



Protokoll 4

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, 27. April 1999, 17.00 - 21.05 Uhr (Doppelsitzung), im Kantonsratssaal

Vorsitz

Ratspräsident Rainer Hager

Protokoll

Frau Ruth Schorno

Namensaufruf

Für die Sitzung entschuldigt haben sich die Gemeinderätin Elsbeth Müller sowie der Gemeinderat Chris Derungs; die übrigen 38 Ratsmitglieder sind anwesend.

Der Stadtrat ist vollzählig zugegen.

Ratspräsident Rainer Hager eröffnet pünktlich die Sitzung und gibt zugleich die folgenden Neueingänge bekannt.

E i n g ä n g e

Motionen

Motion Georg Windlin betr. Einstellung der Baubewilligungen für Plakattwände

Mit Datum vom 29. März 1999 hat Gemeinderat Georg Windlin folgende Motion eingereicht:

"Der Stadtrat wird aufgefordert, im Bereich der Baubewilligungserteilung zum Aufstellen von Plakattafeln vorübergehend keine Baubewilligungen mehr zu erteilen, bis folgende Punkte geprüft worden sind:

1. Der Stadtrat prüft, ob die bewilligten und aufgestellten Plakattafeln keine Gefährdung für Fussgänger und Verkehrsteilnehmer darstellen, gem. den Richtlinien vom Bundesamt für Unfallverhütung.
2. Der Stadtrat prüft, nach welchen Kriterien die Baugesuche bewilligt werden.
3. Der Stadtrat hat zu prüfen, welche Auswirkungen eine zu grosse Anzahl von Plakatstellen auf das Orts- resp. Stadtbild von Zug nachhaltig und auf lange Zeit hat.

Meiner Meinung nach ist es höchste Zeit, dass dem masslosen weiteren Aufstellen von Plakattafeln endlich Einhalt geboten wird."

Ratspräsident Rainer Hager teilt mit, dass diese Motion auf die Traktandenliste des GGR gesetzt wird, sobald der Bericht und Antrag des Stadtrates vorliegt.

Postulate

Postulat Ernst Rohrer betr. Verkehrsberuhigung / Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Steinhauserstrasse

Mit Datum vom 15. März 1999 hat Gemeinderat Ernst Rohrer folgendes Postulat eingereicht:

"Der Stadtrat wird beauftragt, zusammen mit den Kantonalen Behörden den Verkehr an der Steinhauserstrasse an den kritischen Stellen mit geeigneten Mass-

nahmen zu beruhigen und damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Fussgängerstreifen im Rank

Situation:

Beim Queren des Fussgängerstreifens auf der Steinhauserstrasse entstehen zum Teil sehr gefährliche Verkehrssituationen. Wenn die Passagiere aus dem Bus Richtung Steinhausen aussteigen und anschliessend den Fussgängerstreifen benutzen, kommt es immer wieder vor, dass Fahrzeuge in Richtung Chamerstrasse vor dem Fussgängerstreifen nicht anhalten. Die Leute stehen mitten auf der Strasse und müssen zudem befürchten, von herannahenden Fahrzeugen Richtung Steinhausen nicht oder zu spät beachtet zu werden. Der grosszügige Strassenraum lädt nach dem Einbiegen in die Steinhauserstrasse zum rasanten Beschleunigen und zum schnellen Fahren ein. Oft müssen Fahrzeuglenker stark bremsen und verunsichern die querenden Fussgänger und Fussgängerinnen. Zudem wird der stehende Bus Richtung Steinhausen häufig überholt, was wiederum zu heiklen Situationen auf dem Fussgängerstreifen führt.

Vorschlag:

Der Fussgängerstreifen soll mit einer Mittelinsel versehen werden. Der Strassenraum wird optisch eingeengt, der Verkehr wird langsamer. Das Überholen des Busses Richtung Steinhausen wird verunmöglicht. Die Fussgänger und Fussgängerinnen können die andere Strassenhälfte gefahrloser überqueren."

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

Interpellationen

Interpellation Cornelia Stocker und Marcel Wickart betreffend Submissions-einladeverfahren und Arbeitsvergaben durch die Stadt Zug für Aufträge unter den Schwellenwerten

Mit Datum vom 23. März 1999 haben Gemeinderätin Cornelia Stocker und Gemeinderat Marcel Wickart folgende Interpellation eingereicht:

"Seit Anfang 1998 verfügt die Stadt Zug über ein Reglement für das öffentliche Beschaffungswesen (Submissionsreglement), welches diejenigen Bereiche regelt, die unter den entsprechenden Werten der GATT-Vereinbarungen liegen. Zusammen mit den sogenannten "Spielregeln" - so wurde es damals als Ziel formuliert - soll dieses Reglement Gewähr für eine faire Auftragsvergabe bieten. So weit so gut. In dessen Anwendung - und dies auch vor dem Hintergrund einer sozialpolitischen Verantwortung - treten unserer Meinung nach nun gewisse Nachteile für Stadtzuger Unternehmen zutage.

Zum einen zeigt die Praxis jetzt, nicht alle Zuger Gemeinden legen diese Spielregeln gleich aus. Gemäss diesem Arbeitspapier sollten Aufträge ab Fr. 250'000.--

öffentlich ausgeschrieben werden. Für einige Zuger Gemeinden ist diese vereinbarte Limite obsolet. Öffentliche Ausschreibungen erfolgen nur, wenn sie unter die GATT-Bestimmungen fallen. Selbst die GATT-Schwelle wird oftmals umgangen, indem für gewisse Arbeitsgattungen zwei oder mehr Lose gemacht werden. Dadurch funktionieren die Gegenrechtsvereinbarungen, wie ursprünglich beabsichtigt und angestrebt, nicht. Mit dieser Umgehung betreiben gewisse Gemeinden quasi Heimatschutz, indem sie das eingelandene Verfahren wählen, und, was durchaus legitim ist, ihr innergemeindliches Gewerbe berücksichtigen. Weil sich die Stadt Zug an die seinerzeitigen Abmachungen hält, erwachsen den Stadtzuger Unternehmen in der jetzigen Situation eindeutige Nachteile. Mehr Submittenten verhelfen der Stadt vielleicht zu noch günstigeren Angeboten, aber bringen auch einen massgebenden Mehraufwand, wenn alle Angebote seriös geprüft und gewertet werden müssen. Ob sich ein solch aufgeblähtes Verfahren für die Stadt letztendlich bezahlt macht, ist fraglich.

Zum anderen werden Kriterien wie Ökologie und Lehrlingsausbildung weit weniger gewichtet, als es gesellschaftspolitisch vernünftig ist. Denn Unternehmen, die Lehrlinge ausbilden, helfen dem Staat, sozialpolitische Verantwortung zu tragen. Aus sozialen Erwägungen werden vielfach schwächere Angestellte, die aufgrund ihrer Leistungen oder des Auftragsvolumens auf der Kippe stehen, mitgezogen, damit man sie nicht auf eine aussichtslose Stellensuche schicken oder dem Sozialamt übergeben muss. Das aber wird praktisch nicht honoriert.

Abschliessend möchten wir festhalten, dass es uns nicht um Heimatschutz geht. Wir wollen lediglich, dass alle Zuger Gemeinden mit gleich langen Spiessen operieren resp. die Stadtzuger nicht weiter benachteiligt sind. Noch mehr ist es uns ein Anliegen, mit den bestehenden Möglichkeiten auch Anreize für die Erhaltung und Schaffung von Ausbildungsplätzen oder, dass mittels einer massvollen Unterstützung, sogenannte "Sozialfälle" beschäftigt oder weiterbeschäftigt werden können. Wenn der Staat das Gewerbe und die Wirtschaft in diesem Sinn indirekt unterstützt, bringt das nicht nur positive Auswirkungen auf die Psyche der sozial Schwächsten, indem sie einer geregelten Arbeit in einem nicht ghettoisierten Umfeld nachgehen können, sondern auch verminderte Sozialausgaben für die Stadt. In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um Beantwortung unserer folgenden Fragen:

1. Die Praxis zeigt nun, dass andere Zuger Gemeinden das Arbeitspapier "Spielregeln" nicht mittragen. Ist der Stadtrat bereit, bei der öffentlichen Ausschreibung auch aufs Maximum zu gehen, wie es beispielsweise der Kanton praktiziert?
2. Kann der Stadtrat Aussagen machen, wie sich sein Vorgehen, mehr öffentlich auszuschreiben als verbindlich nötig, unter Berücksichtigung des damit verbundenen Mehraufwandes finanziell auswirkt?
3. Ist der Stadtrat bereit, die sogenannten Zuschlagskriterien nach einem Punktesystem, ähnlich Dienstleistungswettbewerb, zu gewichten?
4. Ist der Stadtrat bereit, die Zuschlagskriterien so zu gewichten, dass für das Gewerbe echte Anreize geschaffen werden, Lehrlinge auszubilden und sozial schwache Leistungsträger zu beschäftigen?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung unserer Fragen."

Ratspräsident Rainer Hager verweist darauf, dass die Interpellanten schriftliche Beantwortung verlangen und diese gemäss § 43 Abs. 2 der Geschäftsordnung innerhalb von drei Monaten zu erfolgen hat.

Interpellation Georg Windlin betr. Aufstellen von Plakattafeln

Mit Datum vom 29. März 1999 hat Gemeinderat Georg Windlin folgende Interpellation eingereicht:

"Heute ist bereits eine hohe Konzentration von Werbe- und Plakatstellen auf dem Stadtgebiet vorhanden, so dass die Stadt Zug einem Bazar gleicht. Darum bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1.A Wieviele Baugesuche sind von Plakattafeln 1998 und 1. Quartal 1999 eingereicht worden und in welchem Zeitabstand folgten diese Baugesuche?
- 1.B Wieviele Baugesuche wurden 1998 und 1. Quartal 1999 bewilligt?
- 1.C Von welchen Firmen wurden diese Baugesuche für die Erstellung der Plakattafeln eingereicht?
- 2.A Wurde die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern, Fussgänger/-innen bei der hohen Konzentration von APG-Plakatstellen berücksichtigt?
- 2.B Hat die Stadt die Möglichkeit, nach der Erteilung der Baubewilligung die Plakatwände nach gewisser Zeit wegzuräumen und gewisse Werbungen zu verbieten?
3. Ist der Stadtrat nicht der Meinung, dass eine zu grosse Anzahl von Plakatstellen das Orts- bzw. das Stadtbild von Zug nachhaltig und auf lange Zeit verschandelt?

Ich danke für die mündliche Beantwortung dieser Fragen."

Ratspräsident Rainer Hager teilt mit, dass diese Interpellation an der nächsten Sitzung beantwortet wird.

Verhandlungsgegenstände

1. Genehmigung der Traktandenliste und des Protokolls Nr. 3 vom 9. März 1999
2. Reglement über das Arbeitsverhältnis des Gemeindepersonals sowie die Entschädigung der Behörde- und Kommissionsmitglieder der Stadt Zug (Personalreglement)
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1471
Wahl der vorberatenden Kommission
3. Gesamtsanierung der Schulanlage Loreto

2. Zwischenbericht
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1464
4. Sanierung und Aufstockung Werkhof- / FFZ-Gebäude
Zwischenbericht
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1465
5. Planungsstudie Stadtverkehr: 2. Phase
Schlussbericht
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1467
6. Tagesheim für Kinder an der Hofstrasse
Beitrag an den Verein Tagesheim Zug für Umbau- und Einrichtungskosten
Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1468
7. Beteiligung der Einwohnergemeinde Zug an der Erweiterung des Bootshafens Zug
Kreditbegehren
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1470
8. Löschwasserversorgung Zugerberg: Baukredit für die Verlängerung der Hydrantenleitung
Spielplatz Schattwäldli, Zugerberg: Kredit für den Bau einer WC-Anlage und eines Brunnens
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1472
9. Definitive Einführung einer Buxi-Verbindung vom Bahnhof Zug zum Gimeinen-Quartier
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1476
10. Erschliessung der Rats- und Gemeindeprotokolle von 1471 bis 1798
Beitrag an die Bürgergemeinde der Stadt Zug für die Fortsetzung
Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1473
11. Interpellation Urs Banzer betr. Konsequenzen und Massnahmen aus dem PUK-Bericht
Schriftliche Antwort des Stadtrates Nr. 1477

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

1. Genehmigung der Traktandenliste und des Protokolls Nr. 3 vom 9. März 1999
-

Zur Traktandenliste:

Ratspräsident Rainer Hager beantragt, Traktandum 10 auszusetzen und auf die Sitzung des GGR vom 11.5.1999 zu verschieben, und begründet dies damit, dass diese Vorlage erst gestern von der GPK beraten werden konnte.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt wird und auch keine weiteren Anträge zur Traktandenliste erfolgen. Somit erklärt der Ratsvorsitzende die Traktandenliste in dieser abgeänderten Form als genehmigt

Zum Protokoll Nr. 3 vom 9. März 1999 liegt folgende Berichtigung des Votums von Stadtrat Eusebius Spescha vor: S. 78, viertunterste Linie, muss es heissen: "...Die Haftung der Stadtratsmitglieder ist nicht mit derjenigen des Aktienrechts identisch."

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR somit das Protokoll Nr. 3 vom 9. März 1999 inkl. diese Berichtigung stillschweigend genehmigt hat.

2. Reglement über das Arbeitsverhältnis des Gemeindepersonals sowie die Entschädigung der Behörde- und Kommissionsmitglieder der Stadt Zug (Personalreglement)
Wahl der vorberatenden Kommission

Es liegt vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1471

Ratspräsident Rainer Hager weist darauf hin, dass der Stadtrat die Einsetzung einer vorberatenden Kommission beantragt. Gemäss § 15 der Geschäftsordnung wird eine vorberatende Kommission eingesetzt, wenn dies 14 Ratsmitglieder verlangen.

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt ist und somit der GGR stillschweigend den Antrag des Stadtrates auf Einsetzung einer vorberatenden Kommission gutgeheissen hat.

Gemäss § 15 Abs. 2 der Geschäftsordnung besteht eine vorberatende Kommission in der Regel aus 7, ausnahmsweise aus 11 Mitgliedern.

Ivana Calovic stellt namens der Fraktion SGA/Parteilose den Antrag, für die Behandlung des Reglementes über das Arbeitsverhältnis des Gemeindepersonals sowie die Entschädigung der Behörde und Kommissionsmitglieder der Stadt Zug eine ausserordentliche 11-er Kommission einzusetzen. Sie ist überzeugt, dass auch die Fraktion SGA/Parteilose einen wesentlichen Beitrag zu dieser neuen Regelung leisten kann. Es gilt, eine zukunftsweisende Personalordnung auszuarbeiten, die auch in sozialer Hinsicht neue Wege gehen könnte (z.B. Job Shearing, Arbeitszeitverkürzung usw.).

Abstimmung

über den Antrag des Stadtrates für eine 7-er Kommission gegenüber dem Antrag Ivana Calovic für eine 11-er Kommission:

Für den Antrag des Stadtrates stimmen 22 Ratsmitglieder, für den Antrag Ivana Calovic stimmen 13 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 22:13 Stimmen den Antrag Ivana Calovic für eine 11-er Kommission abgelehnt und somit den Antrag des Stadtrates auf eine 7-er Kommission gutgeheissen hat.

Ulrich Straub nominiert namens der FDP-Fraktion Rudolf Balsiger, Karin Portmann und Cornelia Stocker, wobei gleichzeitig Rudolf Balsiger als Präsident vorgeschlagen wird.

Peter Kündig schlägt namens der CVP-Fraktion Marc Siegwart und Stefan Ulrich vor.

Hans-Beat Uttinger schlägt namens der SVP-Fraktion Daniel Staffelbach zur Wahl vor.

Werner Golder schlägt namens der SP-Fraktion Dolfi Müller vor.

Weitere Nominationen erfolgen nicht.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager erklärt demnach die 7 vorgeschlagenen Ratsmitglieder als gewählt.

