



STADT ZUG

Protokoll 36
über die Verhandlungen des
Grossen Gemeinderates von Zug

Dienstag, den 1. März 1966, 17.00 - 19.45 Uhr, im Kantons-
ratssaal

Vorsitz

Ratspräsident Walter Bossard

Protokoll

Stadtschreiber Dr. Kurt Meyer

Namensaufruf

Anwesend sind 36 Mitglieder.

Entschuldigt abwesend sind die Herren Dr. H.R. Barth, W. Fräfel,
P. Heusser und H. Rey.

Vom Stadtrat sind anwesend die Herren R. Wiesendanger, F. Jost
und A. Sidler.

Entschuldigt abwesend sind die Herren Dr. Ph. Schneider und
W.A. Hegglin.

E i n g ä n g e

<u>Motionen</u>	keine
<u>Interpellationen</u>	keine
<u>Postulate</u>	keine
<u>Kleine Anfragen</u>	keine

Verhandlungsgegenstände

Gemeinderatsbeschluss betr. die Strassenplanung im Gebiet der Stadt Zug.

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

Rechnungsabschluss 1965

Stadtpräsident R. Wiesendanger teilt mit, dass die Rechnung 1965 abgeschlossen worden sei und verliest die Pressemitteilung, die wie folgt lautet:

"Die ordentliche Verwaltungsrechnung der Stadt Zug für das Jahr 1965 schliesst bei Fr. 16'790'000.-- Ausgaben und Fr. 16'181'000.-- Einnahmen mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 609'000.-- ab. In den Ausgaben sind Abschreibungen, Fonds- und Reserveäufnungen von insgesamt Fr. 2'910'000.-- enthalten. Das Rechnungsdefizit kann durch die bestehende Abschreibungsreserve bis auf Fr. 82'000.-- gedeckt werden.

Die ausserordentliche Verwaltungsrechnung schliesst bei Franken 15'407'000.-- Ausgaben und Fr. 5'567'000.-- Einnahmen mit einem Ausgabenüberschuss von Fr. 9'840'000.-- ab, der nach Gemeindebeschluss in die Vermögensrechnung zu übertragen und abzuschreiben ist. In diesen Ausgaben sind Fr. 3'600'000.-- für Landankäufe, Fr. 2'600'000.-- für den Bau von Schulanlagen und Fr. 3'000'000.-- für Beiträge an Spitalbauten und das Altersheim enthalten."

Gemeinderatsbeschluss betr. die Strassenplanung im Gebiet der Stadt Zug

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 86 mit Beilage
Bericht und Antrag der Baukommission Nr. 86.1

Die Baukommission beantragt, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen, wobei sie für Ziffer 1 des Beschlussesentwurfes folgende neue Fassung vorschlägt:

1. Der Strassenplanung im Gebiet der Stadt Zug, gemäss Vorlage des Stadtrates vom 5. Dezember 1965, ist auf Grund der heutigen Gegebenheiten und auf Grund der vom Stadtrat und dem städtischen Bauamt vertretenen Gesamtkonzeption grundsätzlich zuzustimmen.

Ratspräsident W. Bossard schlägt folgendes Vorgehen vor:

1. Referat von Stadttingenieur H. Schnurrenberger
2. Erklärung von Stadtrat A. Sidler, Baupräsident
3. Kenntnisnahme einer Eingabe des Bürgerrates an den Stadtrat vom 23. Februar 1966 betreffend die Linienführung der Nord-Süd-Entlastungsstrasse beim Bürgerspital
4. Behandlung des Berichtes des Stadtrates Nr. 86 und der Baukommission Nr. 86.1 und Beschlussfassung.

Der Rat stimmt diesem Vorgehen stillschweigend zu.

Stadttingenieur H. Schnurrenberger erläutert den Bericht des Stadtrates über die generelle Strassenplanung im Gebiet der Stadt Zug, wobei sämtliche Beilagen des Berichtes zur Illustration des Ausgeführten im Lichtbild gezeigt werden.

