

Planungsstudie Stadtverkehr
Motion U. Straub und Mitunterzeichner, Zwischenbericht und
Planungskredit

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 19. August 1997

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

In der Vorlage Nr. 1351 vom 15. Oktober 1996 beantragte
Ihnen der Stadtrat

- den Investitionskredit von Fr. 275'000.-- für die
Projektierung der Umgestaltung der Bahnhofstrasse in
eine attraktive Einkaufsachse,
- den Investitionskredit von Fr. 145'000.-- für die
Erarbeitung von Projekten zur Verkehrsberuhigung auf
Quartierstrassen und zur Verbesserung der Sicherheit der
"grauen" Gutschrankabfahrt,
- den Kredit von Fr. 375'000.-- zu Lasten der Laufenden
Rechnung, verteilt auf drei Jahrestanchen, für die
Unterstützung der Massnahmen zu privatwirtschaftlichen
Engagements in der Gestaltung der Mobilität zu bewilli-
gen. Bei der Behandlung im Grosse Gemeinderat am 26.
November 1996 beschlossèn Sie, die Motion U. Straub und
Mitunterzeichner für eine regional koordinierte Verwirk-
lichung des Verkehrskonzeptes aus dem Schlussbericht der
Planungsstudie Stadtverkehr und zur Beschaffung weiterer
Entscheidungsgrundlagen mit drei Ergänzungen von M.
Stuber entgegenzunehmen, erheblich zu erklären und an
den Stadtrat zu überweisen.

Der Stadtrat wurde beauftragt:

- (1. - 3.: Motion U. Straub, a) - c): Motion M. Stuber)
- "1. zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Stadtverkehr (Prio-
ritätenliste) und zur Sicherstellung einer speditiven
Koordination mit Kanton und umliegenden Gemeinden eine
zweckmässige Projektorganisation mit einem regionalen
Verkehrsrat zu initiieren und zu diesem Zweck unverzüg-
lich mit Kanton und Nachbargemeinden Kontakt aufzuneh-
men.
 2. den im Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr
unter 6.3 skizzierten Entwurf eines neuen Verkehrsricht-
planes im Rahmen einer regionalen Verkehrsstrategie zu
koordinieren, zu konkretisieren und dem Grosse Gemein-
derat vorzulegen.

3. In dieser Vorlage die vom geltenden Teilrichtplan Verkehr abweichenden Gestaltungen und Kapazitäten der Verkehrsknoten detailliert aufzuzeigen,
- a) bei der Umsetzung der Planungsstudie sind die permanenten Arbeitsgruppen systematisch miteinzubeziehen. Die Projekte in den Bereichen Arbeitsverkehr, Einkaufsverkehr und Freizeitverkehr sind in Zusammenarbeit mit den Arbeitsgruppen voranzutreiben, Mittel dafür sind im Gesamtkredit vorzusehen.
- b) Beim Umgestaltungsprojekt Bahnhofstrasse sollen zwei Varianten auf ihre Machbarkeit geprüft werden: Einkaufsstrasse Bahnhofstrasse oder verkehrsfreie Vorstadt.
- c) Für die Planung und Realisierung der Stadtbahn auf städtischem Boden ist ein Gremium zu schaffen, das den Kanton tatkräftig unterstützt. Im Globalkredit sind dafür Mittel vorzusehen."

Wir orientieren Sie hier

- . über bisherige Fortschritte bezüglich der Bildung des regionalen Verkehrsnetzes und der Entwicklung einer regionalen Verkehrsstrategie sowie
- . über verkehrsplanerische Aufgaben, deren Lösung der Stadt Zug zufällt.

Für die Weiterbearbeitung beantragen wir Ihnen die Bewilligung eines Planungskredites.

I.

Im Anschluss an die Überweisung der Motion hat der Stadtrat am 3. Dezember 1996 den Regierungsrat ersucht, zusammen mit der Stadt und den Nachbargemeinden die Arbeiten der Planungsstudie Stadtverkehr integral und vertieft weiterzuführen und zusammen mit den Nachbargemeinden eine regionale Verkehrsstrategie und einen neuen Verkehrsrichtplan zu erarbeiten. Um zügig vorwärts zu kommen, regte der Stadtrat die Bildung einer Behördendelegation an. Zudem bewilligte er Fr. 50'000.-- für die Weiterführung der Facharbeiten.