Abstimmung

über die Wahl von Rudolf Balsiger zum Präsidenten der vorberatenden Kommission:

Für die Wahl von Rudolf Balsiger als Präsident stimmen 32 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit der GGR Rudolf Balsiger mit 32 Stimmen zum Präsidenten der vorberatenden Kommission gewählt hat.

Somit setzt sich die Spezialkommission wie folgt zusammen:

Rudolf Balsiger, FDP, Präsident
Dolfi Müller, SP
Karin Portmann, FDP
Marc Siegwart, CVP
Daniel Staffelbach, SVP
Cornelia Stocker, FDP
Stefan Ulrich, CVP

3. Gesamtsanierung der Schulanlage Loreto
2. Zwischenbericht
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1464

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1464.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1464.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

René Bucher, Präsident BPK: "Im Bericht der Bau- und Planungskommission habe ich das Erfreuliche zu wenig hervorgehoben, nämlich: Die Sanierungsarbeiten an der Schulanlage Loreto stehen unter einem guten Stern. Nicht nur hinterlassen die bisher renovierten Schultrakte einen optisch guten Eindruck, die Arbeiten verlaufen auch termingerecht. Und wenn wir heute in diesem Rat vorab über Akustikdecken und Aufzüge diskutieren werden, dann nur deshalb, weil die Kostenentwicklung bei den bisher ausgeführten Arbeiten sehr positiv verlaufen ist, beziehungsweise die zu erwartende Kostenunterschreitung eine solche Diskussion überhaupt erst zulässt. Nun zu den einzelnen Teilbereichen:

1. Hallenbad:

Die neue Badewasser-Aufbereitungsanlage bewährt sich. Die Energieeinsparungen bei der neuen Lüftungsanlage, der Raumheizung und der Badewasseraufbereitung sind bemerkenswert. Sie konnten die entsprechenden Zahlen aus der Vorlage entnehmen. Es ist noch nicht messbar, ob die doch recht grosse Erhöhung der Einzel-Eintrittspreise einen Einfluss auf die Frequentierung des Hallenbades hat.

2. Sanierung der Schultrakte 1 bis 3:

Die Schultrakte 1 und 2 sind fertig saniert und werden inzwischen wieder für den Schulunterricht genutzt. Der Trakt 3 wird im Sommer fertig sein und ab dem neuen Schuljahr von den Schülern und Lehrern wieder benutzt werden können. Die bisherigen wesentlichen Kostenunterschreitungen können vorab auf die heutige Marktsituation und die damit zusammenhängenden günstigen Arbeitsvergebungen zurückgeführt werden.

3. Einbau von Akustikdecken in den Korridoren:

Wer das Schulhaus Loreto mit seinen Betonwänden und -decken kennt, weiss, dass der Einbau von Akustikdecken in den Korridoren eine äusserst sinnvolle Investition ist. Es ist in diesem Fall nicht die Sache an sich, sondern das Vorgehen der Genehmigung dieser Arbeiten, die zu Diskussion Anlass gegeben hat. Grundsätzlich bewilligt der GGR bei einer Baukreditvorlage den Kreditrahmen inklusive Baubeschrieb, d.h. es können bei einer sich abzeichnenden Kostenunterschreitung nicht andere Wunsch-Arbeiten ausgeführt werden, um den genehmigten Baukredit voll auszuschöpfen. Wir haben in der Bau- und Planungskommission nachgefragt, ob denn ein solcher Entscheid von gesamthaft über Fr. 400'000.-- in der Kompetenz des Stadtrates liege. Der Baupräsident begründet diesen Ausführungsentscheid des Stadtrates damit, dass diese Arbeiten vor 4 Jahren bei der Beratung des Baukredites dem Sparwillen zum Opfer fielen und jetzt, da man eine wesentliche Kostenunterschreitung erkennen kann, diese Arbeiten freigegeben wurden. Ob diese Begründung juristisch haltbar ist, wissen wir nicht, und wir gingen in der Kommission auch nicht vertiefter darauf ein. Aus baulicher und benutzungsspezifischer Sicht findet die Bau- und Planungskommission diesen Entscheid aber zweifelsohne richtig. Ich bin überzeugt, dass der Grosse Gemeinderat, könnte er heute über diese Akustikdecken befinden, einem entsprechenden Begehren des Stadtrates mit grosser Mehrheit zustimmen würde.

4. Einbau von Liftanlagen in Trakt 2 und 3:

Über die Aufzüge wurde schon 1995 im Grossen Gemeinderat im Rahmen der Baukreditgenehmigung eingehend diskutiert. Die Entscheide für den Aufzug in Trakt 1 und gegen die Aufzüge in den Trakten 2 und 3 fielen damals äusserst knapp aus. Die Bau- und Planungskommission, die sich übrigens schon 1995 für je einen Aufzug in allen 3 Trakten ausgesprochen hat, befürwortet auch diesmal wieder den Einbau von Liften. Eingehend diskutiert wurde in der Kommission über die Grösse der Aufzüge, darüber, ob ein solcher Aufzug zwingend die Abmessungen der Rollstuhlnorm einhalten soll oder nicht. Die grosse Mehrheit der Kommission ist der Meinung, dass dies nicht notwendig sei. Die Begründung dazu können Sie meinem Bericht entnehmen. Sie haben in der Zwischenzeit auch einen Grundriss der vom Stadtrat beantragten Lifte erhalten. Wem diese beantragten Aufzüge nicht genügen, wer also normengerechte Aufzüge möchte, muss wissen, dass die heute vorhandenen, betonierten Liftschachtwände abgebrochen und neu aufgemauert werden müssten, was zu Mehrkosten von Fr. 220'000.-- führen würde. Ein Antrag für normengerechte Rollstuhl-Aufzüge wurde in der Kommission mit 9:1 Stimmen abgelehnt, d.h. die Kommission befürwortet die Liftgrössen gemäss Antrag des Stadtrates.

5. Übrige Kapitel:

Zu den übrigen Kapiteln hat die Kommission keine wichtigen Bemerkungen. Wir freuen uns auf die Fertigstellung der gesamten Sanierung im Herbst 2001.

Die Bau- und Planungskommission stimmt dem Antrag des Stadtrates mit 9:1 Stimmen zu."

Stadtrat Toni Gügler bedankt sich für die richtige Feststellung, dass die Arbeiten im Zusammenhang mit der Sanierung Loreto nicht nur zeitgerecht, sondern auch innerhalb der vorgegebenen Kostenregeln abgewickelt und termingerecht 2001 fertiggestellt werden können. Der Verzicht auf die Akustikdecken war seinerzeit Bestandteil des stadträtlichen Sparprogramms im Vorfeld der GGR-Vorlage. Bereits intern wurden damals beim Renovationskredit die Akustikdecken aus dem Programm gestrichen, ohne dass damit deren Sinn je umstritten gewesen wäre. Es wurde damals betont und auch protokollarisch festgehalten, dass diese Akustikdecken nachträglich noch eingebaut werden könnten, sofern sich die Kostensituation günstiger darstellen sollte. Der stadträtliche Sprecher ist der Auffassung, dass nun der Einbau der Akustikdecken durchaus gerechtfertigt ist und er den entsprechenden Beschluss ohne Rücksprache mit dem Parlament fassen konnte. Über die Frage des Lifteinbaus wurden bereits vor einigen Jahren ausführliche Debatten geführt, weshalb der Stadtrat es nicht als richtig erachtet hätte, nun diese Lifteinbaus trotzdem zu realisieren. Der Kommissionspräsident hat bereits darauf hingewiesen, dass mit dem nachträglichen Einbau der Lifte ein Problem verbunden wäre, indem die Liftschächte dort, wo die Umbauten bereits abgeschlossen sind, wieder weggefräst werden müssten. Diese Massnahme wäre mit sehr unangenehmen Nebenwirkungen verbunden. Der stadträtliche Sprecher empfiehlt daher, auch bezüglich Einbau der Lifte dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen.

1. Hallenbad

Ivana Calovic empfiehlt, bei zukünftigen Sanierungen die Energieersparnisse aufzuteilen in solche des technischen Belanges und solche bezüglich Fassadensanierungen, welche in K-Werten ausgedrückt werden. Hätte der GGR diese Informationen gehabt, hätte er auf diese etwas unschöne Verkleidung des Hallenbades verzichten können.

2. Sanierung der Schultrakte 1, 2 und 3

3. Einbau von Akustikdecken in den Korridoren

Ernst Rohner: "Um es vorwegzunehmen, unsere Fraktion ist erfreut, dass die Sanierung der architektonisch interessanten Loretoanlage planmässig abläuft. Besonders mit zwei Themen setzen wir uns ausführlich auseinander:

1. Einbau von Akustikdecken in den Korridoren Trakt 2 (und Trakt 1 und 3)
2. Einbau von Liftanlagen in Trakt 2 und 3

Ad. 1. Akustikdecken:

Wenn man bedenkt, dass die Planung der Renovation vor 10 Jahren begonnen hat, ist es sehr verständlich, wenn da und dort durch veränderte Nutzung oder neue Materialien, andere Erkenntnisse vorliegen. Die Akustikdecken waren schon immer ein Bedürfnis, wurden aber 1995 wegen den Sparanstrengungen als nicht dringend eingestuft und dadurch gestrichen. Die bewährten Unterrichtsformen, bei denen die Schüler während den Lektionen den Arbeitsort wechseln, verlangen natürlich mehr Platz. Der Wiedererwägungsantrag der Lehrervertretung zeigt die Wichtigkeit dieses Anliegens. Nun beschloss der Stadtrat am 27. Januar 1998, im Schultrakt 2 die Akustikdecken einzubauen für Fr. 140'000.--. Die Erwartungen haben sich vollumfänglich erfüllt, so dass für Trakt 1 und 3 weitere Akustikdecken eingebaut werden. (Trakt 1 Fr. 150'000.-- und Trakt 2 Fr. 145'000.--). Wir unterstützen diesen Beschluss des Stadtrates, weil diese Massnahmen für einen neuzeitlichen Schulbetrieb absolut notwendig sind. Der stadträtliche Antrag war auch gar nie umstritten, sondern nur aus Kostengründen gestrichen worden.

ad. 2. Liftanlagen:

Der im Schultrakt 1 eingebaute Lift bewährt sich sehr gut. Ein Wiedererwägungsantrag des Stadtrates für den Einbau von je einem Lift im Trakt 2 und 3 ist sehr sinnvoll. Da dies das einzige Sekundarschulhaus in unserer Stadt ist, müssen alle SekundarschülerInnen dieses Schulhaus besuchen. Es gibt keine Ausweichmöglichkeit. Für ParaplegikerInnen genügen diese rollstuhlgängigen Lifte, nicht aber für TetraplegikerInnen.

Wir stellen folgenden Antrag:

Es sind im Trakt 2 und 3 Lifte einzubauen, welche den Normen für behindertengerechtes Bauen entsprechen. Die verschärften Vorschriften des Bauamtes sind anzuwenden. Den Mehrkosten von Fr. 220'000.-- ist zuzustimmen."

4. Einbau von Lifthanlagen in Trakt 2 und 3

Georg Windlin bezeichnet die geleisteten Sanierungsarbeiten beim Loreto als gut, ist aber gleichzeitig bezüglich Lifteinbau enttäuscht. In der Schweiz sind verschiedenste Behindertenorganisationen tätig und kämpfen dafür, dass die Rechte der Behinderten anerkannt werden. Die Stadt Zug hat jetzt die Chance, Erfahrungswerte zu sammeln, was eigentlich behindertenkonform ist. Es erstaunt den Sprechenden, dass der Stadtrat nach dem knappen Entscheid bezüglich Lifthanlagen die Möglichkeit nicht ernst genommen hat und den Lifteinbau nun behindertengerecht vornimmt. Einerseits ist der Lifteinbau vorgesehen, andererseits realisiert man diesen aus Kostengründen nicht. Die Vorlage ist daher an sich nicht behindertenkonform. Überall, wo umgebaut wird, werden Parkplätze erstellt, aber die Anliegen von Behinderten und Randgruppen werden übergangen und dies mit Kostengründen begründet. Der Sprechende unterstützt daher den Antrag, auch in den Trakten 2 und 3 einzelne Lifte einzubauen, die den Normen für behindertengerechtes Bauen entsprechen und den hierfür benötigten Kredit von Fr. 220'000.-- zu beschliessen.

Roswitha Corrodi: "Im Bericht zur gemeindlichen Urnenabstimmung vom 10. März 1996 "Gesamtsanierung des Schulhauses Loreto" hält der Stadtrat fest, dass die Vorlage nur noch die wichtigsten Massnahmen enthält und sämtlicher Wunschbedarf gestrichen wurde. Dazu gehörte damals auch der Einbau von Liften in den Trakten 2 und 3. Im 2. Zwischenbericht beantragt der Stadtrat aufgrund der vorliegenden Kostensituation, jetzt doch noch Lifte in den beiden genannten Trakten einzubauen. Zu beachten ist, dass die heute bestehenden Liftschächte damals beim Einbau des Schulhauses nicht in erster Linie unter dem Aspekt "rollstuhlgängig" gebaut wurden. Gemäss der nachträglich gelieferten Planskizze ist ein Lift rollstuhlgängig, wenn er die Innenmasse von 110 x 140 cm aufweist. Die bestehenden Liftschächte im Loreto erlauben aber nur ein Innenmass von 104 x 111 cm, entsprechen also nicht den schweizerischen Richtlinien des Invalidenverbandes. In der Vorlage hält der Stadtrat zwar fest, dass diese Innenmasse genügen, einen "normalen" Rollstuhl ohne Begleitperson zu transportieren. Rollstuhl ist aber nicht gleich Rollstuhl, d.h. die Masse variieren einerseits auf Grund des Rollstuhltypes und sind andererseits auch abhängig von der Korpulenz der behinderten Person. Neue - sprich moderne Rollstühle - wie sie ja sicherlich auch von Jugendlichen benutzt werden, haben durch die Schrägstellung der Räder einen wesentlich breiteren Radabstand. Gemäss Auskunft der Firma Gelbart hat ein normaler Rollstuhl die Masse 65 x 100 cm, bei gewichtigeren Personen wird die Sitzfläche schnell breiter. Die maximale Türbreite beträgt aber nur 80 cm. Der Lift schliesst mit einer Einflügeltüre, d.h. die behinderte Person braucht immer Hilfspersonen, die den Lift schliessen und weiter oben oder unten wieder öffnen. Durch den Umstand, dass die Innenmasse keine Begleitperson zulassen, ist der/die Rollstuhlfahrer/in immer auf Drittpersonen angewiesen und kann den Lift auch nicht selbständig verlassen. Wir meinen, wenn schon Lifte, dann den schweizerischen Normen entsprechende behindertengerechte Lifte und nicht eine halbpatzige Lösung. Diese beklemmende Situation veranlasst uns, dem Stadtrat den Auftrag zu erteilen, in den Trakten 2 und 3 Lifte einzubauen, die den obgenannten Normen entsprechen und den Mittransport einer Begleitperson erlauben.

Dazu erwarten wir eine separate Vorlage, welche dem fakultativen Referendum unterstellt ist. Denn was der Stadtrat jetzt beantragt, Lifte einzubauen, obwohl das Volk dazu nein gesagt hat, ist nach unserem Ermessen ein demokratischer Grenzfall."

