

Städtische Urnenabstimmung

vom 8. Februar 2004



**A) Ortsbuskonzept:
Neuausrichtung des Ortsbus-
netzes auf die Stadtbahn und
die Siedlungsentwicklung,
Kreditbegehren**



**B) Kunsteisbahn Zug AG:
Neukonzeption, Übernahme
der Eissportanlagen, Kredit-
begehren**

Bericht des Stadtrates

Abstimmungszeiten

	Haupturne	Nebenurnen	
	Burgbachtornhalle (Burgbachsaal)	Guthirt Schulhaus (Bibliothek) Herti (Alterszentrum) Riedmatt (Kleinschulhaus) Oberwil (neues Schulhaus)	Zugerberg (Wartesaal)
Samstag 7. Febr. 2004	10.00 bis 12.00 Uhr	10.00 bis 12.00 Uhr	
Sonntag 8. Febr. 2004	09.00 bis 12.00 Uhr	09.00 bis 11.30 Uhr	09.00 bis 11.30 Uhr

In Kürze

Sehr geehrte Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Die Siedlungsentwicklung in der Stadt Zug – vor allem in den Gebieten Herti, Siemens-Areal und Feldhof – sowie die Einführung der Stadtbahn bedingen eine Anpassung des Ortsbusbetriebes. Das Bereitstellen des Ortsbusangebots ist Sache der Gemeinde. Das Fahrplanangebot der Ortsbuslinien 12 (Bahnhof Zug – Gimenen) und 13 (Feldstrasse – Obersack) wird schrittweise verdichtet und ausgebaut. Für die Linie 13 entstehen jährliche Mehrkosten von rund Fr. 380'000.–. Die Gesamtkosten werden inskünftig rund Fr. 1'350'000.– Mio. betragen. Die Überführung der Linie 12 in einen Ortsbusbetrieb bedingt Aufwendungen von insgesamt rund Fr. 300'000.– jährlich. Die Ortsbuslinie 11 (St. Johannes – Schönegg) wird bis zur Eichwaldstrasse verlängert, wobei die Linienführung in der Herti über das bestehende Strassennetz erfolgt. Betriebliche Mehrkosten entstehen dadurch nicht. Der Baukredit für die erforderlichen Anpassungen der Infrastrukturen wird dem Grossen Gemeinderat im Frühjahr 2004 vorgelegt.

Die Kunsteisbahn Zug AG betreibt an der General-Guisan-Strasse auf einem Bau-rechtsgrundstück der Stadt Zug die Kunsteisbahn mit Aussenfeld, die Curling- und Trainingshalle sowie das Stadionrestaurant. Da die Mieteinnahmen der verschiede-nen Benutzer zur Finanzierung grösserer Sanierungs- und Unterhaltskosten nicht ausreichen, muss die Stadt zunehmend Investitionsbeiträge leisten. Mit der Über-nahme der Gebäude durch die Stadt soll die Ausgangslage für einen Stadionneu-bau verbessert werden. Mit der Neukonzeption wird die Kunsteisbahn Zug AG zur reinen Betriebsgesellschaft, der die Anlagen zur Nutzung und zum Betrieb mittels einer vertraglichen Vereinbarung übergeben werden.

Wir empfehlen Ihnen, den beiden Vorlagen zuzustimmen.

Der Stadtrat von Zug

Hinweis:

Der Einfachheit und Kürze halber wird nachfolgend im Text nur die männliche Form verwendet. Selbstverständlich ist überall auch die weibliche Form gemeint und eingeschlossen.

Mit dem Ausbau des Ortsbusnetzes entsteht ein leistungsfähiges, auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft optimal abgestimmtes öffentliches Verkehrsangebot.

A) Ortsbuskonzept: Neuausrichtung des Ortsbusnetzes auf die Stadtbahn und die Siedlungsentwicklung

Ausgangslage

Die Gemeinden sind für die Erschliessung ihrer Siedlungsgebiete verantwortlich. Dazu gehört auch der öffentliche Verkehr. Über die Gemeindegrenzen hinweg verbindet der Regionalverkehr mit Bussen und Stadtbahn die Ortszentren. Innerhalb der Stadt Zug ergänzen die Ortsbusse den Regionalverkehr.