Stadtrat A. Sidler nimmt hierauf Bezug auf den Artikel von Baupräsident Werner Dosenbach, Baar, der im Zuger Tagblatt vom 26. Februar erschienen ist. Der Baupräsident von Baar beklagt sich darin über die mangelnde Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden Zug und Baar. Stadtrat A. Sidler führt zu diesem Artikel folgendes aus:

"Beide Gemeinden haben dasselbe Verkehrsingenieurbüro, Seiler & Barbe, Zürich, mit dem Studium der Verkehrsplanung beauftragt. Der Stadtrat von Zug erteilte seinen Auftrag am 27. Mai 1963. Im entsprechenden Beschluss des Stadtrates wurde schon festgestellt, dass die Gemeinde Baar ihrerseits das Ingenieurbüro Seiler & Barbe, Zürich, bereits zugezogen habe. In der Folge hat auch die Gemeinde Cham das gleiche Büro mit ihrer Verkehrsplanung betraut.

Die Tatsache, dass alle 3 Nachbargemeinden das Büro Seiler & Barbe mit ihrer Verkehrsplanung beauftragt haben, gewährleistet an sich bereits die Koordination."

Nach der Zitation des Briefwechsels zwischen dem Einwohnerrat von Baar, dem Stadtrat von Zug und dem Regierungsrat stellt Stadtrat A. Sidler fest, dass am 8. September 1964 in Zug eine Konferenz mit der kantonalen Baudirektion und den Baupräsidenten von Zug, Baar, Cham und Steinhausen stattgefunden habe, an welcher die Strassenplanung in der Region Zug behandelt worden sei. Stadtrat A. Sidler fährt dann wie folgt weiter:

"Ueber die Konferenz vom 8. September 1964 liegt ein Protokoll vor.

Die Konferenz stimmte folgendem Zeitplan zu:

1. Das gegenseitige Vernehmlassungsverfahren soll Ende Oktober abgeschlossen sein.
2. Die interne Bereinigung durch direkte Kontakte unter den Gemeinden und zwischen den Gemeinden und dem Kanton soll Februar/März 1965 erledigt und abgeklärt sein.
3. Die Planungskommission Lorzenebene wird dann sofort gestartet.

Der Stadtrat von Zug sandte seine Vernehmlassung am 30. Oktober 1964 an den Regierungsrat des Kantons Zug und die betreffenden Gemeinden.

Die Baudirektion des Kantons Zug nahm mit Schreiben vom 23. November 1964 Stellung, die Gemeinde Steinhausen am 26. Januar 1965 und die Gemeinde Cham am 4. Februar 1965.

Obwohl das Bauamt der Gemeinde Baar mit Schreiben vom 2. November 1964 eine Vernehmlassung bis Ende November in Aussicht stellte, steht eine solche bis heute noch aus. Wie bereits erwähnt, hat das Bauamt der Gemeinde Baar am 10. Februar 1964 an Herrn Stadttingenieur H. Schnurrenberger unter anderem folgendes geschrieben:

"Zum vorliegenden Strassenrichtplan möchte ich nochmals bestätigen, dass die Behörden von Baar im Prinzip der vorgesehenen Führung der Hauptstrassen zustimmt; Vorbehalte müssen wir noch gegen die Querverbindung Weiterführung der Grienbachstrasse über das Areal Sägerei Spillmann anbringen."

Im Oktober 1964 unterbreitete das Ingenieurbüro Seiler & Barbe als Beauftragte der Gemeinde Baar unserem Stadtbauamt zu dessen Orientierung einen korrigierten Plan des Hauptstrassennetzes der Gemeinde Baar mit den entsprechenden Anschlüssen an die Gemeinde Zug. Diese Anschlüsse entsprechen genau den Linienführungen, wie sie in der Beilage 19 unseres Berichtes betr. die Verkehrsplanung der Stadt Zug, Stand August 1965 enthalten sind. Der Vorwurf, die Stadt Zug habe Strassen festgelegt, die nachher die Linienführung der Strassen in Baar präjudizieren könnten, ist daher absolut unbegründet.

Im Zusammenhang mit der Bereinigung der Festlegung der Anschlussstrasse vom Gebiet Gutschrank nach Arbach - Neufeld - Zimbel, deren Klassifikation als Kantonsstrasse klarsteht, haben sowohl zwischen dem Stadtbauamt und der kantonalen Baudirektion als auch den Vertretern der Gemeinde Baar eine ganze Anzahl von Besprechungen stattgefunden.

In diesem Zusammenhang mussten Studien auch über das untergeordnete Strassennetz im Grenzgebiet Zug - Baar, im Raume Göbli, gemacht werden.

