



STADT ZUG

Protokoll 11

- 273 -

über die Verhandlungen des

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

Dienstag, 26. Mai 1987, 16.00 - 18.15 Uhr, im Kantonsrats-
saal

Vorsitz

Ratspräsident P. Rupper

Protokoll

Stadtschreiber A. Müller

Namensaufruf

Für die Sitzung entschuldigt hat sich Gemeinderat Beat
Aklin; die übrigen 39 Ratsmitglieder sind anwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig zugegen.

Ratspräsident P. Rupper eröffnet pünktlich die Doppelsitzung und gibt folgende Eingänge bekannt:

E i n g ä n g e

Motionen

Keine

Postulate

Keine

Interpellationen

Interpellation A. Oswald betr. Wohnungskündigungen Riedmatt 2

Mit Datum vom 23. Mai 1987 hat Gemeinderat Armin Oswald folgende Interpellation eingereicht:

"Diese Woche erhielten sämtliche 27 Mieter des Mehrfamilienhauses Riedmatt 2 auf Ende September 1987 die Kündigung. Den Mietern von Riedmatt 4 - ebenfalls 27 - wurde die Kündigung auf nächsten Frühling angekündigt. Als Kündigungsgrund wird eine geplante Sanierung der Liegenschaft angeführt. Dieser Vorgang zwingt 54 Mieter, mit gegen 20 Kindern, im ausgetrockneten Zuger Wohnungsmarkt eine neue Wohnung suchen zu müssen. Was das heisst, ist leicht vor auszusehen: Die Mehrheit wird in der Stadt keine Wohnung mehr finden - schon gar nicht zu den bis jetzt günstigen Mietzinsen - es bleibt nur der Wegzug. Die Kinder werden aus ihrer gewohnten Umgebung gerissen, viele Erwachsene werden einen längeren Arbeitsweg und erst noch höhere Mieten in Kauf nehmen müssen. Das Vorgehen des Hauseigentümers kann leider nur als skurpelloso bezeichnet werden. An diesem Beispiel zeigt sich drastisch, was von einer sogenannten "Partnerschaft" zwischen Mieter und Vermieter zu halten ist.

Ich meine., auch die städtischen Behörden dürfen solche Massenkündigungen - auch wenn dagegen keine rechtliche Möglichkeiten vorhanden sind - nicht einfach hinnehmen. Umsomehr als es sich hier um preisgünstige Wohnungen handelt.

Ich stelle daher dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis von diesen Kündigungen ? Billigt er sie ?
2. Hat der Stadtrat Kenntnis von einem bewilligungspflichtigen Umbau- oder Sanierungsprojekt der fraglichen Liegenschaft ? Wie sieht dieses allenfalls aus ?
3. Ist der Stadtrat bereit, seine sozialen Verpflichtungen wahrzunehmen, und sich für die Interessen der betroffenen Mieter einzusetzen ? Ist er bereit, darauf hinzuwirken, dass die Kündigungen rückgängig gemacht werden ? Ist er allenfalls bereit, ein eventuelles Baugesuch solange zu sistieren, bis die Interessen der jetzigen Mieter gebührend berücksichtigt sind ?"

Stadtpräsident O. Kamer ist namens des Stadtrates bereit, die Interpellation am Schluss der Doppelsitzung zu beantworten.

Verhandlungsgegenstände

1. Genehmigung der Traktandenliste
- 2a. Umbau Bahnhof Zug, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 911
- 2b. Motion F. Hotz, P. Kamm, O. Birri, Ch. Buri betr. bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes
(Vgl. Protokoll Nr. 7, Seite 167)
3. Kaufvertrag zwischen der Einwohnergemeinde Zug und der Firma LGZ Landis & Gyr Zug AG betr. die Parzellen GBP Nrn. 2025 und 2121 an der Dammstrasse in der Gemeinde Zug
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 910
4. Beitrag an die SBB betr. die Kosten des Doppelspurausbaues zwischen Dammstrasse und Aabachstrasse
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 909
5. Park an Ride-Parkhaus Bahnhof, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 908
6. Erstellen eines Freizeitlokales für den Verein Centro Espanol in der Kollermühle, Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 912
7. Motion J. Lang/D. Brunner betr. Umweltberatung an der Herbstmesse

8. Motion D. Brunner/J. Lang betr. Erhaltung des Gebäudeensembles auf der Liegenschaft Erlenbach und allenfalls Kauf durch die Stadt
9. Postulat H.P. Moos und Mitunterzeichner betr. Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Göblistrasse und der alten Baarerstrasse

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

1. Genehmigung der Traktandenliste

Ratspräsident P. Rupper erklärt, dass die Interpellation B. Holdener betr. Nutzung des SBB-Areals als Traktandum 10 behandelt wird.

Im übrigen wird die Traktandenliste stillschweigend genehmigt.

2a. Umbau Bahnhof Zug

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 911

Bericht und Antrag der GPK Nr. 911.1

Bericht und Antrag der BPK Nr. 911.2

2b. Motion F. Hotz, P. Kamm, O. Birri, Ch. Buri betr. bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes

Der Text dieser Motion befindet sich auf S. 167 im Protokoll Nr. 7 vom 7. April 1987.

K. Rust, Präsident GPK, weist auf den Bericht und stellt fest, dass die Vorlage auch den Titel "Neues Buskonzept" tragen könnte. Das vorliegenden Gesamtkonzept stellt eine erste Hauptetappe dar, die nichts präjudiziert für spätere Ausbauetappen.

Der Präsident GPK ist froh, dass der Stadtrat beim Kanton schon ein Gesuch um Mitfinanzierung gestellt hat und zwar unter dem Titel "Förderung des öffentlichen Verkehrs", wobei ein Betrag von ca. Fr. 5 Mio. erwartet werden dürfte. Die Mitglieder der GPK haben der Vorlage einstimmig zugestimmt.

