig sei. In diesem Falle müsste die Villa abgebrochen werden. Zudem sagte er dann zu mal auch, dass mit dem vorgesehenen Raumprogramm die Villa Stadlin nicht erhalten werden kann. In der heutigen Vorlage, die datiert ist mit dem gleichen Datum der letzten GGR-Sitzung, heisst es nun plötzlich, die Villa müsse als Abbruchobjekt qualifiziert werden. Im ISOS-Inventar (Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) nachgerade im neusten Band vom vergangenen November, wird das ganze Villenensemble an der Artherstrasse als schützenswert aufgeführt. Laut Zuger Inventar untersteht die Villa Stadlin nicht – oder noch nicht? – dem schützenswerten Inventar.

Unsere Fragen:

1. Wurde die Integration des Gebäudes in das Gesamtkonzept des Alterszentrum unterdessen überprüft und wenn ja, von wem?
2. Sieht der Stadtrat die Möglichkeit, dass die Villa Stadlin in das Gesamtkonzept des Alterszentrums integriert werden kann oder geht der Stadtrat davon aus, dass die Villa abgebrochen wird?
3. Wann wird – oder wann wurde – darüber entschieden?
4. Wer hat wann die Villa Stadlin zum Abbruchobjekt deklariert?
5. Wurde die Schutzwürdigkeit des ganzen historischen Villenensembles, und im Speziellen der Villa Stadlin abgeklärt?
6. Erachtet der Stadtrat das ISOS-Inventar als geeignete Grundlage für denkmalpflegerische Entscheide?
7. Ist der Stadtrat bereit, Abklärungen über die Schutzwürdigkeit der Villen, vorab der Villa Stadlin zu treffen, bevor weitere Entscheide gefällt werden?"

Stadtpräsident Christoph Luchsinger beantwortet die gestellten Fragen, die ihm von der Vorrednerin bereits vor der GGR-Sitzung schriftlich unterbreitet worden sind, wie folgt:

1. Die Wettbewerbsvorbereitung ist in diesem Sinne noch nicht gestartet worden. Der Stadtrat hat heute morgen den Auftrag für die Begleitung und die Vorbereitung des Wettbewerbes vergeben. Im Zusammenhang mit Wettbewerbsvorbereitungen werden immer rudimentäre Machbarkeitsstudien gemacht, inwieweit ein Raumprogramm auf einem Grundstück bei den vorgesehenen raumplanerischen und gesetzlichen Grundlagen überhaupt möglich ist. Dies erfolgt auch bei dieser Wettbewerbsvorbereitung. Damit wird auch die Integration eines bestehenden Gebäudes geprüft.
2. Der Stadtrat kann diese Frage heute noch nicht beantworten. Wenn in der Vorlage von einem Abbruchprojekt gesprochen wird, ist dies deshalb, weil letztendlich der Preis des Grundstückes begründet werden muss. Bei den Schätzungen geht man von einem Abbruch der Villa aus, weil eine vollständige Nutzung des Grundstückes als Basis einer Preisschätzung angenommen werden muss. Sonst wäre diese Schätzung nicht richtig.
3. Es wurde noch gar nicht entschieden.
4. Die Villa Stadlin wurde vom Stadtrat aus Schätzungsgründen zum Abbruchobjekt degradiert, wie dies bereits bei der Antwort auf die Frage 2 erläutert wurde.
5. In den städtischen denkmalpflegerischen Inventaren ist die Villa Stadlin nicht enthalten.
6. Das ISOS-Inventar erachtet der Stadtrat als geeignete Mitentscheidungshilfe für denkmalpflegerische Entscheide. Es kann aber niemals die einzige Basis für diese Entscheide sein.
7. Diese Frage wird auch von den Wettbewerbsteilnehmern im Rahmen des Frageverfahrens gestellt. Daher muss auf diese Frage bei der definitiven Ausschreibung des Wettbewerbs eine Antwort vorliegen. Der Stadtrat hat dafür noch genügend Zeit, weil nach heutigen Bedingungen nicht einfach ein Wettbewerb ausgeschrieben werden kann. Die Wettbewerbe finden heute nach einem Prequalifikationsverfahren statt. In diesem Zeitrahmen werden die Abklärungen über das Grundstück Stadlin weiter laufen.

In der Vorlage schreibt der Stadtrat klar, dass das Grundstück der Villa Stadlin für die Stadt so interessant ist, weil es eine volle Arrondierung des Grundstückes, welches die Stadt im Baurecht von der Stiftung Priesterheim erwerben konnte, bedeutet. Das ist der wahre Wert. Der grösste Teil der Anlage wird mit Bestimmtheit von der Hofstrasse her erschlossen werden. Ob eine zweite Erschliessung von unten her notwendig sein wird, wird erst der Wettbewerb zeigen.