In der Stadt Zug bestehen drei Ortsbuslinien. Die Linie Nr. 11 verbindet die Herti via Metalli und Kolinplatz mit der Schöneegg. Die Ortsbuslinie 13 führt von der Feldstrasse via Metalli, Kolinplatz und Weinbergstrasse zum Obersack. Als Ortsbuslinie 12 wird die Verbindung Bahnhof Zug – Gimenen bezeichnet. Auf den Linien 11 und 13 verkehren Gelenk- oder Standardbusse. Die Linie 12, bisher auch Flexibus genannt, wird mit Kleinbussen betrieben.

Die Stadt Zug weist eine rege Bautätigkeit auf. Vor allem in den Gebieten Herti, Siemens-Areal und Feldhof entstehen zahlreiche neue Wohnungen und Arbeitsplätze, die noch nicht oder ungenügend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Zudem wird am 12. Dezember 2004 die Stadtbahn – zusammen mit der Bahn 2000, 1. Etappe – ihren Betrieb aufnehmen. Auf diesen Zeitpunkt hin müssen die Regional- und Ortsbuslinien angepasst werden. Dadurch entsteht eine erhebliche Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr. Mit einer optimalen Einbindung der Ortsbusse in dieses Gesamtkonzept soll für die Zuger Bevölkerung und Wirtschaft ein möglichst grosser Nutzen erzielt werden.

Das neue Ortsbuskonzept

Heute führen zahlreiche Buslinien von den Gemeinden sternförmig zum Bahnhof Zug. In Zukunft ist die Stadtbahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Kanton Zug. Die Konzentration der Regionalbuslinien auf den Bahnhof Zug wird geringfügig abnehmen. Die Verbindung der Bus-

linien der Aussengemeinden mit der Stadtbahn erfolgt zu einem wesentlichen Teil an den Bahnhöfen Baar, Cham und Rotkreuz. Das Ortsbuskonzept der Stadt Zug ist auf das neue kantonale Verkehrskonzept mit Stadtbahn, Bahn 2000 und Regionalbuslinien abzustimmen. Zudem sind in der Stadt Zug für die neuen und zukünftigen Entwicklungsgebiete optimale Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu schaffen. Der private Personenverkehr wird das zusätzliche Verkehrsaufkommen nicht allein bewältigen können.

Das Ortsbuskonzept ist auf die Anschlüsse der Stadtbahn und der Regionalbuslinien sowie die Zuganschlüsse am Bahnhof Zug abgestimmt. Die Doppelspurigkeiten mit den Regionalbuslinien werden korrigiert. Das zukunftsgerichtete Konzept kann flexibel erweitert werden. Ein nächster Schritt ist mit dem Bau der Nordzufahrt – voraussichtlich 2008/2009 – zu erwarten.

Wesentliche Elemente des Ortsbuskonzepts

- **Linie 11:** Diese Buslinie wird im Bereich Herti über das bestehende Strassennetz geführt. Damit werden die Neubaugebiete an der Eichwaldstrasse erschlossen und Doppelspurigkeiten mit der Regionalbuslinie 6 vermieden. Der 15-Minuten-Takt bleibt erhalten. Die Änderung der Linienführung ist betriebskostenneutral.
- **Linie 12:** Die Linienführung der Busverbindung Bahnhof Zug - Gimenen wird beibehalten. Ein Ausbau des Angebots erfolgt schrittweise auf die Betriebszeit der Stadtbahn.
- **Linie 13:** Die rasante Zunahme der Einwohnerzahlen im Gebiet Herti bedingt, dass der Takt und die zeitliche Verfügbarkeit der Busse verbessert wird. Die Linienführung Obersack - Bahnhof Zug - Feldstrasse wird beibehalten.

Das neue Ortsbuskonzept wird auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 eingeführt.

Ortsbuslinie 12: Bahnhof Zug – Giminenen

Die Linienführung bleibt unverändert. Zu prüfen ist eine neue Wendemöglichkeit bei der Endstation Giminenen. Mehrkosten entstehen, weil der teilweise bestehende 30-Minuten-Takt schrittweise auf die gesamte Betriebszeit der Stadtbahn ausgedehnt wird. Gegenüber dem Betriebsjahr 2004 ist mit zusätzlichen Kosten von rund Fr. 80'000.– zu rechnen. Die jährlichen Betriebskosten werden ab dem Betriebsjahr 2005 rund Fr. 300'000.– betragen.