Das Stadtbauamt erstellte einen generellen Situationsplan im Masstab 1:1000 (vom 24. November 1965), der mit Herrn Kantonsingenieur Schwegler, sowie mit dem Planungsbeauftragten der Gemeinde Baar, Herrn Ingenieur Niederhauser vom Büro Seiler & Barbe, eingehend besprochen wurde. Dabei einigte man sich, dass die künftige Kantonsstrasse Gutschrank - Arbach - Neufeld auf Grund dieses Planes im Detail projektiert werde.

Am 7. Dezember 1965 fand auf dem Bauamt Baar eine Besprechung zwischen Herrn Einwohnerrat W. Dossenbach, Baupräsident A. Sidler und Stadtingenieur H. Schnurrenberger statt, an der Herrn W. Dossenbach ein Exemplar dieses Planes zuhanden der Gemeinde Baar übergeben wurde.

Am 21. Dezember 1965 fand ein Meinungs austausch zwischen den Baupräsidenten von Zug und Baar statt betr. den für die Verbindungsstrasse Gutschrank - Arbach - Neufeld in Aussicht zu nehmenden Baulinienabständen.

Am 28. Dezember 1965 nahm der Stadtrat zu dieser Baulinienfrage Stellung, wobei dem Einwohnerrat Baar eine Kopie des Erkenntnisses zugestellt wurde. Der Entscheid der Baudirektion des Kantons Zug, der den Gemeinden zugestellt wurde, datiert vom 24. Januar 1966.

Am 11./12. Januar 1966 stellte der Stadtrat den Nachbargemeinden Baar, Cham, Steinhausen, den kantonalen Bauorganen, dem Bürger- und dem Korporationsrat, sowie einer Reihe von an der Verkehrsplanung interessierten Körperschaften und am 27. Januar 1966 offiziell dem Regierungsrat einige Exemplare der Vorlage "Verkehrsplanung der Stadt Zug, Stand August 1965" zu.

Auf Grund dieser Tatsachen sieht sich der Sprechende veranlasst, den von Herrn Einwohnerrat W. Dossenbach im "Zuger Tagblatt" vom 26. Februar 1966 erhobenen Vorwurf nicht genügender Orientierung und fehlender Bereitschaft zur Zusammenarbeit als unbegründet zurückzuweisen. Der Strassenrichtplan, Beilage 19 der Vorlage "Verkehrsplanung der Stadt Zug", dient in erster Linie der Gesamtorientierung, da eine Strassenplanung in der Stadt Zug ohne Einbeziehung der Region nicht denkbar ist. Es bleibt noch klarzustellen, dass der Grosse Gemeinderat von Zug nicht zu Strassen- und Verkehrsplanungen in den Gemeinden Baar, Cham, usw. Stellung zu nehmen hat, sondern gemäss dem Beschlussesentwurf lediglich zum Bericht des Stadtrates betr. die Verkehrsplanung für das Gebiet der Stadt Zug."

Ratspräsident W. Bossard verliest das Schreiben des Bürgerrates an den Stadtrat von Zug vom 23. Februar 1966 betreffend die Strassenplanung im Gebiet des Bürgerspitals. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

"Wir danken für die Zustellung Ihrer Vorlage vom 15. Dezember 1965 "Verkehrsplanung Stadt Zug" betitelt, die unser lebhaftes Interesse gefunden hat.

Wir entnahmen diesem Bericht, dass durch die erwähnte Planung die drei Liegenschaften der Bürgergemeinde Zug, nämlich das Bürgerspital an der Artherstrasse, das Altersheim in der Mühlematt in Oberwil und eventuell das Kinderheim an der Hofstrasse dermassen

stark in Mitleidenschaft gezogen werden, dass nach unserer Ansicht deren Existenz nicht nur äusserst gefährdet, sondern ihr Weiterbestehen an den genannten Orten direkt in Frage gestellt ist. Die vorgesehenen Strassenzüge sind für die genannten Anstalten untragbar und von uns nicht zu verantworten.

Wir sehen uns daher zu unserem Bedauern veranlasst, heute schon gegen die Linienführung der die drei Liegenschaften tangierenden Strassenzüge Einsprache zu erheben. Dies zu tun werden wir bestärkt im Umstande, dass z.B. unsere generellen Erweiterungspläne für das Spital nicht nur beeinträchtigt, sondern geradezu verunmöglicht werden. Wissen wir zwar, dass es sich vorläufig nur um ein generelles Projekt von Strassenplanung handelt, so ist uns doch bewusst, dass durch einen möglichen Beschluss des Grossen Gemeinderates mit der Annahme dieser Strassenplanung eine Bauervitut auf unsern Liegenschaften lastet, welche unsere drei Unternehmen in ihrem Lebensnerv treffen.