Der Stadtrat hat das Grundstück von sehr guten Schätzern nach drei Methoden schätzen lassen, um zusammen mit dem anderen Grundstück der Stiftung Priesterheim eine Gesamtanlage erstellen zu können. Das bedeutet selbstverständlich auch, dass der Stadtrat gezwungen sein wird, sehr nahe an die mögliche Ausnützung des Grundstückes zu gehen. Das Ganze wird als Arealbebauung konzipiert werden müssen.

Isabelle Reinhart: "Die Villa Stadlin ist als Abbruchobjekt zu qualifizieren." Eine Aussage, die jeder versteht. Sie bedarf offensichtlich keiner weiteren Erklärung. Unumstösslich selbstverständlich, aber eben doch etwas leichtfertig, wie mir scheint. Weil die Villa Stadlin momentan von der Musikschule genutzt wird, dürfte sie etlichen von uns bekannt sein. Die Jugendstil-Villa hat keine eingreifenden Renovationen erfahren und erfreut deshalb durch ihre Ursprünglichkeit. Sie ist ein reicher Zeuge ihrer Epoche. Ich kann jedem nur empfehlen, sich die vielen Details auch im Innern einmal anzusehen. Wer dieses Haus betritt, verspürt sofort die wunderbare Atmosphäre, die von ihm ausgeht.

Die Aussage des Stadtrates, warum es sich hier um ein Abbruchobjekt handelt, verwundert etwas. In der Vorlage Nr. 1692 (Alterszentrum Frauensteinmatt: Projektwettbewerb, Kreditbegehren), wurden unter Punkt 5 (Areal) noch andere Töne angeschlagen. Dort ist nachzulesen: "Eine allfällige Integration des Gebäudes in das Gesamtkonzept des Alterszentrums wird im Rahmen der Wettbewerbsvorbereitung geprüft." Woher kommt dieser Sinneswandel? Wird das Parlament an der Nase herumgeführt? Zudem ist die vorliegende Vorlage derart geschickt mit der Realisierung der beiden Alterszentrumprojekte Frauensteinmatt und Mülimatt verknüpft, dass sich jeder hier im Saal genötigt fühlt, dem Kaufvertrag und Kreditbegehren zuzustimmen. Auch ich möchte den beiden Projekten nicht im Wege stehen. Aber ich kann mich nicht damit einverstanden erklären, dass die Villa Stadlin deren Opfer werden soll. Auch ich habe das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz, kurz ISOS genannt, konsultiert. Es kann hier auf die Äusserungen von Marianne Zehnder verwiesen werden. Eine Empfehlung gibt die ISOS für Gebäude und Quartiere mit dieser hohen Bewertung ab: ISOS empfiehlt für dieses Gebiet eine "Beratung durch die Denkmalpflege, durch offizielle Fachinstanzen oder andere Fachleute". Zusätzlich gelten hier ein "Abbruchverbot", "keine Neubauten" und "Detailvorschriften für Veränderungen".

Ich empfehle Ihnen deshalb, eine seriöse fachliche Klärung anzustreben. Es wäre sinnvoll, wenn die Denkmalpflege zur Schutzwürdigkeit des Gebäudes Stellung nehmen könnte. Auch dem Stiftungszweck des Alt-Nationalrats Dr. Manfred Stadlin käme wohl eine Einbindung der bestehenden Villa in die Überbauung besser zu stehen als ein Abbruch."

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Der Stadtrat wird diese Prüfung selbstverständlich vornehmen. Die kantonale Denkmalpflege nimmt zu solchen Vorhaben so oder so Stellung, wird sie doch bei solchen Vorhaben auch von der Stadtbildkommission bei der Gesamtbeurteilung zugezogen. Die Abklärungen wird der Stadtrat entsprechend vornehmen. Wenn der Stadtrat die Villa Stadlin als Abbruchobjekt qualifiziert hat, ist dies in der Vorlage im Zusammenhang und unter dem Kapitel des Objektbeschriebes ersichtlich. Mit der Villa Stadlin zusammen verfügt die Stadt über ein Grundstück von 13'000 m². Andererseits verfügt die Stadt mit der Altersbetreuung und den Alterswohnungen über ein sehr grosses Programm. Die Machbarkeitsstudien sind noch nicht gemacht. Nach deren Ausfertigung wird der Stadtrat seine Entscheidung treffen.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 5 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 33:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Ratspräsident Werner Golder stellt fest, dass dieses Geschäft anlässlich der nächsten Urnenabstimmung den Stimmberechtigten der Stadt Zug zur Entscheidung vorgelegt wird.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1328

betreffend Artherstrasse 19: Grundstückkauf, Kreditbegehren

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1709 vom 17. Dezember 2002:

1. Dem Kauf der Liegenschaft GS 1395, Artherstrasse 19, Zug, durch die Einwohnergemeinde Zug wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, mit der Bürgergemeinde einen entsprechenden Vertrag abzuschliessen.
3. Zu Lasten der Investitionsrechnung wird ein Kredit von Fr. 5'815'000.-- bewilligt.
4. Dieser Beschluss tritt nach der Urnenabstimmung gemäss § 5 der Gemeindeordnung mit der Annahme durch die Stimmberechtigten sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