Am 8. April 1997 verabschiedete der Regierungsrat den Zwischenbericht an den Kantonsrat betreffend

1. Planungsstand und Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens bei den Umfahrungen Zug/Baar (UZB),
2. "Planungsstudie Stadtverkehr Zug", Sistierung der Weiterbearbeitung der UZB,
3. Einsetzung einer "Behördendelegation Regionalverkehr" zur Begleitung der kantonalen Verkehrsplanungen (KR-Vorlage Nr. 445.1).

Der Regierungsrat hat in diesem Bericht den Vorschlägen der Stadt Zug, insbesondere bezüglich Sistierung der Weiterbearbeitung der UZB, der Ueberprüfung des Kantonalen Richtplanes und der Einsetzung einer "Behördendelegation Regionalverkehr" entsprochen. Allerdings werden im Bericht des Regie-

rungsrates Zweifel an der Machbarkeit verschiedener Vorschläge der Planungsstudie Stadtverkehr geäußert. Insbesondere wird in Frage gestellt, ob der Verzicht auf einen Riegel Postplatz oder die Zulassung eines Anschlusses der Ägeristrasse an einen Stadttunnel politisch mehrheitsfähig sind.

Im Zusammenhang mit der vom Regierungsrat vorgeschlagenen Organisation zur Einsetzung einer "Behördendelegation Regionalverkehr" gelangten mit Schreiben vom 20. Mai 1997 die Gemeinden Zug, Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg und Risch gemeinsam an den Regierungsrat und unterbreiteten ihm ihre Vorschläge bezüglich des weiteren Vorgehens. Das Hauptanliegen der Talgemeinden ist es, bei den kommenden Arbeiten aktiv und nicht nur konsultativ mitzuwirken. Es geht den Gemeinden darum, auf die kommunalen und kantonalen Verkehrsprobleme mit einer gemeinsam entwickelten regionalen Verkehrsstrategie Antwort zu geben. Über das Anliegen der Talgemeinden wurden auch die Mitglieder des Kantonsrates orientiert. Am 3. Juli 1997 hat der Kantonsrat vom Zwischenbericht des Regierungsrates Kenntnis genommen. Dabei wurde die Stellung der Gemeinden Zug, Baar und Cham in der Behördendelegation Regionalverkehr verstärkt (doppelte Vertretung).

II.

Parallel zur Behandlung der Ergebnisse der Planungsstudie Stadtverkehr beim Kanton ging die im Mitwirkungsverfahren eingeleitete Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zügig weiter. Unter der Federführung der Gemeinde Cham haben sich die Gemeinden Zug, Baar, Steinhausen, Cham, Hünenberg und Risch zusammengetan und entwickelten, in intensiver Zusammenarbeit, gemeinsam die "Regionale Verkehrsstrategie Zug - Ennetsee". Der entsprechende Arbeitsbericht wurde anfangs Juli 1997 von der Behördendelegation der genannten Gemeinden verabschiedet und befindet sich zur Zeit bei den beteiligten Gemeinden in Vernehmlassung. Er wurde auch der regierungsrätlichen Verkehrsdelegation unterbreitet und soll bei der anstehenden Überarbeitung der kantonalen Verkehrsplanungen als Grundlage dienen.

Bei den Arbeiten an der "Regionalen Verkehrsstrategie Zug - Ennetsee" kam seitens der beteiligten Gemeinden, in Bezug auf die Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Zug, zum Ausdruck, dass die Beantwortung der vom Regierungsrat aufgeworfenen Fragen über Machbarkeit der Verkehrsregime-Änderung im Stadtzentrum und des Minitunnels möglichst bald Klarheit geschaffen werden soll. Sie sind der Grund für das Festhalten des Kantons an der UZB und damit für die gesamte regionale Verkehrsplanung präjudizierend.

III.