Wir ersuchen Sie höflich, Ihr Möglichstes zu tun, dass die vorliegende Strassenplanung zurückgestellt und im Bereiche unserer drei Anstalten eine Lösung studiert und getroffen werde, welche für uns und die Bürgergemeinde annehmbar ist.

Nehmen Sie gefl. auch Kenntnis, dass wir eine Kopie dieser Einsprache dem Präsidium des Grossen Gemeinderates zwecks Kenntnissgabe an diesen Rat zugestellt haben."

H.W. Trütsch nimmt als Präsident der Baukommission zur Vorlage Stellung. Er dankt dem Stadtrat, dem Stadtbauamt und insbesondere Stadttingenieur Schnurrenberger für die saubere und übersichtliche Arbeit und fährt dann fort:

"Es handelt sich um eine Konzeption. Jede in dieser Planung enthaltenen zukünftigen Strasse muss s.Z. im Detailprojekt dem Gemeinderat und dem Stimmbürger unterbreitet werden. Es wird also heute keine Generalvollmacht für die Zukunft erteilt.

Der Raum für die zukünftigen Strassenbauten soll heute gesichert werden, um nicht Lösungen für die Zukunft zu verunmöglichen indem Hochbauten usw. erstellt werden.

Das Erholungsgebiet am See soll frei gehalten werden von Strassen und soll auch in Zukunft als Erholungsraum für die Bevölkerung gelten. Vorallem sollen in diesem Gebiet keine neue Strassen geplant und erstellt werden.

Tunnellösungen, gleich welche, dürften aus finanziellen Gründen nicht vor Beendigung des Nationalstrassenbaues im Kanton Zug möglich sein. Eine solche Lösung kann aber auch nicht von der Stadtgemeinde allein übernommen werden. Es bedarf hier der finanziellen Unterstützung oder Uebernahme durch den Kanton. Dem Kanton aber dürfte es kaum möglich sein, neben dem Nationalstrassenbau die nötigen Finanzen für eine solche Variante aufzubringen. Richtig ist, dass die Idee eines Stadttunnels weiter verfolgt wird.

Die neue Strasse Zug - Oberwil - Rebmatt muss unbedingt weiter verfolgt werden und möglichst mit der SBB zusammen das nötige Land allmählich gesichert werden, da ja auch die SBB diese Strecke auf Doppelspur auszubauen gedenkt.

Beim Bürgerspital ist eine Lösung zu suchen und es kann auch sicher eine solche gefunden werden, die die Beeinträchtigung für den Spitalbetrieb ausschaltet. Ebenfalls beim Altersheim in Oberwil muss eine Lösung gesucht werden, welche die Immissionen auf ein absolutes Minimum beschränkt.

In der ganzen Planung darf unter keinen Umständen der Mensch vergessen werden. Die Anliegen des Fussgängers sind genau so berechtigt, wie jene der Motorfahrzeughalter. Die Kommission hat die Ansicht, dass vorallem auch Fussgänger-Unter- und Ueberführungen zu studieren sind.

In den weiteren Phasen dieser Verkehrsplanung ist es auch nötig, dass die Stadtplanerischen-Ueberlegungen mitberücksichtigt werden, wobei die Kommission vorallem an Architekt Hans Marti dachte, der die zugerischen Verhältnisse gut kennt.

Dringend notwendig ist aber auch die gesetzliche Grundlage. Es ist nun höchste Zeit, dass mit dem kantonalen Baugesetz ernst gemacht wird.

Der Kontakt mit den Behörden des Kantons und der Gemeinden Baar, Cham und Steinhausen ist von äusserster Dringlichkeit. Es soll nicht nur von Bauamt zu Bauamt sondern von Stadtrat zu Regierungsrat und von Stadtrat zu den betroffenen Einwohnerräten Kontakt aufgenommen werden.

Vor der Detailprojektierung der einzelnen Strecken ist unbedingt die Ausscheidung der Strassen zwischen Stadt und Kanton vorzunehmen um hier klare Verhältnisse sowohl für die Stadt, wie für den Kanton zu schaffen.

Die Kommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und dieser gemäss Antrag (abgeänderter Antrag Baukommission) zuzustimmen. Ziffer 1 des Beschlussesentwurfes soll demnach wie folgt lauten:

"Der Strassenplanung im Gebiete der Stadt Zug, gemäss Vorlage des Stadtrates vom 5. Dezember 1965, ist auf Grund der heutigen Gegebenheiten und auf Grund der vom Stadtrat und dem städtischen Bauamt vertretenen Gesamtkonzeption grundsätzlich zuzustimmen."