Ortsbuslinie 13: Feldstrasse – Bahnhof Zug – Obersack

Auch diese Linienführung bleibt unverändert. Die Linie 13 weist aber Mängel im Angebot auf. So ist der Fahrplan auf dem Teil Feldstrasse – Bahnhof (Metalli) nicht auf die Bahnanschlüsse abgestimmt und die Betriebszeiten sind eingeschränkt. Am Sonntag fährt kein Bus. Zudem nehmen die Einwohnerzahlen und die Arbeitsplätze im Gebiet Herti/Feldhof rasant zu. Auf dem Streckenteil Obersack – Bahnhof (Metalli) bestehen während der Hauptverkehrszeit Engpässe, die behoben werden müssen. Deshalb wird von Montag bis Freitag



Ortsbuslinien in der Stadt Zug ab Fahrplanwechsel 2004/2005

während der Hauptverkehrszeiten der 15-Minuten-Takt eingeführt. In den Randzeiten und sonntags wird die Betriebszeit mit einem 30-Minuten-Takt erweitert. Weil für die Leistungsverbesserungen ein zusätzlicher Standardbus eingesetzt werden muss, ist gegenüber dem Betriebsjahr 2004 mit jährlichen Mehrkosten von rund Fr. 380'000.– zu rechnen. Die Gesamtkosten werden künftig rund Fr. 1'350'000.– erreichen.

Infrastrukturen

Die Infrastrukturen der Ortsbuslinien 11 und 12 müssen dem neuen Konzept angepasst werden. Dies betrifft insbesondere neue Buswarteunterstände und Wendepunkte. Der Grosse Gemeinderat wird im Frühjahr 2004 über den entsprechenden Kredit entscheiden.

Kostenübersicht

		2003	2004	zusätzlich	ab 2005
Linie 12: Zug – Gimenen	Fr.	184'000	220'000	80'000	300'000
Linie 13: Feldstrasse – Obersack	Fr.	950'000	970'000	380'000	1'350'000

Beschlussestext

Der Beschluss Nr. 1366 des Grossen Gemeinderates von Zug vom 11. November 2003 betreffend Busbetrieb Bahnhof Zug – Gimenen: Definitive Einführung der Linie 12, lautet:

- «1. Die Linie 12 (Bahnhof - Gimenen) wird als Ortsbus definitiv eingeführt.
2. Für den Betrieb der Linie 12 wird vom Fahrplanwechsel 2004/2005 an zu Lasten der Laufenden Rechnung ein Beitrag von jährlich maximal Fr. 300'000.– bewilligt. Der Kredit erhöht oder senkt sich um die jährlich ausgewiesene Teuerung.
3. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.»

Wer diesen Beschluss des Grossen Gemeinderates annehmen will, schreibe JA, wer ihn ablehnen will, schreibe NEIN.

Zug, 23. Dezember 2003
Der Stadtrat von Zug

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
Christoph Luchsinger Arthur Cantieni

Beschlussestext

Der Beschluss Nr. 1367 des Grossen Gemeinderates von Zug vom 11. November 2003 betreffend Busbetrieb Feldstrasse – Obersack: Fahrplanverdichtung auf der Linie 13, lautet:

- «1. Von der Fahrplanänderung der Linie 13 (Feldstrasse – Obersack) wird Kenntnis genommen.
2. Für die erweiterten Betriebskosten des neuen Fahrplanangebotes der Linie 13 wird vom Fahrplanwechsel 2004/2005 an zu Lasten der Laufenden Rechnung ein Betrag von jährlich Fr. 380'000.– bewilligt (Totalkosten maximal Fr. 1'350'000.–/Jahr). Der Kredit erhöht oder senkt sich um die jährlich ausgewiesene Teuerung.
3. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 5 der Gemeindeordnung der Urnenabstimmung und tritt mit der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft. Er ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.»