Martina Arnold: "Als wir im November 1995 die Vorlage über die Gesamtsanierung der Schulanlage Loreto behandelten, wurden im Rat aus Kostengründen verschiedene Anträge und Sparvorschläge gemacht (damit das Loreto keine Luxusrenovation bekomme). Ein Antrag der BPK für den Einbau eines Liftes im Schulhaustrakt 1 wurde vom GGR ganz knapp mit 19 gegen 18 Stimmen angenommen. Ein anderer Antrag der BPK, auch in die Trakte 2 und 3 Aufzüge einzubauen, wurde hingegen mit 20 zu 16 Stimmen abgelehnt. Fazit: Glück für den Hauswart, der im Trakt 1 putzen muss und seine schweren Reinigungsmaschinen mit dem Lift transportieren kann, Glück für die Lehrperson, die schweres Schulmaterial mit dem Lift von Geschoss zu Geschoss verschieben kann. Glück für den verunfallten Schüler oder Lehrer, der mit seinen Krücken oder im Rollstuhl per Lift sein Schulzimmer erreichen kann. Pech für den Hauswart, den Lehrer und die gehbehinderte Person im Trakt 2 und 3, wo es laut GGR Beschluss nur viele Treppen gibt. Über diesen seltsamen, unlogischen, per Zufall entstandenen Ratsbeschluss war wohl niemand glücklich. Dank des gesunden Menschenverstandes des Stadtrates und dank der positiven Baukostensituation ist es jetzt möglich, in allen drei Schulgebäuden Lifte einzubauen. Da in jedem Trakt bereits ein Liftschacht vorhanden ist, scheint es uns sinnvoll, die Aufzüge dort einzubauen. In den bestehenden Schächten werden die Lifte zwar nicht sogenannten behindertengerecht sein, doch hat auch dort ein normaler Rollstuhl Platz. Gewöhnlich gehen im Loretoschulhaus nicht kleine Schüler oder ältere Personen aus und ein, sondern Jugendliche, die keine Panik bekommen, allein in einem Rollstuhl Lift zu fahren. Wichtig ist es, dass die Bedienungsknöpfe im Aufzug so tief angebracht werden, dass sie von einem Rollstuhl aus bedient werden können. Auch der Einbau von Akustikdecken in den Schulhauskorridoren (ein nachträglicher Lehrerwunsch) scheint uns sinnvoll, können damit doch die Gänge als zusätzliche Gruppenräume benutzt werden. Beide Anliegen (Einbau von Liften und Akustikdecken) können dank der heutigen Baukostenunterschreitung im Rahmen des bewilligten Baukredites umgesetzt werden. Es braucht dazu kein zusätzliches Geld. Natürlich kann man sich fragen (die GPK tat das ausführlich), ob der Stadtrat in eigener Kompetenz eingesparte Kosten für zusätzliche, bzw. früher aus Kostengründen eingesparte Projektteile, einsetzen darf. Wenn die Ausnahme nicht zur Regel wird, ja. Zum Schluss noch ein Kompliment den Bauverantwortlichen. Bis jetzt scheint alles planmässig und ohne Terminverzögerung abzulaufen. Das ist bei einer so grossen, über Jahre dauernden Sanierung nicht selbstverständlich. Ein herzliches Dankeschön der Bauleitung, der Lehrerschaft, den Hauswarten und den Schülerinnen und Schülern im Loreto. Sie alle haben dazu beigetragen, dass der Schulbetrieb bis jetzt ohne nennenswerte Probleme weitergeführt werden konnte."

Georg Windlin bedankt sich für das Votum der Vorrednerin und zieht aufgrund dessen den Antrag der SP-Fraktion zurück.

Abstimmung

über den Antrag der FDP-Fraktion gegenüber dem Antrag des Stadtrates:

Für den Antrag der FDP-Fraktion stimmen 23 Ratsmitglieder, für den Antrag des Stadtrates stimmen 13 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 23:13 Stimmen den Antrag der FDP-Fraktion gutgeheissen und den stadträtlichen Antrag abgelehnt hat. Somit wird der Stadtrat beauftragt, in den Trakten 2 und 3 Lifte einzubauen, die den von der FDP-Fraktion genannten Normen entsprechen und den Mittransport einer Begleitperson erlauben. Dazu wird eine separate Vorlage erwartet, welche dem fakultativen Referendum unterstellt wird.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit der GGR vom 2. Zwischenbericht des Stadtrates betreffend Gesamtsanierung der Schulanlage Loreto Kenntnis genommen hat.

4. Sanierung und Aufstockung Werkhof- / FFZ-Gebäude Zwischenbericht

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1465

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1465.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1465.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass damit der GGR stillschweigend vom Zwischenbericht über die Sanierung und Aufstockung des Werkhof- /FFZ-Gebäudes Kenntnis genommen hat.

5. Planungsstudie Stadtverkehr: 2. Phase Schlussbericht

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1467

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1467.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

René Bucher, Präsident BPK: "Mit der 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr sollten erstens die vom Kanton verlangten zusätzlichen Abklärungen zu zentralen Punkten des städtischen Strassenverkehrs, und zweitens Abklärungen für Verkehrsberuhigungen in den Wohnquartieren gemacht werden. Heute liegt nun der Schlussbericht dieser 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr vor. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in diesem Rat zwar unsere verkehrstechnischen Anliegen einbringen können, aber wir sind mit Ausnahme von verkehrsberuhigenden Massnahmen in den Quartieren das falsche Gremium, um Beschlüsse zu fassen. Wichtig ist, dass jetzt eine Koordination und Zusammenarbeit mit Kanton, Nachbargemeinden und Grundeigentümern erfolgt. Wir brauchen eine gesamtheitliche Betrachtung der ganzen Region Zug. Damit ist auch klar, dass die Führung zur Lösung der städtischen Verkehrsprobleme letztendlich beim Kanton liegen muss. Dabei aber, und dies ist unsere Aufgabe, müssen wir dem Kanton klare Hinweise geben können, welche verkehrstechnischen Anliegen wir in der Stadt haben. Sie alle haben den Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr studieren können. In der Bau und Planungskommission liessen wir uns über die einzelnen Teilergebnisse näher informieren. Wir haben aber in der Kommission zu den einzelnen Bereichen keine Auseinandersetzung geführt oder Wertung vorgenommen. Verschiedene Anmerkungen oder Zusatzaussagen zu den einzelnen Ergebnissen der Planungsstudie konnten Sie meinem Bericht entnehmen. Der Stadtrat hat eine Würdigung der Ergebnisse der Planungsstudie Stadtverkehr vorgenommen. Die Bau- und Planungskommission schliesst sich dieser Würdigung an. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind etappierbar und können zu massgeschneiderten Lösungen führen. Für alle weiteren Schritte ist nunmehr aber, wie der Stadtrat dies in seiner Würdigung auch darlegt, ein verbindlicher Einbezug des Kantons, der Nachbargemeinden und der betroffenen Grundeigentümer erforderlich. Dies ist eine Aufgabe, die nun rasch angegangen werden muss, damit die gemachten Aussagen des Stadtrates betreffend erster Ergebnisse auch tatsächlich eingehalten werden können. Die Bau- und Planungskommission nimmt mehrheitlich positiv Kenntnis von der Berichterstattung und von der Würdigung der Ergebnisse der Planungsstudie durch den Stadtrat."

Martin Stuber: "Die Fraktion SGA/Parteilose stellt sich grundsätzlich hinter die Ergebnisse des 2. Mitwirkungsverfahrens Planungsstudie Stadtverkehr. Nachdem die "Umfahrungen Zug-Baar" (UZB) mit dem Sistierungsentscheid des Regierungsrates hoffentlich endgültig vom Tisch sind und die Ergebnisse dieser zweiten städtischen Planungsrunde gezeigt haben, dass es eine wesentlich kostengünstigere Alternative zur UZB gibt, heisst für uns die Lösung nun ganz klar "vorwärts-machen". Vorwärtsmachen zuerst einmal mit den untersuchten, sofort realisierbaren Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Dazu gehört für uns auch die Industriestrasse. Der in den letzten Jahren massiv zugenommene Verkehr auf dieser nicht als Hauptstrasse deklarierten eigentlichen Quartierstrasse darf nicht einfach hin-

genommen werden. Wir fragen uns, wann dem Guthirt-Quartier der Geduldsfaden reisst. Diese Verkehrsberuhigung darf ruhig flächendeckend werden, dass dies geht, zeigen andere Beispiele zur Genüge, es braucht einfach den politischen Willen dazu. Vielleicht schaut sich der Stadtrat zusammen mit der GGR-Delegation einmal ein Beispiel an, wie das geht, z.B. Graz.

Vorwärtsmachen mit dem Verkehrsregime Innenstadt. Die Bahnhofstrasse reservieren für FussgängerInnen, Velo und öffentlichen Verkehr wäre ein echter Fortschritt für die Lebensqualität im Stadtzentrum. Es stimmt zwar, dass dieses Regime mit Minitunnel besser funktioniert, aber es geht für den Anfang auch ohne und brächte zudem eine erste erwünschte Rückverlagerung des städtischen Lebens Richtung südlichen Stadtteil.

Vorwärtsmachen mit der Projektierung des Minitunnels, dessen Machbarkeit und - noch wichtiger! - Funktionstüchtigkeit bezüglich Stadtkern-Entlastung nie erwiesen ist. Bei der Projektierung ist zwei Gesichtspunkten spezielle Aufmerksamkeit zu widmen, damit ein vor dem Stimmvolk mehrheitsfähiges Projekt zustandekommt: Die Ausfahrt Nord vermag nach wie vor nicht zu befriedigen, sie zerschneidet unter anderem die wichtigste Nord-Süd-Veloachse in der Stadt. Der Verkehr muss so gelenkt werden, dass sich nicht noch mehr Verkehr ins Guthirt-Quartier "verirrt", resp. Auf die Industriestrasse.

Vorwärtsmachen muss allerdings auch der Kanton. Das eingeleitete, etwas komplizierte Verfahren zur Erarbeitung eines neuen Verkehrsrichtplanes ist zurzeit ins Stocken geraten, weil der neue Baudirektor einen Stopp dekretiert hat, um sich einarbeiten zu können. Wir hoffen, dass diese Einarbeitungsphase bald vorbei ist und dass an den Gerüchten, Herr Flachsmann täte sich allgemein etwas schwer mit Entscheiden, nichts dran ist. In diesem Zusammenhang die Bitte an Toni Gügler, hier und jetzt seinen kürzlich geäusserten Ärger über die langsamen und komplizierten Entscheidungsmechanismen auszudeutschen und zu erklären, wie eine bessere regionale Zusammenarbeit resp. eine Verlagerung von Planungsaktivitäten vom Kanton zu regionalen Gremien auszusehen hätte.

Vorwärtsmachen muss er Kanton aber auch bei der Stadtbahn, wo nun allzulange relative Funkstille geherrscht hat. Im Schlussbericht ist aufgezeigt, wie eine Lösung auf stadtzugger Boden für eine relativ schnell zu realisierende zweite Etappe aussehen würde. Nicht im Bericht aufgeführt, weil nicht Bestandteil des Auftrages, sind die Überlegungen der entsprechenden Arbeitsgruppe zu einer allfälligen 3. Etappe. Für Zug relevant wäre der zusätzliche Strang Richtung Steinhausen, eher längerfristiger Natur wären Überlegungen, eine zusätzliche Linie ins Stadtzentrum südlich des Bahnhofes zu führen.

Die Stadtbahnlinie Richtung Steinhausen führt mich zu den zwei für uns wirklich heiklen Punkten: Der Stadtrat schreibt in seinem Bericht auf Seite 6, dass "bei einem frühzeitigen Entscheid von Bund und Kanton für einen Halbanschluss Ammannsmatt die Konkretisierung der Verlängerung der General-Guisanstrasse an die Hand genommen werden müsste." Leider erwähnt der Stadtrat nicht, dass im Schlussbericht ein ganz klarer Vorbehalt angebracht wird, zu finden auf Seite 13, dritter Abschnitt. Dort wird die Verlängerung der General-Guisan-Strasse explizit als Konkurrenz zu einem allfälligen neuen Stadtbahnast in diesem Gebiet bezeichnet. Es hängt also nicht nur am Halbanschluss Ammannsmatt (der nebenbei gesagt eigentlich nicht bewilligungsfähig ist, weil heute schon bekannt ist, dass die A4 im Bereich Ennetsee hoffnungslos überlastet sein wird, wenn die Autobahn

durchs Säuliamt fertig ist. Dann kann wohl kaum ein Halbanschluss bewilligt werden, der diese Überlastung nochmals erhöhen würde), sondern wird auf eine Entscheidung zwischen Strassenbau oder Stadtbahn hinauslaufen. Für uns hat hier die Stadtbahn ohne wenn und aber Priorität und ist sicherlich auch die zukunftssicherere Investition. Der zweite heikle Punkt ist die neue Nordzufahrt. In der jetzt geplanten Form zerschneidet sie - und zerstört damit - ein wichtiges städtisches, aber auch regionales Naherholungsgebiet. Sie steht mit dieser Linienführung auch im Gegensatz zu den Vorstellungen, wie sie sich offenbar bei Zug 21 langsam herauskristallisieren. Wir haben immer gesagt, dass diese Strasse in einer Abstimmung nicht mehrheitsfähig sein wird. Wir haben aber auch gesagt, dass es eine Alternative gibt. "Konzentration der Immissionsträger" muss hier die Lösung sein. Diese neue Zufahrt - die übrigens im jetzigen Kontext eine massive Erhöhung der Verkehrskapazität darstellt - muss so nahe wie möglich zur Bahnlinie verschoben werden. Gleichzeitig soll die Verkehrsverlagerung weg von der Baarerstrasse genutzt werden, um die Industriestrasse zu entlasten. In dieser Form könnten wir zwar ohne Begeisterung, aber immerhin zustimmen.

Das wichtigste zum Schluss: Völlig richtig schreibt der Stadtrat ebenfalls am Schluss, dass die grossen Verkehrsverursacher einen wichtigen Beitrag zur Lösung der Probleme leisten könnten. Leider nennt er das Kind dann nicht beim Namen: es geht nämlich um eine Umverlagerung des Verkehrs weg vom Auto auf Fussgänger, Velo und OeV. Dabei bemerkt der Stadtrat, dass die öffentliche Hand nur über sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten verfügt. Das sehen wir anders und wünschen uns vom Stadtrat, ruhig ein paar Zacken zuzulegen. Wie wärs z.B., endlich das neue Parkplatzreglement in diesen Rat zu bringen? Denn in einem Punkt sind wir uns hoffentlich grossmehrheitlich einig: eine wohnlichere, menschlichere Stadt ist eine Stadt mit weniger Abgasen, weniger Lärm, weniger Blech - und mehr Menschen "uf de Gass".

