

Abschreibung von parlamentarischen Vorstössen

Bericht und Antrag des Stadtrates vom 18. August 1992

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Stadtrat beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und die folgenden parlamentarischen Vorstösse aufgrund der Begründungen und Erfüllung abzuschreiben.

I. Motionen

Motion GPK betr. Erstellung eines Vernetzungskonzeptes für die städtische EDV

(Vgl. S. 435 f. im Protokoll Nr. 13 vom 1.10.1991)

Mit dem Beschluss des Grossen Gemeinderates von Zug Nr. 915 betreffend Erweiterung der Grundausstattung für die städtischen EDV-Installationen vom 7. April 1992 hat der Grosse Gemeinderat von Zug davon Kenntnis genommen, dass ein entsprechendes Vernetzungskonzept mit Datum vom 12. Dezember 1991 erstellt worden ist.

Im stadträtlichen Antrag der Vorlage Nr. 1163 vom 3. März 1992 wurde diese Motion zur Abschreibung empfohlen. Leider wurde es unterlassen, den Abschreibungsantrag dem Rat zu unterbreiten; ein entsprechender Hinweis fehlt im Protokoll. Der Stadtrat hat inzwischen die Vernetzungsarbeiten submissioniert und vergeben.

Antrag 1:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, die Motion der GPK vom 1.10.1991 betreffend die Erstellung eines Vernetzungskonzeptes für die städtische EDV von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

Motion M. Gisler, i.A. Kommission "Neues Bestattungs- und Friedhofreglement betr. Umbau der Wohnung des Friedhofverwalters

(Vgl. S. 2170 im Protokoll Nr. 70 vom 2. Oktober 1990)

Am 6. November 1990 überwies der Grosse Gemeinderat eine Motion von Gemeinderätin M. Gisler i.A. der Kommission "Neues Bestattungs- und Friedhofreglement" betr. Umbau der Wohnung des Friedhofverwalters mit folgendem Wortlaut:

"Der Stadtrat wird beauftragt, unverzüglich die Planung des Umbaues der stadteigenen Wohnung des Friedhofverwalters in Angriff zu nehmen."

In der Diskussion, die der Ueberweisung der Motion voranging, erläuterte der damalige Baupräsident drei Lösungsmöglichkeiten: 1. Aufstockung des Friedhofgebäudes, 2. Projektierung der Friedhofgärtnerei und 3. Wettbewerb für Alters- und Familienwohnungen an der Waldheimstrasse. Am 26. Mai 1992 stimmte der Grosse Gemeinderat dem Projektierungskredit zum Um- und Neubau der Friedhofgärtnerei zu (Vorlage Nr. 1173). Der Stadtrat hatte bereits vorgängig, am 8. Juli 1991, entschieden, dass nach Abschluss des Baues auf dem Areal der Friedhofgärtnerei dem Friedhofverwalter eine Wohnung zugesichert werde. Die Kosten für die Variante "Aufstockung" wären unverhältnismässig hoch gewesen; die Alters- und Familienwohnungen an der Waldheimstrasse werden erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert. Mit dem Friedhofverwalter wurde diese Lösung besprochen. Er stellt sich positiv dazu.

Antrag 2:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, die Motion der Kommission "Neues Bestattungs- und Friedhofreglement" betr. Umbau der Wohnung des Friedhofverwalters von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

II. Postulate

Postulat H. Abicht betr. thermographische Aufnahmen und wärmetechnische Auswertung

(Vgl. S. 55 im Protokoll Nr. 3 vom 20.1.1987)

Mit Datum vom 19. Januar 1987 hat Gemeinderat Hans Abicht eine Motion mit folgendem Inhalt eingereicht:

"Der Stadtrat wird beauftragt, dem Grossen Gemeinderat der Stadt Zug eine Vorlage zu unterbreiten, welche für das gesamte Stadtgebiet und Oberwil thermographische Flugaufnahmen und deren wärmetechnische Auswertung veranlasst. Die Aufnahmen sollen spätestens in der Heizperiode 87/88 gemacht werden. Die Resultate sollen öffentlich zugänglich gemacht werden."

In der Sitzung des Grossen Gemeinderates vom 10. März 1987 wurde dieser Vorstoss in ein Postulat umgewandelt und als solches an den Stadtrat überwiesen.

Solche Untersuchungen wurden mit unterschiedlichen Zielsetzungen bereits für verschiedene Gebiete, vorab in Deutschland, der Schweiz und in Schweden durchgeführt. Dabei stellt sich die Frage der Brauchbarkeit und Nützlichkeit solcher Aufnahmen für die verschiedenen Anwendungsbereiche.