Im Arbeitsbericht "Regionale Verkehrsstrategie Zug - Ennetsee" wurden folgenden Ziele der regionalen Verkehrspolitik stipuliert:

Die Region Zug-Ennetsee ist sich der grossen wirtschaftlichen Bedeutung des Verkehrs bewusst. Sie strebt eine umweltfreundliche, nachhaltige Mobilität und ein sinnvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger an.

Die materiellen Ziele der regionalen Verkehrspolitik sind:

1. Ein gut funktionierendes Verkehrssystem, welches
 - a) die Position der Region im grösseren schweizerischen und internationalen Rahmen stärkt,
 - b) den inneren Zusammenhalt und die Erreichbarkeit der eigenen und der wichtigen aussenliegenden Zentren gewährleistet,
 - c) auch den nicht-motorisierten oder auf den häufigen Autogebrauch verzichtenden Bevölkerungskreisen eine optimale Mobilität gewährleistet.
2. Umweltverträgliche Verkehrslösungen, so dass insbesondere
 - a) in den Ortskernen die Belastung durch den Strassenverkehr reduziert wird,
 - b) die von Bund und Kanton gesetzten Umweltziele erreicht werden,
 - c) die allgemeine Verkehrssicherheit erhöht wird.
3. Das Erhalten von Spielräumen für künftige Verkehrslösungen, welche den vorgenannten Anliegen zu genügen vermögen. Im Vordergrund steht dabei das Stadtbahnprojekt.
4. Die Etappierbarkeit der Massnahmen, so dass der Problemlösungskapazität der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft Rechnung getragen wird.
5. Die Erreichung eines optimalen Nutzen / Kosten-Verhältnisses beim Ausbau des Verkehrssystems.

Dabei gelten die folgenden Grundsätze für das Vorgehen:

Privatwirtschaft und Bevölkerung sollen vermehrt in die Verantwortung für umweltfreundlichen Verkehr einbezogen werden. Wo nötig, unterstützen der Kanton, die Gemeinden und die Verkehrsbetriebe die Suche nach Lösungen.

Die regionale Verkehrspolitik soll im Rahmen eines umfassenden Mitwirkungsprozesses der Gemeinden und in Zusammenarbeit mit dem Kanton entwickelt und von da der Weg zur Überarbeitung des kantonalen Verkehrsrichtplanes beschrritten werden.

Die Arbeitsgruppe hat fünf Szenarien der regionalen Verkehrsgestaltung einer Grobevaluation unterzogen. Es sind dies:

Zwei Szenarien, die gewissermassen Eckwerte einer Verkehrspolitik verkörpern, nämlich

- Vollausbau des Strassenverkehrssystems gemäss dem kantonalen Verkehrsrichtplan von 1987 (Szenario 1),
- Vollausbau der Stadtbahn, also inkl. Bau neuer Äste in stark besiedelte Gebiete hinein, aber ohne flankierende Massnahmen (Szenario 5).

Drei dazwischen liegende Szenarien, nämlich

- Strassennetz gemäss den Maximalvorstellungen der Gemeinden, inkl. Dämpfung des Strassenverkehrs in den umfahre-
nen Bereichen (Szenario 2),
- "Sowohl/als-auch" Paket von a) relativ grossen Strassen-
bau-Investitionen, gekoppelt mit Verkehrsberuhigung in
den umfahre-
nen Siedlungsgebieten, und b) einer ersten
Stufe der Stadtbahn: Linie Rotkreuz-Baar, auf dem
bestehenden Trasse, aber mit zusätzlichen Haltestellen
(Szenario 3),
- Stadtbahn mit zwei Linien auf bestehenden Trassen: (1)
Rotkreuz-Baar. (2) Steinhausen-Bahnschleife Zug (zu
reaktivieren)-Oberwil. Umorientierung des Bussystems.
Dämpfung des motorisierten Verkehrs in den Siedlungen.
Parkplatzbewirtschaftung auch bei privaten Betrieben,
die vom OeV gut erschlossen sind. OeV-Verbilligung.
Ausrichtung der Besiedlung auf die oeV-Stationen
(Szenario 4).