11. Altersheim Mülimatt Oberwil der Bürgergemeinde Zug:

- **Investitionsbeitrag Umbau und Erweiterung**
- **Jährlich wiederkehrender Beitrag zur Taxverbilligung**

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1708

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1708.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Ivo Romer, Präsident GPK: Das Projekt macht aus den vorhandenen Möglichkeiten das beste. Die GPK-Mitglieder haben nachträglich verdankenswerterweise zusätzliche Informationen erhalten. Dennoch bleibt der Wermutstropfen bestehen, dass über eine Vorlage dieser Dimension eher dürftiges Material zur Verfügung stand. In Aussicht auf die zusätzlichen Informationen hat sich die GPK für die Vorlage entschieden. Die Bürgergemeinde ist dringend auf die Mittel angewiesen, welche ihr mit der Zustimmung zu dieser Vorlage zufließen. Die Zuschüsse für die Taxverbilligung fließen nur, wenn tatsächlich der Bedarf erwiesen ist. Es war der GPK sehr wichtig, dass nicht einfach Fr. 200'000.-- zur Verfügung gestellt werden. Der Sprechende ersucht daher, den Antrag der GPK zu unterstützen.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: "Zu dieser Vorlage erlaube ich mir einige ergänzende Angaben zu machen, um Fragen zu beantworten, welche während der Diskussion in der GPK - und unseres Wissens nach auch in verschiedenen Fraktionen - aufgeworfen wurden. Gleichzeitig ersuche ich Sie, uns für diesmal den ungenügenden Umfang der versandten Beilagen nachzusehen. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Ergänzung müsste das für eine Beurteilung notwendige Material nun auch komplett sein.

Ich werde mich auf finanzielle und bauliche Antworten konzentrieren; zu betrieblichen Punkten wird Stadtrat Andreas Bossard anschliessend Stellung nehmen.

Zuerst zur Frage nach früheren Beitragsleistungen der Stadt an das Altersheim Mülimatt: Es wurden im Jahre 1961 Fr. 250'000.-- an den Neubau und im Jahre 1982 Fr. 250'000.-- an eine erste betriebliche Sanierung geleistet.

Dann wurde die Frage nach dem Berechnungsmodus und der Festlegung der Beitragshöhe gestellt: Gemäss aktueller Praxis sollen 25% der Investitionen bei Altersheimen über den Tarif verzinst und amortisiert werden können. Im Fall Mülimatt heisst das, dass von den errechneten Kosten von Fr. 19'500'000.-- minus 25%, also Fr. 4'875'000.--, zum Abzug kommen. Vom Restbetrag von Fr. 14'625'000.-- werden 50%, also Fr. 7'315'000.--, von der Stadt Zug subventioniert. Dieser Betrag wird auf Fr. 7'500'000.--

aufgerundet, da die Kosten für das Unterbringungsprovisorium während der Bauzeit nicht im Kostenvoranschlag enthalten sind.

Daraus ergibt sich zum Vorlagenpunkt des Betriebsbeitrages folgende ergänzende Aussage: Die Kapitalkosten belaufen sich - bei einer Auslastung von 90% - je nach Zinssatz - auf Fr. 15.-- - Fr. 20.-- pro Tag und Pensionär. Falls diese Belastung im Vergleich zu den Heimen der Stiftung Zugerische Alterssiedlungen zu einen nicht mehr marktüblichen Tarif beziehungsweise zu einem Betriebsdefizit führt, bezahlt die Stadt maximal Fr. 10.- - pro Tag und Pensionär, im Maximum aber Fr. 200'000.-- pro Jahr.

Zum Detaillierungsgrad des Kostenvoranschlags ist zu sagen, dass rund 80% der Positionen auf Richtofferten beruhen und der Rest auf Erfahrungszahlen.

Und nun zu baulichen und planerischen Aspekten: Wir wurden in der GPK gefragt, was eine Sanierung ohne Erweiterung kosten würde: Eine blosser Sanierung der Bauten bringt keine Verbesserung, da die Pensionärzimmer zu klein und ein Einbau einer Nasszelle auch nicht möglich ist. Eine Verbesserung könnte höchstens durch Zusammenlegung von Zimmern erfolgen, was die Zimmeranzahl gegenüber dem aktuellen Zustand noch verringern und damit den Betrieb wirtschaftlich verunmöglichen würde. Darüber hinaus ist die heutige Anlage nicht rollstuhlgängig und die Korridore sind zu eng. Die Nachfrage nach Zimmern mit dem heutigen Standard ist rudimentär - Ansprüchen nach zeitmässigen Pflegeleistungen kann denn auch nicht nachgekommen werden.