Im Januar 1987 hat der Gemeinderat der Stadt Zürich beschlossen, thermographische Luftaufnahmen in der Stadt Zürich durchzuführen. Aus wetterbedingten Gründen mussten diese Aufnahmen auf den Winter 1987/88 verschoben werden. In Rundschreiben in der Presse und an Verbände wurde darauf hingewiesen, dass thermographische Infrarot-Aufnahmen ohne nachfolgende bauphysikalische und heizungstechnische Beratung nur beschränkt nützlich sind. Das Endergebnis der Aktion war jedoch nicht überzeugend, da nur sehr wenige Hausbesitzer die Energieberatung in Anspruch nahmen. Die Vorbereitungsarbeiten für die Durchführung von thermographischen Aufnahmen in der Stadt Zug im Winter 1989/90 waren relativ weit gediehen; eine Durchführung unterblieb aber aus verschiedenen Gründen. In der Zwischenzeit ist der Stadtrat zu einer negativen Beurteilung gekommen.

Aufgrund der Erfahrungen in der Stadt Zürich muss mit einer minimalen Quote von Gebäuden gerechnet werden, bei welchen eine Sanierung durchgeführt wird.

Der Anteil der nicht verwerteten Daten ist als hoch einzustufen. Das ist auch teilweise darauf zurückzuführen, dass nach Vorliegen der Thermographie-Aufnahmen keine quantitative Aussagen gemacht werden können. Im Verhältnis zum Aufwand ist der Nutzen deshalb eher gering. In der Schweiz gibt es im Moment keine Firma, welche einen solchen Auftrag ganzheitlich ausführen könnte.

Es ist damit zu rechnen, dass durch den hohen Fluglärm eine solche Aktion verzögert oder gar verhindert werden könnte. Der Stadtrat ist aber überzeugt davon, dass das Anliegen dieses Postulates von Bedeutung ist. Er hat deshalb eine Aktion in Vorbereitung die mit andern Mitteln die gleiche Zielsetzung verfolgt. Im Voranschlag 1993 werden wir Ihnen einen Kredit für eine adäquate Aktion unterbreiten.

Antrag 3:

Der Stadtrat beantragt Ihnen deshalb, das Postulat von H. Abicht betr. thermographische Aufnahmen und wärmetechnische Auswertung von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

Postulat U. Strub/C. Hess zur Aufhebung der Einbahnstrassen für Velos

(Vgl. S. 247 im Protokoll Nr. 8 vom 11. Juni 1991)

Am 27. August 1991 überwies der Grosse Gemeinderat eine in ein Postulat umgewandelte Motion der Gemeinderätinnen U. Strub und C. Hess zur Aufhebung der Einbahnstrassen für Velos mit folgendem Wortlaut:

"Der Stadtrat wird beauftragt, geeignete Massnahmen zu ergreifen, um Einbahnstrassen für Velos aufzuheben, wo dies nicht mit unüberwindlichen Hindernissen für die Verkehrssicherheit verbunden ist."

Die Stadtpolizei hat alle 52 Einbahnstrassen in der Stadtgemeinde Zug im Sinne des Postulates überprüft. Folgende Kriterien wurden dabei berücksichtigt: Verkehrssicherheit, Steigung/Gefälle, Uebersichtlichkeit, Strassenraum, Kurven und verkehrstechnische Realisierbarkeit. Aufgrund dieser Ueberprüfung können 37 Einbahnstrassen nicht durch Velofahrer in der Gegenrichtung befahren werden; Hauptgrund dafür ist jeweils die mangelnde Verkehrssicherheit. Von den übrigen 15 Einbahnstrassen konnten vor dem Einreichen des Postulats fünf durch Velofahrer in der Gegenrichtung befahren werden, nämlich die Dorfstrasse, die Gartenstadtstrasse, die Institutstrasse, die Tellenmattstrasse und die Zeughausgasse. Im Sinne des Postulates wurden folgende zehn Einbahnstrassen neu für Velofahrer in der Gegenrichtung geöffnet: Oberaltstadt von Norden nach Süden; Unteraltstadt von Süden nach Norden; Hirschenplatz von der Neugasse zur Zeughausgasse; Dammweg zur Einfahrt Dammstrasse; Vorstadt von Süden nach Norden (Radweg); Aegerisaumweg von Osten nach Westen; Bleichstrasse zwischen Lauriedstrasse und Industriestrasse; Mattenstrasse von der Industriestrasse bis zum Schulhaus Guthirt; Lauriedstrasse von Süden nach Norden und Ackerstrasse von Norden nach Süden. Dazu kommt der Landsgemeindeplatz mit der Aufhebung des allgemeinen Fahrverbots für Radfahrer ab Kolinplatz. Der Stadtrat hat sämtliche notwendigen Beschlüsse gefasst. Die Beschlüsse sind publiziert worden; Einsprachen waren keine zu verzeichnen. Die Signalisation ist zum Teil bereits erstellt oder wird demnächst reali-

siert. Für die Vorstadt ist zu ergänzen, dass die Signalisation erst nach Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Vorstadtbrücke erfolgen kann.