Wer diesen Beschluss des Grossen Gemeinderates annehmen will, schreibe JA, wer ihn ablehnen will, schreibe NEIN.

Zug, 23. Dezember 2003
Der Stadtrat von Zug

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
Christoph Luchsinger Arthur Cantieni

Mit der Übernahme der Gebäude durch die Stadt wird auch die Ausgangslage für den Stadionneubau verbessert: Die Kunsteisbahn Zug AG wird zur reinen Betriebsgesellschaft und erhält die Anlagen zur Nutzung und zum Betrieb durch vertragliche Vereinbarung.

B) Kunsteisbahn Zug AG: Neukonzeption, Übernahme der Eissportanlagen, Kreditbegehren

1. Ausgangslage

Die in den Jahren 1966/67 erstellte Kunsteisbahn genügt den heutigen Anforderungen nicht mehr. Auch eine grössere Sanierung könnte die steigenden Unterhaltskosten nur sehr bedingt auffangen. In den nächsten Jahren drängt sich der Ersatz des Eisstadions durch einen Neubau auf. Da die Kunsteisbahn Zug AG weder in der Lage ist, die gestiegenen Unterhaltskosten noch den Neubau eines Eisstadions aus eigenen Mitteln zu finanzieren, drängt sich eine Neukonzeption der Eigentumsverhältnisse auf.

Kunsteisbahn Zug AG

Im Jahre 1966 wurde die Kunsteisbahn Zug AG (KEB) im Handelsregister eingetragen. Zweck der Gründung waren die Erstellung und der Betrieb einer Kunsteisbahn. Das Aktienkapital beträgt heute Fr. 3'050'000.– (30'500 Aktien à nominal Fr. 100.–) und setzt sich wie folgt zusammen:

Stadt Zug	Fr. 2'260'000.– (74,1%)
Curling Club Zug	Fr. 250'000.– (8,2%)
Privatpersonen & Firmen	Fr. 540'000.– (17,7%)

Alte Eishalle

Auf einem von der Stadt Zug im Baurecht unentgeltlich zur Verfügung gestellten Grundstück an der General-Guisan-Strasse in Zug erstellte die KEB 1966/67 eine Kunsteisbahn. Diese wurde 1976 überdacht. Eine Überprüfung der alten Eishalle hat ergeben, dass die Betriebsbereitschaft der Anlage kurzfristig nicht gefährdet ist. Die Halle ist jedoch unzureichend isoliert, weist eine ungenügende Akustik, ein zu kleines Angebot an Sitzplätzen sowie sicherheitstechnische Mängel auf. Die Eis-aufbereitung mit einem reinen Ammoniak-Kreislauf birgt im Falle einer Störung erhebliche Risiken. Schliesslich müsste auch der Restaurationsbetrieb vollständig saniert werden. Eine wirtschaftlich ver-

trebare Lösung lässt sich nur mit einem Neubau erreichen.

Trainings- und Curlinghalle

Die 1998 durch die Kunsteisbahn Zug AG erstellte Curling- und Eis-Trainingshalle ist zweckmässig und hat die prekären Trainingsbedingungen vor allem für die Jugendlichen stark verbessert. Zudem steht dem Curling-Club damit eine moderne Sportanlage zur Verfügung.

Betrieb

Die KEB ist als Eigentümerin der Sportanlagen verantwortlich für den Unterhalt der Gebäude und der Betriebseinrichtungen sowie für die Sicherstellung des Eisbahnbetriebs. Die von der KEB gewählte Betriebsform hat sich bewährt. Ein gut eingespieltes Team leistet ausgezeichnete Arbeit.

Finanzen

Seit der Gründung der Gesellschaft hat die Stadt in die Eissportanlagen total Fr. 18'307'000.– investiert. Weitere Beiträge leisteten der Kanton Zug und die Gemeinden Baar, Cham, Steinhausen und Hünenberg. Dazu gewährte die Stadt der KEB ein unentgeltliches Baurecht bis zum 31.12.2075. Zur Restfinanzierung der Überdachung (1976) und der Trainingshalle (1998/99) gewährte die Stadt Zug der Gesellschaft Darlehen in der Höhe von zur Zeit Fr. 2'730'000.–. Für den Betrieb der Anlage leistete die Stadt eine Defizitgarantie von zurzeit Fr. 170'000.–. Diese wurde jeweils beansprucht und ermöglichte unter anderem minimale Abschreibungen auf den Anlagen. Zusätzlich finanziert die Stadt über die Kostenstelle «Sportanlagen» einen technischen Mitarbeiter der Eisbahn. Die KEB ist nicht in der Lage, aus dem Betriebsertrag Amortisationen von Investitionen oder von Darlehen zu finanzieren.