Und als letztes zum Thema Abbruch und Neubau: Gemäss Ermittlung von Spezialisten würde diese Variante ca. Fr. 5'000'000.-- mehr kosten. Das Planungsverfahren inklusive Wettbewerb würde wesentlich länger dauern. Durchaus brauchbare Nutzungselemente wie z.B. die Küchenanlage müssten mit entsprechenden Kosten neu erstellt werden.

Meine Damen und Herren, ich hoffe, die gestellten und noch offenen Fragen zu den Finanzen, zur Planung und zum Bau beantwortet zu haben. Im Namen des Stadtrates ersuche ich Sie, dieser Vorlage zuzustimmen."

Stadtrat Andreas Bossard: "Im Zusammenhang mit der Vorlage Mülimatt Oberwil, sowie Grundstückkauf Artherstrasse 19 möchte ich einige grundsätzliche Aussagen zur städtischen Alterswohnpolitik erläutern. Ich möchte Sie an die Ziele und Massnahmen, die im Altersleitbild von 1996 festgehalten sind, erinnern: In diesem Leitbild ist festgehalten, dass betagte Personen solange sie es wünschen in ihrer vertrauten Umgebung bleiben können. Der Stadtrat fördert diese Absicht, indem er die Bereitstellung der dazu nötigen Infrastruktur unterstützt. Jede betagte Person soll in jenes Heim eintreten können, das sie bevorzugt. Diese Wahlmöglichkeit ist ebenfalls Bestandteil des Leitbildes.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf das Spitalgesetz von 1999 hinweisen: In diesem Gesetz werden die Gemeinden verpflichtet, die Verantwortung aber auch Finanzierungsverpflichtung für die Langzeitpflege zu übernehmen. Im städtischen Reglement Langzeitpflege 2000 ist festgehalten, dass sämtliche Einrichtungen für alle Einwohnerinnen und Einwohner zugänglich sind. Würden nun in gewissen Heimen, den im Leitbild festgehaltenen Standart nicht realisiert, müssten solche Heime infolge mangelnder Nachfrage geschlossen werden oder sie würden zu Zweitklassheimen degradiert, in die jene Leute abgeschoben würden, die finanziell nicht in der Lage sind,

die vollen Kosten zu übernehmen. Diese Politik weg vom Altersleitbild möchte der Stadtrat auf keinen Fall unterstützen. Wenn wir dies täten, würden wir gewisse Personengruppen stigmatisieren und der Weg hin zum "Armenhaus" wäre nicht mehr weit. Die Zeiten in der betagte Menschen ins Armenhaus, welches weg von der Siedlung auf der Schützenmatte betrieben wurde, sind Gott sei Dank endgültig vorbei! Die Alterseinrichtungen dezentral in im ganzen Stadtgebiet zu verteilen ist ein weiteres Anliegen des Stadtrates. (Herti, Neustadt, Waldheim, Oberwil) Alle diese Heime haben einen Leistungsauftrag der Stadt - dies unabhängig von ihrem finanziellen Status.

Noch einige Worte zur Angebots- und Nachfragesituation: Bis vor einiger Zeit hatten wir Wartelisten mit Hunderten von Interessentinnen und Interessenten. Maximalzahl auf der Warteliste war 800 Personen (z.T. natürlich mit Anmeldungen in mehreren Heimen) Wenn es jeweils um einen definitiven Eintrittsentscheid ging, mussten 30 bis 40 Personen angefragt werden, bis ein Eintritt zustande kam. Die Leute fühlten sich immer noch zu jung, um bereits heute ins Heim einzutreten. Diese, dezentral in den Heimen geführten Listen wird nun von einer Koordinationsstelle, zentral geführt. Auf der Anmeldeliste werden nur noch jene Betagten aufgeführt, die innerhalb eines Jahres eintreten möchten. Die Wartelisten wurden kleiner:

- Anzahl Anmeldungen Neustadt 22
- Herti 12
- Herti und Neustadt Doppelanmeldungen 6
- Oberwil 0 (freie Zimmer)
- Waldheim 0

Dies zeigt, dass Heime mit geringerem Standard und mangelnder Pflegebegleitung in den Beststufen 3 und 4 weniger Nachfrage haben. Im Neustadt mit der bestausgebauten Pflegeabteilung ist die Nachfrage am grössten. Da die Leute vom geplanten Umbau in Oberwil sowie von der Aufhebung Waldheim wissen, ist es nicht mehr leicht, dort Leute für einen Eintritt zu motivieren. Standard, Lage, Pflegemöglichkeiten, spielen also eine grosse Rolle. Die Forderung nach immer grösseren Pflegeleistungen ist verständlich steigt doch das Eintrittsalter von Jahr zu Jahr.

1970: war es 75 Jahre

1980: 78 Jahre

1990: 82 Jahre

und heute liegt das Durchschnittsalter bei über 84 Jahren!