Dr. P. Dalcher vertritt die Meinung, dass ob dem Verkehr der Mensch nicht vergessen werden dürfe und führt folgendes aus:

"Mit der vorliegenden "Verkehrsplanung der Stadt Zug" ist der Stadtrat dem berechtigten Begehren nach weitgespannter Planung und nach Orientierung über eben diese Planung auf eine Art und Weise nachgekommen, die des Kommentars von verschiedener Seite bedarf. Die Fachleute der motorisierten Fortbewegung werden nicht verfehlen, ihre An- und Absichten mit der ihnen gerne eigenen Selbstsicherheit auszudrücken. Vielleicht sind daneben auch einige individuellere Bemerkungen angezeigt.

Ich möchte die Vorlage eine Art Seminararbeit nennen, eine sehr realistisch durchdachte, einfallsreich gestaltete Studie über ein Thema, dessen Einwirkungen auf dem Gesamthabitus unserer Stadt aber m.E. zu wenig deutlich gesehen oder dargestellt werden. Die eindrucksmässige Konsequenz aus dem "Belastungsplan Zustand II" etwa könnte man mit "Manhattan transfer" umschreiben. Das ist einerseits ein Roman, andererseits die Vision von 34'170 Personenwageneinheiten pro Tag auf einer Strasse unserer Stadt. Diesbezüglich beantwortet die Vorlage die Frage nach der benötigten Spurenzahl

mit mustergültiger Genauigkeit. Die Frage nach der Lebensmöglichkeit in einem derartigen Intensivo wird zwar im Nutzungsplan-Entwurf auch aufgeworfen, aber nicht mit gleicher Intensität wie die Spurenfrage bearbeitet. Man wird das nun von einem Verkehrsplan nicht fordern wollen. Ich meine aber, dass es heissen sollte: zuerst leben, dann chärele.

Der Realismus unserer Verkehrsplaner grenzt m.E. an Fatalismus. Ich sage nun nicht, Most sei ein Himmels Geschenk und Coca Cola des Teufels, oder ich wolle das alles nicht wahrhaben, sondern ich frage: muss ich es unbesehen hinnehmen? und meine damit: Wenn eine weniger sprunghafte Zunahme des Motorfahrzeugbestandes im allgemeinen Interesse liegen sollte, hätten wir dann nicht die Pflicht, in dieser Richtung zu wirken? Vielleicht genügte eine Erhöhung der Autosteuer oder das Verbot des gebührenfreien Dauerparkierens auf öffentlichem Boden. Ich würde sogar einen numerus clausus für Automobile für weniger verderblich halten als einen solchen für Medizinstudenten.

Anlass zu derart despektierlichen Reden gibt mir z.B. die Bemerkung auf Seite 13 der Vorlage: "Gleichwohl zeigt der Belastungsplan (heisst es da), dass der Gedanke einer verkehrsfreien Innenstadt illusorisch ist." Ich bin nun nicht gewillt, mich solchen und ähnlichen Diktaten der Technokratie widerstandslos zu fügen. Das Exposé der Stadtarchitekten über die City-Planung rechnet damit, "dass der prozentuale Wohnungsanteil gegenüber der noch vor kurzem gültigen Auffassung eines Zentrums steigen wird." In diesem (erfreulichen) Falle aber sind m.E. die gesunden Lebensbedingungen der Einwohner und ihrer Kinder wichtiger als die Ansprüche von Dritten, mit ihren Fahrzeugen in jeden Winkel hinein fahren zu können. Generell gesprochen heisst das, dass die Ansprüche des Verkehrs mit andern und wichtigeren Erfordernissen zu konfrontieren wären. Auch im Gebiet der St. Verena beispielsweise, wo der Stadt schönere Aufgaben warten als solche der Verstrassung. Es wird sich für uns also darum handeln, die Verkehrsfragen in den Gesamtrahmen öffentlicher Aufgaben einzufügen, d.h. nicht "den Faktor Mensch" im Gefüge des Verkehrs, sondern den Faktor Verkehr im Gefüge des Menschlichen zu bewältigen. Eine Aufgabe, die uns durch die vorliegende Planungsstudie in manchem erleichtert wird."