Baupräsident H.J. Werder erinnert an die Vorgeschichte, relativiert den Zeitdruck und stellt fest, dass die SBB auf 1990 hin die S-Bahn einführen werden und von daher war der "Fahrplan" gegeben; insbesondere können aber mit dieser Vorlage im Bereich Bahnhof für Fussgänger und Velofahrer sowie für den öffentlichen Verkehr von Stadt und Region Zug bessere Bedingungen geschaffen werden. Drei Randbedingungen waren zu erfüllen:

1. Kein neues Bahnhofgebäude, 2. die Häuser auf der Parzelle Dammstrasse nicht abbrechen und 3. Wünsche der PTT, ZVB und des Amtes für Raumplanung "unter einen Hut bringen." Im weitem erklärt der Baupräsident die Standorte der Bushaltestellen, wobei diese von vier auf zwei Hauptstandorte gesenkt werden konnten, nämlich an der Baarerstrasse für die Durchmesserlinie und an der Dammstrasse. Der Stadtrat respektierte auch die Wünsche der SBB betr. Park an Ride-Begehren; SBB und Stadtrat haben sich mit 100 Parkplätzen bescheiden gegeben.

Eintretensfrage:

E. Kalt:

Namens der Fraktion der CVP gestatte ich mir, zum Eintreten auf die Vorlage Nr. 911, das Kreditbegehren "Umbau Bahnhof Zug" folgende Erklärung:

Die CVP hat sich mit der Vorlage eingehend auseinandergesetzt und es hat sich dabei - wie sich dies für eine Volkspartei gehört - ein breites Meinungsspektrum ergeben. In Wahrnehmung unserer Aufgabe und Verantwortung dem Wähler gegenüber haben wir uns sehr kritisch mit der Vorlage und ihrer Vorgeschichte befasst und dabei Erkenntnisse gewonnen, die uns zum Schlusse veranlasst, selber auf die Vorlage einzutreten und Ihnen dieses ebenfalls zu empfehlen:

Die CVP ist der Auffassung, dass diese Vorlage - bei aller teilweise berechtigter und teilweise unberechtigter - Detailkritik - je nach Optik - in den grossen Linien einen weiteren und sehr wichtigen Schritt bei der vielzitierten Förderung des öffentlichen Verkehrs darstellt. Wir sind uns dabei bewusst, dass diese Vorlage nicht visionären Charakter hat, wie dies da und dort gewünscht und erwartet wurde. Dazu fehlte es in grundsätzlicher Hinsicht in verschiedener Beziehung. Wir möchten in diesem Zusammenhange beispielhaft nur auf die weitgehende praktische und juristische Selbständigkeit der SBB hinweisen sowie auf die Eigentumsverhältnisse am Bahnhofareal. Wenn dieser Vorlage nach unserer Auffassung das Visionäre abgeht, spricht dies allerdings nicht gegen die Vorlage an sich, zumal sie - und davon sind wir überzeugt - immerhin einen sehr grossen Teil derjenigen Forderungen, die vernünftigerweise an ein derartiges Projekt gestellt werden können, im Rahmen des Möglichen erfüllt. Selbstverständlich kann man beim vorliegenden Projekt berechtigt Detailkritik üben. Derart umfassende Grossprojekte sind in jedem Falle dafür bestens geeignet. Wir möchten Sie darauf hinweisen, bei aller Kritik die hauptsächliche Zielsetzung der Vorlage nicht aus den Augen zu verlieren: die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Im weiteren meinen wir, dass es der Sache wenig hilfreich ist, irgendwelche Versäumnisse in der Vergangenheit zu behaupten und darauf eine allenfalls ablehnende Haltung zu dieser Vorlage aufzubauen. Mit einer derar-

tigen Einstellung helfen wir dem weit verbreiteten Anliegen, der Förderung des öffentlichen Verkehrs, nicht. Obwohl wir die Auffassung des Stadtrates nicht teilen, dass die Um- und Ausbauten der SBB für die Stadt eine einmalige Gelegenheit für die Bahnhofumbauten darstellen, meinen wir, dass ein Mitmachen der Stadt im Umfang der Vorlage einzig richtig und mindestens in absehbarer Zeit die einzige Gelegenheit ist, einen weiteren und sinnvollen Schritt im Interesse der Förderung des öffentlichen Verkehrs zu tun. Wir erachten es deshalb auch im Interesse unserer Glaubwürdigkeit für geboten, auf diese Vorlage einzutreten und sie zu unterstützen und empfehlen Ihnen, uns zu folgen.

F. Hotz, Mitmotionär für eine bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes, ist zusammen mit den andern Mitmotionären im Gegensatz zu den Projektverfassern keineswegs der Meinung, dass hier ein epochales Werk vorliegt. Bei näherem Studium kann festgestellt werden, dass insbesondere durch die forsche Gangart der SBB Sachzwänge entstanden sind. Bei einer Rückweisung dieser Vorlage würden die SBB die Perrons zwar verlängern und die Doppelspur ausbauen, aber es würde dann keine Verbesserung am Bahnhof eintreten; vielmehr würde das heutige Chaos noch vergrössert: "Trotzdem ziehen wir die Motion nicht zurück. Wir sehen sie zur Ergänzung zur stadträtlichen Vorlage an, und erwarten vor der Eintretensabstimmung eine Erklärung, wie und in welcher Form die Motion übernommen wird."

O. Rickenbacher stellt Antrag auf Nichteintreten auf die Vorlage Nr. 911 und begründet dies wie folgt: "Am zweiten April 1987 wurde von vier Motionären eine Motion für eine bessere Gestaltung des Bahnhofes Zug eingereicht. Die drei Forderungen heissen: 1. Es soll ohne Zeitdruck ein Ideenwettbewerb über die Westseite (gegen Dammstrasse) veranstaltet werden. 2. Es soll von der SBB eine vermehrte unterirdische Platzreserve unter den Geleiseanlagen auf der Westseite erreicht werden und 3. Es soll über die Gestaltung des südlichen Vorplatzes des heutigen Bahnhofgebäudes ein beschränkter Projektwettbewerb durchgeführt werden. Die drei Forderungen werden in der Motion klar und ausführlich