Nach Vorstellungen der Gemeinden wäre ein optimales Massnah-
menpaket wie folgt aufzubauen:

- Die Strassen-Investitionen sollen im wesentlichen darauf
beschränkt werden
 - a) den Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr vermehrt auf
die Autobahn zu lenken,
 - b) für eine Entlastung des Zentrums von Zug zu sorgen.
- Die Investitionen in die Stadtbahn sollen bereits in der
ersten Etappe dazu dienen die neuen Gewerbe- und Dienst-
leistungsgebiete zu erschliessen.
- Ergänzend zum Investitionspaket für Strassen und Bahn
sind vorzunehmen:
 - a) Anpassungen des Bussystems: Optimales Zusammenspiel
Bus/Stadtbahn;
 - b) In der Umgebung von gut bedienten Stadtbahn- und
SBB-Haltestellen: Bauliche Verdichtung der Siedlun-
gen;
 - c) An Lagen, die per SBB und Stadtbahn gut erschlossen
sind: Parkplatzbewirtschaftung bei grösseren privaten
Betrieben, kombiniert mit Jobticket (verbilligtes
OeV-Abo);
 - d) Verkehrsberuhigung im Kerngebiet und auf bisherigen
Schleichwegen, die dank neuen Strasseninvestitionen
umfahren werden;
 - e) Besseres Mobilitätsmanagement mit Bezug auf den
Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr, vor allem
bei grossen Verkehrserzeugern.

IV.

Die vorgängig vorgenommene Auslegeordnung der Tätigkeiten beim Kanton und bei den Talgemeinden machen deutlich, dass folgenden "Haus"-Aufgaben der Stadt Zug zur Lösung verbleiben:

- 1) Untersuchung der Machbarkeit und Auswirkungen der Aenderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt (Sofortmassnahme: "Einkaufs-Bahnhofstrasse"),
- 2) Prüfung der Machbarkeit und Zweckmässigkeit des Minitunnels,
- 3) Untersuchung der Linienführung und Haltestellenverteilung der Stadtbahn auf städtischem Boden.

Dies alles unter geeigneter Mitwirkung der städtischen Interessengruppen.

Diese Aufgaben müssen parallel, zum Teil sogar vorgängig, seitens der Stadt gelöst werden, damit die Lösung der regionalen Verkehrsprobleme abschliessend erfolgen kann.

Die städtischen Aufgaben betreffen auch die Weiterbearbeitung der in der Planungsstudie Stadtverkehr aufgezeigten Lösungsansätze zur Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren und die Beeinflussung der Mobilität in den Bereichen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die Erfüllung dieser Aufgaben ist von der regionalen Verkehrsplanung weitgehend unabhängig.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass vorerst die Aufgaben in Zusammenhang mit der regionalen Verkehrsplanung einer Lösung zugeführt werden müssen. Im übrigen werden die Fragen des Mobilitätsmanagements mit Bezug auf den Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr auch integrierender Bestandteil der regionalen Verkehrsplanungen sein müssen. Die Stadt Zug ist seit Frühjahr 1997 auch auf einem anderen Weg in die Auseinandersetzung mit dem Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr involviert: Im Rahmen des EU-Projektes zur Mobilitätsberatung (sog. MOMENTUM-Projekt) ist Zug zusammen mit verschiedenen ausländischen Städten und mit Zürich als Fallstudie gewählt worden. Dieses Projekt läuft zur Zeit unter Führung der Volkswirtschaftsdirektion; die Ergebnisse sind Ende 1997 zu erwarten.

V.

Bei der Lösung der "Haus"-Aufgaben der Stadt Zug handelt es sich um die direkte Fortsetzung der Bearbeitung der Lösungen, wie sie in der Planungsstudie Stadtverkehr Zug aufgezeigt wurden. Diese sollte weiterhin im Mitwirkungsverfahren erfolgen. Dazu ist die Arbeit des Plenums wieder aufzunehmen; bei den Arbeitsgruppen ist eine aufgabenorientierte Neubildung vorzunehmen. Die Arbeiten sollen an das in der

Planungsstudie Stadtverkehr Zug bewährte Planerteam vergeben werden. Eine Offerte des Teams liegt vor und sieht folgende Arbeiten und Kosten vor:

Zu 1) Nähere Untersuchung einer Änderung des Verkehrsregimes in der Innenstadt: : Einkaufsbereich Bahnhofstrasse oder verkehrsfreie Vorstadt?