Gemäss Bilanz per 31. Mai 2003 hat die KEB ein noch abzuschreibendes Anlagevermögen von Fr. 5'950'159.75. Davon betreffen Fr. 5'772'259.75 den Restwert der Gebäude. Unter den Passiven figurieren neben dem Darlehen der Stadt Zug (Fr. 2'730'000.--) Verbindlichkeiten gegenüber Banken von rund Fr. 515'000.--. Vor allem in den Sommermonaten ist die Liquidität der Gesellschaft sehr knapp.

2. Neukonzeption

Die angestrebte Neukonzeption hat folgende Zielsetzungen:

- Die Stadt übernimmt die Eissportanlagen von der Kunsteisbahn und unterhält sie.
- Die Kunsteisbahn Zug AG wird in eine Betriebsgesellschaft umgewandelt.
- Die Kunsteisbahn Betriebs AG vermietet die Anlagen den Eissportvereinen zu tragbaren Bedingungen und sorgt während der Sommermonate für entsprechende Erträge durch die Vermietung der Gebäude für Veranstaltungen.

Gesellschaft

Die Kunsteisbahn Zug AG hat künftig die Funktion einer reinen Betriebsgesellschaft. Das Aktienkapital wird von bisher Fr. 3'050'000.- auf Fr. 106'750.- herabgesetzt. Der Nominalwert pro Aktie beträgt statt Fr. 100.- neu noch Fr. 3.50. Die Kapitalherabsetzung in der Höhe von Fr. 2'943'250.- wird von der Gesellschaft zur Abschreibung von Restbuch-

werten der Gebäude verwendet. Der Verwaltungsrat wird auf fünf Mitglieder reduziert, wobei die Stadt mindestens einen Sitz beansprucht.

Liegenschaften

Der Baurechtsvertrag wird durch eine Rückübertragung an die Stadt vorzeitig aufgelöst. Die Stadt übernimmt alle Gebäude und Anlagen der Kunsteisbahn inkl. die neue Trainings- und Curlinghalle zu den städtischen Sportanlagen. Der bauliche Unterhalt sowie die Gebäude- und Gebäudehaftpflichtversicherung gehen zu Lasten der Stadt. Zurzeit belaufen sich diese Kosten auf rund Fr. 120'000.- pro Jahr. Die Stadt stellt die Anlagen der Betriebsgesellschaft unentgeltlich zur Verfügung.

Betrieb

Die Kunsteisbahn Zug AG führt den Betrieb der Eissportanlagen mit einem Leistungsauftrag von der Stadt. Zu den Aufgaben gehören die Eisaufbereitung für Eislauf, Eishockey und Curling, der Sommerbetrieb, die Führung des Restaurants und die Verwaltung. Die KEB bestreitet die Betriebskosten ohne die Kosten für den Gebäudeunterhalt. Dieser wird inskünftig durch die Stadt übernommen. Das gesamte bewegliche Inventar inkl. aller Maschinen bleibt im Eigentum der Betriebsgesellschaft. Diese kommt für den Unterhalt und die Ersatzbeschaffung auf. Die Stadt leistet zur Vergünstigung der Eismiete einen jährlich wiederkehrenden Beitrag.