Diese Zahlen verdeutlichen den dringend nötigen Ausbau des Pflege- und Betreuungsbedarfes. Das steigende Alter der Betagten in den Heimen erklärt auch die sehr starke Zunahme der demenziellen Erkrankungen (z.B. Alzheimer) Gerade diese Menschen benötigen neben anderen Betreuungskonzepten auch andere bauliche Infrastrukturen. Demenzkranke Menschen fühlen sich wohler in einer Wohngruppe auf einem Stockwerk. Damit können sie sich auch besser orientieren. Die Angst der Betagten bei Zunahme der Pflegebedürftigkeit, das Heim wechseln zu müssen ist gross. Dies alles bedingt den Ausbaustandard der Heime zu verbessern. Zum heutigen Ausbaustandard gehört:

- Rollstuhlgängige Einzelzimmer, Douche, WC
- grosszügige Aufenthaltsräume, in der auch die Freizeit gestaltet werden kann.

Diese Komfortverbesserung dient auch den Angehörigen und dem Personal. Neuzeitlich eingerichtete Heime haben es leichter gut ausgebildetes Personal zu finden. Verbesserte Arbeitsbedingungen erleichtern die nicht immer einfache Arbeit in Pflege und Betreuung. Der Stadtrat unterstützt deshalb in dieser Vorlage die Bürgergemeinde in ihren Bestrebungen das Altersheim Oberwil dem heutigen Standard anzupassen und anerkennt dabei die grossen Leistungen der Bürgergemeinde. Ich möchte Sie daher ermuntern auf diese Vorlagen einzutreten."

Stefan Moos: " Das Altersheim Mülimatt war bisher ein wichtiges Element der städtischen Altersbetreuung, vor allem auch wegen des Standorts, denn wir erachten es als richtig und wichtig, dass die Altersheime auf verschiedene Stadtteile verteilt sind. Die bekannte Zunahme der Lebenserwartung macht es nötig, dass der Betrieb dieses Altersheimes mit seiner zentralen Lage in Oberwil weitergeführt wird. Die Wartelisten der städtischen Altersheime von Mitte Januar 2003 – Neustadt 22, Herti 12, Waldheim und Mülimatt 0 – verdeutlichen, dass das Altersheim Mülimatt nicht mehr dem geforderten Standard entspricht. Die FDP-Fraktion erachtet sowohl den Bedarf als auch die Sanierung als unbestritten. Im Gespräch mit mehreren Fachleuten konnte ich mich davon überzeugen, dass mit dem vorliegenden Projekt der Bürgergemeinde nicht nur das Optimum aus den vorhandenen Randbedingungen herausgeholt wird, sondern auch das zukunftsgerichtete Pflege- und Wohnmodell mit 8-9 Bewohnern pro Stockwerk in einer Art „WG“ überzeugen. Die veranschlagten Kosten liegen mit rund 750.— Fr. pro m³ oder ca. 340'000.— Fr. pro Bett im schweizerischen Vergleich im guten Durchschnitt. Und wenn sich der Stadtrat an sein Versprechen hält und den jährlichen Betriebsbeitrag zur Taxverbilligung so tief wie möglich hält und die 200'000.— Fr. nicht einfach ausschöpft, kann die FDP-Fraktion dahinter stehen. Die Bürgergemeinde Zug hat sich mit dem damaligen Bürgerspital und dem Bürgerasyl schon im vorletzten Jahrhundert der Alters- und Pflegevorsorge angenommen, lange vor allen anderen Institutionen. Und die Bürgergemeinde ist nach wie vor bereit, diese Verantwortung mitzutragen. Deshalb machen wir von der FDP-Fraktion Ihnen beliebt, dieser Vorlage zuzustimmen. Besten Dank."

Roland Neuner: "Dass das mittlerweile 40-jährige Gebäude des Altersheims Mülimatt nicht mehr den baulichen, noch weniger den betrieblichen Anforderungen eines zeitgemässen Altersheims entspricht, ist sicher unbestritten. Dass mit dem Umbau auch die Bettenzahl von 48 auf 60 erhöht wird, entspricht dem Trend, da die Leute bekanntlich älter werden, und zudem schlägt die erhöhte Bettenzahl sich auch wirtschaftlich bestimmt positiv zu Buche. Richtig ist auch, dass die schadenanfällige Liftanlage gleichzeitig verbessert wird, auch das ist für die Sicherheit der Heimbewohner unbedingt notwendig. Was wir aber in der GPK an Unterlagen für das 7,5 Mio. Projekt bekamen, war schlicht eine Zumutung. Deshalb wurde auch ein Aussetzungsantrag mit 3:4 Stimmen knapp abgelehnt. Glaubte der Stadtrat wirklich, mit dieser Schwarz-Weiss-Fotokopie als einzige Unterlage könnten wir in der GPK über ein 7,5 Mio. Projekt entscheiden und eine seriöse Empfehlung an den GGR abgeben? Sicher nicht! Es wurde auch der Antrag gestellt, die Vorlage erst auf die GGR-Sitzung vom 11. März 2003 zu traktandieren. Es