Ulrich Straub: "Zunächst möchten wir den Mitwirkenden der Planungsstudie Stadtverkehr für ihre zeitaufwendige und intensive Arbeit in der zweiten Phase der Planungsstudie Stadtverkehr herzlich danken. Das nun seit beinahe drei Jahren gelaufene Mitwirkungsverfahren hat nicht nur personelle, sondern erhebliche finanzielle Ressourcen gebunden. Die FDP-Fraktion hat das Mitwirkungsverfahren mit ihren Vertretern genauestens mitverfolgt und auch einiges in die Diskussion einbringen können. In vielen Einzelfragen konnte ein Konsens erzielt werden. Dieser Konsens ist nicht zuletzt auf die hervorragende unterstützende Arbeit von Stadtingenieur Peter Durisin und Berater Peter Güller zurückzuführen. Dennoch: Von einem breiten Konsens in allen Fragen wie dies etwa heute Morgen in der Zuger Zeitung zu lesen war, kann nicht die Rede sein. Im Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr sowie in der Vorlage des Stadtrates werden nun wiederum - wie schon nach Abschluss der ersten Phase - Einzelmassnahmen vorgeschlagen, die in keiner Weise auf die Motion "für eine regional koordinierte Verwirklichung des Verkehrskonzepts aus dem Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr und zur Beschaffung weiterer Entscheidungsgrundlagen" der Motionäre Straub, Rust, Derungs und Mitunterzeichner vom 12. November 1996 eingeht. Wir sind der Auffassung, dass eine Diskussion der Resultate aus der Planungsstudie Stadtverkehr im Zusammenhang mit diesem parlamentarischen Auftrag gesehen werden muss. Zur Erinnerung: Die Fraktionen der FDP, der CVP

und der SVP haben einer Weiterentwicklung der Planungsstudie Stadtverkehr nur unter dem Vorbehalt zugestimmt, dass der Stadtrat bereit war, die erwähnte Motion zu übernehmen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich frage Sie nun heute: Sind Sie damit einverstanden, dass Einzelaspekte einer durchaus sinnvollen und notwendigen Verkehrspolitik uns heute losgelöst von der kantonalen und regionalen Entwicklung präsentiert werden und uns Massnahmen vorgeschlagen werden, die weder bezüglich Dringlichkeit noch Realisierbarkeit geordnet sind? Wir erhalten hier eine Zusammenstellung von möglichen Massnahmen, aber keine regional koordinierte städtische Verkehrspolitik. Meine Damen und Herren: Infrastrukturpolitik ist heute auch Wirtschafts- und Standortpolitik. Jeden Morgen stehen Fahrzeuge kilometerlang im Stau auf der Autobahn und suchen ihren Weg zu den Arbeitsplätzen in den Büro- und Industriequartieren im Westen der Stadt und in der Baarermaatte. Der ungenügenden Erschliessung dieser Areale kann nicht weiter tatenlos zugeesehen werden. Obwohl in der Planungsstudie Stadtverkehr mehrmals darauf hingewiesen wurde, dass Verbesserungen auf der Ost-West-Achse dringend sind und mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis realisiert werden könnten, wird heute nur noch von einer neuen Nordzufahrt für Zug gesprochen. Obwohl wir bereits am Ende der ersten Phase der Planungsstudie festgestellt haben, dass der innerstädtische Verkehr weitgehend hausgemacht ist und die Süd-Nord-Achse kein wesentliches Problem darstellt, werden gerade für diese Verbindung neue Portale vorgeschlagen die durch einen Minitunnel verbunden werden sollen. Natürlich wissen wir, dass der Ausgangspunkt für die Planungsstudie Stadtverkehr die SP-Motion für eine realistische Stadtumfahrung war. Und wir sind uns darin auch einig, dass diese Motion viel neues Gedankengut hervorgebracht hat - aber leider gerade im innerstädtischen Bereich mit veralteten Modellen gearbeitet wurde. Der Minitunnel ist für uns ein Luxus, der zwar möglich ist, der aber im Verhältnis Kosten/Nutzen - wie dies übrigens mehrfach von anderer Seite festgestellt wurde - keineswegs prioritär ist. Mit dem Minitunnel soll die Stadt Zug zu einer attraktiven Einkaufs- und Fussgängerzone werden, aber vergessen wurde, dass damit der Verkehr lediglich verlagert wird - und zwar in den Bereich Industriestrasse / Gotthardstrasse. Eine Frage ist erlaubt: Gibt es dort keine Fussgänger, keine Geschäfte und ist es dort etwa unattraktiv zu wohnen? Abgesehen davon, dass ein solcher Tunnel sehr teuer würde und mit einer langen Realisierungszeit zu rechnen wäre, wird die Stadt damit nicht attraktiver. Sehr geehrte Damen und Herren, verstehen Sie uns nicht falsch: Wir sind nicht gegen einen Minitunnel, sofern er mit einer Reihe anderer, regional wichtiger Massnahmen verbunden wird. Uns scheint lediglich, dass der Minitunnel heute eine so wichtige Stellung eingenommen hat, weil er vermutlich regional nicht koordiniert werden muss, sofern die Stadt bereit ist, allein tief genug in die Taschen zu greifen. Was wir dringend brauchen sind konkrete, regional abgestimmte Lösungen für die wirklichen Verkehrsprobleme. Das nun vorgeschlagene Paket und die einzelnen Massnahmen taugen dazu nur beschränkt. Wesentliche Fragen sind in der Vorlage des Stadtrats und im Schlussbericht nach wie vor nicht thematisiert. Seit Beginn der zweiten Phase der Planungsstudie Stadtverkehr habe ich mich dafür eingesetzt, dass die Stadt in einem regionalen Entwicklungskonzept eine Art Vorreiterrolle übernimmt und sich mit den anderen Gemeinden auf ein koordiniertes Verkehrskonzept einigt. Als Präsident der Arbeitsgruppe Regionalentwicklung bin ich allerdings schwer enttäuscht worden. Mir wurde im letzten Sommer mitgeteilt,

dass unsere Arbeitsgruppe über keine finanziellen Mittel verfügen kann und aufgrund dieser Tatsache auch keine regionalen Abklärungen treffen kann. Mit dieser Ausgangslage wurde der Wirkungskreis der Arbeitsgruppe massiv eingeschränkt und sie hatte keine Möglichkeit, innerstädtische Massnahmen regional zu koordinieren. Die FDP-Fraktion sieht sich gezwungen, den Stadtrat nochmals darauf hinzuweisen, dass folgende Verbindungen nun prioritär mit den Gemeinden und dem Kanton behandelt werden müssen:

1. Verlängerung General-Guisan-Strasse und Autobahn-Halbanschluss Ammannsmatt
2. Bügel Neufeld/Baarermatte mit Anschluss an die Autobahn und Richtung Talacher/Aegeri
3. Erschliessung der Büro- und Industriegebiete Zug-Nord

Für uns bleibt der Entwurf einer regionalen Verkehrsstrategie inklusive finanzieller Etappierung und dem Einbezug des öffentlichen Verkehrs Voraussetzung für eine Zustimmung zu Massnahmen im innerstädtischen Bereich. Diese dürfen unseres Erachtens nicht vorgezogen werden."

Stefan Ulrich: "Was lange währt, wird endlich gut. So in etwa, sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren, hat die CVP-Fraktion Kenntnis genommen vom Schlussbericht des Stadtrates über die 2. Phase der Planungsstudie Stadtverkehr. Da die Problematik Stadtverkehr schon seit Jahrzehnten - ich weiss beispielsweise von meinen Eltern, das ein sogenannter Stadttunnel bereits vor 30 Jahren zur Diskussion stand - in Bearbeitung steckt, unterstützen, ja begrüßen wir - und da meine ich insbesondere wir Jungen -, dass der Stadtrat "diesbezüglich rasch aktiv werden will" (Zitat Stadtrat).

Das weitere Vorgehen ist uns jedoch zu wenig griffig. In Erwartung des nächsten konkreten Schrittes möchte ich daher folgende Fragen an den Stadtrat stellen:

1. Was ist konkret als nächstes in der Pipeline? Stehen schon Termine fest?
2. Sind die Kontakte zwischen den Gemeinden und zwischen dem Kanton und den Gemeinden dem Problem entsprechend optimal?
3. Weiss man bereits etwas über den Inhalt des Kantonalen Verkehrsrichtplanes?

Wir ermuntern den Stadtrat, beim Stadtverkehr zielstrebig voranzugehen."

Dolfi Müller: Bei solchen Projekten müsste man sich zwischendurch die Grundsatze stellen, wofür Politik gemacht wird und welches der tiefere Sinn ist. Den tieferen Sinn sieht der Sprechende in einer fühlbar und sichtbar vermehrten Lebensqualität für die Menschen in dieser Stadt. Hiefür müssen Lebensräume geschaffen werden, wo man sich begegnen kann, die dem Menschen an sich mehr bringen. Die Nordzufahrt ist zwar sicher begrüßenswert, jedoch bringt sie keine grossen positiven Veränderungen für die Lebensqualität. Das Thema verkehrsfreie Bahnhofstrasse ist nicht mehr prioritär, obschon damit ein deutliches Zeichen gesetzt werden könnte. Die verkehrsfreie Bahnhofstrasse könnte durchaus in kurzer Zeit realisiert werden, jedoch bedingt dies klaren politischen Willen sowie im Auftreten ein klares Profil. Die Personen, welche seit 1996 intensive Arbeit geleistet haben, müssen ernst genommen werden. Ewiges Kritisieren bringt nichts. Eine destruktive Haltung bringt die Stadt Zug nicht vorwärts.

Stadtrat Toni Gügler dankt namens des Stadtrats allen, die sich an der Planungsstudie Stadtverkehr beteiligt und versucht haben, einen konstruktiven Beitrag zur Erfüllung dieser Aufgabe zu leisten. Die ersten Ergebnisse sind im Schlussbericht der ersten Phase enthalten. Beim Schlussbericht der zweiten Phase wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass nun der Zeitpunkt gekommen ist und die Stunde der Wahrheit nicht mehr länger herausgeschoben werden könne. Es ist nun die Stunde der Mitarbeit gekommen, weshalb es im grösseren regionalen Rahmen darum geht, die Schlussfolgerungen zu beurteilen, weitere Konsequenzen zu ziehen und aufgrund dessen zu entscheiden. Der stadträtliche Sprecher hat für die vom neuen Kantonalen Baudirektor eingeschaltete Denkpause im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Kantonalen Verkehrsrichtplanes grösstes Verständnis. Eine entsprechende Motion im Kantonsrat hatte die gleiche Forderung enthalten, fand jedoch schlussendlich keine Mehrheit. Jetzt muss unter den Gemeinden ebenso wie zwischen Kanton und Gemeinden ein Konsens bezüglich Art und Weise des Verfahrens erarbeitet werden. Der stadträtliche Sprecher erhoffte sich, dass sich der neue Baudirektor in dieser Zeit der Denkpause mit der Frage einer kantonalen Zusammenarbeit befasst. In den nächsten Tagen trifft sich die Behördendelegation. Heute morgen hat der Stadtrat vom Regierungsrat die Mitteilung erhalten, dass dann nicht die Planungsstudie Stadtverkehr, sondern neue verkehrspolitische Szenarien Thema sein werden. Stadtrat Toni Gügler betont in aller Deutlichkeit, dass es während seiner Funktion als Baudirektor der Stadt Zug unter diesen neuen Vorzeichen solange keine Kooperation mehr gibt als nicht geklärt ist, unter welchen Rahmenbedingungen die neuen gemeinsamen Prozesse vonstatten gehen. "Wir werden keinen Strich mehr auf ein Blatt setzen, bevor der gemeinsame Prozess nicht strukturiert ist. Unter diesen Voraussetzungen werden Sie sicher Verständnis haben, wenn ich mich über die Detailprobleme nicht äussern möchte. Ich werde dies allenfalls können, wenn wir Morgen an der Behördendelegationssitzung entsprechend beraten und genaueres über die Perspektive des Kantons erfahren haben." Der stadträtliche Sprecher wird in den nächsten Tagen beim Kantonsrat eine Motion einreichen und die dringliche Verhandlung beantragen. Dabei wird verlangt, dass der Kanton bzw. Regierungsrat Bestrebungen auf Gemeindeebene im Hinblick auf eine interkommunale Zusammenarbeit fördert und unterstützt und darauf hinwirkt, Rahmenvereinbarungen zwischen den Gemeinden zu realisieren. Als zweiter Schritt sieht der stadträtliche Vertreter, dass Anstösse auf regionaler Ebene, zunächst vor allem aus der Agglomeration erfolgen. Das Projekt "Zukunft Zug" ist lanciert, geht aber zu langsam vorwärts. Es kann zwar im Kantonsrat mit dieser Motion die Perspektive eröffnet werden, damit dieses Projekt im Hinblick auf stärkere und schnellere Kontakte mit den umliegenden Gemeinden beschleunigt wird. Gleichzeitig braucht es aber auch Anstösse in den betreffenden Gemeinden, indem motionsmässig von den Gemeinderäten verlangt wird, dass nicht nur die Verkehrsplanung, sondern auch die längst fällige Planung der Infrastruktur vonstatten gehen soll. Der Stadtrat wird sich bemühen, ganz im Sinne des Votums von Dolfi Müller ans Ziel zu kommen. "Ich werde mich dafür einsetzen, dass wirklich Nägel mit Köpfen gemacht werden und hoffe, auch die umliegenden Gemeinden überzeugen zu können, dass schneller Handlungsbedarf besteht."

Martin Stuber: "Ich weiss nicht, wie weit die FDP-Fraktion hinter der Position Ulrich Straub steht. Wenn die FDP sich tatsächlich vom Minitunnel abwendet und die Realisierung aller Massnahmen von der Aufnahme ihrer Vorschläge abhängig macht, stellt sie sich ins verkehrspolitische Abseits. Seit sechs Jahren läuft nun schon der Diskussions- und Planungsprozess, und jetzt plötzlich, wo es darum geht, nicht nur zu reden, sondern endlich zu handeln, kommen plötzlich wenn und aber und neue Bedingungen und "neue" Vorschläge. Dafür haben wir wirklich kein Verständnis. Wenn die FDP will, dass der ganze aufwendige, zuweilen mühsame und langwierige Prozess bachab geht, muss sie genau das tun. Dahinter steckt auch eine völlige Geringschätzung des Mitwirkungsverfahrens. Ein solches Kompromisswerk wird ja nie in allen Teilen jede und jeden zufriedenstellen. Das gilt für alle. Unsere Fraktion fände z.B. nach wie vor eine verkehrsfreie Vorstadt besser als die verkehrsfreie Bahnhofstrasse, aber der Schlussbericht ist ein Kompromisswerk, dem wir als solches zugestimmt haben. Konsequenterweise setzen wir uns nun für die rasche Realisierung dieser Variante ein. Das gleiche gilt für die neue Nordzufahrt, auf die wir auch ganz verzichten könnten. Statt dessen setzen wir uns für eine bessere Variante ein, mit der wir auch leben können - und die so nach unserer Einschätzung erst noch mehrheitsfähig wird. Die FDP hat sechs Jahre Zeit gehabt, aufzuzeigen, wie sie eine verkehrsarme Innenstadt ohne Minitunnel realisieren will, wenn sie denn überhaupt eine verkehrsarme Innenstadt will. Wenn nicht, dann soll sie das aber offen sagen. Das Gewerbe in der Innenstadt wird sich bei ihr bedanken. Es kann nicht angehen, die Probleme in Zug-West und Zug-Nord zum einzigen Problem zu erklären. Es war immer und ist noch immer ein wesentliches Ziel der ganzen Übung, die Innenstadt von einem grossen Teil des Verkehrs zu entlasten. Zug könnte immer noch ein Bijou von einer Innenstadt haben (auch wenn in den letzten 30 Jahren viel kaputt gemacht worden ist), wenn sie nicht im Verkehr ersaufen würde. Haben wir uns schon so sehr an die Blechlawinen zwischen Casino und Metalli gewöhnt, dass die Vorstellung eines Stadtkerns mit vier attraktiven, von Menschen belebten Plätzen (Casinoplatz, Kollinplatz, Postplatz, Bundesplatz) keinen Platz in unseren Köpfen hat? Diese Vision ist realisierbar - mit einem Minitunnel, und nur mit einem Minitunnel. Diese Einsicht ist auch der Grund, weshalb ein Rotgrüner wie ich sich seit Jahren so stark für dieses Projekt einsetzt. Der Minitunnel muss planerisch nicht regional verankert werden, sondern politisch die Volksabstimmung überstehen. Meine Damen und Herren, geredet ist genug, jetzt kommt die Stunde der Wahrheit. Falls sich die FDP trotz Mitwirkungsverfahrens wirklich querlegt, hoffe ich auf die beiden anderen bürgerlichen Parteien. Zusammen können wir es schaffen, aus dieser Stadt mehr zu machen. (Kleinliches Zug? Gestern wurde im Fernsehen gezeigt, dass sogar Rom sich daran macht, die ganze Innenstadt um den Vatikan verkehrsfrei zu machen ... notabene im Land der heissesten europäischen AutoliebhaberInnen. Das soll in Zug nicht gehen?)"

Ivana Calovic verweist darauf, dass auch ihre Unterschrift auf der Motion der CVP zu finden ist, setzt sich doch auch die Fraktion SGA/Parteilose dafür ein, dass Grundlagen erarbeitet werden und garantiert ihre Mitarbeit. Für sein Engagement gehört Stadtrat Toni Gügler der Dank ausgesprochen.