begründet. - Nun liegt aber die Stadtratsvorlage Nr. 911 vor; 27 Tage später als die Motion eingereicht wurde. Die Vorlage weicht nicht stark von der den Motionären bekannten Lösung ab. Auf Aeusserungen des Stadtrates (Fraktionssitzung) darf ich entnehmen, dass der Stadtrat Punkt 1 und 3 übernehmen wird. Meines Wissen ist es das erste Mal; dass der Stadtrat eine Vorlage an den GGR bzw. zur Volksabstimmung bringt, für die er bereits wiederum einen Ideenwettbewerb und einen Gestaltungswettbewerb durchführen will oder muss, bevor auch nur von Seiten der Stadt mit irgendwelchen Arbeiten begonnen wurde. Für mich ist dieses Vorgehen unverständlich. Gegen diese Vorlage spricht im weitern nicht nur Detailkritik, sondern auch globale Kritik, wie auch Herr Berchtold von der ZVB/ZBB sich sehr negativ über das Busvorfahrtenkonzept geäussert hat. Es sind keine Wartehallen für Buspassagiere vorgesehen; zwischen Bustrain und Zugang sind die Taxis-Vorfahrten gefährlich für Buspassagiere. Der Verkehr mit Postfourgon für die Post Zugerberg erfolgt über Dammstrasse/Fussgängertunnel/Baarerstrasse. Treppenauf-abgänge bei Fussgängertunnel Süd schlecht plazierte; enge Platzverhältnisse. Umlagerung/Uorientierung vom Bahnhofplatz Süd auf Seite West (Dammstrasse) und Ost (Baarerstrasse) ist keine gute Lösung. Die heutige Bedeutung des Bahnhofplatzes als Pforte zur Stadt wird zu massiv reduziert; für den ankommenden Kunden der SBB und Gast unserer Stadt wirkt dies nicht mehr so einladend. Da für die Zufahrt zu den Parkplätzen Speck neben Gotthardgeleise weiterhin am Rand des Platzes Autos zirkulieren müssen, sollte der Platz besser als in der Vorlage projektiert werden; ebenso müssen die vorgesehenen Parkplätze in der Alpenstrasse für die Kunden der Post Zug 4 (mit Dringlichkeitsschalter und Schliessfächern) optimal erreichbar sein. Die Aufgänge von der Passage Bären - Glashof Richtung Dammstrasse müssen beibehalten werden. Ich bin der Ueberzeugung, dass das vorliegende Projekt nicht eine optimale, zukunftsgerichtete Lösung darstellt. Das Konzept Busbahnhof/Fussgängerkonzept befriedigt in vielen Teilen nicht. Ich kann mich leider für diese Vorlage nicht begeistern und da der Stadtrat ja in der Vorlage (vgl. S. 13) geschrieben hat, "im Falle einer Ablehnung des Kredites seitens der Stadt Zug werden die SBB ihre Bauabsichten im Rahmen ihres bereits bewilligten Kredites allein verwirklichen", so darf aus diesen Aeusserungen geschlossen werden, dass wir besser tun, die Vorlage zur Ueberarbeitung und Verbesserung an den Stadtrat zurückzuweisen. Der öffentliche Verkehr sowie die Bahnkunden verdienen aufgrund des heutigen und insbesondere des zukünftigen Stellenwertes - auch im Zusammenhang mit der S-Bahn /Bahn 2000 - eine bessere Lösung als hier vorgelegt wird. Ich ersuche Sie, meinen Antrag auf Nichteintreten zu unterstützen."

H.R. Kühn erklärt, dass in der FdP-Fraktion die Vorlage eingehend diskutiert und mehrheitlich Eintreten beschlossen worden ist. Wichtig erscheint die Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Ausbau des Bahnhofes. Das Konzept mit der Aufteilung in zwei Busbahnhöfe erscheint richtig; störend erscheinen die vielen Sachzwänge sowie der Zeitdruck. Gewisse Wünsche sollen in der Detailberatung geäußert werden: "Persönlich finde ich, dass die Forderung nach neuen Ideen und neuen Konzepten zu verstehen ist; ich ersuche, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen."

J. Lang unterstützt die meisten Ueberlegungen im Votum von Gemeinderat Rickenbacher und hält fest: "Ich werde nicht gegen Eintreten stimmen, aber dann für Rückweisung. Die Einsicht, den öffentlichen Verkehr fördern zu wollen, ist zwar erfreulich, erscheint aber noch ungenügend; denn 1. wird dies in der Praxis nicht konsequent durchgezogen, z.B. Park an Ride-Parkhaus; denn ein solches Parkhaus ist überflüssig; unsere Verkehrsprobleme sind auch eine Folge des Verkehrs an sich, d.h. von der siedlungspolitischen Fehlentwicklung. Die Aufgabe des öffentlichen Verkehrs besteht nicht darin, das Verkehrsvolumen gesamthaft zu fördern, sondern den Privatverkehr zu reduzieren; sonst haben wir in 20 Jahren das Ergebnis, dass sowohl der Privatverkehr wie auch der öffentliche Verkehr zugenommen haben. Eine weitere Sache zum Busbahnhof: es liegt hier ein zentralistisches Konzept vor; viel besser wäre der Ausbau des Durchmesserlinien-Systems, das flächendeckender und dezentraler ist. Zum Zeitdruck: offensichtlich ist ein solcher vorhanden gewesen, vor allem war auch die CH91 Grund dafür."

A. Oswald:

Die Mehrheit der SP-Fraktion ist für Eintreten. Ich spreche für diese knappe Mehrheit.

Für Eintreten ohne Begeisterung, damit werden wir nicht allein sein. Es fehlt das überzeugende Konzept, die zündende Idee.

Wir sind für Eintreten, weil wir das vorliegende Projekt für das kleinere Uebel halten. Es ist für uns kein Wurf, kein Jahrhundertprojekt - höchstens von den Kosten her - sondern ein Sachzwangprojekt. Wir nehmen zur Kenntnis - und sehen das für einmal sehr pragmatisch - dass bei einer Ablehnung noch mehr Präjudizien entstehen würden als jetzt schon vorhanden sind. z.B. mit der Gestaltung des Damms Richtung Cham.

Ein wenig Selbstkritik gehört auch dazu: 1985 beim Kredit für Vorstudien und 1986 beim Projektierungskredit hat der GGR nicht geschaltet und die Weichen anders gestellt. So hätten 1-2 Jahre für eine zukunftsgerichtete Lösung gewonnen werden können. Aber der GGR liess sich von der CH 91 drängen und lähmen.