fehlten uns folgende Unterlagen: alle Pläne (Situationsplan, Grundrisse der Etagen), der Baubeschrieb, das Raumprogramm, der Kostenvoranschlag usw. Diese wurden nachträglich noch in sehr guter Ausführung nachgeliefert. Ich frage mich trotzdem: hat der Präsident der BPK den Kostenvoranschlag geprüft? Als Laie kommen wir einige Posten sehr spanisch vor. Nur durch die Zusicherung, dass wir noch die nötigen Unterlagen rechtzeitig bekommen und der Stadtrat anlässlich der heutigen Sitzung seine mündlichen Erläuterungen entsprechend tätigt, ging der Antrag Altersheim Mülimatt in der GPK in die Detailberatung. Trotzdem wird uns hier eine seltsam geschnürte Packung präsentiert. Der jährliche Beitrag zur Verbilligung der Taxen von Fr. 200'000.-- gehört nach meiner Meinung nicht in den Investitionsantrag für ein Bauprojekt, sondern eindeutig unter Beiträge in die Kostenstelle 283 des Gesundheitswesens in das Konto Alters- und Pflegeheime. Der Defizitanteil wurde bereits im Voranschlag 2003 mit 3,7 Mio. Franken budgetiert. Deshalb stelle ich den Antrag, dass die jährliche Verbilligung der Taxen von Fr. 200'000.-- aus dem Beschlussesentwurf bzw. Antrag zu streichen ist und somit für die Verbilligung der Taxen ein neuer separater Antrag gestellt wird. Sinnvoll wäre, nachdem die zurzeit laufenden Verhandlungen der Beiträge an die Spitem, die Tagestaxen bzw. die Tagesansätze der Spitäler und Altersheime erfolgt sind, erst dann über diesen Betriebsbeitrag abzustimmen. Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen."

Erna Staub: "Die Notwendigkeit der Renovation und Erweiterung des Altersheimes Mülimatt in Oberwil scheint in diesem Saal unbestritten (auch in der SP-Fraktion wurden keine Zweifel laut) und der Bedarf an zusätzlichen Altersheimplätzen ist ausgewiesen. Bei der Vorlage Nr. 1708 handelt es sich um eine reine Finanzvorlage. Gutnachbarlich zur Bürgergemeinde bezahlen wir an dieses Altersheim einen Beitrag von 7,5 Mio. Franken, ohne dass wir beim Bau mitreden können. Eigentlich schade. Zur Taxverbilligung (sprich Defizitgarantie) von jährlich Fr. 200'000.-- stellt sich die Frage, ob die Führung und der Betrieb des Altersheimes Mülimatt in Oberwil wirklich Aufgabe der Bürgergemeinde ist oder ob diese Aufgabe nicht der Stiftung Zugerischer Alterssiedlungen zuzuweisen sei. Wir gehen jedoch davon aus, dass sich die noch zu schaffenden Rahmenbedingungen des Stadtrates für die jährliche Defizitgarantie den Vorgaben der Stiftung Zugerischer Alterssiedlungen angleicht. Die SP-Fraktion empfiehlt Ihnen, der Vorlage Nr. 1708 des Stadtrates zuzustimmen."

Urs B. Wyss: "Der Bedarf an 12 zusätzlichen Altersheimplätzen ist im Rahmen der rollenden Bedarfsplanung hinreichend ausgewiesen. Die geplanten Verbesserungen des Ausbaustandards sind notwendig. Der Standort Oberwil passt hervorragend in das dezentrale Standortkonzept unserer Stadtgemeinde. Dem Beitrag von Fr. 7,5 Mio. an den Umbau kann daher prima vista ebenso zugestimmt werden wie dem jährlich wiederkehrenden Betriebsbeitrag von maximal Fr. 200'000.--. Die Vorlage des Stadtrates ist aber in mehrfacher Hinsicht mangel- und lückenhaft. Das Fehlen von Planunterlagen - ein grobes Versäumnis - ist im Anschluss an die Sitzung der GPK bereinigt worden. Der Hinweis des Stadtrates, es handle sich um kein städtisches Bauvorhaben, sondern um ein Finanzgeschäft, vermag angesichts zahlreicher Präjudizfälle nicht zu überzeugen

(Bahnhof Zug mit städtischem Beitrag von Fr. 12,5 Mio., sehr umfangreiche Unterlagen; Alters- und Pflegeheim Neustadt mit städtischem Beitrag von Fr. 7,09 Mio., sehr umfangreiche Unterlagen; sogar die Pfadihütte Guggiwäldli mit städtischem Beitrag von Fr. 180'000.-- mit vier Seiten Planunterlagen). Aber auch die interessante Vorgeschichte hätte im ersten Kapitel eine ausführlichere Darstellung verdient. So bleibt eine ganze Anzahl von durchaus berechtigten Fragen unbeantwortet:

Wieviel kostete 1964/65 der Neubau des Altersheims Mülimatt in Oberwil (Voranschlag 2,6 Mio. Franken, infolge der damals erheblichen Bauteuerung betragen die effektiven Baukosten 3,6 Mio. Franken)?