Ulrich Straub erwartet von allen, dass an einer regionalen Zusammenarbeit Interesse besteht und auch mitgearbeitet wird. Die FDP versucht bereits seit drei Jah-

ren, bei einer vernünftigen Lösung bezüglich kantonaler Verkehrspolitik mitzuhelfen. Man ist zwar für alle Vorschläge kompromissbereit, jedoch nicht auf diese Art und Weise. Die FDP-Fraktion hat gerade aus dem Grund, dass nicht schlussendlich die Stadt Zug die Leidtragende des kantonalen Vorgehen wird, verlangt, dass die allgemeine Koordination unter der Führungsrolle der Stadt Zug steht. Es trifft nicht zu, dass sich die FDP nicht um dieses Problem gekümmert hat. Der Kanton hat sich mit mangelnder Koordination unter den Gemeinden die Führungsrolle angeeignet. Es kann aber nicht angehen, dass die persönlichen Probleme des Bauamtes der Stadt Zug gegen das Bauamt des Kantons aufgespielt werden, weshalb es sehr wichtig ist, sich mit den Bauämtern der einzelnen Gemeinden abzusprechen. Die Exekutiven sind gefordert. Die Aufträge liegen auf dem Tisch. In diesem Sinne unterstützt der Sprechende auch die Motion Toni Gügler.

Jürg Heiz: "Die Planungsstudie Stadtverkehr 1. Phase lieferte ein beachtliches Ergebnis, sie zeigt eine umfassende Problemanalyse auf. Durch Verkehrsfachleute wurden die damaligen Gruppen begleitet, sodass die fachliche Richtigkeit gewährleistet war. Die damalige Gruppe "Stadtverkehr" sah die Lösung in einer neuen Westzufahrt und nicht in einer neuen Nordzufahrt. Die Gründe dazu sind bis heute die gleichen geblieben. Sie können diese in den Schlussberichten 1 und 2 nachschlagen. Die wesentlichsten Gründe sind:

- Der Verkehr kommt grösstenteils vom Westen und nicht vom Norden. Grösste Verkehrsspitze besteht in Richtung Westen.
- Eine Westzufahrt bringt eine Entlastung für die Chamerstrasse und Baarerstrasse, sodass für Zug die Standortattraktivität und Wohnlichkeit weiträumig verbessert werden kann.
- Pikanterweise würde die Baarerstrasse mit einer Westzufahrt mehr entlastet als mit einer Nordzufahrt, die quasi parallel zur Baarerstrasse zu liegen käme.
- Eine Westzufahrt bringt das beste Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen, selbst mit einer Tieflegung.
- Die UZB hat man unter anderem kritisiert, sie bringe im Westen wenig Entlastung. Eine Nordzufahrt bringt gemäss Grafik des 2. Schlussberichtes im Westen noch weniger.

Aus diesen Gründen, so meine ich, muss gleichzeitig zum Paket Nordzufahrt auch eine Westzufahrt studiert werden, um in einer späteren Projektphase gleich weit entwickelte Projekte vergleichen zu können (betr. Kosten/Nutzen, Entlastungswirkung auf das übrige Strassennetz, etc.) Denn in dieser GGR-Vorlage Nr. 1467 steht ja auf Seite 6, Kapitel IV, zweiter Abschnitt: "Die Aufzählung weist nicht auf eine Prioritätenordnung hin und präjudiziert keine Realisierungsfolge.").

Nur mit beiden Möglichkeiten West und Nord kann ein fairer Vergleich gemacht werden, um dannzumal eine Priorität festzulegen."

Das Wort wird nicht weiter verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass somit der GGR den Schlussbericht Planungsstudie Stadtverkehr, 2. Phase, zur Kenntnis genommen hat.

6. Tagesheim für Kinder an der Hofstrasse
Beitrag an den Verein Tagesheim Zug für Umbau- und Einrichtungskosten
Kreditbegehren
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1468

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1468.1

Roswitha Corrodi befindet sich bei diesem Traktandum im Ausstand.

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Marc Siegwart, Präsident GPK, stellt zu Beginn seines Votums klar, dass von der GPK in keiner Art und Weise die gute Arbeit des Tagesheimes in Frage gestellt wird. Hingegen fand eine intensive Diskussion über die Kostensteigerungen der letzten Jahre statt. Im Jahre 1994 stimmte die Zuger Bevölkerung einem Beitrag von Fr. 400'000.--, ab dem Jahre 1995 einem solchen von Fr. 500'000.-- zu. Ab 1997 betrug dieser Betrag Fr. 700'000.-- und wurde in den folgenden beiden Jahren um jeweils Fr. 100'000.--, also je Fr. 800'000.--, erhöht. Ab dem Jahr 2000 wird dieser Betrag um wiederum Fr. 150'000.-- auf Fr. 950'000.-- ansteigen. Weitere Kostensteigerungen wird die GPK nicht mehr gutheissen können. In den 70-er Jahren kostete ein Tagesheimplatz rund Fr. 5'000.--. Mitte der 80-er Jahre betrugen diese Kosten Fr. 10'000.-- und heute sind es geradezu Fr. 20'000.--. Es

geht nicht an, dass jeweils mit der Zunahme der Plätze gleichzeitig auch eine Zunahme der Kosten pro Platz verbunden ist.

Stadtrat Eusebius Spescha: "Am 24. März 1998 genehmigte der GGR das Reglement über Tagesheime und andere familienergänzende Einrichtungen. In der dazugehörigen GGR-Vorlage Nr. 1414 informierten wir Sie über die Absicht des Vereins Tagesheim, mietweise das Haus der Bürgergemeinde an der Hofstrasse (heute noch als Kinderheim geführt) zu übernehmen und als Tagesheim zu führen. Mit der aktuellen Vorlage beantragen wir Ihnen nun den entsprechenden Kredit für die Beteiligung an den Umbau- und Einrichtungskosten. Der Stadtrat ist überzeugt, dass es sich hier um eine sinnvolle Lösung handelt, welche die Unterstützung der Öffentlichkeit verdient. Über die Notwendigkeit von familienergänzenden Einrichtungen ist in diesem Rat bei der Behandlung des Reglementes ausführlich diskutiert worden. Der Stadtrat sieht keinen Grund, von den Vorgaben dieses Reglementes abzuweichen. Er wird sich bei der Behandlung entsprechender Fragen auch in Zukunft von diesen Grundsätzen leiten lassen."

Und nun zu den Aeusserungen des GPK-Präsidenten: Die für das Jahr 1995 erwähnten Zahlen betrafen den Verein Tagesheim Zug allein. Die für die Jahre 1999 und 2000 berechneten Zahlen begründen sich mit mehr Tagesheimplätzen und mit weiteren familienergänzenden Einrichtungen, die unter diesen Konten subventioniert werden. Im Vergleich zum Jahr 1995 hat sich auch der Anteil der Stadtzuger Kinder zulasten der Kinder aus den übrigen Gemeinden bedeutend erhöht, was dem Wunsch des damaligen Grossen Gemeinderates entsprach und zur Folge hatte, dass der städtische Beitrag entsprechend erhöht werden musste. Die vom Stadtrat aufgezeigte Kostensteigerung ist klar ausgewiesen und stellt nicht eine Kostensteigerung pro Platz dar.

Anita Stadler: "Eines sollten wir hier definitiv zur Kenntnis nehmen. Die Nachfrage nach ausserhäuslichen Betreuungsplätzen steigt immer noch. Und dies aus ganz unterschiedlichen längst bekannten Gründen, ob es ihrem Familienbild entspricht oder nicht. Eine Erhöhung der Betreuungsplätze bedeutet aber auch entsprechende Folgekosten. Der Bericht und Antrag der GPK ist mit einer solchen Vehemenz formuliert, dass der Dank an die Frauen, die sich täglich um Pflege und Erziehung der ihnen anvertrauten Kinder bemühen, für mich nicht mehr glaubwürdig klingt. Ich freue mich trotzdem, dass an der Hofstrasse ein geeignetes Haus mit Umschwung für ein Tagesheim gefunden wurde und das Tagesheimplatzangebot erhöht werden kann. Im Bergli wird damit aber für viele ein ideal gelegenes Tagesheim geschlossen. Dass dies aus Kostengründen geschieht und ein anderslautender Antrag keine Chance hätte, ist mir nach dem Bericht und Antrag der GPK klar. Vergessen wir einfach nicht, dass gute Kinderbetreuung auch präventive Wirkung hat und die jährlichen Kosten von Fr. 950'000.-- entsprechend gut investiertes Geld ist. Ich bin aus ganz einfachen Gründen mit den abschliessenden Ausführungen der GPK betr. strikter Ablehnung weiterer Erhöhungen nicht einverstanden. Denn wer von uns weiss schon ganz genau, wie sich die Nachfrage entwickelt?"

An den Stadtrat habe ich noch folgende Fragen:

- Hat der Stadtrat mit der Bürgergemeinde auch Verkaufsverhandlungen betr. des Objektes Hofstrasse geführt?

- Gibt es betr. Tagesheimplätze eine Warteliste oder ist das momentane Platzangebot genügend?
- Befasst sich der Stadtrat mit der Frage betr. Ferienbetreuung?

Ich danke dem Stadtrat für die Beantwortung der Fragen. Die Fraktion SGA/PL wird dem Antrag des Stadtrates zustimmen."

Martina Arnold: Am letzten Freitag war in der "Zuger Presse" zu lesen, in der Berggemeinde Menzingen herrsche eine grosse Nachfrage an familienergänzender Kinderbetreuung. Die Nachfrage nach Krippenplätzen sei stetig steigend. Es musste bereits eine Warteliste für Krippenplätze erstellt werden. Die Krippenleiterin bedauert die schlechte soziale Durchmischung in der Gruppe, weil sich finanziell schwach gestellte Familien einen Krippenplatz nicht leisten können. Aus diesem Grund wird der Gemeinderat gebeten werden, die Beiträge von finanziell schlecht gestellten Familien, welche die Dienste der Kinderkrippe beanspruchen, zu subventionieren. Im Vergleich zu Menzingen stehen wir in Zug sozial da, haben wir doch seit dem 24. März 1998 ein Reglement über Tagesheime und andere familienergänzende Einrichtungen. Dieses regelt die Formen, die Zuständigkeiten und insbesondere die Finanzierung. Die CVP ist erfreut, dass unsere Bürgergemeinde, die freiwerdende Liegenschaft an der Hofstrasse dem Verein Tagesheim für die Führung eines Tagesheimes zur Verfügung stellt. Denn nicht nur in Menzingen, auch in Zug besteht eine wachsende Nachfrage nach Tagesheimplätzen. Die Wartelisten werden von Monat zu Monat länger. Frau Kamer wie auch Frau Rickenbacher bestätigten das. Mit dem Tagesheim an der Hofstrasse kann das Angebot an Tagesheimplätzen um 15 Plätze erweitert werden. Eine spätere Erweiterung auf insgesamt 45 Plätze wäre möglich. Genügend Zimmer und ein grosser Garten sind vorhanden. Es müssten keine neuen Räume dazu gemietet werden. Dank unserem sozialen Reglement besteht nicht die Gefahr wie in Menzingen, dass sich finanziell schwächer gestellte Familien keinen Tagesheimplatz leisten können. In § 85 stehen klar und deutlich die Prioritäten für die Aufnahme. Vorrang haben 1. Alleinerziehende Elternteile, 2. Eltern mit gesundheitlichen Problemen (physisch und vor allem psychisch überforderte Mütter und Väter) und 3. Berufstätige Eltern (wobei Eltern, die wirtschaftlich auf ein doppeltes Einkommen angewiesen sind, bevorzugt werden). Vergessen wir auch nicht, dass immer mehr junge Mütter die Möglichkeit suchen, Familie und Beruf miteinander zu verbinden. Ein Tagesheim soll möglichst sozial durchmischt sein. Damit die Kosten nicht ins Unermessliche steigen, sollen finanziell gut gestellte berufstätige Eltern, deren Kinder ein Tagesheim besuchen, unserer Meinung nach den vollen kostendeckenden Preis bezahlen und nicht noch von der Stadt subventioniert werden. Tagesheime sind nicht die einzige Lösung der Fremdbetreuung. Es gibt Tagesfamilien, die Tagesschule und vielleicht schon bald familienfreundlichere Unterrichtszeiten. Es gibt gottseidank auch Grosseltern, Verwandte und Freunde, die bereit sind, Spass und Freude haben, stunden- und tageweise Kinder zu betreuen. Hilfe unter sich, private Initiative und persönliches Engagement sind wichtig und wertvoll. Der Staat darf und soll die Betreuung unserer Kinder nicht einfach übernehmen, aber dort einspringen, wo es nötig ist. Die CVP unterstützt die Vorlage und heisst den Beitrag an den Verein Tagesheim für Umbau- und Einrichtungskosten gut."

Ruth Schmid, namens der SP-Fraktion: "Es freut uns, dass die Vorlage von der GPK mit 5:0 Stimmen befürwortet wurde und somit die Möglichkeit zu 15 zusätzlichen Betreuungsplätzen ein Schritt näher wurde. Dafür wird ein bewährtes Tagi geschlossen. Dass ein Bedürfnis vorhanden ist, zeigt sich auch durch die konstant grosse Warteliste von 40 Kindern. Es ist eine logische Folgerung, dass durch die Erhöhung der Betreuungsplätze auch die jährlichen Ausgaben der Stadt Zug für die Betreuung steigen. Es ist gut, wenn man sich Gedanken zur Kostensteigerung macht und die genaue Situation prüft. Es scheint uns jedoch nicht sinnvoll, dies über ein fixes Kostendach - wie es die GPK fordert - zu kontrollieren. So lassen sich wohl die Kosten für familienergänzende Betreuung in einem bestimmten Rahmen halten, leiden darunter tun jedoch Menschen. Zudem können in einem andern Bereich die Kosten steigen. Hier ein paar wirtschaftliche Aspekte. Die jährlichen Kosten für die Tagesheime scheinen auf den ersten Blick hoch. Wenn man aber berücksichtigt, dass dadurch gewisse andere Kosten vermieden oder verringert werden können, erscheint es in einem anderen Verhältnis. Bei fremdsprachigen Kindern kann ein späterer Stützunterricht in Deutsch gespart werden, da die Kinder bereits im Vorschulalter unsere Sprache kennenlernen. Bei Eltern, die beide arbeiten müssen, um der Familie ein Auskommen zu sichern oder bei Alleinerziehenden können unter Umständen Sozialhilfeleistungen eingespart werden. Es ist auch sinnvoll, dass eine Mutter, falls sie das wünscht, nach der Geburt der Kinder weiterarbeiten kann. In der heutigen Zeit ist es fast unmöglich, nach einer längeren Abwesenheit wieder in den Beruf einzusteigen. Auch ist zum Tagesheim Hofstrasse festzuhalten, dass - falls das Tagesheim Hofstrasse bei Bedarf von 30 auf 45 Plätze vergrössert würde - sich der Defizitbetrag pro Kind verringern würde, da grosse Fixkosten wie Miete, Reinigung, Leitung der Tagesheime etc. nicht zusätzlich anfallen würden, sondern bereits bestehen. Es könnte wirtschaftlicher gearbeitet werden. Es darf auch nicht vergessen werden, dass das Tagesheim nicht nur die Kinder betreut, sondern ist auch eine wertvolle Unterstützung für die Eltern bei Erziehungsproblemen, sozialem Umfeld etc. In der heutigen Zeit, wo es sehr viele Kleinfamilien gibt, wird das Sozialverhalten der Kinder schon sehr früh geübt, was sich für unsere Gesellschaft nur positiv auswirken kann.