Zu unserer Kritik:

Städtebaulich:

Der Bahnhof verliert sein Gesicht, ohne dass er ein neues bekommt. Die stadtzugewandte Hauptfront mit dem Bahnhofplatz wird nicht zuletzt wegen der Verlegung der Publikumsdienste der SBB, ^{mit 0,6} abgewertet. Die Identitätsbildende Funktion geht verloren. Sie können in Zukunft zu einem Bekannten nicht mehr sagen: Treffen wir uns beim Bahnhof. Sie müssen präzisieren. Dieser städtebauliche Verlust kann bei noch so guter Detailplanung kaum mehr wettgemacht werden.

Verkehrskonzept:

Wir müssen zur Kenntnis nehmen, dass das Verkehrschaos auf dem Bahnhofplatz untragbar geworden ist. Das Konzept mit zwei Busbahnhöfen - Ost und West - finden wir akzeptabel. Wir glauben auch, dass die Idee Busbahnhof Dreispitzplatz aus Platzgründen unrealistisch ist. Wir fragen uns hingegen ernsthaft ob die Konzentration aller Funktionen auf den ^{Busbahnhof West} Busbahnhof West nicht zum gleichen Chaos führen wird wie heute beim Bahnhofplatz.

Gestaltung:

Mit der Gestaltung des Bahnhofplatzes ist offensichtlich auch der Stadtrat noch nicht zufrieden. Wir sind es auch nicht. Wir unterstützen deshalb die Durchführung eines Wettbewerbs. ^{wie oben}

Die Gestaltung des Westportals, mit der Glashalle - ist schon fast als hilflos zu bezeichnen. Und kann so nicht akzeptiert werden.

Zumindest eigenartig und unüblich finden wir, dass neben dem bearbeitenden Architekt noch eine AG für die Lösung der gestalterischen Probleme eingesetzt werden musste.

Kosten:

Wir finden, dass die Stadt gegenüber den SBB ziemlich grosszügig ist. Dass die Stadt noch 260000 Fr. für eine bessere Gestaltung der Perrondächer zahlen muss, ist ein Beispiel dafür. Ähnliches gilt für die neue SBB-Brücke Dammstr. Es ist nicht akzeptabel, dass sich die SBB so einfach aus der gestalterischen Verpflichtung einer öffentlichen Institution stehlen können.

Zumindest ungeschickt war, dass der Finanzpräsident als privater Auftragnehmer von Ing-Arbeiten beim Bahnhof- und damit ausstandspflichtig, die Verhandlungen mit der SBB führte.

Wie weiter ?

1. Wir sind der Meinung, dass das vorgesehene Projekt als 1. Etappe zu betrachten ist. Zum Teil sogar als Provisorium. Es ist zu prüfen, ob die verglaste Halle auf der Westseite wegzulassen ist.
2. Es sollen möglichst wenige weitere Präjudizien für folgende Etappen geschaffen werden. Die P+R-Anlage ist deshalb zurückzustellen.
3. Im Sinne von P.1 der Motion bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofs ist baldmöglichst der entsprechende Ideenwettbewerb unter Einbezug des Bahnhofgebäudes durchzuführen.
4. Für die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist gem. Motion ein Wettbewerb durchzuführen.

In diesem Sinne plädiere ich für Eintreten.

O. Birri hält zur Eintretensfrage noch folgendes fest: 1. Man wusste längst, dass diese Bahnanlagen nicht mehr auf weite Sicht funktionieren können. 2. Gemäss Protokoll BPK blieb der Finanzpräsident im Sitzungszimmer; die Ausstandspflicht wurde verletzt; im Prinzip hätte ein Stellvertreter da sein sollen. 3. Die SBB sagen auch, dass es die erste Etappe sein wird.

Ch. Buri: "Ich spreche nicht als Motionär, sondern vertrete meine persönliche Meinung. Wir alle wollen, dass die Region Zug einen zeitgemässen Bahnhof erhält, wir alle sind uns einig, dass der öffentliche Verkehr gefördert werden muss, einig sind wir uns hier allenfalls nicht über den richtigen Weg zu einem solchen Bahnhof. Was uns vorliegt ist das Projekt des Stadtrates: Das Projekt hat eine längere Vorgeschichte. Vor 3½ Jahren hat man im Rahmen der Zentrumsplanung Grundsätze für einen neuen Bahnhof festgelegt, diese Grundsätze gelten auch noch heute. Wie geht man an eine Planung heran, wenn man die Grundsätze festgelegt hat? Man versucht ein Konzept zu erarbeiten, das auf alle Rahmenbedingungen Rücksicht genommen wird und allen Zusammenhängen Rechnung getragen wird. Das ist nicht geschehen, der Stadtrat hat nie einen Wettbewerb veranstaltet, es sind einige Einzelstudien gemacht worden, dann wurde das Projekt direkt an einen Architekten vergeben. Das bedeutet, das Pferd am Schwanz aufzuzäumen. Jetzt stehen wir vor einem Umbauprojekt, das 19 Mio. kostet, aber noch immer ist kein Konzept dahinter. 3 Jahre lang haben der Bauausschuss und der Architekt an diesem Projekt geklebt und geleistet und diese Collage wird jetzt als "zukunftsweisende" Lösung präsentiert. Es hat auf diesem steinigen Weg nie an Kritik und Vorschlägen gefehlt, das ist immer so, die Motion für eine bessere Gestaltung ist jetzt der letzte Versuch, Verpasstes nachzuholen. Wo ist der Wurm im Projekt?"

Zur Westseite:

Es wird nicht nur das heutige Verkehrschaos vom Bahnhofplatz verlagert, nein, es kommen noch Cargo Domizil, die Gepäckanlieferung, mehr Busse und mehr Fussgänger dazu. Da kann man nur sagen: "unser Polizeipräsident braucht auch neue Aufgaben." Schliesslich wird in eine Ecke des Geländes noch ein Parkhaus gestellt (nichts gegen Park and Ride, ich denke, der Stadtrat hat hier auch die richtige Grösse gefunden), das einer zukünftigen Lösung sicher im Weg steht.

Zum Bahnhofplatz;

Der Bahnhof liegt auf zwei Achsen, einer Ost-West- und einer Süd-Nord-Achse. Das Projekt gibt keinen Aufschluss darüber, auf welche Achse der Bahnhof sich hinorientieren soll, ist nicht klar. Ich denke, der Bahnhof muss sich wie bisher grosszügig gegen Süden öffnen, dann genügen die beiden Aufgänge, wie sie das Projekt vorschlägt nicht, das sind doch nur schattige Fallgruben.