Die Untersuchung beinhaltet die Zweckmässigkeitsprüfung der beiden Varianten der Verkehrsregime-Änderung. Diese Analyse verlangt nach einer fachtechnischen Bearbeitung, die deutlich über das in der früheren Planungsstudie Mögliche hinausgeht.

Vorgehen: Verkehrsmodellrechnungen (Jenni+Gottardi) sind nötig zur Berechnung der Knoteninnenfrequenzen. In einem ersten Durchlauf sind bei jeder Variante die kritischen Knoten zu ermitteln. Sodann ist die Umbaufähigkeit technisch, städtebaulich und kostenmässig zu beurteilen. Wo nur schwerlich Umbaumöglichkeiten bestehen, sind Verkehrsumlenkungen zu studieren. Insgesamt sollen so ca. 12 Knoten der Innenstadt untersucht werden.

Die Beurteilung des Einkaufsbereichs Bahnhofstrasse oder Beruhigung Vorstadt erfolgt nach städtebaulichen, stadtfunktionellen und gewerbeseits relevanten Kriterien.

Die Leitung der Arbeit seitens der Stadt obliegt dem Stadt-ingenieur und dem Stadtplaner. Der Kanton (als Eigentümer der wichtigsten umzugestaltenden Strassen) ist einzubeziehen.

Zu begleiten ist die Studie von den bisherigen Arbeitsgruppen Stadt- und Einkaufsverkehr.

Zu 2) Zweckmässigkeitsprüfung Minitunnel:

Diese Untersuchung beinhaltet die gegenüber der Planungsstudie vertiefte Analyse der Nutzen, der Kosten und allfälliger problematischer Nebeneffekte des Projektes Minitunnel. Gleichzeitig ist eine Optimierung mit Bezug auf die Anbindpunkte im städtischen Strassennetz (Kreuzung Industriestrasse/Gotthardstrasse oder Industriestrasse/Gubelstrasse) vorzunehmen. Die Kostenschätzung basiert auf Standards, die mit dem UZB-Projekt vergleichbar sind sowie auf einer Aktualisierung.

Die Bearbeitung kann durch die gleichen Fachleute erfolgen wie bei Aufgabe 1), inkl. die Analyse der Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten.

Spezieller Beachtung und Vertiefung bedarf die Frage eines Anschlusses des Minitunnels an die Ägeristrasse, da dieser anlässlich der UZB-Planung von der Stadt abgelehnt wurde und

nun ein Schlüsselpunkt der kantonsseitigen Beurteilung der Ergebnisse der Planungsstudie Stadtverkehr ist. Über die verkehrstechnischen Aspekte hinaus sind hier vorab auch die städtebaulichen zu behandeln; der Beizug eines Architekten drängt sich auf. Zu prüfen ist auch eine Tunnelvariante nur für Personenfahrzeuge. Nachdem der Minitunnel "nur" eine Entlastungsstrasse sei, die Durchfahrt durch den Postplatz offen bleiben soll und die ZVB-Busse nach wie vor durch die Neugasse fahren werden, ist zu prüfen, ob auch übrige Grossfahrzeuge (ca. 7% des Gesamtverkehrs) in der Neugasse belassen werden könnten.

Dies würde zu städtebaulich, bautechnisch und kostenmässig wesentlich günstigeren Tunnel- und Knotenlösungen führen.

Zu 3) Stadtzuger Vorstellungen über die Linienführung und Haltestellenverteilung der vom Kanton geplanten Stadtbahn auf Zuger Boden

Diese Arbeit beinhaltet bezüglich Linienführung die Zweckmässigkeitsprüfung

- a) einer Wiederbelebung der Schleife, um allenfalls einen S-Bahnartigen Betrieb Steinhausen-Oberwil einführen zu können und
- b) einer Abzweigelinie in Richtung Göbli/Baarermatte/Inwil.