Wieviele Heimplätze wurden damals bereitgestellt? Es waren 81. Wie sind sie reduziert worden, aus welchen Gründen und in welchem Zeitpunkt?

Wie hoch war damals der Beitrag der Stadtgemeinde Zug an die Bürgergemeinde? Und mit welcher Begründung wurde dieser Beitrag zugesprochen?

Zur aktuellen Vorlage: Gibt es übergeordnetes eidgenössisches oder kantonales Recht, welches diese Beitragsleistung grundsätzlich und in ihrer Höhe nach vorschreibt? Woher kommt die 50:50 Philosophie? Bisher galt sie nicht.

Hat der Stadtrat die Erhöhung der Kapazität um 12 auf 60 Plätze gewünscht oder kam dieser Vorschlag von Seiten des Bürgerrates? Für den Fall, dass diese Kapazitätserweiterung vom Stadtrat angebeht wurde, ist der Beitrag von 7,5 Mio. Franken für 12 zusätzliche Plätze in dieser Höhe gerechtfertigt, wenn man als Vergleichsobjekt den Neubau des Alters- und Pflegezentrums Neustadt hinzuzieht?

In den Finanzplänen wurde bis im letzten Jahr immer mit Fr. 6 Mio. gerechnet. Die Erhöhung auf Fr. 7,5 Mio. ist ausgesprochen knapp begründet. Gerne würde man auch zu dieser Frage eine detailliertere Begründung hören.

Angesichts der Notwendigkeit einer Volksabstimmung und damit einer fundierten Abstimmungsvorlage scheint es nicht nur wünschenswert, sondern absolut notwendig, dass spätestens in dieser Abstimmungsvorlage sämtliche hier aufgeworfenen Fragen lückenlos aufgenommen und beantwortet werden. Unter der Voraussetzung, dass der Stadtrat hier und heute soweit möglich zusätzliche Auskünfte erteilt und überdies die Zusicherung abgibt, zuhanden der Stimmberechtigten eine ausführlichere Vorlage zu verfassen als das, was er dem Grossen Gemeinderat unterbreitet hat, und unter der weiteren Voraussetzung, dass uns der Stadtrat zusichert, auch bei Finanzvorlagen mit Baubeiträgen umfassende Unterlagen (Pläne, Raumprogramm, Kostenvoranschläge, ev. Verträge) als Bestandteil der jeweiligen Vorlagen zu präsentieren, stimmt die CVP-Fraktion dem heute vorliegenden Kreditbegehren zu."

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Was kann der Stadtrat mehr tun, als bei der Einleitung um Nachsicht bitten und feststellen, dass dies einmal geschehen sei. Es handelt sich hier um ein einmaliges Versehen, was die von Gemeinderat Urs B. Wyss aufgezeigten zahlreichen Unterlagen beweisen, die zu früheren ähnlichen Vorlagen zur Verfügung gestellt wurden.

Der Stadtrat wird selbstverständlich die vom Vorredner in seinem "10 Punkte-Programm" geforderten Ergänzungen in die Vorlage einbringen, soweit dies möglich ist. Die Vorlage an die Stimmbevölkerung wird auch die entsprechenden Visualisierungen

gen enthalten und keine Schwarz-Weiss-Kopien. Die BPK hatte nicht die Aufgabe, den Kostenvoranschlag zu prüfen, weil es sich hier um ein Finanzgeschäft handelt. Der Kostenvoranschlag ist jedoch ein wichtiges Element zur Meinungsfindung. Dem Sprechenden kommt dieser Kostenvoranschlag absolut nicht spanisch vor. Er ist seriös und absolut dem Planungszustand und dem Planungsprozess gemäss gerechnet. Es handelt sich nicht um eine seltsam geschnürte Packung, wenn in der gleichen Vorlage ein Investitionsbeitrag und ein jährlicher Beitrag gesprochen werden sollen. Der Beschlussesentwurf zeigt auf, dass der Investitionsbeitrag über die Investitionsrechnung und der Betriebsbeitrag über die Laufende Rechnung gesprochen werden sollen. Diese beiden Beiträge haben jedoch einen Kausalzusammenhang, weshalb die Angelegenheit der Spitetaxen hier nicht verbindlich ist. Der Betriebsbeitrag gilt der Verzinsung oder einem Anteil der Verzinsung. Wenn der Betrag nicht gesprochen würde, müsste entweder die Bürgergemeinde anderswo zusätzliche Mittel beschaffen oder der städtische Beitrag wäre höher. Es ist nicht so, dass es ein Gesetz über die Subventionierung solcher Altersheime gibt. Der stadträtliche Vertreter hat von der vom Stadtrat geübten Praxis gesprochen. Diese kann unter anderem auch eingehalten werden, weil die Zahlen aus den von der Zugerischen Stiftung betriebenen Heimen zur Verfügung stehen. Der Finanzplan der Bürgergemeinde und derjenige der Zugerischen Alterssiedlung für ein Altersheim unterscheiden sich nicht. Ebenso sind die Businesspläne identisch. Daher ist der Stadtrat auf den Anteil von 25% der selbst erwirtschafteten Kosten und auf den 50% Anteil der Subventionen gekommen. Es trifft nicht zu, dass die Stadt kein Mitspracherecht hat. Beat Villiger vom Departement SGU ist in der Arbeitsgruppe Mülimatt vertreten und hat intensiv mitgearbeitet. Er war auch am Raumprogramm mitbeteiligt und hat seine Kenntnisse zusammen mit anderen Personen eingebracht. Das Mitspracherecht ist also durchaus gewährleistet.