Erlauben Sie mir noch eine kritische Bemerkung zu den Finanzen: Was zu diesem 19 Mio. Projekt vorliegt, ist nichts anderes als eine rudimentäre Kostenschätzung, die auf Schätzwerten, Vergleichszahlen der SBB und auf Plänen beruht, die erst seit einigen Wochen vorliegen. Es wurden praktisch keine Submissionen durchgeführt. Der "Kostenvoranschlag" wird verteidigt mit einem Hinweis auf "die grosse Erfahrung der SBB" und mit dem "Vertrauen zur SBB". Die Verantwortung gegenüber dem Stimmbürger fordert aber einen anderen Umgang mit dem Geld, es ist nicht mehr als gut und recht, dass auch hier der Franken ausgewiesen wird, wie bei einem Toilettenhäuschen. Sonst stimmen die Verhältnisse wirklich nicht. Was geschieht bei einer Rückweisung des Projekts:

- die SBB verwirklicht ihre Gleisanlagen so oder so bis zur Eröffnung der S-Bahn 1990.

Dass eine Zurückweisung dieses Projekts nicht den Weg verbaut, bestätigte auch der Projektbeauftragte der SBB Herr Hunkeler. Ich zitiere aus dem Protokoll Nr. 5 der BPK: "Herr Hunkeler erklärt, dass es vorwiegend um die Fertigstellung der neuen Sicherungsanlagen und der neuen Perronkanten in voller Länge geht, denn es werden dann drei S-Bahnen pro Stunde in Zug ankommen. Wünschbar wäre es, auch die Kundenanlagen weitgehend fertiggestellt zu haben, damit der Zugang zu den Zügen erleichtert ist. Die Abhängigkeit ist jedoch nicht so zwingend wie die Fertigstellung der bahntechnischen Anlagen."

- Die Stützmauer West zur Platzgewinnung ist unbestritten und kann auch ohne die übrigen Teile verwirklicht werden.

Ich frage mich, wer steht wirklich hinter diesem Projekt, wer ist zufrieden damit ausser den Ingenieuren und den Architekten. Dieses Projekt kann man nur als Provisorium verkaufen und nicht mehr, diese Meinung vertritt auch der Präsident des Baufachausschusses, Herr Schmid: er hat mir auf Anfrage bestätigt, dass auch der Baufachausschuss das Projekt nur als Provisorium betrachtet. Wollen wir ein Provisorium, das nach gutschweizerischer Sitte alsbald vom Provisorium zum "Providurium" wird oder tatsächlich eine zukunftsweisende Lösung. Ich habe mir das lange überlegt, aber ich muss schlussendlich sagen, wenn ich konsequent sein will, muss ich den Antrag von Gemeinderat Rickenbacher unterstützen: Wer ja sagt zum öffentlichen Verkehr, kann nicht ja zu diesem Projekt sagen."

Ratspräsident P. Rupper ersucht die Ratsmitglieder um kurze Voten.

H. Abicht meldet seinen Ausstand zur Vorlage Nr. 911 gemäss § 20 bis der Gemeindeordnung an.

K. Rust fügt zwei Bemerkungen an: 1. Der Hinweis auf CH91 erscheint fragwürdig; Ausgangspunkt für die Verbesserungen am Bahnhof Zug ist das Konzept Bahn 2000 und das S-Bahn-Konzept Zürich - Zug; die S-Bahn ist übrigens längstens im Bau.

2. Der Finanzpräsident hat anfangs deutlich erklärt, dass er einen Auftrag hat und sich im Ausstand befindet; die GPK hat den Finanzpräsidenten "ausdrücklich als Auskunftsperson angeschaut".

D. Brunner fragt, ob die Gestaltung auch die Erschliessung auch vom Bahnhofplatz miteinschliesst; heute sind zwei Zugänge zum Untergeschoss geplant, und das verhindert auf alle Zeiten einen Busverkehr auf dem Bahnhofplatz.

Baupräsident H.J. Werder nimmt insbesondere zur Motion betr. eine bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes wie folgt Stellung: "Der Stadtrat ist gegen Ueberweisung der Motion in dieser Form. Er vertritt die Auffassung, dass die in der Motion geforderten 3 Punkte Gegenstand dreier Motionen sind und möchte sie als solche behandelt wissen. Er nimmt dazu wie folgt Stellung:

Motion Nr. 1 (Wettbewerb Bahnhof-Westseite)

Der Stadtrat teilt die Auffassung der Motionäre, dass längerfristig auf der Bahnhof-Westseite zusätzlicher Raum geschaffen werden soll für öffentliche Zwecke. Der Stadtrat hat deshalb sowohl bei der Einholung des Projektkredites, wie auch im Schlussbericht der Zentrumskommission bereits auf das langfristige Konzept hingewiesen. In diesem Sinne befürwortet er für diesen Bereich die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes unter Architekten. Dies wird auch vom Baufachausschuss befürwortet. Der Stadtrat ist bereit, diese Motion entgegenzunehmen (Entspricht Punkt 1 des vorliegenden Motionstextes).

Motion Nr. 2 (Verbreiterung des Raumes auf der Westseite um 3-4 m)

Der Stadtrat ist gegen Ueberweisung dieses Vorstosses weder in Form einer Motion noch in Form eines Postulates.

Begründung:

Heute beträgt die Breite zwischen dem Bahndammfuss und den 4 bebauten Parzellen je nach Ort zwischen 11 und 12 m. Mit der vom Stadtrat vorgeschlagenen Neugestaltung wird die Breite des Vorgeländes inkl. Arkade 22,5 m breit. Eine weitere Verbreiterung um 3 - 4 m auf ca. 26 m brächte keine weiteren Vorteile. Gemäss Berechnungen der SBB würde diese zusätzliche Verbreiterung aber Mehrkosten von Fr. 12 - 15 Mio. bedingen. Das sind rund 50 % mehr, als in allen 4 Bahnhofvorlagen an Krediten angebeht wird. Vermutlich sollte der so neugewonnene Raum für die Unterbringung von Bussen der ZVB dienen. Dies ist aber nicht möglich, da aus statischen Gründen die Stützenabstände nicht geändert werden dürfen und somit die Buseinfahrt nicht möglich wäre. Ebenso wenig kommt eine Einfahrt im Bereich der neuen Brücke Dammstrasse in Frage, da eine Brücke nicht auf Widerlager verzichten kann. Die Bauzeit des Bahnhofs würde übrigens um 1 Jahr verlängert, was seitens der SBB nicht akzeptiert wird. Aus den genannten Gründen empfiehlt der Stadtrat diese Motion zur Verwerfung (Entspricht Punkt 2 des vorliegenden Motionstextes).