P. Weber, der als Motionär seinerzeit eine generelle Strassenplanung verlangt hat, dankt für die geleistete Arbeit. Sie stelle eine zuverlässige Grundlage für die Detailprojektierung dar. Für diese Detailplanung sollte jedoch ein Städteplaner beigezogen werden. Da die Verbindung zwischen den einzelnen Quartieren von grösster Wichtigkeit sei, sollte der Einsatz der öffentlichen Verkehrsmittel zusammen mit den Nachbargemeinden studiert werden. Man dürfe sich durch Misserfolge und Missverständnisse, wie beispielsweise den Artikel des Baarer Bauchefs nicht entmutigen lassen. Wenn die geleisteten Vorarbeiten ihren Zweck erreichen sollten, dann müsse das Gespräch mit den Nachbargemeinden aufrecht erhalten bleiben.

F. Stucky anerkennt die geleistete Arbeit. Die Planung sei seriös und die Unterlagen, welche der Planung zugrunde liegen, seien ebenfalls zuverlässig, was man noch lange nicht von allen Planungen behaupten könne. Hingegen müsse gesagt werden, dass die Zahlen auf Seite 10 und 11, was die Fahrten vom Wohnort zum Arbeitsplatz und umgekehrt anbetreffe, seines Erachtens zu niedrig angesetzt seien.

Was den Verkehrsplan an sich anbelange, sei er für Zustimmung, doch habe er einige konkrete Fragen zu stellen, die wie folgt lauteten:

- "1. Nimmt der Gemeinderat mit der Zustimmung zur Vorlage zugleich einen Zeitplan an, der für Kanton und Stadt einigermassen verbindlich ist?"

Stadtingenieur Schnurrenberger habe zwar in seinem Referat bereits erklärt, dass das nicht der Fall sei, sodass der Gemeinderat die Möglichkeit habe, auf Grund tatsächlicher Gegebenheiten neue Lösungen zu studieren.

- "2. Lassen sich Umfahrungsstrassen, die in den vorliegenden Plänen nicht enthalten sind, trotzdem verwirklichen?"

Er denke da vor allem an eine direkte Verbindung aus dem Raume Baar nach Luzern, ohne dass man über die Stadt Zug fahren müsse.

- "3. Sind im Zeitpunkt der ernsthaften Behandlung der Schaffung einer neuen Nord-Süd-Verbindung die notwendigen Unterlagen bereit, damit eine Vergleichsrechnung über die möglichen Varianten aufgestellt werden kann?"

K. Karrer hebt speziell hervor, wie gut die Presse orientiert worden sei. Das habe sich gelohnt, indem die Presse diese wichtigen Probleme in die Bevölkerung hineingetragen habe. Der Bericht stelle eine sichere Grundlage dar und lege den Grundstein für die Detailplanung.

In diesem Zusammenhang erlaube er sich den Wunsch zu äussern, der Stadtrat möchte den Gemeinderat regelmässig über den Stand der Planung orientieren und vor allem Änderungen gegenüber der heutigen Konzeption schon im Vorstadium mit dem Gemeinderat besprechen.

Dr. W. Merz kommt auf die Zuschrift des Bürgerrates an den Stadtrat zurück. Er weist darauf hin, dass das Bürgerspital in Zug die Funktionen eines Kantonsspitals ausübe. Die heutige Zeit verlange nun einen ständigen Weiterausbau, wobei vor allem die therapeutischen und diagnostischen Möglichkeiten verbessert werden müssten. Das bedeute, dass das Bürgerspital Erweiterungsmöglichkeiten haben müsse. Aus diesem Grunde müsse bei der Planung der zweiten Nord-Süd-Verbindung unbedingt auf die Bedürfnisse des Bürgerspitals Rücksicht genommen werden. Es sei zwar heute technisch durchaus möglich, Lärmeinwirkungen und Erschütterungen auf ein Minimum zu reduzieren, wenn man die Kosten nicht scheue. Andererseits seien in dieser Hinsicht bei einem Spital besondere Rücksichten am Platz, weshalb der Stadtrat mit dem Bürgerrat eine Lösung suchen solle, bevor es zu spät sei.