Im Namen der SP-Fraktion bitte ich Sie daher, dem Beitrag an den Verein Tagesheim Zug für Umbau- und Einrichtungskosten ohne Bedingungen der Einfrierung der Kosten im Bereich der Tagesheime zuzustimmen."

Marc Siegwart, Präsident GPK, vergleicht das Casino mit dem Verein Tagesheim und stellt fest, dass das Casino zwischen 1994 bis 1996 jeweils den gleichen Beitrag erhielt, der Verein Tagesheim jedoch 1994 Fr. 400'000.-- und drei Jahre später bereits Fr. 600'000.-- erhielt. Diese Kostensteigerung gibt zu denken und muss hinterfragt werden. Es geht absolut nicht darum, ob der Rat glaubwürdig ist oder nicht. Der Sprechende ist für Tagesheimplätze, hat aber kein Verständnis, wenn Kostensteigerungen pro Platz von Fr. 5 - 20'000.-- zu verzeichnen sind. Die GPK hat allen Tagesheimplätzen in den vergangenen Jahren immer ohne Gegenstimme zugestimmt.

Monika Mathers: "Die CSV-Fraktion ist überzeugt, dass die Fr. 310'000.-- für Umbau und Einrichtung des Tagesheims an der Hofstrasse gut investiertes Geld ist. Auch begrüssen wir, dass mit der Übernahme der Gebäulichkeiten an der

Hofstrasse das Angebot an Tagesheimplätzen um 15 Plätze erweitert werden kann und dass eine spätere Aufstockung um nochmals 15 Plätze möglich bleibt. Es ist auf den ersten Blick verständlich, dass die GPK sich Sorgen um die Kostensteigerung im Bereich Tagesheim macht und auch in Zukunft einer weiteren Erhöhung des Beitrages nicht zustimmen möchte. Doch bei genauem Hinsehen müssen wir einfach eingestehen, wie gross unser Nachholbedarf in diesem Sektor ist. Für die beiden Tagesheime Stampfi und Bergli existiert im Moment eine Warteliste von sage und schreibe 40 Kindern. Unsere Gesellschaft verändert sich eben laufend. Die Zahl der alleinerziehenden Mütter wächst rasant. 3 von fünf dieser Mütter leben an der Armutsschwelle, können also nur wenig für die Betreuung ihrer Kinder bezahlen, was unsere Kosten natürlich erhöht. Die Gründung einer Familie hat eine Lebensstandseinbusse zur Folge. Das verfügbare Einkommen reduziert sich laut Studie des Bundesamtes für Sozialversicherung vom letzten Jahr bei der Geburt des ersten Kindes auf etwa die Hälfte. Das zwingt viele Mütter, schon kurz nach der Geburt ihres Kindes wieder wenigstens teilzeitlich mitzuverdienen. Ihr Kind muss also fremdbetreut werden. Auch müssen wir einfach feststellen, dass Kinder unsere Zukunft sind, und dass es uns nicht gleichgültig sein kann, ob unsere jungen Frauen Kinder auf die Welt bringen wollen oder nicht. Als Folge der verbesserten Ausbildung der Frauen beobachtet man aber eine Verzögerung der Erstgeburt. 20 % der Schweizer Frauen, die zwischen 1955 und 1960 geboren wurden, sind kinderlos. Das ist der höchste Prozentsatz in Europa. Ich stelle mir natürlich die Frage, ob das mit unseren immer noch spärlichen Fremdbetreuungsstätten in Zusammenhang stehen könnte. Es ist also wichtig, dass wir diesem Umbaukredit zustimmen und in der Errichtung von Plätzen für die ausserfamiliäre Kinderbetreuung eine Notwendigkeit für die gesunde Entwicklung unserer Gesellschaft sehen. Das wird halt auch in Zukunft etwas kosten."

Stadtrat Eusebius Spescha: Es ist richtig, jede Kostenentwicklung zu analysieren und darauf zu prüfen, ob die Kostensteigerung berechtigt ist. Der stadträtliche Sprecher schlägt daher vor, von seiner Amtsstelle zusammen mit der Finanzabteilung eine Kostenanalyse zu erstellen und damit die Kostenentwicklung über die letzten 10 Jahre, die Preise pro Kopf, die städtischen Kosten usw. darzulegen.

Zu Gemeinderätin Anita Stadler: Mit der Bürgergemeinde wurden keine Verkaufsverhandlungen geführt. Die Stadt hegt keine Absicht, diese Liegenschaft zu verkaufen. Bei den Tagesheimen gibt es Wartelisten. Die entsprechende Zahl ist auch bereits genannt worden. Der Stadtrat geht davon aus, dass mit dem Ausbau um 10 Plätze eine vernünftige Abdeckung der Nachfrage erreicht werden kann. Die Arbeitsgruppe der Fachkommission familienergänzende Kinderbetreuung befasst sich zurzeit mit der Formulierung des Leistungsauftrages. Anschliessend werden die Fragen von Angebot und Nachfrage geprüft und entsprechende Ideen eingebracht werden können.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

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

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 36:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1164

BETREFFEND BEITRAG AN DEN VEREIN TAGESHEIM ZUG FÜR UMBAU-
UND EINRICHTUNGSKOSTEN

Der Grosse Gemeinderat von Zug

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1468 vom 2. Februar 1999,

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

1. An die Kosten des Umbaus und für die Einrichtung des Tagesheimes Hofstrasse 12, Zug, wird dem Verein Tagesheim Zug ein einmaliger Beitrag von Fr. 310'000.-- zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
2. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

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

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

7. Beteiligung der Einwohnergemeinde Zug an der Erweiterung des Bootshafens Zug
Kreditbegehren
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1470

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1470.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Stadtpräsident Christoph Luchsinger: "Ich darf grundsätzlich auf Bericht und Antrag verweisen, gleichzeitig aber zu einem Punkt dieses Geschäftes Stellung nehmen:

In der Vorlage wird einerseits eine Gesamtzahl von 322 Bootsplätzen im neuen Hafen genannt. Andererseits sprechen wir von einem städtischen Anteil von 30 %, aber nur von insgesamt 92 städtischen Plätzen. Die Differenz von 4 Plätzen war bereits in der Kreditvorlage von 1977 vorhanden. Die Stadt erwarb damals 65 anstelle der 69 möglichen Plätze. Bei der Berechnung der Erweiterung wird nun der volle Anteil von 30 % durch die Stadt erworben. Es bleibt aber die Differenz von 4 Plätzen aus dem ursprünglichen Erwerb. Die GPK beauftragt nun den Stadtrat, dahingehend tätig zu werden, dass die seit 1977 nicht beanspruchten 4 Plätze ebenfalls durch die Stadt erworben werden können. Unsere diesbezüglichen Abklärungen haben ergeben, dass die Bootshafengenossenschaft bereits 230 Bootsplätze zugeteilt hat, was ja auch nicht unverständlich ist, da die Genossenschaftler ja den Bau auch zu finanzieren haben. Es besteht aber die Möglichkeit, jeweils bei der Ablösung eines Genossenschafters den jeweiligen Anteil und Platz durch die Stadt mit einer zu vereinbarenden Priorität zu erwerben. Würde der GGR ein solches Verfahren beantragen, müsste unserer Meinung nach nicht nur seitens des Stadtrates ein solches Begehren gestellt, sondern auch der beantragte Betrag um 4 x Fr. 13'500.-- = Fr. 54'000.--, erhöht werden. Ich danke Ihnen."

Ruth Schmid: "Nach der Auffassung der SP-Fraktion ist es positiv zu bewerten, dass der Kleinboothafen nicht an der zuerst geplanten Stelle realisiert wird. Somit bleibt ein Stück freie Sicht auf den See erhalten. Die seeseitige Erweiterung des Bootshafens ist sinnvoll. Der Zeitpunkt, zu dem dieses Geschäft in den GGR kommt, überrascht uns, da der Bootshafen schon seit einiger Zeit im Ausbau beg-

riffen und schon bald fertiggestellt ist. Es interessiert uns daher, vom Stadtrat zu erfahren, weshalb dieser Antrag nicht schon um einiges früher erfolgt ist. Das Projekt ist ja schon länger bekannt gewesen."

Patrick Cotti: "Wie die Geschäftsprüfungskommission vertreten auch wir Alternativen (SGA/Parteilose) die Ansicht, dass die Stadt eine Beteiligung von 30 Prozent der Anteilscheine anstreben soll, zumal es sich bei der Benutzung des Bootshafens zu Erholungszwecken um ein ausgewiesenes Bedürfnis handelt, andererseits die Stadt damit auch Mieteinnahmen verbuchen kann. Nun spricht das handlungsorientierte Umweltleitbild der Stadt Zug - herausgegeben im vergangenen Jahr - davon, dass "die öffentliche Hand sich ihrer Vorbildfunktion im Umweltbereich bewusst ist und entsprechend handelt" (S. 5). "Öffentliche und private Initiativen, die besonders geeignet sind, in der (...) Öffentlichkeit umweltorientierte Verhandlungsweisen zu implementieren", würden "ideell und wenn möglich auch finanziell unterstützt" (S. 7) sowie "Lärmbelästigungen gezielt eliminiert" (S. 23). Wir, ausser der Motorbootsbesitzerin in unserer Fraktion, beantragen deshalb im Sinne des Umweltleitbildes der Stadt Zug, dass sich der Stadtrat in der Verhandlung mit dem Kanton betreffend dem Vereinbarungsentwurf dafür einsetzt, dass die der Stadt Zug zustehenden 96 Bootsplätze zukünftig bei deren Neubelegung nur nicht-motorisierten Booten oder Segelbooten mit zusätzlichem Motor, nicht aber Motorbooten zur Verfügung gestellt werden. Zudem beantragen wir, zusätzlich Fr. 54'000.-- zum späteren Erwerb der 4 Bootsplätze (Ablösung) zu bewilligen."

Marc Siegwart, Präsident GPK, bezieht sich auf die stadträtliche Argumentation und empfiehlt, in diesem Sinne vorzugehen.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger beantwortet die beiden noch offenen Fragen: Der Vorlage ist zu entnehmen, dass sie bereits am 30.6.1998 angekündigt worden war. Im Rahmen der Seeuferplanung hat der Stadtrat zudem über das Bauvorhaben orientiert und auch darauf hingewiesen, dass die Stadt Zug nicht gedenkt, den Hafen zu erweitern, sondern sich an einer solchen Erweiterung durch Einkauf zu beteiligen. Schon damals war immer von diesem Anteil von 30 % die Rede. Dass die Vorlage, welche zudem auch genaue Zahlen beinhalten muss, erst jetzt dem Parlament vorgelegt wird, begründet sich damit, dass hierfür definitive Zahlen erforderlich waren.

Die von der Stadt Zug zu erwerbenden Bootsplätze sind zahlreichen Servituten unterworfen. Innerhalb der Konzession steht, dass alle gekündigten Boyenplätze rund um den Zugersee, die vom Kanton im Dezember 1998 gekündigt wurden, vorbehaltlos im Zuger Hafen zu ersetzen sind und zwar innerhalb der von der Stadt Zug erworbenen Plätze. Die Stadt Zug hat daher keine Möglichkeit, dafür zu sorgen, dass keine Motorboote dabei sind. U.a. sind dabei auch Motorboote der Lebensrettungsgesellschaft. Für die bestehenden 62 oder 65 Plätze sind Mietverträge abgeschlossen, die nicht gekündigt werden können. Für die neuen Plätze, die die Stadt Zug nun erwirbt, bestehen ebenfalls Servitute.

Abstimmung

über den Antrag Patrick Cotti bezüglich Belegung der Bootsplätze:

Für diesen Antrag stimmen 5 Ratsmitglieder, dagegen stimmen 25 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 25:5 Stimmen den Antrag Patrick Cotti bezüglich Belegung der Bootsplätze abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag Patrick Cotti für weiteren Kredit von Fr. 54'000.-- zum späteren Erwerb der 4 Bootsplätze:

Für den Antrag stimmen 14 Ratsmitglieder, dagegen 0.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 14:0 Stimmen bei zahlreichen Enthaltungen dem zusätzlichen Kredit von Fr. 54'000.-- für den späteren Erwerb der 4 Bootsplätze gemäss Antrag Patrick Cotti zugestimmt hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

Zu Titel und Ingress sowie zu Ziffer 1 (gemäss Antrag Patrick Cotti abgeändert)
- 3 wird das Wort nicht verlangt.

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 34:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Stadtpräsident Christoph Luchsinger kommt später nochmals auf dieses Traktandum zurück und gibt folgende Berichtigung und Präzisierung zu seinem Votum ab: "Ich habe die Antwort der Bootshafengenossenschaft fünf Minuten vor der Rats-sitzung erhalten und muss nun die Zahlen wie folgt berichtigen: Das Darlehen pro Bootsplatz beträgt Fr. 26'343.-- (Fr. 11'270.-- : 27). Der Anteilschein pro Bootsplatz beträgt Fr. 500.--. Insgesamt muss also pro Bootsplatz mit Kosten von Fr. 26'843.-- gerechnet werden. Der stadträtliche Sprecher beantragt, Ziff. 1 des Beschlussesentwurfes wie folgt abzuändern: "Der Gewährung eines Darlehens von max. Fr. 800'000.-- an die Bootshafengenossenschaft Zug und der Beteiligung mit 31 Anteilscheinen von zusammen Fr. 15'500.-- wird zugestimmt."

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt wird und demzufolge der GGR den Antrag des Stadtrates zu Ziff. 1 des Beschlussesentwurfes stillschweigend gutgeheissen hat.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1165

BETREFFEND BETEILIGUNG DER EINWOHNERGEMEINDE ZUG AN DER
ERWEITERUNG DES BOOTSHAFENS ZUG

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1470 vom
23. Februar 1999,.

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

1. Der Gewährung eines Darlehens von max. Fr. 800'000.-- an die Bootshafengenossenschaft Zug und der Beteiligung mit 31 Anteilscheinen von zusammen Fr. 15'500.-- wird zugestimmt.
2. Der Stadtrat wird ermächtigt, mit der Bootshafengenossenschaft einen entsprechenden Darlehensvertrag abzuschliessen.
3. Dieser Beschluss tritt unter Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

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

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

8. Löschwasserversorgung Zugerberg: Baukredit für die Verlängerung der Hydrantenleitung
Spielplatz Schattwäldli, Zugerberg: Kredit für den Bau einer WC-Anlage und eines Brunnens
-

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1472

Bericht und Antrag der BPK Nr. 1472.1

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1472.2

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Marc Siegwart, Präsident GPK, verweist auf die bereits stattgefundenen eingehenden Diskussionen, welche aus den Protokollen der GPK wie der BPK sowie aus den Fraktionsberichten ersichtlich sind.

René Bucher, Präsident BPK: "Hier haben wir wieder einmal eine Vorlage, die emotional etwas bringt. Es ist wie bei einem Fussball- oder Eishockeymatch: Jede und jeder versteht etwas davon, oder glaubt zumindestens etwas davon zu verstehen und mitreden zu können. So auch hier: Wer von uns ist nicht fähig, über ein WC zu debattieren? So war es denn auch in der BPK und so wird es wohl nun auch noch im Grossen Gemeinderat sein. Wer weiss nicht einen Wunsch anzubringen, wie das WC noch schöner in die Landschaft eingegliedert werden könnte? Wie es noch besser mit Wickeltisch und Pissoir und Douche ausgestattet werden könnte? Wie es noch vandalensicherer gebaut werden könnte? Und selbstverständlich wie es noch billiger erstellt und die Unterhaltskosten gesenkt werden könnten?"