Zum Teil betreffen die Neusignalisationen nur kurze Strecken; die daraus resultierenden Vorteile sind aber wesentlich: so können die Velofahrer z.B. über den Hirschenplatz und die Zeughausgasse den Stau an der Neugasse zum Postplatz umfahren. Die neuen Fahrtmöglichkeiten sind denn auch von den Velofahrern gut aufgenommen worden und werden rege benutzt. Bis heute waren keine Unfälle zu verzeichnen. Die Stadtpolizei wird das neue Verkehrsregime beobachten und, wenn nötig, Verbesserungen vornehmen. Ebenso wird ständig überprüft, ob bei sich ändernden Verkehrsverhältnissen weitere Einbahnstrassen für die Velofahrer erschlossen werden können.

Antrag 4:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, das Postulat U. Strub/C. Hess betreffend Aufhebung der Einbahnstrassen für Velos von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

Postulat D. Müller betr. Verbesserung und Vergünstigung der Velobeförderung in den Bussen der ZBB

(Vgl. S 375 f. im Protokoll Nr. 15 vom 25.8.1987)

Am 8. September 1987 überwies der Grosse Gemeinderat ein Postulat von Gemeinderat D. Müller betreffend Verbesserung und Vergünstigung der Velobeförderung in den Bussen der ZBB mit folgendem Wortlaut:

"Der Stadtrat hat sich bei der ZBB dafür einzusetzen, dass durch entsprechende Umrüstung der ZBB-Busse ein Fahrradtransport mit geringster Beeinträchtigung der Fahrgäste ermöglicht wird. Gleichzeitig soll der Tarif der Velobeförderung nicht mehr höher sein wie der Personennormaltarif für Erwachsene. Die Stadt übernimmt die durch diese Tarifsenkung entstandene Erhöhung des Jahresdefizites der ZBB."

Die Zugerbergbahn AG (ZBB) hat ihre Buslinien, nämlich die Linien 11 und 13, im Rahmen einer betrieblichen Reorganisation auf den 1. Juni 1991 den Zugerland Verkehrsbetrieben AG (ZVB) abgetreten. Eine Anfrage bei den ZVB zum Postulat ergab im wesentlichen folgendes:

Grundsätzlich ist der Transport von Fahrrädern zu einem Preis von Fr. 4.-- pro Fahrt in allen Bussen gestattet,

sofern es die Platzverhältnisse erlauben. Das bedeutet, dass Fahrräder in frequenzschwachen Zeiten mitgenommen werden können; diese Regelung deckt vorwiegend Notsituationen (Velopannen) ab. Ein Ausbau der Busse mit Räumen für den Fahrradtransport ginge zu Lasten der Personentransportkapazitäten und widerspräche dem Begehren der Fahrgäste nach mehr Sitzplätzen. Eine Velotransportmöglichkeit ausserhalb der Busse, also Anhänger oder Aufhängevorrichtung, würde zu Fahrplanverzögerungen führen; denn es wäre Aufgabe des Buschauffeurs, den Ein- und Ablad der Fahrräder zu überwachen. Derartige Verzögerungen sind bei der heutigen Fahrplandichte nicht mehr aufzufangen. Dazu kommt, dass mehrere Haltestellen in der Stadt Zug für eine Anhängerkomposition zu kurz sind und ein Anhänger die Manövrierfähigkeit des Busses deutlich erschwert. Mit anderen Worten: Die Intensität des Busverkehrs verlangt heute eine klare Spezialisierung zu Gunsten des Personentransportes. Zusätzliche Transportleistungen würden den Personentransport unverhältnismässig stark einschränken. Eine generelle Lösung des Velotransportes mit Kursbussen ist deshalb nicht möglich.

Gestützt auf Empfehlungen und Erfahrungen der Jahrestagungen der IG Velo Schweiz und des VCS, glauben die ZVB, dass die Zukunft dem Bike and Ride gehört: das Velo soll nicht generell im Bus mitgeführt werden, sondern als Verkehrsmittel zum Bus dienen. Zu diesem Zweck wurden denn auch einige gedeckte Velounterstände bei den Bushaltestellen erstellt, weitere sollen folgen. Schliesslich sind die ZVB bereit, auf Bestellung hin mit Lastwagen separate Velotransporte durchzuführen. Diese wären aber hauptsächlich für besondere Anlässe geeignet und müssten vom Besteller abgegolten werden.

Antrag 5:

Der Stadtrat beantragt Ihnen, das Postulat D. Müller betreffend Verbesserung und Vergünstigung der Velobeförderung in den Bussen der ZBB (ZVB) von der Geschäftsliste als erledigt abzuschreiben.

Zug, 18. August 1992

DER STADTRAT VON ZUG

Der Stadtpräsident:	Der Stadtschreiber:
Othmar Kamer	Albert Müller