Motion Nr. 3 (Projektwettbewerb Bahnhofplatz)

Der Stadtrat und der Baufachausschuss sind der Meinung, dass, da die Gestaltung des Bahnhofplatzes einen hohen Reifegrad erreicht hat und kein neues Bahnhofgebäude seitens der SBB geplant ist, kein Projektwettbewerb durchgeführt werden soll. Hingegen ist sich der Stadtrat und der Baufachausschuss einig, dass demnächst ein Wettbewerb für die künstlerische Gestaltung des Bahnhofplatzes (auf beiden Ebenen) durchgeführt werden soll. Miteinbezogen werden soll gemäss Vorstellung von Stadtrat und Baufachausschuss auch die Ausgestaltung von Platz und Umgebung. Der Grund dafür ist folgender:

Die geplante Unterführung erhält Tageslicht von beiden Eingängen (Ost und West), sowie im Bereich der flachabfallenden Rampen vom Bahnhofplatz. Seit längerer Zeit wurde vom Architekten und vom Baufachausschuss ein Lichtschacht in der obern Platzmitte vorgeschlagen zur bessern Belichtung des darunterliegenden Platzes, aber auch als architektonisches Gestaltungsmittel. Diese Idee kollidierte mit dem Wunsch nach einer künstlerischen Gestaltung der obern und der konzentrisch darunter liegenden Platzmitte mit beispielsweise je einer Plastik. Baufachausschuss und Architekt glauben, mit einem Wettbewerb diesen scheinbaren Konflikt lösen zu können und das Resultat bei der Detailplanung berücksichtigen zu können.

Der Stadtrat ist daher bereit, diese Motion (entspricht Punkt 3 des vorliegenden Motionstextes) als Postulat zu übernehmen oder als Motion, falls das Wort Projektwettbewerb in Wettbewerb oder ev. künstlerischer oder Gestaltungs-Wettbewerb abgeändert wird.

Zusammenfassend beantragt Ihnen der Stadtrat, die eingereichte Motion in 3 Motionen aufzuteilen und separat zu behandeln, sonst würde er sie ablehnen." Der Busbahnhof auf der Westseite verfügt über mehr Reserve als heute, ca. ein Drittel Reserve an Bus. Aus politischen Gründen können die vier Häuser an der Dammstrasse nicht abgebrochen werden. Herr Berchtold, der die Unterlagen bei der Auskunftserteilung an die Presse noch nicht eingesehen hat, bedauert, dass "er überfallen worden ist". Der Direktor, Herr Bietenholz, war bei den Beratungen zugegen, und der Verwaltungsrat ZBB hat sich für die Bahnhofvorlage ausgesprochen. Zur Taxivorfahrt: Nun erhalten wir eine Trennung zwischen Bus, Taxi und Fussgänger. Der VCS hat seine Beschwerde zurückgezogen. SBB-Bauabsichten: die SBB fangen mit den Arbeiten an, ob hier Eintreten beschlossen wird oder nicht. In zwei Jahren dürfte das vorliegende Projekt mindestens Fr. 15 Mio. mehr kosten; auch diese Konsequenzen müssen bedacht werden; zudem würden andere Lösungen später mehr kosten.

O. Rickenbacher beruft sich auf Aeusserungen des Präsidenten des Baufachausschusses sowie auf jene von Herrn Berchtold: "Ich glaube, wenn gewisse Sachen realisiert würden, die nicht übertrieben sind, dann käme man ohne Mehrkosten aus; aber es bedingt, dass etwas "Gescheiteres" kommt. Aufgrund der vielen Meinungsäusserungen, die negativ waren, ist die Vorlage zurückzuweisen, und der Stadtrat soll etwas Neues bringen und Lösungen präsentieren, die auch für den öffentlichen Verkehr und insbesondere für die Benutzer dienlich sind."

P. Kamm erinnert, dass der jetzige Bahnhof 90 Jahre alt ist und sich gut bewährt hat; er war seinerzeit Gegenstand eines nationalen Wettbewerbes: "Es ist mühsam, wie schwer man sich im heutigen Zeitpunkt tut, die im Motionstext angeführten Punkte anzugehen. Es ist nicht gleich, wie der Bahnhofplatz in Zukunft aussieht; das bestmögliche ist nur gut genug." Gemeinderat Kamm zitiert von S. 2 des Berichtes BPK Nr. 911.2, wonach der Stadtrat von der hängigen Motion Punkt 1 und 3 übernehmen will und hält die Bereitschaft der Motionäre fest, Punkt 2 fallen zu lassen. Punkt 3 gibt dem Stadtrat einen Ermessensspielraum, in welcher Art der Wettbewerb durchgeführt werden soll. Die Motionäre erwarten, dass der Platz Süd vom Bahnhof als Gesamtheit gestaltet werden soll.

F. Renner betont, dass die Gestaltung des südlichen Bahnhofplatzes ausserordentlich wichtig ist; hier ist die Ansicht des Stadtrates zu unterstützen. Es ist besser, rasch Wettbewerbsbedingungen festzulegen und Künstler für einen Ideenwettbewerb einzuladen.

O. Birri weist auf den Bahnhof Chur hin, wo ein Ideenwettbewerb durchgeführt worden ist.

Baupräsident H.J. Werder hält zur Motion betr. eine bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes folgendes fest: Punkt 1 kann übernommen werden; Punkt 2 wird von den Motionären fallen gelassen und Punkt 3 kann auch übernommen werden, nur soll das Wort "Projekt" gestrichen werden, so dass es schlicht und einfach heisst "Wettbewerb".

P. Kamm ist namens der Motionäre mit dieser angekündigten Behandlung der Motion einverstanden.

Abstimmung über die Eintretensfrage:

Für Eintreten stimmen 27 Ratsmitglieder, dagegen 3.

Ergebnis:

Mit 27 gegen 3 Stimmen ist Eintreten auf die Vorlage 911 beschlossen.