Meine Damen und Herren, haben Sie sich schon einmal Gedanken gemacht, wie sinnvoll es ist, wenn eine 11-köpfige und eine 7-köpfige Kommission und ein 40-köpfiges Parlament je eine Stunde diese so bewegende Frage diskutieren, ob auf dem Zugerberg ein WC aufgestellt werden soll oder nicht? Ich bin der Meinung, wir müssen die Problematik der stadträtlichen Finanzkompetenz in baulichen Belangen unbedingt vertiefter angehen. Die heutige Regelung mit einer Kompetenz des Stadtrates von lediglich Fr. 50'000.-- ist absolut wirklichkeitsfremd, und weder für den Stadtrat noch für die BPK noch für den Grossen Gemeinderat sinnvoll oder effizient. Viel mehr müssen wir uns wohl den Vorwurf von Misstrauen und Kleinbürgertum gefallen lassen. Ich werde diese Thematik der stadträtlichen Fi-

nanzkompetenz in Baufragen nächstens in der BPK auf die Traktandenliste setzen und durch die Kommission beraten lassen.

Zur Vorlage: Die Kommission steht einstimmig hinter dem Antrag des Stadtrates, eine Hydrantenleitung vom Vorder- zum Hintergeissboden zu verlegen. Die WC-Anlage lehnt die Kommission mit 5:4 Stimmen ab. Sie beantragt jedoch mit 6:3 Stimmen, beim Spielplatz Schattwäldli eine Trinkwasser-Brunnenanlage zu erstellen."

Stadtrat Hans Christen: "Stellen Sie sich vor, der Stadtrat unterbreitet Ihnen eine Vorlage für den Umbau und die Neugestaltung des Landsgemeindeplatzes und diese würde keinen Einbau von WC's beinhalten. In der Vorlage empfiehlt der Stadtrat den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, die naheliegenden WC's der Restaurants am Landsgemeindeplatz zu benutzen. Stellen Sie sich vor, wir würden bei der neuen Seeufergestaltung die Bevölkerung auf die Toiletten des Chaotikums und des Restaurants Brandenburg hinweisen. Und wie sehen Sie es beim neuen Strandbad am Chamerrussweg? Keinem Menschen ist es in den Sinn gekommen, bei diesem Neubau auf den Einbau von Toiletten zu verzichten. Sie hätten den Stadtrat mit Recht kritisiert und eine solche Kreditvorlage zurückgewiesen. Dies drei Beispiele aus dem Freizeit- und Erholungsbereich in unserer Stadt.

Wie ist der heutige Zustand beim Spielplatz "Schattwäldli" auf dem Zugerberg? Der Zustand ist unbefriedigend und unhygienisch, kurz gesagt, eine Schweinerei. Letzten Herbst habe ich mich persönlich von dieser Situation überzeugen können. Ich musste beim Durchstreifen des Waldes wirklich aufpassen, dass ich nicht auf einer "Tretmine" ausgeglitten bin und ich dann nicht meine Schuhe mit dem Hochdruckreiniger putzen musste. Es wurde auch die Frage aufgeworfen, warum die Korporation diese Toilettenanlage nicht mitfinanziert? Meine Damen und Herren, die Korporation stellt den Spielplatz, die Spielgeräte, die Feuerstellen und das Brennholz unentgeltlich der Bevölkerung zur Verfügung. Die Erstellung des Spielplatzes war ein Treffer ins Schwarze. Die Einwohnergemeinde Zug besitzt keinen m² Land auf dem Zugerberg. Die Bevölkerung beansprucht aber den Zugerberg sehr gerne als Naherholungsgebiet. Das ist gut so. Es dürften zur Hauptsache Stadt- und Kantonsbewohner und -bewohnerinnen sein, die auf dem Zugerberg ihre Freizeit verbringen. Der Anteil der Korporationsbürger und -bürgerinnen ist demgegenüber sehr gering. An schönen Tagen befinden sich im Schattwäldli sicher bis zu 100 Personen, vor allem sind es Familien mit kleinen Kindern. Allein aus dieser Zahl geht der Bedarf für ein WC hervor und es ist Aufgabe der Einwohnergemeinde, eine solche Toilettenanlage zu erstellen und zu unterhalten. Man kann derart viele Personen schlicht nicht in die Büsche schicken. Der Verweis auf die weit entfernt liegenden Restaurants Vorder- und Hintergeissboden, welche übrigens auch im Eigentum der Korporation sind, greift nicht. Die Distanz bis zu diesen Restaurants ist zu gross: Kinder melden sich bei ihren Eltern, wenn sie müssen und nicht 1 km Fussmarsch vorher. Im übrigen schätzen es Wirte überhaupt nicht, wenn ihre WC's von Dritten benutzt werden: diese sind für die Gäste reserviert.

Die Männer sollten nicht nur an ihr einfaches Geschäft hinter dem Baum denken. Für Frauen, ältere Leute, Kinder und Behinderte ist die Sache schwieriger und für diese meistens sehr unangenehm. Die Gemeinden Oberägeri und Baar haben gemäss einer Rückfrage bei ähnlichen Einrichtungen aus den selben Gründen

auch Toilettenanlagen installiert. Ich nenne in Oberägeri den Spielplatz Seeplatz der Korporation und den Spielplatz und Naturlehrpfad St. Jost. In Baar die Toilettenanlage bei der Half-Pipe neben der Hans-Waldmann-Halle und am Ufer der Lorze hat der Gemeinderat Baar für die Spaziergänger ebenfalls WC's erstellt. Der Stadtrat will für die zahlreichen Besucher des Schattwäldli ein WC. Wenn der Grosse Gemeinderat das nicht will, verlangt er damit, dass die Büsche aufgesucht werden und nichts anderes. Das führt schlicht zu einer verschmutzten Situation im Wald oder sind Sie der Meinung, das Stadtbauamt sollte auf dem Zugerberg sogenannte "Robimen oder Robiwomen" aufstellen, wo man sich mit einem Plastiksack, Papier und einem Erfrischungstüchlein bedienen kann? Die Gelegenheit, jetzt zusammen mit dem Bau der Löschwasserleitung und der Abwasserleitung vom Hintergeissboden zum Vordergeissboden beim Schattwäldli eine Toilettenanlage zu bauen, macht Sinn und dient der Bevölkerung und wertet das Naherholungsgebiet Zugerberg auf. Wegen einer Toilettenanlage ist noch nie ein Rummelplatz entstanden. Es ist sicher auch nicht zu erwarten, dass wegen einer Toilette dort eine offene Drogenszene entstehen kann. Drogenabhängige bewegen sich eher selten in der Natur. Ich ersuche Sie, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen."

Georg Windlin: Die SP-Fraktion begrüsst die stadträtliche Vorlage. Das Sicherheitskonzept ist gut überdacht. Die ökologischen Bereiche, Umweltschutz usw. sind von der Leitungsführung her sehr gut berücksichtigt. Die SP stimmt einer WC-Anlage beim Schattwäldli im Sinne der Vorlage zu.

Ivana Calovic störte sich schon in der GPK wegen der Kosten dieser Vorlage, werden doch für ca. 8 m2 ganze Fr. 104'000.-- ausgegeben, was einem Quadratmeterpreis von Fr. 13'000.-- entspricht. Die Sprechende beantragt, ein einfaches Häuschen zu erstellen, welches nicht mit Holzverkleidung noch ästhetisch verschlimmbessert wird, und dafür einen Kredit von Fr. 60'000.-- vorzusehen.

Abstimmung

über den Antrag Ivana Calovic, die WC-Anlage als einfache Variante vorzusehen und hierfür lediglich einen Kredit von Fr. 60'000.-- zu sprechen, gegenüber dem stadträtlichen Antrag:

Für den Antrag Ivana Calovic stimmen 13 Ratsmitglieder, für den Antrag des Stadtrats stimmen 20 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 20:13 Stimmen den Antrag des Stadtrates gutgeheissen und denjenigen von Ivana Calovic somit abgelehnt hat.

Abstimmung

über den Antrag der GPK und BPK, auf die WC-Anlage zu verzichten, gegenüber dem stadträtlichen Antrag für eine WC-Anlage gemäss Vorlage:

Für den Antrag von GPK und BPK stimmen 11 Ratsmitglieder, für den stadträtlichen Antrag stimmen 19 Ratsmitglieder.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass der GGR mit 19:11 Stimmen den Antrag des Stadtrates gutgeheissen und denjenigen von BPK und GPK abgelehnt hat.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

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

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 32:0 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1166

BETREFFEND LÖSCHWASSERVERSORGUNG ZUGERBERG:
BAUKREDIT FÜR DIE VERLÄNGERUNG DER HYDRANTENLEITUNG
SPIELPLATZ SCHATTWÄLDLI, ZUGERBERG:
KREDIT FÜR DEN BAU EINER WC-ANLAGE UND EINES BRUNNENS

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

in Kenntnis von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1472 vom 2. März 1999,

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

1. Für die bessere Löschwasserversorgung des Hintergeissbodens durch Verlängerung der bestehenden Hydrantenleitung ab Vordergeissboden wird ein Baukredit von Fr. 117'000.-- (Indexstand: 1. April 1999) bewilligt.
2. Für den Bau einer WC-Anlage und eines Trinkwasser-Brunnens beim Spielplatz Schattwäldli, Zugerberg, wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Kredit von Fr. 182'000.-- (Indexstand: 1. April 1999) bewilligt.
3. 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).
4. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

8. Definitive Einführung einer Buxi-Verbindung vom Bahnhof Zug zum Gimenen-Quartier

Es liegen vor:

Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1476

Bericht und Antrag der GPK Nr. 1476.1

Eintreten

Das Wort wird nicht verlangt.

Ergebnis:

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

Detailberatung

Stadtrat Hans Christen: "Das Gimenen-Buxi wurde aus folgenden Gründen eingeführt:

- Gleicher Erschliessungsgrad aller Wohnquartiere (Durchschnittliche Fusswegdistanz zu den Haltestellen 300 m resp. 5 Gehminuten). Das Gimenen- und Arbachgebiet ist gemäss dieser Definition mit Orts- resp. Regionalbussen nicht erschlossen.

- Das Gimenenquartier, Patientinnen und Personal der Klinik Meisenberg und die Bewohner der Hofstrasse sind auf eine OeV-Anbindung angewiesen (Distanz zum Bahnhof / Zentrum, Topographie).
- Das Gimenen-Buxi wird immer beliebter. Es hat die Akzeptanz in der Bevölkerung gefunden. Es besteht ein weiteres Entwicklungspotential.
- Das Buxi stellt nicht den gleichen Komfort dar wie eine Ortsbuslinie (Das Buxi muss bestellt werden, Wartezeit). Das Gimenenquartier ist also weiterhin gegenüber andern Wohnquartieren benachteiligt. Dies sollte durch ein attraktives und bedürfnisgerechtes Angebot ausgeglichen werden.
- Das Buxi fährt nur, wenn eine Nachfrage besteht (Nachfrage- und nicht Angebotsprinzip). Daher gibt es keine Leerfahrten.
- Pro Jahr kann mit dem Gimenen-Buxi die Grabenstrasse, die Neugasse und die Bahnhofstrasse um ca. 3'500 Fahrzeuge entlastet werden.
- Der Betrieb des Buxis ist gegenüber den Ortsbuslinien sehr günstig (Synergie durch privaten Taxibetrieb, Nachfrageorientiert nach Bestellung).
- Das Gimenen-Buxi hat im gesamtschweizerischen Vergleich zu anderen Buxi / Ruftaxi u. dgl. eine sehr gute Auslastung.
- Das Gimenenquartier weist eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung auf. Die Mobilitätsbedürfnisse vieler Quartierbewohner können mit dem Buxi zunehmen befriedigt werden.
- Die Einführung eines Kleinbusses (14 Sitz-Plätze) betrachten wir als zu teuer. Es liegt von der ZVB eine Offerte vom November 1995 vor. Bahnhof-Gimenen, von Montag - Freitag im ½ Stunden-Takt würde jährlich über Fr. 270'000.-- kosten.

Folgerungen:

Das Gimenen-Buxi ist nun gut eingeführt. Verschiedene Anpassungen (Fahrplan, Werbung) konnten vorgenommen werden. Mit Konkurrenzofferten wurden die Kosten markant gesenkt. So hat sich die 3-jährige Versuchsphase gelohnt. Das Buxi kann in den Tarifverbund integriert werden. Damit erhöht sich die Attraktivität und dies sollte zu einer noch grösseren Auslastung führen. Sollte das Gimenen-Buxi nicht definitiv eingeführt werden, wäre auch der Betrieb des Arbach-Buxi einzustellen. Der Kostendeckungsgrad und Benutzer pro Fahrt ist beim Arbach-Buxi wesentlich tiefer als beim gut eingeführten Gimenen-Buxi.

Ich ersuche Sie, dem Antrag des Stadtrates zuzustimmen."

Anita Stadler: "Kurz eine Vorbemerkung. Es scheint, als ob sich entweder die GPK oder zumindest der Protokollschreiber am 12. April in einer besonderen Stimmung befand. Wie ich schon beim Geschäft Tagesheim Hofstrasse erwähnte, sind mir die vehementen Formulierungen der GPK-Anträge besonders aufgefallen. Je nach Geschäft erstattet der Präsident gerne, mit Freuden oder ganz einfach in obenerwähnter Angelegenheit, Bericht. Einerseits schätze ich es, dass Menschen sich für etwas engagieren. Wenn ich aber nach dem Lesen eines Berichts den Eindruck von sehr persönlicher Berichterstattung erhalte, ist mir nicht mehr ganz wohl.

So erging es mir zumindest auch beim Geschäft Gimenen-Buxi. Jetzt müssen wir ganz einfach aufpassen, dass nicht nur die nackten Zahlen der Fahrten und Fahrgäste gewertet werden. Schliesslich haben wir ein Fernziel einer wohnlicheren

Stadt mit weniger Verkehr vor Augen. Der GPK-Bericht hat mich dermassen erschrocken, dass ich unverzüglich zum Telefon griff und mir völlig unbekannten Personen im Hasenbühl und Umgebung anrief, um nachzufragen, wie denn die Stimmung betr. Buxi sei. Und das war ganz erstaunlich. Von "keiner Ahnung" bis "das darf ja nicht abgeschafft werden" kamen die Antworten. Aber vor allem war eines feststellbar: das Buxi ist dem Grossteil der Bevölkerung in den Gimenen bekannt. Zum Nachteil des Buxi wurde erwähnt, dass es ein sogenannter Rufbus ist, also vor jeder Fahrt telefoniert werden muss. Dass der Buspass nicht Gültigkeit hat, wurde ebenfalls erwähnt. Und nicht zu unterschätzen gilt, dass ein Taxi nie den Eindruck eines offiziellen öffentlichen Verkehrsmittels machen kann. Da sollte man sich evtl. etwas einfallen lassen. Die Verbesserungen, die ab Fahrplanwechsel vorgesehen sind, der Einbezug in den Tarifverbund und die Anpassung an den Halbstundentakt, werden also wiederum zu einer besseren Akzeptanz führen. Die Tendenz ist ja momentan schon eindeutig steigend. Wir können nicht immer von weniger Verkehr in der Stadt, Umsteigen auf den OeV usw. sprechen und bei nächstbesten Gelegenheit all die guten Ideen und Umsetzungen sogleich wieder torpedieren. Ebenfalls geht es nicht, ein Quartier für eine nichtgewollte Brücke zu strafen. Und wer hat schon etwas dagegen, wenn sich die jungen KV-Leute per OeV vom Bahnhof chauffieren lassen? Was sind das für Argumente? Ich habe es schon hie und da gesagt, manchmal kommt mir der Gemeinderat wirklich kleinkrämerisch vor. Ich jedenfalls fühle mich in einer Gesellschaft in der nicht der eigene Nutzen, sondern das Allgemeinwohl im Vordergrund steht, bedeutend wohler. Und ich bin sicher, dass es schlussendlich auch Ihnen so ergeht. Sie haben es aus meinen Ausführungen bemerkt, die SGA/PL unterstützt die definitive Einführung des Gimenen-Buxi."