Der Stadtrat erachtete es nicht als sehr wichtig, auch noch die Geschichtsschreibung ab 1966 in die Vorlage aufzunehmen. Auch der Kostenüberschreitung von 1966 ist der Stadtrat nicht weiter nachgegangen. Der Stadtrat wird jedoch die zusätzlichen Erklärungen in den heutigen Eintretensvoten und weitere Informationen gerne in die Vorlage der Volksabstimmung aufnehmen.

Roland Neuner zieht nach diesen stadträtlichen Ausführungen seinen Antrag zurück. Für den Sprechenden sind aber nach wie vor die im Kostenvoranschlag aufgeführten übrigen Baunebenkosten etwas unklar.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: Der offizielle Kontenplan für das Bauwesen enthält eine Position "übrige Baunebenkosten". Diese beinhalten eine ganze Anzahl von Positionen, beginnend bei den öffentlichen Gebühren und endend bei den Helio- und Fotokopien.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziff. 1 - 5 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Werner Golder erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR dem Antrag des Stadtrates mit 28:0 Stimmen zu.

B e s c h l u s s

des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 1327

betreffend Altersheim Mülimatt Oberwil der Bürgergemeinde Zug betreffend Investitionsbeitrag an Umbau und Erweiterung und wiederkehrender Beitrag zur Taxverbilligung

Der Grosse Gemeinderat von Zug beschliesst in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1708 vom 17. Dezember 2002:

1. Der Bürgergemeinde Zug wird an die Kosten der Sanierung und Erweiterung des Altersheimes Mülimatt Oberwil ein einmaliger Beitrag von Fr. 7'500'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt (Preisbasis Zürcher Baukostenindex 1. April 2002, 110.0 Punkte).
2. Der Beitrag erhöht oder senkt sich bis zum Zeitpunkt der Ausfertigung der Vergabungsverträge entsprechend dem Zürcher Baukostenindex (Preisbasis 1. April 2002, 110.0 Punkte). Nach Vertragsabschluss erfolgt die Berechnung der Teuerung aufgrund der KBOB-Richtlinien (Konferenz der Bauorgane des Bundes).
3. Zur Verbilligung der Taxen des Altersheimes Mülimatt in Oberwil wird der Bürgergemeinde Zug ab Bezug des sanierten und erweiterten Heimes ein jährlich wiederkehrender Betriebsbeitrag von maximal Fr. 200'000.-- zu Lasten der laufenden Rechnung bewilligt.
4. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.
5. Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

12. Spielplatzplanung in der Stadt Zug: Zwischenbericht

Dieses Traktandum wird aus zeitlichen Gründen auf die nächste GGR-Sitzung verschoben.

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

Ratspräsident Werner Golder: Gegen den Beschluss des Grossen Gemeinderates Nr. 1310 vom 12. November 2002 betreffend Bebauungsplan Kistenfabrik: Änderung der Parkierung und Verkehrssteuerung, reichte die Sektion Zug des VCS Beschwerde beim Regierungsrat ein. Das Baudepartement erarbeitet zuhanden des Büros die Stellungnahme an die Baudirektion.

Das Reglement betr. Entschädigungen von Behörden und Kommissionsmitglieder kann über Internet abgerufen werden (www.stadtzug.ch/de, Verwaltung, Reglemente).

Auf die Umfrage bezüglich Führung der GGR-Mitglieder durch die Stadtverwaltung sind inzwischen 20 Anmeldungen eingegangen. Die Anmeldefrist läuft noch bis 15.2.2003. Anschliessend wird eine Terminumfrage folgen. Vorgesehen ist eine 2 - 3stündige Führung.

Die nächste Sitzung des GGR findet statt:

Dienstag, 11. März 2003, 17.00 Uhr

Für das Protokoll:

Arthur Cantieni, Stadtschreiber