Detailberatung:

Ratspräsident P. Rupper ersucht die Ratsmitglieder, nur zu den Details der Vorlage zu sprechen.

Kapitel I/II und III:

Keine Wortbegehren

Kapitel IV und Pläne zum Ausbau:

D. Müller weist auf die 18 Kurzzeitparkplätze hin und fragt, welches Geschäft in der Stadt auch Parkplätze vor der Türe hat. Gemeinderat Müller ersucht den Rat, die 18 Parkplätze an der Alpenstrasse aufzuheben.

D. Brunner begründet den Rückweisungsantrag:

Zuerst möchten wir festhalten, dass ein NEIN des Gemeinderats zum städtischen Teil des Bahnhofumbaus die Erweiterung des Bahnhofs durch die SBB nicht verhindert. Weil es beim Bahnhof um sehr viel Geld und ums "Vorspuren" für Jahrzehnte geht, muss auch etwas Gutes gebaut werden. Unter Zeitdruck ist das schlecht möglich.

Darum zu den einzelnen Gründen, die für uns eine Überarbeitung des Bahnhofprojekts nötig machen.

1) würde der Bahnhof im Interesse der Bahnbenützer und der Stadtbewohner besser in den Süden verlängert. Weil die SBB unterdessen dem Drängen des Stadtrats, in den Norden zu erweitern, nachgekommen, sind, ist hier vielleicht wirklich nichts mehr zu ändern. Wir glauben allerdings, dass die SBB zum Beispiel ein NEIN am 28. Juni nicht als Votum gegen den öV verstehen würde.

2) wird mit der Vorlage zum Bahnhofumbau mehr oder weniger untrennbar über den Busbahnhof an der Dammstrasse entschieden. Wir finden, ein zentraler Busbahnhof an dieser Stelle ist fehl am Platz. Wegen der prekären Platzverhältnisse an der Dammstrasse wird auch der Abbruch der 48 günstigen Wohnungen an der Dammstrasse vorprogrammiert, auch wenn das vom Stadtrat in einem Brief an die dortigen Mieter bestritten wird. Aber hier braucht es eine klarere Aussage als "vorläufig nicht abgebrochen" und gleichzeitiges Umzonen!

3) würde der Umbau des Bahnhofplatzes für die Bahnbenützer, die zu Fuss, mit dem Bus oder mit dem Velo aus der Stadt kommen (und das sind sehr viele) Erschwernisse bringen. Uns scheint eine Lösung mit einem Zugang zum Untergeschoss besser; so könnten weiterhin Busse verkehren wie heute, und für Fussgänger und Velofahrer wäre der Zugang zu den Geleisen um entscheidende Sekunden schneller. Der Bahnhofplatz würde so nicht verkehrsfrei, aber frei von privaten Motorfahrzeugen; somit wäre das sogenannte Chaos beim Bahnhof gelöst.

4) ist bei den Aufgängen von der Passage beim Glashof noch nicht entschieden, ob sie aufgehoben werden oder nicht. Das ist für das Erschliessungskonzept und vor allem für viele Benutzer eine wichtige Frage. Bevor diese Frage entschieden ist - und wir hoffen, im Sinne eines Offenhaltens - sollte der Gemeinderat keinen Kredit sprechen. Wer will denn eine Katze im Sack?

5) schreibt der Stadtrat, die Läden im Untergeschoss des Bahnhofs sollten zu günstigen Preisen an Geschäfte mit "bahnnahem" Angebot vermietet werden. Die GPK, die dasselbe für die Parkplätze an der Dammstrasse fordert, ist aber dagegen. Auch hier müssen klare Aussagen vorhanden sein; unverbindliche Absichtserklärungen genügen - wie der "Alpenblick" zeigt - nicht.

6) sind die Kosten für den Umbau zum grossen Teil noch auf der Basis von "Erfahrungswerten" geschätzt worden. Nur schon dies zeigt, dass der Bahnhofumbau überstürzt und nicht gut vorbereitet ist.

7) noch einmal zur Frage des Busbahnhofs Dammstrasse. Bis im Winter wurde an der Dammstrasse ein einziger, zentraler Busbahnhof für alle Linien vorgesehen. Es ist bestimmt vernünftiger, jetzt einige Linien über die Baarerstrasse zu führen. Wir finden allerdings, auch die meisten der anderen Linien sollten sogenannte Durchmesserlinien sein. In vielen Städten ist die Erfahrung gemacht worden, dass nur so eine flächendeckende Erschliessung mit dem Bus oder mit dem Tram möglich ist. Und die Agglomeration Zug ist ja schon fast eine zusammengewachsene Stadt. Es ist klar, dass eine solche Lösung zumindest kurzfristig die Defizite der ZBB vergrössern würde. Aber das wären Beiträge, die sich direkt in besserer Luft niederschlagen würden. Bei diesem riesigen Projektkredit ist das eher unwahrscheinlich - und ich möchte noch einmal betonen, dass der Bahnhof durch die SBB sowieso ausgebaut wird, ob nun die Stadt ihren Kredit vor oder erst nach den Sommerferien spricht.

A. Iten betont, dass es wirklichkeitsfremd wäre, die 18 Parkplätze an der Alpenstrasse zu streichen.

Auch H. Etter findet es nicht sinnvoll, diese Parkplätze aufzuheben; denn die Geschäfte im Bahnhof müssen auch mit Anlieferungen bedient werden.

P. Kamm lädt den Stadtrat ein, den Haupteingängen links und rechts zum Bahnhof auch ein besonderes Augenmerk zu geben.

K. Rust erinnert an den absoluten Mangel an Kurzzeitparkplätzen.

Kapitel V:

Keine Wortbegehren

Kapitel VI:

H. Bachmann stellt Antrag, die Ziffern 2 und 4 (S. 10) aufzuheben bzw. ersatzlos zu streichen und die vorgesehenen Arbeiten nicht auszuführen; denn so kann die Vorlage realisiert und trotzdem den Motionären die Möglichkeit gegeben werden, ihre Ziele zu erreichen.

Kapitel VII und VIII:

Keine Wortbegehren

Ratspräsident P. Rupper hält zum Antrag H. Bachmann betr. Streichung der Ziffern 2 und 4 fest, dass dann die Vorlage auseinandergerissen wird, denn bautechnisch gehören alle Elemente zusammen.