P. Scherrer spricht sich ebenfalls sehr lobend über diese grosse Arbeit des Stadtbauamtes aus. Trotzdem scheine es mit der Zusammenarbeit nicht richtig zu spielen, ansonst es doch wohl nicht möglich wäre, dass die neue Nord-Süd-Verbindung ausgerechnet das Areal der neuen Kantonsschule im Lüssi tangiere. Dazu komme dann noch die Strasse vom Gutschrank her, sodass die neue Kantonsschule direkt in einer Strassenspinne liege. Diesem Faktor müsse bei der Weiterbehandlung unbedingt das notwendige Gewicht beigemessen werden.

M. Althuser findet die Planung ausgezeichnet, fragt sich aber, ob wir nicht zuviel und zu schön planen und zu wenig verwirklichen. Er erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass der Ausbau der Unterführung Feldstrasse für 1965 vorgesehen war und der Beginn der Bauarbeiten für die Erweiterung der Unterführung Gubelstrasse auf 1966 angesetzt war.

Dr. A. Bussmann dankt ebenfalls für die gründliche Arbeit und den ausführlichen und wohldokumentierten Bericht. Die Baukommission schreibe in ihrem Bericht mit Recht, dass für die Detailplanung unbedingt eine enge Zusammenarbeit mit Baar, Cham und Steinhausen notwendig sei. Er möchte noch einen Schritt weitergehen und glaube, dass auch die SBB in diese Zusammenarbeit einbezogen werden sollten. Es sollte von der SBB in diesem Zusammenhang betrieblich und kostenmässig geprüft werden, ob nicht die ganze Linie von Zug bis Walchwil in den Berg verlegt werden sollte, wobei dann das heutige Geleise als Strassentrasse benützt werden könnte.

A. Merz stellt fest, dass alle bisherigen Voten gezeigt hätten, wie wichtig eine rechtzeitige Planung sei. Der Stadtrat möchte sich diese Feststellung merken, denn wenn die Planung früher erfolgt wäre, so stände heute das Bürgerheim in Oberwil an einer anderen Stelle und die Planung für die Kantonsschule hätte ebenfalls rechtzeitig auf die kommenden neuen Strassen Rücksicht nehmen können.

Stadtrat Sidler nimmt kurz zu den gefallen Voten Stellung und hält folgendes fest:

Die Idee von Herrn Dr. A. Bussmann, man solle auch mit der SBB zusammenarbeiten, sei gut und werde vom Stadtbauamt berücksichtigt werden. Hingegen sollten die SBB nicht im Beschluss erwähnt werden, weil man sonst mit Aufzählen nicht mehr fertig würde, denn dann müsste man auch die ZBB, die ZVB, die Industrie und noch andere erwähnen. Aus diesen Ueberlegungen sei eine generelle Formulierung vorzuziehen.

Zu den Ausführungen von M. Althuser sei zu sagen, dass die Projekte für den Ausbau der Unterführungen Feldstrasse und Gubelstrasse inzwischen gereift seien und - was heute keineswegs selbstverständlich sei - sogar billiger geworden seien. Was den Zeitplan anbetreffe, so sei vorgesehen, die Arbeiten an der Unterführung Feldstrasse im Jahre 1967 an die Hand zu nehmen und nach deren Fertigstellung mit dem Ausbau der Unterführung Gubelstrasse zu beginnen.

Was die Befürchtungen von P. Scherrer hinsichtlich der Kantonschule anbelange, so sei der Stadt das Projekt nicht im Detail bekannt. Nachdem es sich jedoch um Kantonsstrassen handle, sei ja für beide Bauten der gleiche Bauherr verantwortlich, der sicher dafür gesorgt habe, dass die Schule nicht durch diese zukünftigen Strassen beeinträchtigt werde.

Die Eingabe des Bürgerrates werde selbstverständlich geprüft werden und der Stadtrat werde mit dem Bürgerrat zusammenarbeiten, um zu einer tragbaren Lösung zu kommen. In diesem Zusammenhang sei auch der Vorschlag von Dr. A. Bussmann erwähnenswert und werde mit der SBB besprochen werden. Es sei nur zu fürchten, dass die Kosten untragbar seien, weil ja der ganze Hang längs dem Zugersee aus sehr schlechtem Material bestehe.

Der Wunsch von K. Karrer nach einer regelmässigen Orientierung werde erfüllt werden. Es liege dem Stadtrat und dem Bauamt sehr daran, dass der Gemeinderat über das Fortschreiten der Planung laufend orientiert werde.