Das Areal der Zuger Kunsteisbahn mit der Eishalle, der alten Curlinghalle, dem Aussenfeld und der neuen Trainings- und Curlinghalle

3. Beiträge der Stadt Zug

Die finanziellen Leistungen der Stadt setzen sich wie folgt zusammen:

Herabsetzung Aktienkapital: (bereits abgeschrieben)	Fr.	2'180'000.–
Übernahme der Anlagen: (durch Verrechnung Darlehen)	Fr.	3'000'000.–
Einmaliger Startbeitrag an die Betriebs-AG (neu):	Fr.	650'000.–
Total:	Fr.	5'830'000.–

Zu diesen einmaligen Aufwendungen leistet die Stadt der Betriebsgesellschaft an die Betriebskosten einen jährlich wiederkehrenden Beitrag von Fr. 200'000.–. Der Anteil der Stadt Zug am Aktienkapital ist bereits abgeschrieben. Der Beitrag von Fr. 3'000'000.– zur Übernahme der Sportanlagen wird mit dem Darlehen verrechnet. Mit dem einmaligen Startbeitrag von Fr. 650'000.– kann die Gesellschaft Schulden bei der Bank tilgen und die Liquidität verbessern. Zudem hat der Grosse Gemeinderat zur Sanierung der Kunsteisbahn eine Rückstellung von Fr. 3'000'000.– beschlossen. Diese kann nun zur Abschreibung der Übernahmekosten verwendet werden.

Empfehlung des Stadtrates

Der Stadtrat erachtet die vorliegende Lösung auch im Hinblick auf den Betrieb und den Unterhalt einer neuen Eissportanlage als richtig. Die vergangenen Jahre und die Entwicklung in andern Städten haben gezeigt, dass ein kostendeckender Betrieb einer Eissportstätte, ohne den Gebäudeunterhalt zu vernachlässigen, nicht möglich ist. Die Überführung der Bauten und Anlagen in das Eigentum der Stadt ist eine notwendige Konsequenz, will man dem Eissport in Stadt und Region Zug auch in Zukunft den heutigen Stellenwert einräumen. Dagegen hat sich der Stadtrat eindeutig gegen einen Betrieb der Anlage durch die städtische Verwaltung ausgesprochen. Einerseits gehört eine solche Betriebsführung nicht zu den Kernkompetenzen und Kernaufgaben der Stadtverwaltung und andererseits gilt es, erarbeitetes Know-how der KEB auch in Zukunft nutzbringend einzusetzen. Dieser Nutzen kann mit der Lösung einer Betriebsgesellschaft mit Leistungsauftrag gewährleistet werden und ist vor allem auch im Hinblick auf einen Neubau der Eissportanlage unabdingbar.

Beschlussestext

Der Beschluss Nr. 1368 des Grossen Gemeinderates von Zug vom 25. November 2003 betreffend Kunsteisbahn Zug (KEB): Neukonzeption, Kreditbegehren, lautet:

- «1. Die Vereinbarung über die Rückübertragung von zwei selbständigen und dauernden Baurechten auf die Baurechtsgeberin zwischen der Stadt Zug und der Kunsteisbahn Zug AG wird genehmigt.
2. Für die Neukonzeption (Kapitalherabsetzung, Übernahme der Anlagen und zur Gewährung eines einmaligen Startbeitrages) wird ein Bruttokredit von Fr. 5'830'900.– zu Lasten der Investitionsrechnung bewilligt.
3. Mit der am 5. Juni 2001 gebildeten Rückstellung von Fr. 3'000'000.– zur Sanierung der Kunsteisbahn werden zusätzliche Abschreibungen auf dem Rückkauf vorgenommen.
4. Der Stadtrat wird ermächtigt, mit der Kunsteisbahn Zug Betriebs AG einen einstweilen auf 5 Jahre befristeten Leistungsvertrag abzuschliessen.
5. An die Kunsteisbahn Zug Betriebs AG wird ein jährlich wiederkehrender Beitrag von Fr. 200'000.– bewilligt.
6. Dieser Beschluss unterliegt gemäss § 5 Ziff. 3 der Gemeindeordnung der obligatorischen Volksabstimmung. Er tritt mit der Annahme durch das Volk in Kraft. Der Beschluss ist im Amtsblatt zu veröffentlichen und in die Amtliche Sammlung der Ratsbeschlüsse aufzunehmen.»

Wer diesen Beschluss des Grossen Gemeinderates annehmen will, schreibe JA, wer ihn ablehnen will, schreibe NEIN.

Der Stadtrat von Zug
Zug, 23. Dezember 2003

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:
Christopher Luchsinger Arthur Cantieni