H. Bachmann teilt diese Interpretation nicht ganz und hält an seinem Antrag fest.

Baupräsident H.J. Werder teilt die Ueberlegung des Ratspräsidenten und weist auf die Problematik des Auseinanderreissens hin.

K. Rudolf: "Man spricht zwar viel von der künstlerischen Gestaltung, aber ich glaube nicht, dass Menschenströme wegen der künstlerischen Gestaltung zum Bahnhof gehen. Der Bahnhof ist ein Zentrum: wichtig ist, dass Taxis dort sind."

H. Bachmann zieht seinen Antrag zurück, da die beiden Ziffern zu den übrigen zusammengehören.

Abstimmungen:

1. Abstimmung über den Rückweisungsantrag Lang/Brunner:
Für Rückweisung stimmen drei Ratsmitglieder, dagegen 28.

Ergebnis 1:

Mit 28 gegen drei Stimmen ist der Rückweisungsantrag Lang/Brunner abgelehnt.

2. Abstimmung über Antrag D. Müller betr. Streichung der 18 Kurzzeitparkplätze:
Für den Antrag D. Müller stimmen 14 Ratsmitglieder, dagegen 20.

Ergebnis 2:

Mit 20 gegen 14 Stimmen ist beschlossen, die 18 Kurzzeitparkplätze an der Alpenstrasse gemäss Vorlage beizubehalten.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zur Ziffer 1 wird das Wort nicht verlangt.

Der Ratspräsident erklärt so beschlossen.

Zu Ziff. 2:

D. Brunner stellt Antrag, Ziff. 2 nicht zu genehmigen.

Abstimmung:

25 Ratsmitglieder stimmen dem Wortlaut der Ziff. 2 zu.

Der Ratspräsident erklärt Ziff. 2 als beschlossen.

Zu Ziff. 3:

O. Rickenbacher stellt Antrag auf Ergänzung wie folgt: "Der Stadtrat legt der Bau- und Planungskommission den für den südlichen Vorplatz des Bahnhofes noch durchzuführenden Wettbewerb vor Beschlussfassung zur Ausführung nochmals vor."

Baupräsident H.J. Werder betont, dass dies nicht in einen Beschluss gehört: "Ich gebe bekannt, dass wir diesem Wunsche entsprechen werden."

O. Rickenbacher: "Ich finde es nicht ehrlich, wenn man dem Volk nicht klaren Wein einschenken will. Ich kann mich einverstanden erklären, wenn diese beiden Motionen und mein Anliegen in der Abstimmungsvorlage ans Volk erwähnt werden. Es muss klar und ausdrücklich in der Abstimmungsvorlage kommen."

K. Rust glaubt, dass darüber nur abgestimmt werden kann, wenn über die Motion befunden worden ist.

Baupräsident H.J. Werder: "Wir sind bereit, einen Passus in die Abstimmungsvorlage hineinzunehmen; es wird kein langer Sermon sein, vielmehr ein kurzer Hinweis."

Ratspräsident P. Rupper erhält das Ergebnis so fest:

In einer gewissen Art ist dies in der Abstimmungsvorlage an die Stimmberechtigten zum Ausdruck zu bringen. Damit ist der Antrag hinfällig.

Zu Ziff. 3 und 4 wird das Wort weiter nicht verlangt.

Der Ratspräsident erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 26 gegen 5 Stimmen, bei 7 Enthaltungen, dem Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet wie folgt:

**BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 690
BETREFFEND UMBAU BAHNHOF ZUG**

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 911 vom 29. April 1987

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

1. Dem Gesamtplan für den Umbau des Bahnhofes Zug wird zugestimmt.
2. Der Strassenplan für die Vorfahrt West (Seite Dammstrasse) Plan im Massstab 1:200, Nr. 5736 vom 20. Februar 1987, wird genehmigt.
3. Für den Umbau des Bahnhofes Zug wird zu Lasten der Investitionsrechnung (Konto 409.501.08) ein Bruttokredit von Fr. 19,0 Millionen bewilligt (Indexstand 1.4.1987).
Von diesem Kredit kommt ein Beitrag des Kantons in Abzug.
Der Bruttokredit erhöht oder senkt sich bis zur Offertstellung nach dem Zürcher Baukostenindex und nachher um die ausgewiesenen Lohn- und Materialpreisänderungen.
4. Der Beschluss gemäss Ziff. 2 tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sowie der Genehmigung durch den Regierungsrat in Kraft.

Die Beschlüsse gemäss Ziff. 1 und 3 unterliegen gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und treten mit Annahme der Stimmberechtigten in Kraft.

Die Beschlüsse sind im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

2a. Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Ch. Buri betr. bessere
Gestaltung des Zuger Bahnhofes

Der Text dieser Motion befindet sich auf S. 167 im Protokoll Nr. 7 vom 7. April 1987.

Ratspräsident P. Rupper hält zur Ueberweisung der Motion folgendes fest: Ziff. 1 wird vom Stadtrat entgegengenommen.

P. Kamm verdeutlicht den Begriff "ohne Zeitdruck" mit "rechtzeitig".

Es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung dieser Ziff. 1 gestellt; Ziff. 1 ist überwiesen.

Ziff. 2 wird von den Motionären zurückgezogen.

Es wird kein Gegenantrag gestellt; der Ratspräsident erklärt so beschlossen.

Ziff. 3 wird vom Stadtrat mit folgender Abänderung entgegengenommen: "Ueber die Gestaltung des südlichen Vorplatzes des heutigen Bahnhofgebäudes soll ein Wettbewerb durchgeführt werden."

Die Motionäre sind mit dieser Präzisierung einverstanden; es wird kein Antrag auf Nichtüberweisung dieser Ziff. 3 gestellt; Ziff. 3 ist überwiesen.

Ergebnis:

Die Motion F. Hotz/P. Kamm/O. Birri/Ch. Buri betr. bessere Gestaltung des Zuger Bahnhofes ist mit der Ziff. 1 und der präzisierten Ziff. 3 zum Bericht und Antrag an den Stadtrat überwiesen. Die Ziff. 2 ist zurückgezogen worden.

Ratspräsident P. Rupper schliesst um 18.15 Uhr die erste Sitzung ab und lädt zu einem Imbiss ein.

Der Protokollführer:

A. Müller, Stadtschreiber