Silvio Laubacher: "Die definitive Einführung des Gimenen-Buxi ist ein echtes Bedürfnis der betroffenen Bewohner. Das wurde uns in den letzten Tagen - vor allem seit Bekanntwerden des knappen Negativentscheides der GPK - von verschiedenen Seiten bestätigt. Gerade für ältere und betagte Leute wäre die Nichtannahme des Buxi-Betriebs ein politischer, nicht nachvollziehbarer Entscheid. Für sie ist bei gefrorenen Bodenverhältnissen der Weg entlang des Bruibaches zur nächsten 11er Haltestelle sehr gefährlich, ja oftmals unzumutbar.

Seit der Versuchsphase des Gimenen-Buxi im Jahre 1996 konnte eine kontinuierlich steigende Anzahl von Fahrgästen festgestellt werden, dies obwohl der Buxi-Betrieb nicht im Tarifverbund integriert und jede Fahrt direkt mit Fr. 2.-- bezahlt werden muss. Die FDP ist überzeugt, dass mit der Aufnahme in den Tarifverbund die Attraktivität dieses Angebotes weiter zunehmen wird. Nicht nur wegen der Gleichbehandlung aller Stadtzuger Quartiere in Sachen OeV, nein auch aus ökonomischer Sicht ist die Buxi-Lösung die sinnvollste Variante. Nach Abwägung aller Pro- und Kontraargumente empfiehlt Ihnen die FDP grossmehrheitlich, dem stadt-rätlichen Vorschlag stattzugeben und den GPK-Antrag abzulehnen."

Ernst Rohrer: "Dem Antrag des Stadtrates zur definitiven Einführung einer Buxi-Verbindung vom Bahnhof Zug zum Gimenen-Quartier ab Fahrplanperiode 1999/2000 stimmen wir aus folgenden Gründen zu:

1. Dem öffentlichen Verkehr muss auch eine Feinerschliessung zugrunde liegen, damit die Reisenden nicht zuerst auf ein Privatfahrzeug angewiesen sind. Dies entlastet die Strassen und das Park-and-ride-System.
2. Ein (Ruf-Taxi, Busstaxi) Buxi kann für kleinere Nachfragen bestens eingesetzt werden, die Infrastrukturkosten sind klein. Es gibt keine Leerfahrten. Die stetige Zunahme der Fahrten und Fahrgäste zeigt eindeutig das Bedürfnis auf. Die Auslastung dieses Buxi ist im schweizerischen Vergleich sehr gut (Kostendeckungsgrad 1997 15,92 %, 1998 18,13 %. Ein Kostendeckungsgrad von ungefähr 25 % ist absolut verantwortbar.
3. Die BewohnerInnen des Giminenquartiers identifizieren sich mit diesem öffentlichen Verkehrsmittel.
4. Die Offerte der Zugerland Verkehrsbetriebe besticht dadurch, dass neu die Buxis in den Tarifverbund einbezogen werden. Dies ist eine weitere Komfortverbesserung, um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Offerte beinhaltet zusätzlich zwei Kurse ab Giminen und einen Kurs ab Bahnhof von Montag bis Freitag sowie sechs Kurse am Samstag, dies mit einer Kostenreduktion von ca. Fr. 7'000.-- (Stand 24.3.98 Fr. 61'500.--, ab 25.5.99 Fr. 54'000.--)."

Hans-Beat Uttinger: "Unsere Fraktion hat es schon an der Sitzung vom 2. April 1996 gesagt und wir bleiben dabei: Wir haben grosse Mühe mit einem Buxi ins Giminenquartier. Ausgerechnet dieses Quartier hat sich seinerzeit gegen einen Brückenschlag zur Zugerbergstrasse gewehrt. Notabene gegen eine verkehrstechnisch optimale Lösung. Jetzt soll dasselbe Quartier via Buxi erschlossen werden. Nein, gegen dies wehren wir uns. Die SVP-Fraktion lehnt den Antrag 1476 des Stadtrates ab."

Monika Mathers: "Die Fahrgastauswertung in der Vorlage für das Giminenbuxi sagt nicht aus, wo die Leute ein- oder ausgestiegen sind. Die Hofstrasse bis und mit Fridbach ist aber mit den öffentlichen Verkehrsmitteln entlang der Artherstrasse gut erschlossen. Die drei Haltestellen Casino, Kantonsspital und Fridbach sind mit direkten Fusswegen mit der Hofstrasse verbunden. Hier ist ein Buxi also überflüssig. Bleibt noch der Berg, das eigentliche Giminenquartier. Auch hier könnte man von einer Erschliessung durch die öffentlichen Verkehrsmittel sprechen. Als wir vor 25 Jahren von der Grossstadt Rom ins Giminenquartier zogen, kam meinem Mann und mir die Nähe zum Bus an der Zugerbergstrasse direkt paradiesisch vor. Doch alles ist natürlich relativ. Ich habe mir auf der Einwohnerkontrolle sagen lassen, dass 325 Personen an Hasenbühlweg und Giminenstrasse wohnen. Dabei ist das Hochhaus Giminenstrasse 2, auf der andern Seite der nicht existierenden Bruhibachbrücke mitgezählt, doch fehlen die Angaben für den Meisenberg. Wir haben uns überlegt, ob es nicht auch andere, billigere Lösungen für diese gut 300 Personen geben könnte. Wenn wir davon ausgehen, dass im Normalfall der Weg zur Bushaltestelle an der Zugerbergstrasse zumutbar ist, brauchen wir nur noch die Härtefälle zu berücksichtigen. Ich denke da z.B. an Leute mit schwerem Gepäck, Mütter mit Kleinkindern und ältere Personen. Mit verbilligten Taxiabonnements könnte ihnen entgegengekommen werden. Ich habe mich bei einem Taxiunternehmen erkundigt. Es verkauft Abonnements im Wert von Fr. 55.-- zum Preis von Fr. 50.--. Die Stadt gibt jedem Bewohner von Gime-

nenstrasse, Hasenbühlweg und Meisenberg einen Gutschein, mit dem er oder sie bis zu vier Taxiabonnements zum halben Preis beziehen kann. Das würde heissen, dass jede Person für insgesamt Fr. 100.-- Taxifahrten im Wert von Fr. 220.-- tätigen kann. Das scheint recht wenig. Doch müssen wir uns vor Augen halten, dass eine vierköpfige Familie vier solche Gutscheine hätte, und ein Taxi auch mehr als eine Person gleichzeitig befördern kann. Für die Stadt könnte die Rechnung interessant sein. Auch wenn alle Gutscheine eingelöst würden, würde das die Stadt im Jahr doch Fr. 20'000.-- weniger kosten als in der Vorlage beantragt. Da aber mit Sicherheit nur ein Teil der Gutscheine eingelöst wird, würden die Kosten weiter sinken. Wir beantragen Ihnen also, die definitive Einführung des Buxi abzulehnen. Bei einem Nein zur Vorlage werden wir sofort eine Motion einreichen, die den Stadtrat beauftragt, ein solches Gutscheinsystem einzuführen."

Urs B. Wyss: Am 2.2.1996 bewilligte der GGR den zweijährigen versuchsweisen Buxi-Betrieb und beschloss am 26.5.1998 die Verlängerung um ein weiteres Jahr. Heute geht es nun um die definitive Einführung des Buxi-Betriebes, womit sich die CVP-Fraktion nicht einverstanden erklären kann. Die Statistiken zeigen zwar eindeutig steigende Zahlen, sagen aber andererseits nichts über die Benützerkategorien aus. Pro Woche werden 176 mögliche Fahrten angeboten, was pro Monat rund 700 Angebote ergibt. Dies stellt eindeutig keine absolute Notwendigkeit, ja nicht einmal eine grosse Wünschbarkeit dar, weshalb die CVP-Fraktion zum Schluss kommt, diese Vorlage abzulehnen.

Anita Stadler erinnert nochmals daran, dass es hier um einen relativ bescheidenen Betrag geht, der dem Gebiet Gimenen eine bessere Erschliessung mit dem OeV ermöglichen. Es darf auch nicht der Zusammenhang zwischen Arbach- und Gimenen-Buxi ausser acht gelassen werden. Das von der CSP-Sprecherin vorgeschlagene Gutscheinsystem scheint doch sehr kompliziert zu sein.

Silvio Laubacher erinnert daran, dass drei Abstimmungen bezüglich Erschliessung Gimenen - Hasenbühl durchgeführt und jeweils verworfen wurden.

Marc Siegwart, Präsident GPK, stört sich an der von Ratskollegin Anita Stadler geäusserten Kritik an seinen Kommissionsberichten, und stellt in aller Deutlichkeit fest, dass er darin die Kommissionsmeinung wiedergibt und keine persönliche Auffassung.

Stadtrat Hans Christen nimmt zu den verschiedenen Voten und gestellten Fragen Stellung:

- Das Buxi ist ein öffentliches Verkehrsmittel ebenso wie Taxis. Der Kauf eines separaten Fahrzeuges würde das ganze Projekt verteuern.
- Das Buxi führt vom Bahnhof - Hofstrasse - Gimenen. Verbilligte Abos würden eine Rechtsungleichheit anderen Einwohnern gegenüber darstellen, können doch diese Abos auch für ganz andere Strecken oder für Fahrten in andere Städte verwendet werden. Es macht absolut keinen Sinn, wenn der Stadtrat solche Taxifahrten subventioniert.

- Eine Statistik über den Buxi-Betrieb wäre sicher interessant, andererseits verfügt der Stadtrat auch über keine entsprechenden Statistiken der Linien 11 oder 13. Es ist auch durchaus legitim, wenn KV-Schüler das Buxi benützen.

Beratung des Beschlussesentwurfes:

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

Ratspräsident Rainer Hager erklärt so beschlossen.

Schlussabstimmung:

In der Schlussabstimmung stimmt der GGR mit 21:13 Stimmen dem Antrag des Stadtrates zu.

Der Beschluss lautet:

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR. 1167

BETREFFEND DER DEFINITIVEN EINFÜHRUNG EINER BUXI-VERBINDUNG
VOM BAHNHOF ZUG ZUM GIMENEN-QUARTIER

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG,

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr. 1476 vom 9. März 1999,

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

1. Der definitiven Einführung einer Buxi-Verbindung vom Bahnhof Zug zum Gimenen-Quartier ab der Fahrplanperiode 1999/2000 wird zugestimmt.
2. Zur Deckung des Betriebsdefizites wird zu Lasten der Laufenden Rechnung ein jährlich wiederkehrender Betrag von Fr. 55'000.-- bewilligt.
3. Der Beitrag basiert auf dem Index-Stand Dezember 1998 und kann über den Voranschlag der Teuerung angepasst werden.
4. Dieser Beschluss tritt unter dem Vorbehalt des Referendums gemäss § 6 der Gemeindeordnung sofort in Kraft.

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

Der Stadtrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

10. Erschliessung der Rats- und Gemeindeprotokolle von 1471 bis 1798
Beitrag an die Bürgergemeinde der Stadt Zug für die Fortsetzung
-

Dieses Traktandum wird von der heutigen Traktandenliste abgesetzt und erst an der nächsten Sitzung des GGR vom 11.5.1999 behandelt.

11. Interpellation Urs Banzer betr. Konsequenzen und Massnahmen aus dem PUK-Bericht
-

Es liegt vor:
Schriftliche Antwort des Stadtrates Nr. 1477

Der Wortlaut dieser Interpellation befindet sich auf S. 21 f. des Protokolls Nr. 2 vom 2. Februar 1999.

Cornelia Stocker beantragt Diskussion.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass kein Gegenantrag gestellt ist und somit der GGR stillschweigend die Diskussion gewährt hat.

Cornelia Stocker: "Im Wissen, dass in dieser Sache noch eine Motion der damaligen PUK hängig ist, zu der der Stadtrat nach erfolgter ISO-Zertifizierung Bericht erstatten wird, möchten wir auf die Antworten des Stadtrates nicht weiter eintreten. Zudem haben wir auch ein gewisses Verständnis, dass der neue Bauchef jetzt vorwärts und nicht rückwärts schauen möchte.

Der neue Baupräsident hat sich, wie Sie sicher alle der Presse in den letzten Tagen entnommen haben, als Skeptiker von ISO-Zertifizierungen geoutet. Bei dieser Gelegenheit möchte ich ihn im Namen der FDP-Fraktion erneut darauf aufmerksam machen: Unsere damalige Motion lautete in erster Linie Reorganisation des Bauamtes. Die Erlangung des ISO-Zertifikats ist lediglich das Endziel, quasi das Diplom. Wie uns bekannt ist, hat das Bauamt letzte Woche den Voraudit bestanden. Das freut uns und veranlasst uns gleichzeitig, drauf hinzuweisen, dass ge-

mäss der FDP-Motion dem GGR umfassend über den Voraudit Bericht zu erstatten ist. Wir gehen davon aus, dass dies in den nächsten Wochen der Fall sein wird. Auch wenn der Baupräsident kein Freund der ISO-Uebung ist, so wird er, dass ist die FDP überzeugt, dannzumal sicher nicht unglücklich, ja sogar mit etwas Stolz mit der Urkunde in der Hand uns aus der Presse entgegen lächeln."

Stadtrat Toni Gügler möchte zwei Bemerkungen anbringen:

- ISO-Zertifizierung: Es entstand tatsächlich aufgrund der Presseberichterstattung der Eindruck, dass der Sprechende ein Kritiker dieser Einrichtung sei. Tatsächlich hat aber der stadträtliche Vertreter sich dahingehend geäussert, dass die ISO weder ein Mittel zum Zweck noch ein Ziel sei, sondern eine insgesamt durchaus hilfreiche Massnahme. Es wäre aber falsch, anzunehmen, dass damit die Probleme beim Bauamt gelöst werden können. Trotzdem ist aber der Votant kein Gegner dieser Institution.

- "Ich wurde anfangs Februar vom Interpellant angefragt, ob ich nun die 10 Personen entlassen hätte, die ich entlassen müsse. Dies ist aber absolut nicht mein Stil. Wir versuchen, das Potential auf das Maximum der Leistungsbereitschaft zu bringen, damit ersichtlich wird, ob und wo Massnahmen erforderlich sind. Wir sind intensiv daran, Fehlerquellen festzustellen und bei Gelegenheit auch die erforderlichen Massnahmen zu treffen. Es ist dabei auch nicht ausgeschlossen, dass Bestandteil dieser Massnahmen sein kann, dass das Bauamt mehr Stellen benötigt als bisher. Dann bin ich dann auf die Ausführungen im GPK-Bericht gespannt, hoffe aber, dass dies unter dem Titel der raschen, effizienten und nachhaltigen Personal- und Amtsführung beurteilt wird."

Marc Siegwart, Präsident GPK: Der Stadtrat hätte zu jedem Punkt der Motion klar aussagen können, was er bereits unternommen hat und was noch nicht erledigt ist. Nachdem in der Motion "unverzüglich" steht, wäre es dem Stadtrat durchaus zuzumuten gewesen, zu den einzelnen Positionen Stellung zu beziehen.

Stadtrat Toni Gügler erinnert daran, dass es hier um die Beantwortung der Interpellation geht, welche vom Stadtrat korrekt erfolgt ist. Zur Motion wird der Stadtrat im Frühherbst Stellung beziehen.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

Ergebnis:

Ratspräsident Rainer Hager stellt fest, dass damit **die Interpellation Urs Banzer betr. Konsequenzen und Massnahmen aus dem PUK-Bericht beantwortet und als erledigt von der Geschäftsliste gestrichen ist.**

Mitteilungen des Ratspräsidenten:

Ratspräsident Rainer Hager: Zu Beginn der heutigen Sitzung wurde allen die Einladung zur Jahresversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Parlamentsfragen ausgeteilt. Wer an einer Teilnahme interessiert ist, soll dies dem Stadtschreiber Albert Rüttimann melden.

Die nächste Sitzung des GGR findet statt:

Dienstag, 11. Mai 1999, 17.00 Uhr.

Für das Protokoll:

Albert Rüttimann,
Stadtschreiber