Die Ausführungen von F. Stucky seien dahin zu beantworten, dass Vergleichsvarianten hinsichtlich der zweiten Nord-Süd-Verbindung jederzeit möglich seien, wenn sich dafür eine Notwendigkeit zeige. Trotzdem auch andere Lösungen möglich seien, müssten die Zufahrten zum Tunnel für den Fall der Verwirklichung frei gehalten werden. Die Möglichkeit einer direkten Verbindung aus dem Raume Sihlbrugg-Baar nach Cham-Luzern bestehe nach wie vor. Eine solche Lösung würde von der Stadt sehr begrüsst, weil dadurch die Innenstadt stark entlastet würde. Natürlich sei eine solche Strasse eine Aufgabe des Kantons, mit welchem man diesbezüglich schon diskutiert habe. Leider scheine keine grosse Bereitschaft vorhanden zu sein, eine solche Lösung zu prüfen. Es sei richtig, wenn F. Stucky die Auffassung vertrete, dass die Nationalstrassen unsere innerstädtischen Probleme nicht lösen könnten. Trotzdem sollten wir abwarten, welchen Einfluss sie auf unsere eigenen Verkehrsprobleme haben werden. Die Vorlage weise keinen eigentlichen Zeitplan auf, so dass der Gemeinderat diesbezüglich frei sei. Auch die Kredite würden in keiner Weise präjudiziert. Der Gemeinderat habe auch in dieser Hinsicht freie Hand. Bei der heutigen Vorlage gehe es nur um die grundsätzliche Zustimmung zur vorliegenden Konzeption. Wenn der Gemeinderat der heutigen Vorlage zustimme, sehe er das weitere Vorgehen wie folgt:

1. Der öffentliche Verkehr müsse studiert werden. Dem Ingenieurbüro Seiler und Barbe sei bereits ein entsprechender Auftrag erteilt worden.
2. Vornahme einer generellen Strassenplanung.
3. Festlegung von Baulinien längs diesen Strassen.
4. Erstellen eines Zonenplanes für das ganze Gemeindegebiet unter Beizug des Städteplaners Hans Marti, der unsere Verhältnisse sehr gut kenne. In diesem Zonenplan kämen dann auch die menschlichen Beziehungen und Bedürfnisse mehr zur Geltung, als bei der reinen Verkehrsplanung.

R. Wassmer dankt ebenfalls für die vorzügliche Vorlage. Er habe kein einziges Haar in der Suppe gefunden. Was die dicke rote Wurst im Belastungsplan Zustand II anbetreffe, könne er den Stadtrat beruhigen. Rot sei dort kein Zustand sondern eine Farbe.

K. Keiser ist über die Planung der Kantonsschule einigermaßen im Bild und kann diesbezüglich P. Scherrer beruhigen. Die Strasse habe von der Schulanlage einen Abstand von mehr als 60 m.

Zur Eintretensfrage liegen keine weiteren Wortbegehren vor. Ein Gegenantrag wird nicht gestellt. Der Ratspräsident erklärt deshalb Eintreten als beschlossen.

Die Detailberatung ergibt folgendes:

Stadtpräsident R. Wiesendanger erklärt zu Ziffer 1, dass der Stadtrat mit der Formulierung der Baukommission einverstanden sei.

Weitere Wortbegehren liegen zu den Ziffern 1, 2 und 3 nicht vor. Ein Gegenantrag wird nicht gestellt. Der Ratspräsident erklärt deshalb die Ziffern 1, 2 und 3 als beschlossen.

In der Schlussabstimmung stimmt der Rat der Vorlage mit 32 Stimmen ohne Gegenstimme zu.

Der Beschluss lautet wie folgt:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG Nr. 81
BETREFFEND DIE VERKEHRSPANUNG FUER DAS GEBIET DER STADT ZUG
DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 86 vom 15. Dezember 1965

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

1. Der Strassenplanung im Gebiete der Stadt Zug, gemäss Vorlage des Stadtrates vom 5. Dezember 1965, ist auf Grund der heutigen Gegebenheiten und auf Grund der vom Stadtrat und dem städtischen Bauamt vertretenen Gesamtkonzeption grundsätzlich zuzustimmen.
2. Der Stadtrat wird beauftragt, die Planung in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den Nachbargemeinden weiterzuführen.
3. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.
Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die städtische Rechtssammlung aufzunehmen.
Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Nächste Sitzungen

Ratspräsident W. Bossard teilt dem Rate mit, dass die nächsten Sitzungen wie folgt stattfinden werden:

Dienstag, den 15. März 1966
Dienstag, den 29. März 1966

Der Protokollführer:

Dr. K. Meyer
Stadtschreiber