An zusätzlichen Haltestellen kommen u.a.: Braunviehzuchtareal, Allmend, Kistenfabrik, V-Zug, Baarermatte, Postplatz, Spital in Betracht.

Die Beurteilung hat unter den Aspekten der Betriebstechnik, der Transportökonomie (Nachfragebefriedigung), der Bedeutung für die Stadtentwicklung, des Städtebaus, der Investitions- und Betriebskosten zu erfolgen.

Diese Untersuchungen müssen sich an die laufenden Arbeiten des Kantons zur Stadtbahn anlehnen.

Die fachtechnische Bearbeitung soll durch einen Verkehrsplaner und einen Städtebauer erfolgen.

Die Leitung seitens der Stadt obliegt dem Stadtplaner. Die Zusammenarbeit mit den ZVB und der Volkswirtschaftsdirektion wird durch ihn sichergestellt.

Die Studie soll von der Arbeitsgruppe Regionalverkehr der Planungsstudie begleitet werden.

VI.

Kosten und Termine

Die Kosten der genannten Arbeiten belaufen sich inkl. Berichterstattung und Reserve auf Fr. 480'000.--. Sie teilen sich wie folgt auf.

	Zweckmässig- keitsprüfung (inkl. Knoten)	im speziellen Leistungsfähig- keit Knoten und Städtebau	Total (inkl. MwSt.)
1) Verkehrsregime Innenstadt	40'000.--	80'000.--	120'000.--
2) Minitunnel	70'000.--	90'000.--	160'000.--
3) Stadtbahn	70'000.--		70'000.--
Reserve für Unvor- hergesehenes	35'000.--	35'000.--	70'000.--
Koord. Mitwirkung, Berichterstattung	40'000.--	20'000.--	60'000.--
Total	255'000.--	225'000.--	480'000.--

Die Arbeiten werden 9 bis 12 Monate beanspruchen (vgl. Terminplan).

Anträge:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und

- a) vom Bericht über den Stand der Arbeiten betr. Planungsstudie Stadtverkehr im zustimmenden Sinne Kenntnis zu nehmen,
- b) für die Fortsetzung der Arbeiten an der Planungsstudie Stadtverkehr zu Lasten der Investitionsrechnung einen Planungskredit von Fr. 480'000.-- zu sprechen.

Weiter ersucht Sie der Stadtrat, die am 26. November 1996 vom Grossen Gemeinderat erheblich erklärte und an den Stadtrat überwiesene Motion der Gemeinderäte U. Straub, K. Rust, Ch. Derungs, R. Hager, L. Granziole und H.-B. Uttinger "für eine regional koordinierte Verwirklichung des Verkehrskonzeptes aus dem Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr und zur Beschaffung weiterer Entscheidungsgrundlagen" als erledigt von der Geschäftsliste abzuschreiben.

Zug, 19. August 1997

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident: Der Stadtschreiber:

Othmar Romer

Albert Müller

Beilagen: - Beschlussesentwurf
- Terminplan (folgt später)

BESCHLUSS DES GROSSEN GEMEINDERATES VON ZUG NR.

BETREFFEND PLANUNGSSTUDIE STADTVERKEHR
MOTION U. STRAUB UND MITUNTERZEICHNER, ZWISCHENBERICHT UND
PLANUNGSKREDIT

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG

nach Kenntnisnahme von Bericht und Antrag des Stadtrates Nr.
1391 vom 19. August 1997

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

1. Vom Bericht über den Stand der Arbeiten bezüglich einer regional koordinierten Verwirklichung des Verkehrskonzeptes aus dem Schlussbericht der Planungsstudie Stadtverkehr wird zustimmend Kenntnis genommen.
2. Für die Fortsetzung der Arbeiten an der Planungsstudie Stadtverkehr wird zu Lasten der Investitionsrechnung ein Planungskredit von Fr. 480'000.-- bewilligt.
3. 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 Vollzug beauftragt.

Zug,

DER GROSSE GEMEINDERAT VON ZUG
Der Präsident: Der Stadtschreiber:

Referendumsfrist:

