



PROTOKOLL DES KANTONS RATES

18. SITZUNG: DONNERSTAG 27. NOVEMBER 2003
(NACHMITTAGSSITZUNG)
14.20 – 17.15 UHR

VORSITZ Kantonsratspräsident Peter Rust, Walchwil
PROTOKOLL Guido Stefani

276 NAMENSAUFRUF

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 74 Mitgliedern.

Abwesend sind: Hans Christen und Vreni Wicky, beide Zug; Markus Bucher und Martin B. Lehmann, beide Unterägeri; Silvan Hotz, Baar; Louis Suter, Hünenberg.

277 VOLLZUG DES STRASSENBAUPROGRAMMS 1998-2003, KREDITBEGEHREN KS2 UND R 15, KANTONSSTRASSE 381A, GEMEINDEN ZUG UND BAAR, BETREFFEND KOMBINIERTER RAD-/GEHWEG ÄGERISTRASSE ABSCHNITT LÜSSIRAINSTRASSE BIS ABZWEIGUNG NEUTALACHER

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nr. 1150.1 – 11239), der Strassenbaukommission (Nr. 1150.2 – 11308) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1150.3 – 11337).

Kommissionspräsident Beat **Villiger** verweist bei diesem Projekt im Wesentlichen auf die Berichte. Danach verlangt die Strassenbaukommission für die Erstellung des Rad- und Gehwegs Ägeristrasse im Abschnitt Lüssirainstrasse bis Abzweiger Neutalacher einen Baukredit von Fr. 3'285'000. Dieser Kredit geht noch zu Lasten des letzten Strassenbauprogramms. Mit dem Bau können folgende Ziele erreicht werden:

- klare Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Radfahrer
- Erneuerung des Fahrbahnbelaags
- Anpassung der Entwässerung und Umweltschutzbauvorschriften
- Lärmsanierung bei drei Liegenschaften
- Erhöhung der Sichtweiten bei diversen privaten Zufahrten
- letztlich ist es auch eine sehr wichtige Ergänzung und ein weiterer Schritt zur Ver- vollständigung unseres Radwegnetzes ins Ägerital.

Die Bauausführung erfolgt im nächsten Frühjahr bis ca. Herbst 04. Es muss also auf dieser Strecke mit etwelchen Verkehrsproblemen gerechnet werden. Um allenfalls die Bauzeit zu verkürzen, wurde ein möglicher Zweischichtbetrieb diskutiert, davon aber aus organisatorischen und finanziellen Gründen wieder abgesehen. Die Kommission stimmt diesem Projekt einhellig zu. Dasselbe kann der Votant auch von der CVP-Fraktion vermelden. Er bittet den Rat, dem Antrag zuzustimmen.

Berty Zeiter hält fest, dass die AF der Vorlage zustimmt.

Markus Jans hält fest, dass die SP-Fraktion der regierungsrätlichen Vorlage ohne Gegenstimme zustimmt. Nebst zwei positiven Gründen wurde anlässlich der Fraktionsitzung auch Kritik geäussert. Zuerst aber zu den positiven Gründen:

- Die Vorlage sollte Beispiel für den zukünftigen Strassenbau sein. Getrennte Strassenführung für den motorisierten und den Langsamverkehr sollten Standard werden.
- Getrennte Fahrwege erhöhen die Sicherheit, aber auch die Attraktivität des Verkehrsmittels. Die Fahrbahn für Velofahrer und Fussgänger werden bei der vorliegenden Vorlage gemeinsam genutzt, was eine zusätzliche Gefahr in sich bergen. Auf Grund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens kann eine gemeinsame Linienführung durchaus als vertretbar erachtet werden.

Nun noch etwas zur eingangs erwähnten Kritik. Nach über neun Jahren wird der Motion von Christoph Hohler aus dem Jahre 1995 zumindest teilweise entsprochen und ein Radweg zwischen dem Abschnitt Lüssirainstrasse bis Abzweiger Neutalacher erbaut. Die SP-Fraktion wird sich aber erst dann zufrieden geben, wenn ein durchgängiger Veloweg von Zug bis Oberägeri Tatsache wird und die Motion vollständig erfüllt sein wird. Damit verbunden ist die Hoffnung, dass wir nicht nochmals neun Jahre warten müssen, bis auch der Rest der Motion Hohler vom Regierungsrat umgesetzt wird. – In diesem Sinne wird die SP-Fraktion der Vorlage zustimmen.

Beat Zürcher weist darauf hin, dass dieses Geschäft wie in der Stawiko und der Strassenbaukommission auch bei der SVP-Fraktion umstritten ist. Die Fraktion ist einstimmig für Eintreten und Zustimmung zur Vorlage. Diese Einstimmigkeit hat sich ergeben, da es für alle Beteiligten von Notwendigkeit ist, dass man die Sicherheit von Fussgängern, Velofahrern, dem generellen Verkehr verbessert und dazu noch dem Quell- und Grundwasser Rechnung tragen muss. Dennoch möchte die SVP-Fraktion die Regierung in Zukunft bitten, dem Parlament und den Bürgerinnen und Bürgern möglichst kostengünstige Projekte zu unterbreiten.

Bruno **Briner** hält fest, dass eine Mehrheit der FDP-Fraktion den Anträgen des Regierungsrats und der Strassenbaukommission folgt, und zwar aus folgenden Gründen. Die Radwegverbindung Zug-Ägeri ist Bestandteil des TRP Verkehr. Mit der Realisierung des kombinierten Rad- und Gehwegs wird nun die Lücke zwischen Lüssirainstrasse und dem Knoten Neatalacher geschlossen. Damit wird die Sicherheit für Radfahrer und Fussgänger in diesem Abschnitt massgeblich erhöht. Der Variantenentscheid für eine kombinierte Lösung Rad-/Gehweg bergseits überzeugt hinsichtlich Sicherheit und vertretbarer Kosten. Bei dieser Vorlage geht es aber nicht nur um die Erstellung eines Rad- und Gehwegs. Mit dem Projekt wird gleichzeitig der ins Alter gekommene Fahrbahnbeflag erneuert und es werden notwendige Lärmsanierungen vorgenommen. Auch der umweltgerechten Entwässerung des Strassenabschnitts wird Rechnung getragen. Aus diesen Gründen bittet der Votant den Rat, der Vorlage zuzustimmen.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** möchte Markus Jans eine kurze Antwort geben: Es macht einen Unterschied, wo wir die Fussgänger von den Velofahrern trennen. Und wie Sie aus dem Projekt sehen, trennen wir nicht in der Steigung. Dort sind bekanntlich die Fahrräder ein wenig langsamer. Problematisch wäre es, wenn wir das für die Talfahrt nicht trennen würden.

→ Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 68 : 1 Stimmen zu.

278 KANTONSRATSBE SCHLUSS BETREFFEND PLANUNGS- UND PROJEKTIE- RUNGSSKREDIT ÖFFENTLICHER VERKEHR

INTERPELLATION VON GUIDO KÄCH BETREFFEND BETRIEBS- UND INFRA- STRUKTURKOSTEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1168.1/2 – 11278/79), der Kommission für den öffentlichen Verkehr (Nr. 1168.3 – 11319) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1168.4 – 11338). – Interpellationsantwort des Regierungsrats (Nr. 1185.2 – 11347).

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass im Rahmen des Eintretens auch die Interpellation von Guido Käch behandelt wird, weil sie einen inneren Zusammenhang zur Vorlage hat. Sie können also beim Eintreten auch zu dieser Interpellation Stellung nehmen.

Moritz **Schmid** hält fest, dass die Kommission für den öffentlichen Verkehr die Vorlage am 20. Oktober 2003 intensiv beraten hat. Für Auskünfte standen uns Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter, Hans Kaspar Weber, Leiter Amt für den öffentlichen Verkehr, und Stefan Kempf, Projektleiter Stadtbahn zur Verfügung. Das Protokoll wurde von Peter Kottmann, stv. Direktionssekretär der Volkswirtschaft erstellt. Den

erwähnten Personen möchte der Kommissionspräsident für die fachliche Unterstützung und für die Sitzungsvorbereitung danken. Er geht davon aus, dass der Rat die Vorlage eingehend studiert und in den Fraktionen beraten hat. Darum möchte er nicht mehr näher auf die Vorlage eintreten, was auch sicher im Sinn unseres Kantonsratspräsidenten ist.

Am 12. Dezember 2004 wird die Zuger Stadtbahn ihren Betrieb aufnehmen. Die dazu notwendige Infrastruktur wird im Moment bereitgestellt. Das Rollmaterial wird zu diesem Zeitpunkt nicht vollständig zur Verfügung stehen, was den Betrieb jedoch nicht behindern soll. Bis das fehlende Rollmaterial ausgeliefert werden kann, wird der Bahnbetrieb mit bereits besehendem Rollmaterial der SBB ergänzt. Um die Weiterentwicklung und den Ausbau der Zuger Stadtbahn zu optimieren, beantragt der Regierungsrat weitere Projektierungs- und Planungskredite. Die vorberatende Kommission ist wie der Regierungsrat der Meinung, dass frühzeitige Raumsicherung und Festlegung der Baulinien eine dringende Notwendigkeit ist. Die etappenweise Aufwertung der Feinerschliessung im öffentlichen Verkehr ist ein notwendiger und wichtiger Schritt, um die zukünftige Nachfrage abzudecken. Ein Ausbau des Bus- und Bahnsystems ist zweckmäßig, wenn er konsequent und stufenweise eigene Trassen sicher stellt, die für Angebotserweiterungen genutzt werden können. Der Nutzen der öffentlichen Feinerschliessung kann maximiert werden, wenn die Gesamtverkehrspolitik im Kanton Zug den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Relation zu flankierenden Massnahmen beim MIV betrachtet. Daher ist es wichtig, die geplanten Strassenbauten voranzutreiben, damit sie so schnell wie möglich zur Verkehrsentlastung beitragen.

Dass die Weiterentwicklung der Stadtbahn eine Notwendigkeit ist, zeigt schon die Motion von Karl Rust, Heinz Grüter sel. und Willi Wismer sel., sowie 48 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichnern, die den Regierungsrat beauftragten, sich zu engagieren, dass die Doppelspurlücke auf der SBB-Linie zwischen Cham und Rotkreuz geschlossen wird, und dass die Bahninfrastruktur zwischen Zug und Arth-Goldau so angepasst wird, dass auf der Stadtbahnlinie 2 ein Halbstundentakt eingeführt werden kann.

In einem Punkt stimmt der Votant, wie sicher auch seine Kolleginnen und Kollegen der vorberatenden Kommission, der Stawiko vollumfänglich zu: Es nützt sicher nichts, nur Projektierungs- und Planungskredite zu sprechen und die Kredite auch zu verbrauchen, wenn man sie dann nicht zur Ausführung bringen will oder kann. Das haben wir in den letzten Jahren im Strassenbau des öfteren erlebt. Vor dem gleichen Dilemma stehen wir jetzt auch noch mit dem Zentralspital, das mit allen nur erdenklichen Mitteln bekämpft wird, und das kann es ja dann schlussendlich auch nicht sein. Um dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» zum wirklichen Durchbruch zu verhelfen, müssen wir in die Zukunft blicken, und das tut die Kommission, indem sie der Vorlage ihre Unterstützung zusagt. Mit einer guten Infrastruktur und einem allseits akzeptablen Taktfahrplan können wir mit der Stadtbahn mithelfen, das starke Verkehrsaufkommen auf der Strasse wenigstens für den Moment zu entlasten und den Wirtschaftsstandort Zug attraktiv halten. Eines müssen wir vor Augen halten: «Bahn und Bus aus einem Guss» muss den Fahrgäst abholen und nicht umgekehrt. Der Fahrgäst geht nicht meilenweit zu einer Haltestelle, sei es Bahn oder Bus, denn immerhin hat er noch ein anderes Verkehrsmittel, nämlich sein Auto. Umso wichtiger ist es aber auch, den Moment intensiv zu nutzen, um das Kantonsstrassennetz endlich wieder auf Vordermann zu bringen und es sinnvoll auszubauen. Ein sinnvoller

Ausbau des Kantonsstrassenetzes hilft auch beim Einhalten des Bahn- und Busfahrplans, und das soll auch ein Ziel sein. Der Weg ist natürlich noch weit.

Nach intensive Beratung stimmte die Kommission mit 12 : 0 Stimmen ohne Enthaltung der Vorlage zu. Die vorberatende Kommission beantragt Ihnen, auf die Vorlage ohne Änderungen einzutreten und ihr zuzustimmen.

Peter **Dür** hält fest, dass die Stawiko diese Vorlage ebenfalls an der Sitzung vom 6. November behandelt hat. Die Regierung beantragt neue Planungs- und Projektierungskredite zur Weiterentwicklung und zum Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene. Im Zeitraum 2004-2008 soll die Investitionsrechnung mit insgesamt 14,3 Mio Franken belastet werden. In diesem Betrag sind auch Personalstellen enthalten. Ausserhalb des Personalplafonierungsbeschlusses sind im Amt für öffentlichen Verkehr 2,6 befristete Stellen bis ins Jahr 2005 für die Realisation der ersten Etappe der Stadtbahn bewilligt. Werden diese nun beantragten Kredite bewilligt, wird gleichzeitig die Befristung der Stellen bis Ende 2008 verlängert und die Anzahl Stellen auf insgesamt 3,0 erhöht. Wie Sie § 2 entnehmen können, obliegt die Freigabe dieser Planungs- und Projektierungskredite dem Regierungsrat. Und hier muss man Parallelen sehen zur Strassenvorlage. Dort werden die Kredite für generelle Planung und allgemeine Projekte nun neu durch den Kantonsrat bei einer Höhe von über 1,5 Mio Franken ausgelöst. Und hier soll die Kompetenz beim Regierungsrat sein. Der Stawiko-Präsident wird sich vorbehalten, unter § 2 einen entsprechenden Antrag zu stellen.

Die Stawiko hat an der Sitzung vom 6. November nicht nur die Rahmenkredite für das Strassenbauprogramm 2004-2011, sondern auch das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss», welches Mehrkosten von jährlich 2,5 Mio Franken verursacht, einstimmig gutgeheissen. Mit diesem Konzept kann der Feinverteiler im öffentlichen Verkehr optimiert und auf das Angebot von Stadtbahn und Fernverkehr abgestimmt werden. Zu diesen Kosten kommen ab 2005 jährlich 0,5 Mio für den Unterhalt der Stadtbahn, 0,8 Mio für die Behebung von Kapazitätsengpässen und 0,7 Mio für die Erhöhung der MwSt. und erhöhte Pensionskassenbeiträge. (Es ist klar, dass diese beiden letzten Beträge anfallen, ob «Bahn und Bus aus einem Guss» realisiert wird oder nicht.) Insgesamt resultieren demnach ab 2005 Mehrkosten von 4.5 Mio. Bei einem Betrachtungszeitraum von acht Jahren, analog zum Strassenbauprogramm, und bei einer internen Verzinsung dieses Kapitals von 3 % resultieren zusätzliche Kosten von rund 40 Mio. Wenn Sie die verteilte Übersicht anschauen (siehe Beilage), dann sieht man 57 Mio; wenn man die gleiche Rechnung macht über acht Jahre, kommt man auf eine halbe Milliarde. Zudem sind im Strassenbau-programm 2004-2011 acht Mio als Investitionsanteile für regionale Buslinien – z.B. für Bushaltestellen, Busspuren, Signalsteuerungen und Wendeschlaufen – enthalten. Sie sehen, die Aufwendungen für den öffentlichen Verkehr sind bei genauer Betrachtung ebenfalls erheblich. Der Votant möchte so dem Argument begegnen, für den Strassenverkehr werde wesentlich mehr investiert als für den ÖV.

Für die Stawiko kommt diese Vorlage für neue Planungs- und Projektierungskredite für den öffentlichen Verkehr zu früh. Aus unserer Sicht ist nun eine Konsolidierungsphase angezeigt. Zuerst sollen erste Erfahrungen mit der Stadtbahn, bzw. mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» gemacht und ausgewertet werden. Erst wenn diese Daten vorliegen, kann eine weitere Projektierungsphase in Erwägung gezogen werden. In der neuen Finanzstrategie schreibt der Regierungsrat, dass das

Projekt NFZ (Nachhaltige Finanzen Zug) auch die kostenbewusste Überprüfung der erheblich erklärten Motionen durch den Kantonsrat beinhaltet. Dies bedingt, dass auch die erheblich erklärte Motion, die einen Doppelspurausbau Cham-Rotkreuz und eine Anpassung der Bahninfrastruktur zwischen Zug und Arth-Goldau fordert, entsprechend den Erfahrungen mit der Stadtbahn erste Etappe nochmals überprüft werden müssen. Die Stawiko beantragt deshalb, den Projektierungskredit von 3,9 Mio. für die 1. Ausbaustufe des leistungsfähigen Feinverteilers im öffentlichen Verkehr und den Projektierungskredit von 6,2 Mio Franken für die 1. Teilergänzung der Stadtbahn Zug abzulehnen. Für Projekte der Priorität 1 gemäss TRP Verkehr (Liste 2002-2006 des Regierungsrats) wird ein Baubeginn «in den nächsten vier bis sechs Jahren» d.h. zwischen 2006 und 2008, für Projekte der Priorität 2 «in den nächsten sechs bis zwölf Jahren» d.h. zwischen 2008 und 2014 vorgesehen. Es gibt hier aus unserer Sicht noch zeitliche Reserven.

Selbstverständlich wird die Stawiko von verschiedener Seite Kritik für diese Antrag ernten. Nun, Peter Dür kann dem Rat versichern, dass auch die Stawiko vom hohen Stellenwert des öffentlichen Verkehrs überzeugt ist. Wie er aber bereits ausgeführt hat, investieren wir bereits sehr viel Geld in diesem Bereich. Die Stawiko hat starke Bedenken, dass zum jetzigen Zeitpunkt – ohne Erfahrungen mit der Stadtbahn und den neuen Buskonzepten – grosse Geldbeträge zur Projektierung eingesetzt werden, ohne dass je ein ausführungsreifes Bauprojekt daraus resultiert. Nach längerer Diskussion anerkennt die Stawiko jedoch das Anliegen, dass die weitere Planung (jedoch nicht die Projektierung der 1. Ausbaustufe) für einen leistungsfähigen Feinverteiler im öffentlichen Verkehr nicht aufgeschoben werden kann. Der hohe Siedlungsdruck in den Bauzonen macht eine frühzeitige Raumsicherung und Festlegung von Baulinien notwendig. Der Planungskredit von 4,2 Mio ist deshalb auch aus unserer Sicht bereits zum jetzigen Zeitpunkt notwendig.

Zusammenfassend beantragt Ihnen die Staatswirtschaftskommission:

- auf die Vorlage einzutreten;
- den Planungskredit gemäss § 1 Bst. a zu bewilligen;
- die Projektierungskredite gemäss § 1 Bst. b und c abzulehnen.

Guido **Käch** erinnert daran, dass im März 2001 das Zuger Stimmvolk dem Bau der Zuger Stadtbahn zugestimmt hat. In der entsprechenden Abstimmungsvorlage wurden von der Regierung folgende Versprechungen gemacht:

«Mit welchen zusätzlichen Kosten müssen die Gemeinden für die Erstellung der Zubringer zur Stadtbahn rechnen? Die erste Etappe der Stadtbahn entlastet den Busverkehr in den Verkehrskorridoren Baar-Zug-Cham. Die ZVB können auf Zusatzkurse verzichten und Beiträge in Millionenhöhe einsparen. Davon profitieren Kanton und Gemeinden. Die Busse der ZVB erschliessen auch die Haltestellen der Stadtbahn. – Welche jährlichen Betriebskosten fallen für die 1. Etappe der Stadtbahn Zug an? Für den regionalen Schienenverkehr im Kanton Zug zahlen Bund, Kanton und Gemeinden den SBB jährlich 7 Mio Franken. Davon übernehmen Bund und Kanton je 3 Mio. Die Gemeinden decken die restliche Million. Die Stadtbahn erhöht den Beitrag von Kanton und Gemeinden um bloss 2 Mio Franken pro Jahr. Dieser zusätzliche Betrag müsste auch ohne Stadtbahn in das überlastete Busnetz investiert werden, allerdings ohne grossen Nutzen. Die Stadtbahn hingegen bringt für das gleiche Geld doppelt so viele staufreie Verbindungen.»

Dies waren abstimmungsrelevante Argumente vom Amt für Verkehr und von der Regierung für ein Ja zur Stadtbahn. Heute, etwa zweieinhalb Jahre später, beantragt die Regierung entgegen den gemachten Versprechungen, mit der KR-Vorlage 1171.2 einen zusätzlichen, jährlich immer wiederkehrenden Kredit von 2,5 Mio Franken für die Anpassung des Busbetriebs. Auf Grund dieser neuen Situation hat der Votant eine Interpellation zu den Kosten im Bereich ÖV eingereicht. Mit der Antwort des Regierungsrats sind seine Fragen zufriedenstellend beantwortet worden. Das vorliegende Zahlenmaterial ermöglicht nun jedem Mitglied dieses Rats, sich ein umfassendes Bild über die Kosten des öffentlichen Verkehrs in den letzten zehn und in den nächsten fünf Jahren zu machen. Ergänzend dazu Guido Käch eine von ihm erstellte Tabelle austeilen lassen (siehe Beilage). Nachfolgend äussert er sich nur zu den Betriebskosten. Über Projektierung und Planung neuer Infrastrukturen ist bereits debattiert und entschieden worden. Er schliesst sich hier der Meinung der Stawiko an. Er dankt Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter und dem Leiter vom Amt für Verkehr, Hans-Kaspar Weber, für die Beantwortung seiner Interpellation und die mit ihm persönlich geführten Gespräche.

Nun seine persönliche Ansicht zu den Betriebskosten für den ÖV und den zusätzlich beantragten 2.5 Mio. Einmal mehr hat er zur Kenntnis nehmen müssen, dass Verwaltung und Regierung Versprechungen, die mit Sicherheit die Abstimmungentscheide des Stimmvolks beeinflusst haben, nicht einhalten. Dass die Kommission für den öffentlichen Verkehr und die Stawiko dieses Geschäft einstimmig unterstützen, ist für ihn denn auch schlicht ein Rätsel und nicht nachvollziehbar. Was hat sich in den letzten zweieinhalb Jahren denn so drastisch verändert, dass sich die Forderung nach zusätzlichen zweieinhalb Millionen rechtfertigen würde? Die Teuerung hat sich sehr, sehr moderat entwickelt und von Wirtschaftswachstum kann auch nicht Rede sein. Wer kann es sich noch leisten, vorgegebene Rahmenbedingungen nicht einzuhalten? Etwa der Kanton Zug, oder nur der Kanton Zug? Sicher können es nicht Gewerbetreibende, Klein- und Mittelbetriebe und schon gar nicht das Gros der Privaten, vor allem nicht junge Familien. Im Jahr 2001 wurde behauptet, dass die optimale Anpassung des Busnetzes an die Stadtbahn im Jahr 2005 etwa gleich viel kosten würde wie der Busbetrieb im Jahr 2001. Der Betrieb der Stadtbahn wird, wie angekündigt, zusätzlich 2 Mio Franken kosten. Der Votant glaubt, dass diese Vorgaben mit entsprechenden Einschränkungen heute noch möglich wären, ja möglich sein müssen, ohne das Konzept im Kern zu verändern. Irgendwo müssten ja auch noch die Millionen sein, die angeblich mit dem Verzicht auf Zusatzkurse eingespart werden können. Ihm persönlich geht es auch nicht primär um die Frage, wie viel und was sich der Kanton Zug leisten kann, sondern wie lange die Verwaltung und die politischen Gremien selbst aufgestellte Rahmenbedingungen einfach ignorieren wollen. Diese Inkonsequenz schadet und kratzt an der Glaubwürdigkeit des Regierungsrats und des Kantonsrats, letztlich an jedem Mitglied dieses Parlaments.

Sie werden sich für ein Ja oder Nein entscheiden, vielleicht enthalten Sie sich der Stimme. Guido Käch bittet den Rat so oder so, vor dem entgültigen Entscheid folgende Fakten in die Waagschale zu legen:

- Es gibt auch eine gute Lösung für Bahn und Bus zu dem im Jahre 2001 festgelegten Preis. Dies hat die Regierung und die Verwaltung damals zumindest so dargelegt. Es wird dann halt nicht die maximal mögliche, dafür eine optimale Lösung werden.
- Die Betriebskosten für Bahn und Bus (ohne Ortsbus) betrugen im Jahre 2001 13,84 Mio Franken. Für das Jahr 2004 sind schon 16,5 Mio Franken budgetiert,

und wenn sie der Vorlage 1171 zustimmen, betragen die Betriebskosten im Jahre 2005 22,5 Mio Franken. Das bedeutet einen Anstieg der Betriebskosten in vier Jahren um rund 8,5 Mio oder um mehr als 50 % Prozent.

- Bei einem Entscheid für die Vorlage 1171 werden auch die Rechnungen der Gemeinden und der Stadt Zug zusätzlich belastet.
- In den vorberatenden Kommissionen sind die bürgerlichen Parteien und das Gewerbe gut vertreten. Aus diesen Kreisen kommt immer wieder die Forderung, dass man sparen und die Steuern nicht erhöhen soll. Der Votant fragt diese Damen und Herren, wie diese Forderungen umgesetzt werden sollen, wenn Sie selber immer wieder neuen, zusätzlichen Ausgaben zustimmen.
- An der nächsten KR-Sitzung wird das Budget 2004 beraten. Heftige Kritik ist bereits angesagt. Heute haben sie die Möglichkeit, erstmals den Sparhebel anzu-setzen.

Aus den dargelegten Gründen stellt Guido Käch den Antrag, die Vorlage 1171, die gleich anschliessend zur Debatte steht, an die Regierung zurückzuweisen. Die Regierung soll zu den in der Abstimmungsvorlage genannten Rahmenbedingun-gen eine Lösung realisieren. Er bittet den Rat, seinen zugegebenermassen nicht attraktiven, aber dafür konsequenteren Antrag zu unterstützen.

Martin Stuber: «Gouverner, c'est prévoir!» (regieren heisst vorausschauen). Dieses Sprichwort hat der Regierungsrat beherzigt, als er uns die Vorlage 1168 unterbreitet hat. Infrastrukturbauten gehen lang dauernde Wege und Verkehrsinfrastrukturbauten erst recht. Zwischen den ersten öffentlich geäusserten Ideen für etwas ähnliches wie die Stadtbahn und der Eröffnung nächstes Jahr werden es schliesslich mehr als zwölf Jahre sein – und die Stadtbahn ist baulich nun wahrlich keine Riesensache, kostet auch wesentlich weniger als beispielsweise die neue Nordzufahrt oder nur ein Drittel des geplanten Kammerkonzepts, dessen Planungskredit wir heute morgen verabschiedet haben. Viele wären froh, wenn die Stadtbahn schon seit einigen Jahren fahren würde. Deshalb macht es für unsere Fraktion absolut Sinn, nicht zuzu-warten und «mal zu schauen, wie es mit der Stadtbahn dann so läuft», sondern schon heute weiter zu schauen. Prévoir heisst nämlich, dem zu erwartenden Ver-kehrswachstum nicht hinterher zu hecheln, sondern rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen. Es gibt im Moment keine Anzeichen dafür, dass das prognostizierte Wachstum in Zug bis 2020 nicht stattfinden wird. Mittlerweilen wächst ja sogar wieder die gesamtschweizerische Wirtschaft.

Also: «Gouverner, c'est prévoir et agir!» Prévoir et Agir heisst, kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen zu ergreifen, wie das mit den Posten a, b, und c in der Vorlage auch der Fall ist. Agir heisst, mit dem Punkt a die optimale Linienführung für zukünftige Erweiterungen beim ÖV sorgfältig zu evaluieren und dann die Raumfrei-haltung festzusetzen. Eben nicht einfach mal über den Daumen gepeilt Striche auf der Karte einzuleichen, sondern sorgfältig anschauen und nur dort etwas einzeichnen, wo nötig. Von diesem Vorgehen profitieren alle, und das hat schliesslich auch die Stawiko festgestellt. Agir heisst auch, mit dem Punkt b die Feinerschliessung durch den ÖV im Gleichschritt mit den geplanten Strassenbauten zu optimieren und bedarfsgerecht auszubauen. Und Agir heisst vor allem auch, dort wo es ins Gewicht fallende Engpässe gibt, schnell zu handeln. Mit dem Punkt c werden die zwei wich-tigsten Engpässe beim Schienennetz auf Zuger Boden angegangen. Die Walchwiler werden hoffentlich nicht böse seine, wenn Martin Stuber sagt, dass der Engpass

zwischen Cham und Rotkreuz stärker ins Gewicht fällt. Die Linie Zürich-Luzern steht bezüglich Volumen Personenverkehr gesamtschweizerisch an dritter Stelle hinter Zürich-Bern und Lausanne-Genf. Das Personenaufkommen würde sogar einen Viertelstundentakt zwischen Luzern und Zürich rechtfertigen. Und auf dieser Strecke haben wir noch Einspurabschnitte – das ist ein Anachronismus sondergleichen. Das ist der Grund, dass Rotkreuz mit seinem grossen Arbeitsplatzgebiet noch nicht vom Viertelstundentakt bei der Stadtbahn profitieren kann. Dieser Engpass gehört so schnell wie möglich beseitigt, und je schneller er beseitigt wird und je mehr der Kanton hier den Fuss drin hat, desto grösser ist die Chance, dass dereinst auch der Zuger Regionalverkehr von einer durchgehenden Doppelspur profitieren kann. Unsere Fraktion begrüsst es sehr, dass der Regierungsrat diese Frage jetzt offensiv angehen will.

Zum Schluss dieses Eintretensvotums noch kurz etwas zu den Streichungsanträgen der Stawiko. Unsere Fraktion hat überhaupt kein Verständnis für diese Anträge. Es ist einfach nicht richtig, am gleichen Tag zig Millionen für Strassenbauplanungen zu beschliessen, ja diese Kredite gegenüber der Vorperiode noch um 20 % zu erhöhen, und dann nachher bei vergleichsweise bescheidenen Krediten für den öffentlichen Verkehr den Hahn zuzudrehen. Und dies erst noch ohne sachliche inhaltliche Begründung. In der Vorlage des Regierungsrats wird auf den Seiten 6 und 7 ausführlich dargelegt, wie die drei beantragten Kredite präzis der Priorität 1 des Teilrichtplans entsprechen. Darauf geht die Stawiko nicht einmal ein, auch der Präsident in seinem Votum nicht. Entschuldigen Sie, aber das ist einfach keine seriöse Behandlung einer sehr seriösen Vorlage. Wenn wir diesen Streichungsanträgen der Stawiko zustimmen, dann reissen wir den TRP Verkehr auseinander. – Sie haben es sicherlich bemerkt: Unsere Fraktion hat sich beim Kammerkonzept bewegt. Wir wollen keine Graben- und Glaubenskriege beim Verkehr, das kann sich dieser Kanton ange-sichts der anstehenden Aufgaben nicht leisten. Und auch vor diesem Hintergrund bittet der Votant, die Begräfe, um die es heute bei Strassenverkehr und ÖV geht, in Relation zueinander zu setzen. Das Resultat dieser Überlegung liegt nahe.

Malaika Hug hält fest, dass die SP-Fraktion den Antrag der Regierung und der Kommission unterstützt. Ziel sollte es sein, den Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren. Dieses Ziel ist jedoch nur erreichbar, wenn der ÖV an Attraktivität gewinnt, und zwar heute, morgen und auch übermorgen. Es ist daher wichtig, heute schon für morgen zu planen und zu projektierten. Wo könnte allenfalls eine zusätzliche Busspur hinkommen? Ist es möglich, die Stadtbahn bis in den Kanton Schwyz fahren zu lassen? Wo ist Raum für den öffentlichen Verkehr vorhanden, der gegebenenfalls auch genutzt werden könnte? Es ist notwendig, heute schon Raum für den öffentlichen Verkehr zu sichern, damit dieser weiter ausgebaut werden kann. Beim Verschieben auf einen späteren Zeitpunkt besteht die Gefahr, dass erstens der notwendige Raum beispielsweise durch Häuserbau anders genutzt wird, und zweitens, dass der öffentliche Verkehr an Attraktivität verliert. Wer fährt schon gerne Bus, wenn dieser ebenfalls im Stau stecken bleibt? Dies gilt es zu beheben und auch zu verhindern und zwar durch Planungen und Projektierungen. Heute und nicht erst morgen. Deshalb unser klares Ja zu dieser Vorlage.

Heinz **Tännler** hält fest, dass die SVP-Fraktion ebenfalls die Notwendigkeit und Wichtigkeit des ÖV sieht, aber auch der Auffassung ist, dass wir zuerst mal mit der Stadtbahn unsere Erfahrungen machen und erst dann die nächsten Schritte einleiten sollten. Wir sind aber auch der Auffassung, wie dies der Stawiko-Präsident ausgeführt hat, dass für die Sicherung der Raumfreihaltung und den leistungsfähigen Feinverteiler die 4,2 Mio Franken gesprochen werden, hingegen die übrigen Planungs- und Projektierungspositionen zurückgestellt werden sollten. Wir beantragen, den Antrag der Stawiko zu unterstützen.

Thomas **Lötscher** hat heute Morgen von unserem frisch gewählten Nationalrat erfahren, dass er ein unreifer Kulturbanause ist. Da das aber auf 67 von 80 Kantonsräte zutrifft, könnte es sich auch eine Wahrnehmungsstörung handeln. Genau so wie beim Geisterfahrer, der im Radio von einem Geisterfahrer hört und sagt: Was heisst hier einer, Hunderte! In diesem Sinne ist der Votant froh, dass Jo Lang mit dem ÖV nach Bern reisen wird, so kann es höchstens passieren, dass er in St. Gallen landet statt in Bern.

Die FDP-Fraktion unterstützt den Planungskredit für den öffentlichen Verkehr trotz des grossen Spardruckes, mit dem wir uns im Kanton Zug konfrontiert sehen. Für die Standortattraktivität ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von zentraler Bedeutung. Ideologisch motivierte Diskussionen über den sogenannt einzig richtigen Verkehrsträger sind müsiggang und bieten zwar einen gewissen Unterhaltungswert, aber keinen nennenswerten Beitrag zur Lösung von Sachproblemen. Für die FDP ist klar, dass der öffentliche und der Individualverkehr gleichermaßen guter Bedingungen bedürfen, um sich optimal ergänzen zu können. Wir sind deshalb bereit, die nötigen Investitionen in beide Verkehrsträger zu leisten. Wir wünschen uns nicht nur Bahn und Bus, sondern eine Gesamtverkehrspolitik aus einem Guss. In diesem Sinn würden wir nach wie vor eine Zusammenlegung der zuständigen Ämter für Strassenbau und öffentlichen Verkehr begrüssen, wie wir das schon früher forderten. Eine von Beginn weg gesamtheitliche Betrachtung ist einer späteren Koordination alleweil vorzuziehen. Wenn wir von einem leistungsfähigen Feinverteiler sprechen, gehört in diese Planung aber auch das Auto einbezogen. Im Bereich Park & Ride wurde aus unserer Sicht das Potenzial noch nicht ausgeschöpft. Hier sollten mit den Standortgemeinden Lösungen gesucht werden. Genau wie in den Strassenverkehr werden wir in den öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren beträchtliche Mittel investieren. Diese Gelder fliessen zwar aus der Kasse ab, steigern aber die Wettbewerbsfähigkeit des Kantons Zug und dürften dadurch langfristig positive Auswirkungen auf der Einnahmenseite zeitigen.

Unsere Fraktion unterstützt die Anträge der Stawiko, welche die Projektierungskredite ablehnt. Dabei geht es nicht um eine Streichung derselben, sondern lediglich um eine zeitliche Staffelung. Die Argumente dazu wurden bereits ausgeführt. Ein wichtiger Aspekt ist für die FDP der folgende: Die Abstimmung von Stadtbahn und Bus, aber auch das Nebeneinander mit dem Strassenverkehr, werden hoch komplex. Die Erfahrung zeigt, dass bei derart vielen Schnittstellen kaum je alle Auswirkungen, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zum Voraus erkannt, gewichtet und entsprechend umgesetzt werden können. Als Beispiel sei die Verbindung Baar-Zug genannt. Entgegen ursprünglichen Ansichten kann durch Einführung der Stadtbahn auf die Buslinie 3 nicht verzichtet werden. Die Frage, inwieweit sich die Passagierzahlen auf Bahn und Bus verteilen werden, kann heute noch nicht beantwortet werden, dürfte

aber für weitere Kapazitätsplanungen von eminenter Wichtigkeit sein. Indem wir nun erste Erfahrungen mit dem neuen Konzept abwarten und erst dann weitere Projektierungen finanzieren und in Angriff nehmen, bietet sich uns die hervorragende Chance, basierend auf ersten Erfahrungen ein Feintuning vorzunehmen, das uns schliesslich ein Maximum an Gegenwert für die Investitionen bietet. Basierend auf diesen Ausführungen empfiehlt Ihnen die FDP-Fraktion, den Anträgen der Stawiko zu folgen.

Eugen **Meienberg** weist darauf hin, dass der Regierungsrat und einstimmig auch die Kommission öffentlicher Verkehr zur Umsetzung das kantonalen Teilrichtplanes Verkehr Planungskredite und ein Projektierungskredit beantragen, dies zu Lasten der Investitionsrechnung. Damit soll sichergestellt werden, dass der Kanton Zug die auf ihn zukommenden grossen Herausforderungen im öffentlichen Verkehr meistern kann. Der Votant gibt zu bedenken, dass die Bevölkerungszahl bis ins Jahr 2020 um 30 %, die Arbeitsplätze um 25 % zunehmen sollen, und dadurch der Verkehr um 45 % zunehmen wird. Hier muss der öffentliche Verkehr mithalten können und daher muss die Planung und Projektierung jetzt beginnen. Er möchte nicht alle Zahlen und Fakten wiederholen. Er beleuchtet nur einen Teilaspekt. Ein Anlehnung zur morgigen Strassendebatte. Bruno Briner hat im Namen der FDP gesprochen, also sollen gleich alle FDP-Fraktionsmitglieder genau aufpassen. Die SVP kann im ÖV eh nur lernen, und Eugen Meienberg gibt zu, sogar einige CVPler müssen jetzt genau hinhören. Erlauben Sie dem Votanten einen Vergleich mit dem Vorgehen im Strassenbau. Er hat noch keinen gehört, der sagte: Schauen wir mal, wie sich die Eröffnung der Säuliamt-Autobahn auf das Teilstück Blegi-Rütihof auswirkt. Wenn es dann zu Staus kommt, müsste man den Ausbau auf sechs Spuren prüfen und evtl. planen. – Wir haben im ÖV bereits heute ein Teilstück, das diesen Ausbau dringend nötig hätte. Es geht lediglich um den Ausbau von einer auf zwei Spuren. Die Lokführer würden sicher von Rotkreuz nach Cham und umgekehrt sofort Schleichwege finden, nur bei der Bahn geht es halt nicht so einfach. Die Züge von Luzern nach Zürich sind heute schon zwischen 110 und 120 % ausgelastet, resp. überfüllt. Auf Grund des Kundenbedürfnisses wäre heute schon ein Viertelstundentakt, ja vielleicht sogar ein 7½-Minutentakt gerechtfertigt. Da gibt es aber das Nadelöhr der eingleisigen Strecke zwischen Cham und Rotkreuz, welcher unter anderem einen Ausbau des Angebots verhindert. In dem der Kanton Zug den Ausbau auf die Doppelspur vorantreibt, kann man den Viertelstundentakt für die Stadtbahn nach Rotkreuz erst ins Auge fassen. Wir müssen hier den Anstoss geben und schliesslich Trassen und Belegung für unsere Stadtbahn sichern. Die Projektierung für die Anbindung des immer grösser werdenden Wohn- und Industriegebiets rund um Rotkreuz mit einem bedarfsgerechten Angebot muss heute begonnen werden. Ein weiterhin gutes Angebot im ÖV wird in den kommenden Jahrzehnten nötig sein, um sich als attraktiver Wirtschaftsstandort zu behaupten – und dies ist ein grosses Anliegen der CVP. Dafür brauchen wir heute die Planungs- und Projektierungskredite im Umfang, wie sie der Regierungsrat und die KöV beantragen. Eine Mehrheit der CVP Fraktion befürwortet diese Kredite, tun Sie es bitte auch.

René **Bär** möchte zur Einleitung sagen, dass er sich ganz am Anfang mit der Stadtbahn befasst und auch die nächsten Jahre ziemlich eingehend studiert hat. Die Doppelspur Rotkreuz wird bis 2012 ausgebaut sein, und zwar auf Kosten der SBB. Denn

ab diesem Datum werden die Züge Luzern-Zürich im Viertelstundentakt geführt. Heute haben wir bereits schon einen Halbstundentakt. Zudem ist im Gespräch, dass die Geleise auch der Deutschen Bahn vermietet werden könnten. Der Votant möchte aber trotzdem noch auf etwas anderes eingehen. Die grössten Umweltbelastungen im Strassenverkehr ergeben sich aus den Fahrwegen und den Staus. Bezuglich Umweltbelastung (PM10 Emission) hat der PW-Verkehr in der Schweiz nur einen Anteil von ca. 9,2 % der Gesamtbelastungen. Über 60 % der Werktätigen fahren mit dem Auto zur Arbeit. Und neue Berechnungen des Buwal zeigen einen Rückgang des NOX (Stickoxid) unter den Stand von 1960 – und das schon in wenigen Jahren. Die Umweltbelastung durch den Schienenverkehr und den Busverkehr (ÖV) beträgt vergleichsweise ca. 6 %. Ca 22 % der Werktätigen fahren mit dem ÖV zur Arbeit. Heute beträgt der Belastungsfaktor (PM 10) für den PW-Bereich bei Werktätigen 15,3 und dabei werden die Investitionen und die Strassenkosten durch die Fahrzeug- und Brennstoffsteuern bezahlt. Vergleichsweise ergibt sich für den ÖV ein Belastungsfaktor (PM 10) von 27,3, und dabei werden die Investitionen und Betriebskosten von der öffentlichen Hand (Steuergelder) aufgebracht. Diese Prozentzahlen werden sich nur gering ändern, auch wenn der ÖV stark ausgebaut wird. Ist es sinnvoll unter den neuen Erkenntnissen, den ÖV noch zu privilegieren?

Rudolf **Balsiger** plädiert zusammen mit den beiden Stadtzuger RPK-Mitgliedern Werner Villiger und Karl Rust für Eintreten auf diese Vorlage, bringt jedoch folgende Änderungsanträge vor:

- § 1 Bst a: Statt 4,2 Mio neu *1,9 Mio Franken*.
- § 1 Bst b: Wir unterstützen den *Streichungsantrag* der Stawiko.
- § 1 Bst c: Statt 6,2 Mio neu *1,5 Mio Franken*.

Begründung: Der Betrag von 4,2 Mio bei Bst a ist aufgeteilt in 1,9 Mio für Planung, Angebots- und Betriebkonzept, und 2,3 Mio für Erarbeiten von Vorprojekten für den Erlass von Baulinien. Nun ist aber der Erlass von Baulinien eine Festsetzung im Richtplan. Wenn dort etwas festgesetzt wird, muss das zwingendermassen in den Kantonsrat kommen, d.h. zum Zeitpunkt, wenn das im Rat beschlossen wird, kann dieser Kreditantrag gestellt und bewilligt werden. Wir sind also dafür, dass lediglich 1,9 Mio für Planung, Angebots- und Betriebkonzept bewilligt wird. Zweitens geht es um den Planungskredit für Angebotsverbesserungen, welche die Stawiko ablehnt. Hier sind wir der Ansicht, dass man nicht die Finanzierung des Bahngleises Richtung Rotkreuz für die SBB vorfinanzieren soll. Anderseits ist es notwendig, dass die Linie 2 von Zug Richtung Süden einen Projektierungskredit erhalten soll, und zwar in der Höhe von 1,5 Mio.

Für § 2 haben wir folgenden Antrag:

«Die Resultate der Planungsstudie (ca. 1 : 5'000) sind samt Zweckmässigkeit, Bedarf, Machbarkeits- und Wirtschaftlichkeitsnachweis, Grobkostenschätzung, Varianten, Betriebskonzept etc. dem Kantonsrat bei der Festsetzung zu unterbreiten.»

Wir müssen uns daran erinnern, dass eine Festsetzung ein Beschluss im Richtplan hier im Kantonsrat ist. – Der Votant bittet um Unterstützung dieses Antrags.

Hans Peter **Schlumpf** möchte ebenfalls noch einen Antrag stellen. Die Regierung und die Kommission beantragen Ihnen insgesamt drei Kreditbestandteile für 14,3 Mio Franken. Die Stawiko empfiehlt Ihnen Ja zu Bst. a und Nein zu Bst. b und c. Der

Votant geht zwar mit der Argumentation der Stawiko weitgehend einig, möchte aber doch zu Bst. c folgenden Vorbehalt anbringen. Die Trassen befinden sich heute noch im Besitze der SBB. Sowie Hans Peter Schlumpf informiert sind, gehen diese jedoch im Jahr 2008 gemäss Gesetzgebung an den Bund über. Mit den SBB bestehen heute vertragliche Vereinbarungen über die Trassenbenutzung für vier stündliche Zugspaare zwischen Baar und Cham, für drei stündliche Zugspaare bis Zythus in Cham/Hünenberg, und zwei stündliche Zugspaare bis Rotkreuz. Das ist der Status heute. Die Zielsetzung bezüglich Ausbau der Stadtbahn beinhaltet primär die Ermöglichung von vier stündlichen Zugspaaren auf der ganzen Strecke von Baar bis Rotkreuz. Dies bedeutet vor allem den Doppelspurausbau zwischen Cham, resp. Zythus, und Rotkreuz. Auch aus Sicht der Wirtschaft ist dies eine unbestrittene und sinnvolle Zielsetzung. Die Trassenbenutzung für vier stündliche Zugspaare zwischen Cham und Rotkreuz ist jedoch heute noch nicht gesichert. Es ist auch technisch nicht lösbar mit einem Geleise, d.h. der Doppelspurausbau ist offenbar die Voraussetzung dazu. Eine vertragliche Vereinbarung mit den SBB ist erst möglich – so die Information aus der Volkswirtschaftsdirektion –, wenn ein konkretes Projekt für diesen Ausbau vorliegt. Die Bereitschaft der SBB zur Erweiterung der Zuger Stadtbahn auf der Achse Baar-Rotkreuz ist heute grundsätzlich vorhanden. So wie der Votant die Verhältnisse kennt, ist es anzustreben, die Trassennutzung noch mit den SBB vertraglich abzusichern, d.h. so lange die Geleise noch den SBB gehören. Es ist nicht auszuschliessen, dass nach 2008, wenn die Trassen an den Bund übergehen, eine vertragliche Absicherung auf grössere Schwierigkeiten stossen könnte als bis dahin. Hans Peter Schlumpf ist dem Volkswirtschaftsdirektor dankbar, wenn er sich zu diesem Punkt noch kurz äussern könnte, wie die Abhängigkeiten im Hinblick auf den Ausbau auf Doppelspur und die Vertragsunterzeichnung mit den SBB sind. Wenn seine Einschätzung der Situation zutrifft, beantragt er, dass der Rat dem Projektierungskredit bei Bst. c. gemäss dem Antrag von Regierung und Kommission und entgegen dem Antrag der Stawiko ebenfalls zuzustimmen. Bezuglich Bst. b, den die Stawiko ablehnt, möchte der Votant dem Rat nahe legen, hier die Stawiko zu unterstützen, also Bst. b zu streichen. Er hat gehört, dass die Regierung durchaus mit diesem Vorschlag leben könnte.

Othmar **Birri** spricht hier in eigener Sache, er fährt auf dieser Strecke und hofft auch, dann mit der Stadtbahn zu fahren. Es ist ihm ein Anliegen, dass diese funktioniert. Wir müssen heute Ja sagen zu allen diesen Krediten. Wir dürfen nicht den Fehler machen, abzuwarten und dann zu schauen, wie es läuft. Die SBB hat das bis heute gemacht. Wir haben auf vielen Linien Verluste eingefahren, weil man zuerst warten wollte, wie sich der Verkehr entwickelt. Wir müssen diese Projektierungskredite sprechen, vor allem auch, nachdem in der Vorlage der Regierung der Ausbau der Doppelspur Richtung Rotkreuz in der 1. Priorität aufgeführt ist. Die SBB argumentieren, sie hätten im Programm 2012 diesen Ausbau vorgesehen Richtung Rotkreuz, mit dem Abzweiger Richtung Immensee, mit der sogenannten Spange. Aus Sicht des Votanten dürfen wir nicht warten. Das Verkehrsaufkommen auf der Strecke Luzern-Zürich ist sehr gross, es ist die am drittstärksten befahrene Linie. Und aus diesem Grund sprechen sie bei allen Bst. diesem Kredit zu, damit die Regierung die Handhabung hat, hier zu argumentieren und die Räume frei zu halten. Es geht nicht an, dass wir zur Stadtbahn parallel eine Buslinie führen und diese als Konkurrenz fahren. Wir haben das bei den Linien am See gesehen in der Ostschweiz, wie schlecht das

funktioniert. Machen Sie den richtigen Schritt, schauen Sie, dass man sternförmig mit den Buslinien auf die Stationen fährt, und dann kann die Bahn fahren und wir sind schneller auf der Schiene, obwohl wir nicht ausweichen können, wie das gesagt worden ist. Wir sind gebunden.

Volkswirtschaftsdirektor Walter **Suter** möchte zu den Mehrkosten von Bahn und Bus, die vor allem Interpellant Guido Käch kritisiert hat, erst bei der nächsten Vorlage etwas sagen, und sich auf die Vorlage konzentrieren, die jetzt zur Debatte steht. Bruno Briner hat es gesagt und wir wissen es auch alle aus eigener Erfahrung: Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Zufahrtsachsen zur Stadt Zug regelmässig überlastet. Das führt jeden Morgen und jeden Abend zu Verkehrsstaus. Die Regionalanalyse der Credit Suisse vom 15. Oktober 2003 attestiert dem Kanton Zug die höchste Standortqualität für Unternehmungen, aber auch für Privatpersonen. In der gleichen Analyse werden auch die Stärken und Schwächen der Wirtschaftsstandorte analysiert. Und zu einer der grössten Schwächen gehört die laufende Verschärfung der Verkehrssituation. Es ist tatsächlich so: Der Kanton Zug wird auch in den nächsten Jahren ein Wachstumskanton sein. Wir haben als Grundlage für das ROK seinerzeit 1999 eine Studie über die Entwicklung des Kantons Zug machen lassen von der Firma Wüest & Partner. Sie hat damals prognostiziert im Szenario Expansion, dass wir 2020 125'000 Einwohner haben werden. Das ist genau der Stand, der jetzt auch in der Richtplanung angenommen wird. Und wir sind wirklich jetzt schon auf dem Kurs zu diesem Szenario. Bezuglich der Arbeitsstätten sieht es noch ganz anders aus. Da sind wir heute schon auf dem Stand, welchen die Firma Wüest für das Jahr 2020 prognostiziert hat. Und diese Entwicklung hat natürlich zur Folge, dass sich die Verkehrssituation zunehmend verschärfen wird. Es wird mit einer Verkehrs zunahme von 45 % gerechnet. Wir müssen auf diese absehbare Entwicklung reagieren, und zwar frühzeitig. Die Planungszeit ist nämlich relativ lang. Die Stadtbahn hat zwölf Jahre gebraucht. Und wir müssen die Weichen heute stellen, damit wir 2010 richtige neue Ergänzungen der Stadtbahn machen können. Wenn wir nicht reagieren, und zwar strassenseitig *und* auf der Seite des ÖV, dann wird das ernsthafte Nachteile haben für unseren Lebens- und Wirtschaftsraum, aber auch für die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Zug. Der Votant möchte den Rat bitten, bei all diesen Anträgen die Beurteilung vor diesem Hintergrund vorzunehmen. Er ist deshalb auch sehr dankbar, sowohl der Stawiko wie der vorberatenden Kommission, dass man zum Konzept der Verknüpfung von Bahn und Bus Ja sagt und den ersten Planungskredit von 4,2 Mio Franken für einen leistungsfähigen Feinverteiler zur Sicherung der Raumfreihaltung ausdrücklich befürwortet. Es ist richtig, dass diese drei Anträgen a, b und c für uns nicht alle die gleiche Priorität haben. Wichtig ist für uns vor allem die Sache mit dem Feinverteiler. Es geht darum, dass wir rechtzeitig die Raumfreihaltung vornehmen können. Es leuchtet jedem ein: Es herrscht auch jetzt noch eine rege Bautätigkeit im Kanton Zug. Diese wird nicht abnehmen in den nächsten Jahren. Und je später man sich daran macht, diese Raumfreihaltung zu sichern, um so schwieriger wird das in der Realisierungsphase sein. Es geht darum, dass man diese Verhandlungen mit den Grundeigentümern, die sehr zeitaufwendig sind, führen kann, und dass man auch mit den Gemeinden die entsprechende Evaluation, wo diese Trassen am besten sind, vornehmen kann. Damit wir diese Planungsarbeiten angehen können, brauchen wir diesen Kredit bei Bst. a unbedingt. Der

Volkswirtschaftsdirektor wird sich dann in der Detailberatung noch zu den Anträgen Balsiger und Rust äussern.

Wichtig ist für uns aber auch diese Teilergänzung der Stadtbahn. Wir wollen nämlich Ihren Auftrag erfüllen, den Sie uns im TRP gegeben haben. Dort beauftragen Sie uns in 1. Priorität – also in den Jahren 2002 bis 2008 –, den Bau der Doppelspur Cham-Rotkreuz zu beginnen und die Ausweichstelle auf der Strecke Zug-Oberwil zu schaffen, damit die Teilergänzung der Stadtbahn möglich ist. Und wenn wir Ihre Aufträge wirklich erfüllen wollen, dann ist es unbedingt nötig, dass wir auch die entsprechenden Planungskredite erhalten. Das haben Sie im Antrag Bst. c entsprechend unterbreitet. Wenn wir zuwarten, bis die Stadtbahn läuft, können wir frühestens in zwei Jahren mit dieser Planung der Teilergänzung beginnen, denn ein Jahr Erfahrung müsste man vermutlich ja auch noch haben. Und dann wird es über das Jahr 2010 hinaus dauern, bis diese Realisierung überhaupt in Angriff genommen werden kann. Die Planung muss vorher möglich sein. Die Ermöglichung des Viertelstundentakts auf der ganzen Strecke Baar-Rotkreuz ist für die Steigerung der Attraktivität der Stadtbahn und des ÖV von grosser Bedeutung. Diese Linie erschliesst auch zwischen Rotkreuz und Cham eine grosse Einwohnerzahl und eine grosse Anzahl von Arbeitsplätzen. Sie ist für uns wichtiger als die Strecke Zug-Walchwil. Hier ist das Potenzial nicht gleichermassen gross. Es wäre für uns sicher falsch, nur die Linie Zug-Walchwil in die Planung einzubeziehen. Wir müssen die Möglichkeit haben, dies für beide Linien zu tun.

Noch zur Frage von Hans Peter Schlumpf bezüglich der Geleise. Es ist tatsächlich so, dass im Moment hinsichtlich der Bahnreform die Absicht besteht, das Verfügungsrrecht über die Geleise von den SBB zum Bund zurück zu nehmen. Wie sich das auswirken wird für neue Trassenverträge, ist nicht absehbar. Aber es ist dann ganz sicher schwieriger, weil es durchaus denkbar ist, dass der Bund die Prioritäten nicht mehr ganz gleich setzt, wie die SBB das heute tun, welche ganz klar dem Personenverkehr 1. Priorität einräumen. In diesem Sinn ist es nicht unwichtig, dass wir vor 2008 projektieren und die Verträge machen können. Und wir sind auf das Projekt angewiesen, wenn wir den Trassenvertrag vor 2008 rechtsgültig abschliessen wollen. Deshalb bittet Walter Suter den Rat sehr, auch Bst. c zuzustimmen.

EINTRETEN ist unbestritten.

DETAILBERATUNG

§ 1Bst. a

Karl **Rust** muss dem Rat eine komplizierte und trockene Materie vortragen. Die drei Raumplanungskommissions-Mitglieder Balsiger, Villiger und der Votant haben konstruktive Anträge zu Bst. a und später auch zu Bst. c. Wir sind dafür, aber gemäss Beschlusseentwurf sind wir bei den Bst. a und c für zwei Schritte im Kantonsrat. Der erste Planungsschritt basiert auf der Tatsache, dass wir heute ein Zwischenergebnis haben gemäss dem Richtplan. Dort ist auf S. 81 dieser Feinverteiler, das neue Vehikel, aufgeführt. Und dazu wollen wir Grundlagen für die raumplanerische Festsetzung im Kantonsrat für Planung, Angebot und Betriebskonzept. Zu dieser Planungsstudie gehören vier Punkte. Diese finden Sie im Detail unter § 2 des Ergänzungsan-

trags der Stawiko mit einem neuen Abs. 3. Erstens die technische Machbarkeit und der Platzbedarf, d.h. zum Beispiel, wie kommen wir durchs Zentrum Cham oder vom Bahnhof Zug ins Casino. Zweitens die wirtschaftliche Machbarkeit; sind die Kapazitäten vorhanden, Kostendeckungsgrad. Es ist auch kein Wort erwähnt worden über die Kommission ÖV. Das ganze neue Vehikel kostet brutto gegen eine halbe Milliarde. Drittens die politische Machbarkeit; die Koordination mit dem MIV und den Gemeinden, ob man z.B. von Cham nach Rotkreuz neben dem Wald vorbeifährt übers Rothaus; die Hünenberger sagen: Nein, wir fahren über das Bösch. Das sind doch Diskussionen, die noch geführt werden müssen, bevor man das festsetzt. Viertens hat die raumplanerische Koordinationspflicht nicht funktioniert. Die Raumplanungskommission hat das nicht traktandiert. Wir haben das etwas spät angepackt, sonst hätten wir Mitglieder ja eine Kommissionssitzung erzwingen können. In der Raumplanungsverordnung steht z.B.: «Planung und Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten. Im Hinblick auf die anzustrebende räumliche Entwicklung prüfen die Behörden bei der Planung raumwirksame Tätigkeiten, insbesondere wie viel Raum für die Tätigkeit benötigt wird, welche Alternativen und Varianten in Betracht fallen ...». Alternativen heißt doch: Wollen wir überhaupt diese Festsetzung, rentiert dieses dritte Vehikel? Wenn die Machbarkeit gegeben ist, soll das hier in diesen Rat kommen, und dann fahren wir weiter. Hans Peter Schlumpf, Othmar Birri und der Volkswirtschaftsdirektor sagen, es pressiere. Darum sind wir konstruktiv für Eintreten. Aber machen Sie diesen ersten Schritt schnell und kommen Sie wieder in den Kantonsrat. Dann verlieren wir keine Zeit, aber wir haben dann die Grundlagen und halten uns ein wenig an raumwirksame Pflichten.

Auf Grund dieser Machbarkeit muss der erste Schritt im Kantonsrat zur Festsetzung gelangen. Um diesen Kantonsrat kommt man nicht herum. Deshalb sehen wir nicht ein, dass man den Kantonsrat begrüssen muss für die Festsetzung, und man will darüber hinaus schon heute Geld geben, wenn wir noch gar nicht wissen, was wir dann bei der Machbarkeit für Resultate erhalten. Darum unser konstruktiver Vorschlag, zwei Schritte zu machen, erstens die Machbarkeit und dann die Baulinien.

Peter Dür weist darauf hin, dass der Vorschlag von Karl Rust beinhaltet, dass man eine Etappierung vorsieht. Die ganze Sache wird etwas kompliziert. Man könnte das eigentlich auch einfacher lösen. Heute morgen haben wir im Strassenbauprogramm 2004-2001 wir unter Kreditfreigabe entschieden: «Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss die über 1,5 Mio liegenden Kredite frei für die allgemeine Projektierung und die generelle Planung.» Hier in diesem KRB steht unter § 2: «Die Freigabe der einzelnen Planungs- und Projektierungskredite obliegt dem Regierungsrat.» Der Stawiko-Präsident schlägt deshalb vor, dass man das wie folgt formuliert: «*Der Kantonsrat gibt durch einfachen Beschluss Planungs- und Projektierungskredite über 1,5 Mio frei.*» Damit ist das Parlament konsequent, indem es die Planungs- und Projektierungskredite im Strassenverkehr und im ÖV gleich behandelt. Die Limite wäre auch die gleiche. Und die Anliegen von Karl Rust könnten auch erfüllt werden. Es wäre einfacher, wenn wir diese Entscheidungsbefugnisse beim Kantonsrat hätten mit der gleichen Limite.

Karl Rust ist mit diesem Vorschlag einverstanden, und er zieht seinen Antrag zurück unter dem Vorbehalt, dass der Stawiko-Antrag angenommen wird.

Volkswirtschaftsdirektor Walter **Suter** bittet den Rat, S. 8 der Vorlage zu betrachten. Der Regierungsrat beschreibt dort klar, wie er bezüglich der einzelnen Korridore des Feinverteilers vorgehen will. Zuerst würden die Projektstudien gemacht, und uns ist selbstverständlich klar, dass wir nachher für die Festsetzung des Feinverteilers pro Korridor hier im Kantonsrat Beschluss fassen und den Richtplan entsprechend ergänzen müssten. Da sehen wir das genau gleiche Vorgehen, wie das die Herren Balsiger, Rust und Villiger auch sehen. Es gibt einen Unterschied. Wenn Sie uns nicht den ganzen Kredit geben oder allenfalls gestaffelt, dann können wir nicht modular vorgehen und die einzelnen Korridore separat behandeln. Das würde das Verfahren sehr komplizieren und verlängern. Wenn wir zuerst die Studie über das Ganze machen müssen, wäre das ein sehr aufwendiges Verfahren und wir kämen dann wirklich sehr spät mit den Baulinien. Aber wenn wir die Korridore modular bearbeiten können, brauchen wir den ganzen Betrag. Die Festsetzung ist für uns immer klar im Richtplan. Der Vorschlag der Stawiko ist hingegen konstruktiv und es wäre eine Gleichschaltung zum Strassenbau. Damit hat der Votant keine grossen Probleme.

Martin **Stuber** möchte sich etwas für die Kommission öffentlicher Verkehr wehren. Es ist ja nicht so, dass wir da einfach blauäugig alles geglaubt und nur zugehört haben, was man uns in der Kommission erzählt hat. Wir haben einen ganzen Morgen intensiv über diese Vorlage diskutiert. Der Votant wehrt sich dagegen, dass man diesen Planungskredit unter Bst. a einfach tel quel vergleicht mit einem generellen Projekt für ein einzelnes Strassenprojekt. Das sind zwei völlig verschiedene Sachen. Wir reden hier von einem Gesamtsystem öffentlicher Verkehr und nicht von einem einzelnen Strassenprojekt, sei das nun die Tangente Neufeld oder das Kammerkonzept oder der Minitunnel, wo man für jede einzelne Tranche, wenn sie höher ist als 1,5 Mio Franken, in den Kantonsrat muss. Wir reden von einem Gesamtkonzept für den ÖV. Sie können jetzt dem Antrag Rust/Balsiger/Villiger zustimmen, dann werden Sie mit einer Vorlage konfrontiert, die Sie einfach absegnen werden. Weil das ein relativ einfach gehaltenes Konzept ist. Sie werden schön pragmatisch warten, bis die Vorprojekte kommen. Weil es dann tatsächlich um das Fleisch am Knochen geht, wenn es um die ganz konkreten Linienführungen geht. Das Einzige, was passiert, wenn wir diesem Vorschlag zustimmen: Wir verlieren Zeit. Deshalb ist Martin Stuber ganz klar der Meinung, dass wir jetzt diesem Bst. a integral voll zustimmen müssen. Wenn es dann darum geht, festzusetzen, kommt der Kantonsrat wieder zum Zug. Das ist auch in der Kommission für öffentlichen Verkehr klar gesagt worden.

Kommissionspräsident Moritz **Schmid** bekräftigt, dass die vorberatende Kommission an einer halbtägigen Sitzung diese Vorlage intensiv beraten und geprüft hat. Und wenn der Stawiko-Präsident sagt, wir seien zu früh, so kann man erwidern: Wie kurz ist die Zeit und wir sind zu spät. Dann kommen wir wieder mit einem vorgezogenen Kredit und müssen den behandeln. Ist das dann besser? Ist es gescheiter, wenn wir wieder eine Blitzaktion machen und 30 Mio verlangen vom Souverän, damit wir etwas erstehen können, was wir heute in aller Ruhe beraten und planen können? Bitte überlegen Sie sich das!

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass nun zuerst § 2 bereinigt werden muss. Wir haben hier den Antrag der Stawiko gegenüber dem der Regierung.

→ Der Rat schliesst sich mit 40 : 30 Stimmen dem Antrag der Stawiko an.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass mit diesem Entscheid der Antrag Rust/Balsiger/Villiger zurückgezogen wird und Bst. a gemäss Regierungsantrag beschlossen ist.

§ 1 Bst. b

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass hier ein Antrag der Stawiko auf Streichung vorliegt.

→ Der Antrag der Stawiko wird mit 36 : 33 Stimmen abgelehnt.

§ 1 Bst. c

Peter **Dür** hält fest, dass unter der neuen Ausgangslage, wobei unter § 2 die Möglichkeit besteht, die Projektierungskredite über 1,5 Mio vom Parlament auslösen zu lassen, die Stawiko einstimmig der Meinung ist, dass wir c zustimmen können.

Karl **Rust** hält fest, dass er und seine Mit-Antragsteller in Anbetracht der neuen Ausgangslage ebenfalls auf ihren Antrag verzichten. Den Antrag für § 2 können wir ebenfalls zurückziehen, weil das ja eine Grundlage gewesen wäre für die Planungsgrundlagen.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass damit Bst. c gemäss Regierungsvorlage genehmigt ist.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

→ Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1168.5 – 11359 enthalten.

→ Die Antwort des Regierungsrats auf die Interpellation Käch wird zur Kenntnis genommen.

279 KANTONSRATSBECHLUSS BETREFFEND GENEHMIGUNG DER ABSTIMMUNG DES ZUGER BUSNETZES AUF DIE STADTBahn ZUG UND EINES VORGEZOGENEN BUDGETKREDITS 2005

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1171.1/2 – 11286/87), der Kommission für den öffentlichen Verkehr (Nr. 1171.3 – 11320) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1171.4 – 11339).

Moritz **Schmid** weist darauf hin, dass an der Kommissionssitzung vom 20. Oktober 2003 die Kommission für den öffentlichen Verkehr die Vorlage beraten hat. An dieser Stelle möchte der Kommissionspräsident Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter, Hans Kaspar Weber, Leiter Amt für den öffentlichen Verkehr und Pius Zihlmann, Stellvertreter von Kaspar Weber, sowie Gianni Bomio, der für das Protokoll zuständig war, aber auch mit seinem grossen Wissen, wie die vorerwähnten Personen natürlich auch, zur Seite standen. An dieser Stelle vielen Dank für die Unterstützung, das auch für deren Vorbereitung. Auch diese Vorlage wurde sicher eingehend studiert und in den Fraktionen beraten, so dass der Votant nicht intensiver auf die Vorlage und den Kommissionsbericht eingehen muss.

Einige Ergänzungen und Erläuterungen zum Rechtfertigen des vorgezogenen Budgetkredits von 2,5 Mio Franken. Einige Kommissionsmitglieder waren bei der Volksabstimmung vom 4. März 2001 der Meinung, dass die Erweiterung und Anpassung des Zuger Busnetzes an die Stadtbahn im Kredit von 67 Mio für die Stadtbahn enthalten sei. Dies ist aber nicht so. Dafür ist vor allem die Taktharmonisierung verantwortlich, die einen massgeblichen Teil der anbegehrten Mehrkosten ausmacht und 1999 bei der Entwicklung des Grobkonzepts Bahn/Bus noch nicht absehbar war. Die Berechnungen gingen davon aus, dass das neue Bussystem in etwa gleich teuer werde wie das bisherige Bussystem. So stand es auch in den Abstimmungsunterlagen für die Abstimmung über die Stadtbahn im März 2001.

Für die Mehrkosten von 2.5 Mio Franken sind hauptsächlich die folgenden Punkte verantwortlich.

Fahrplanstruktur der Bahn. Wegen des übergeordneten Fernverkehrs kann die Stadtbahn nicht wie vorgesehen im Viertelstundentakt fahren, sondern nur im sogenannten Stolpertakt. Dies hat zur Folge, dass zusätzlich Busse eingefügt werden müssen, damit die Anschlüsse Bus-Bahn oder Bus-Bus gewährleistet werden können.

Zusätzliche Fernverkehrshalte. Wie schon im Kommissionsbericht erwähnt, haben die SBB ihr Angebot im Fernverkehr stark erweitert. Um die zusätzlichen Halte in Rotkreuz und in Baar mit dem Bus abzunehmen, erfordert das zusätzlich Buskurse. Zum Warten hat ja niemand mehr Zeit.

Erschliessung neuer Siedlungsgebiete. Der TRP Verkehr verlangt, dass die Zubringer der Stadtbahn die neuen oder stark gewachsenen Siedlungsgebiete gemäss Richtplan zu erschliessen haben. Dies bedingt mehr Busfahrten und teilweise längere Buskurse, was Mehrkosten hervorruft. Was allen klar ist: Bieten wir nicht ein gut funktionierendes Busnetz an, wer fährt dann noch Bus oder Stadtbahn? Denn warten will der Benutzer des öffentlichen Verkehrs nicht. Die Konsequenz des Nicht-warten-wollens ist der nächste Punkt.

Konsequente Taktharmonisierung. Die Bushalte mussten harmonisiert werden. Angeboten werden nur noch Viertel- resp. Halbstundentakte.

Längere Hauptverkehrszeiten. Wegen des höheren Verkehrsaufkommen auf den Zuger Strassen musste am Morgen und am Abend das Busangebot vergrössert werden. Mit dem neuen Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss», das unter vielen geprüften Varianten obenaus schwang, können wir feststellen, dass das Konzept viel weniger stauanfällig ist und damit eine höhere Fahrplanstabilität mit sich bringt. So sei auch erwähnt, dass die Busse an den Bahnhöfen auf die Passagiere warten, und nicht die Passagiere auf den Bus.

Im Rahmen der Eintretensdebatte waren die Kommissionsmitglieder der Auffassung, dass die Mehrkosten von 2,5 Mio Franken zwar nicht erfreulich, aber vermutlich auch nicht voraussehbar waren. Wie vorhin schon erwähnt: Nur eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus können der Stadtbahn zum Erfolg verhelfen, denn lange Wartezeiten sind für den öffentlichen Verkehr nicht förderlich. Die Kommission war mit 11 : 0 Stimmen für Eintreten. Zu den Mehrkosten auf Grund der Vorlage kommen sogenannte strukturelle Kosten hinzu, für die Anpassung an die Teuerung, den abgeänderten Mehrwertsteuersatz und die sinkenden Bundesbeiträge. Dies würde aber auch bei dem heutigen Busnetz anfallen. Der Votant möchte darauf hinweisen, dass sich die Gemeinden zu einem Viertel an den Kosten von 2.5 Mio Franken zu beteiligen haben. Diese Beteiligung ist im Gesetz des öffentlichen Verkehrs aufzunehmen. – Moritz Schmid möchte den Rat im Namen der Kommission aufmuntern, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Die Kommission tat dies mit 11 : 0 Stimmen.

Peter Dür weist darauf hin, dass die Stawiko diese Vorlage am 6. November behandelt hat. Er verweist wie üblich auf den Bericht und möchte folgende Ergänzungen machen. – Am 12. Dezember 2004 nimmt die Stadtbahn Zug ihren Betrieb auf. Der Investitionskredit beträgt brutto 65 Mio Franken. Die Stawiko nimmt die Aussage des Volkswirtschaftsdirektors zur Kenntnis, dass es zu keinen Kreditüberschreitungen kommen wird. Bei den Investitionsfolgekosten, d.h. Kosten für Reinigung, Energie und Instandhaltung, wird mit jährlich rund 450'000 Franken gerechnet. Bereits in den Abstimmungsunterlagen vom März 2001 wurde verbindlich in Aussicht gestellt, das Zuger Busnetz optimal auf die Stadtbahn abzustimmen. Dafür wurde jetzt das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» entwickelt. Entgegen den vor der Volksabstimmung gemachten Aussagen durch die Regierung bedingt nun aber das Konzept Mehrleistungen bei Personal, Rollmaterial und Fahrkilometern der Zugerland Verkehrsbetriebe (ZVB). Das löst Netto-Mehrkosten von 2.5 Mio Franken aus. Es gilt zu beachten, dass sich die Gemeinden am Mehraufwand mit einem Viertel beteiligen.

Die Stawiko kann die Meinung des Regierungsrats nicht ganz nachvollziehen, dass die Mehrkosten in Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» nicht bereits im Jahr 2001 hätten vorausgesehen werden können. Im Stawiko-Protokoll vom 5. Juni 2000 kann nachgelesen werden, dass sich die Stawiko bereits zu jenem Zeitpunkt nach den möglichen Folgekosten erkundigt hatte. Es wurde damals klar ausgeführt, dass in Bezug auf die Feinverteilung durch Busse nicht mit einer zusätzlichen Belastung des Kantons gerechnet werden muss. Es wurde zudem erwähnt, dass die ZVB dank der Stadtbahn die teuren Zusatzbusse zur Aufrechterhaltung des Fahrplans einsparen könne, was andere Zusatzkosten kompensieren werde.

Nun, das Projekt Stadtbahn ist weit fortgeschritten und wir investieren mit den 60 Mio einen hohen Betrag in den öffentlichen Verkehr. Es ist deshalb wichtig, dass Bahn

und Bus optimal vernetzt werden und die hohe Investition einen Quantensprung im öffentlichen Verkehr bewirken wird. Das Schlechteste wäre eine ungenügend vernetzte Stadtbahn, die halb leer auf dem Schienennetz zirkuliert und unsere Staatskasse belastet. Ein funktionierender öffentlicher Verkehr hat einen wichtigen Stellenwert für die Standortattraktivität unseres Kantons. Unsere Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die ZVB frühzeitig eine Planungssicherheit haben muss, um zusätzlich notwendiges Personal anzustellen, Fahrzeuge zu beschaffen und den Fahrplan zu erarbeiten. Das Vorgehen ist zwar unüblich. Die Notwendigkeit für eine Zielgerichtete Umsetzung des Konzepts wird jedoch anerkannt.

Im Sinne einer offenen und transparenten Informationspolitik macht die Regierung in ihrer der Vorlage darauf aufmerksam, dass noch weitere Folgekosten von 1.5 Mio Franken für die ZVB anfallen werden, woran sich die Gemeinden ebenfalls zu einem Viertel beteiligen. Der Stawiko-Präsident hat bei der letzten Vorlage bereits auf diesen Betrag hingewiesen. Diese Kosten haben keinen Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» und fallen auch dann an, wenn das vorliegende Konzept nicht bewilligt wird.

Die Stawiko nimmt im Übrigen mit Sorge zur Kenntnis, dass der Betreibervertrag zwischen Kanton Zug und dem Bund die Kosten für die Stadtbahn nur bis Ende 2007 sichert. Die SBB ist bereits heute mit Mehrkosten konfrontiert, die sie spätestens 2008 geltend machen kann. Auch hier sind leider wiederum Mehrkosten zu erwarten. – Gestützt auf unseren Bericht und diese Ausführungen beantragt die Stawiko, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Martin **Stuber** kann sich kurz fassen, weil das meiste von seinen beiden Vorrednern gesagt wurde. – Die AF stimmt diesem Kredit einstimmig zu. Wegen dem Versprechen, das vor der Abstimmung gemacht und nicht eingehalten wurde, haben wir uns auch etwas geärgert. Aber das war kein böswilliges Versprechen, man hat nicht zum voraus schon gewusst, dass das teurer wird. Wir haben auch in der Kommission für öffentlichen Verkehr nicht den Eindruck gehabt, dass man versuchte, irgend etwas zu verschweigen oder zu verstecken. Das relativiert das Ganze ein wenig.

Zur Interpellation Käch. Bei der Gesamtübersicht (Beilage) müssen Sie sich bewusst sein, dass die letzte Kolonne alles betrifft und nicht nur den Kanton. Ziehen Sie also keine falschen Schlüsse aus dieser Tabelle. Sie wäre noch interessanter, wenn wir das Bevölkerungs- und das Verkehrswachstum ebenfalls noch eintragen würden. Dann relativieren sich die Kosten nämlich auch nochmals. Man sieht dann, wieso sie steigen – weil wir ja bekanntlich ein Wachstumskanton sind. Sie sehen da, wie komplex die ganze Finanzierung des ÖV ist und wie sorgfältig man da mit Zahlen umgehen muss, damit man nicht plötzlich etwas Falsches sagt. Zur Komplexität kommt dann auch noch die Unsicherheit. Der Bund ist heute ein sehr unsicherer Player in diesem Markt. Wir wissen z.B. nicht, ob nicht relativ kurzfristig nochmals eine zusätzliche Mehrwertsteuer-Erhöhung kommt. Die MwSt. auf den öffentlichen Verkehr ist ja mit einem Federstrich erhöht worden. Und es wird offenbar davon gesprochen, dass das innert zwei Jahren nochmals geschehen könnte. Und die SBB diskutieren offenbar an Tariferhöhungen herum. Dann sieht die ganze Rechnung nochmals anders aus. Also Vorsicht mit solchen Kostenberechnungen!

Malaika **Hug** hält fest, dass die SP-Fraktion die Vorlage einstimmig unterstützt. Bahn und Bus sind unverzichtbar für eine soziale und umweltverträgliche Mobilität. Gegenüber dem PKW haben sie erhebliche Vorteile und zwar im Umweltschutz, beim Flächenverbrauch, für die Wohnumfeldqualität, in der Verkehrssicherheit sowie im sozialen Bereich. Ein flächendeckendes und attraktives Angebot an Bussen und Bahnen dient auch dazu, die Mobilität nicht motorisierter Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten. Es ist Aufgabe des öffentlichen Verkehrs, auf die Wünsche und Anforderungen der Fahrgäste einzugehen, um an Attraktivität zu gewinnen. Auf deren Wünsche einzugehen heisst, ein dichtes Netz an Linien, eine hohe Taktdichte, ein gutes Fahrplanangebot, kurze Fahrzeiten mit geringen Umsteigezeiten, schnelle Anschlüsse, Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit, etc., also einen möglichst hohen Komfort zu gewährleisten. «Bahn und Bus aus einem Guss» ist ein entscheidender Schritt in Richtung eines attraktiven und effizienten öffentlichen Verkehrs. Mit diesem Konzept kann auch die Anzahl Auto-Pendler reduziert werden. Denn durch einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und attraktive Anschlussverbindungen fällt es Auto-Pendlern leichter, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen.

Für die Votantin als Baarerin ist es schade, dass die Buslinie 3 in Zukunft nicht mehr durch die Dorfstrasse, sondern beim Bahnhof Baar durchfährt. Dennoch ist diese Massnahme notwendig, ansonsten das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» nicht durchführbar wäre. Damit im ganzen Kanton gute Anschlüsse gewährleistet werden können, sind solche Schritte notwendig und wichtig, damit der ÖV auch weiterhin so gut genutzt wird und an zusätzlichen Fahrgästen gewinnen kann. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb den Antrag sowohl der Regierung, der Kommission für den öffentlichen Verkehr als auch der Stawiko einstimmig.

Beni **Langenegger** weist darauf hin, dass die Mehrheit der SVP-Fraktion die Vorlage ablehnt. Denn jährlich zusätzliche 2,5 Mio Franken Mehrkosten für den ÖV wird von der Mehrheit der SVP nicht mehr getragen. Deshalb möchten wir die Regierung an die Abstimmungsvorlage erinnern, bei der zwei entscheidende Aussagen gemacht wurden. 1. Die Betriebskosten werden bloss 2 Mio Franken betragen. 2. Die 1. Etappe der Stadtbahn Zug entlastet den Busverkehr in den Verkehrskorridoren Baar-Zug-Cham. Die ZVB können auf Zusatzkurse verzichten und Beträge in Millionenhöhe einsparen. Davon profitieren Kanton und Gemeinden. Die Busse der ZVB erschliessen auch die Haltestellen der Stadtbahn. Dafür müssen die ZVB ihre Kurse punktuell anpassen und ausbauen, wobei letztlich aber die Kosten in etwa gleich bleiben wie heute.

Wir fordern nun die Regierung auf, die damals gegenüber dem Stimmvolk gemachten Aussagen umzusetzen, auch wenn die beiden hauptverantwortlichen Stadtbahnväter Bisig und Büttikofer nicht mehr im Amt sind. Es gilt nun, die zukünftigen Betriebsabläufe der Stadtbahn und des Busnetzes auf ein vernünftiges Niveau zu bringen, damit wir nicht einen Quantensprung bei den Betriebskosten erleben. Die SVP-Fraktion vertritt auch die Meinung, dass bei einer Zunahme der Busfrequenzen der Individualverkehr zunehmend mit Stau beeinträchtigt wird. Denn unsere grössten Stauverursacher sind die Busse, da man die Verkehrsampeln zum Einhalten des Fahrplans manipulieren muss. Um die Attraktivität der Stadtbahn zusätzlich zu steigern, bräuchte es vermehrt Park und Ride-Parkplätze, um den Umsteigeeffekt für Pendler – vor allem aus dem Berggebiet – interessant zu machen. Leider hat man diesem Anliegen, auf das der Votant mehrmals hingewiesen hat, nie grosse Beach-

tung geschenkt. Fürchtete man sich vor den Kosten? Denn er war acht Jahre Mitglied der öffentlichen Verkehrsmittelkommission. Und er ist heute noch überzeugt, dass noch verdeckte Kosten des öffentlichen Verkehrs, vor allem der Stadtbahn, auf uns zukommen werden. An dieser Stelle erlaubt er sich noch eine Frage an die Regierung. Wie verhält sich die SBB als Betreiberin der Stadtbahn, wenn die angestrebten Fahrgastfrequenzen nicht erreicht werden? Muss der Kanton allenfalls mehr an das Betriebsdefizit zahlen?

Zusammengefasst möchte er nochmals wiederholen, dass die Mehrheit der SVP-Fraktion aus Spargründen und wegen Abstimmungsversprechen der Regierung gegen die Vorlage ist, und er zählt auf die Unterstützung des Rats. Denn mit praktisch jedem neuen Kantonsratsbeschluss schaffen wir neue Ausgaben, dabei wollen wir doch alle sparen. Wenn der Kantonsrat bei dieser Vorlage mit jährlich wiederkehrenden Kosten nicht den Sparhebel ansetzt, fragt sich Beni Langenegger, wo er es denn in Zukunft anpacken wird. Dabei ist er jetzt schon gespannt auf die Budget-debatte.

Der **Vorsitzende** fragt Beni Langenegger, wie sein Antrag laute. – Die SVP-Fraktion stellt einen Antrag auf Nichteintreten.

Thomas **Lötscher** hält fest, dass auch die FDP-Fraktion bedauert, dass entgegen ursprünglicher Versicherungen nun doch Mehrkosten entstehen im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss». Die Gründe dafür sind allerdings nachvollziehbar. Ferner begrüssen wir die von der Regierung geschaffene Transparenz mit einer offenen und frühzeitigen Information, indem der Budgetkredit 2005 vorgezogen wird und weitere Folgekosten dargelegt werden. Auf grundsätzliche Erwägungen zum öffentlichen Verkehr seitens der FDP verzichtet der Votant an dieser Stelle und verweist auf seine Ausführungen zum vorherigen Traktandum. – Auf Grund der bisherigen Ausführungen unterstützt die FDP-Fraktion die regierungsräthliche Vorlage und empfiehlt sie zur Annahme.

Selbstverständlich hat diese Vorlage auch bei Beatrice **Gaier** keine Freude ausgelöst. Im März 2001 wurde der Kredit über 67 Mio für die Stadtbahn bewilligt mit der Angabe, dass bei der Umsetzung keine weiteren Kosten mehr anfallen. Sie schätzt die Transparenz der Volkswirtschaftsdepartements und des Amts für öffentlichen Verkehr. Sie haben glaubwürdig kommuniziert, dass die Kosten bei der Abstimmung nicht voraussehbar waren. Die verschiedenen Argumente wurden bereits in den vorherigen Voten ausgeführt. – Es ist die logische Konsequenz, dass nach der Annahme des Projektierungskredits für die Stadtbahn auch eine optimale Anbindung an das Busnetz sinnvoll ist. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden benutzt, wenn die Verknüpfung beider System optimal aufeinander abgestimmt ist. Ansonsten würden zwei verschiedene Systeme nebeneinander laufen und die gewünschte Entlastung durch die Stadtbahn käme nicht zum Tragen. Den konzept- und strukturbedingten Mehrkosten stehen auch Mehrleistungen gegenüber.

- Die Umsteigemöglichkeiten an den vier Knotenpunkten Bahnhof Zug, Baar, Cham und Rotkreuz werden massiv erhöht und untereinander, Bahn-Bus und Bus-Bus, abgestimmt.

- Die Wartezeiten werden deutlich kürzer.
- Der Bus fährt 10 % mehr Kilometer, um den Stadtbahntakt voll zu übernehmen und um den Anschluss an die zusätzlichen Fernverkehrshalte der SBB zu gewährleisten. Gleichzeitig werden auch mehr Gebiete erschlossen.

Die Fraktion ist klar für Eintreten. Der Rückweisungsantrag wird mit drei Gegenstimmen abgelehnt. Eine deutliche Mehrheit der CVP-Fraktion hat dem vorgezogenen Budgetkredit 2005 zugestimmt. Um die gewünschte Attraktivität der Stadtbahn zu erreichen, muss eine lückenlose Transportkette Bus-Bahn konsequent umgesetzt werden unter dem Motto «Bahn und Bus aus einem Guss, dann ist der ÖV voll im Schuss».

Maja Dübendorfer weist darauf hin, dass wir hier über beachtliche Mehrkosten sprechen, die das neue Bahn- und Buskonzept mit sich bringen wird. Hierzu nun einige Anmerkungen aus Baar mit konstruktiven Sparvorschlägen. Mit der Inbetriebnahme der Stadtbahn soll die Linie 3 ganz auf deren Benutzer abgestimmt werden. Sie wird neu direkt zum Bahnhof geführt. Dort soll der Bus so zeitig eintreffen, dass die nächste Bahn ohne Gehetze erreicht werden kann, und dann wird auch noch abgewartet, bis alle ankommenden Bahnenbenutzer zugestiegen sind. Dies ergibt jedes Mal Wartezeiten von bis zu zehn Minuten. Das kann doch wirklich nicht die optimale Lösung sein, denn aus dem Bericht des Regierungsrats entnehmen wir, dass die sogenannten Standkosten einen wesentlichen Teil der Mehrkosten ausmachen! Mehrkosten, die zu vermeiden wären, denn der Fussmarsch ab Haltestelle Rathaus bis zum Bahnhof ist nur gerade 15 Sekunden oder gut 20 Schritte länger als ab Haltestelle Metalli bis zum Perron. Dies ist also absolut zumutbar. Und es sollte auch nicht ausser acht gelassen werden, dass der Baarer Bahnhof bereits heute von sechs Bus- und einer Postautolinie bedient wird. Für die Stadtbahn ist es also kein Verlust, wenn die Linie 3 weiterhin durch das Baarer Dorf führt. Denn wer auf die Bahn will, der findet sie auch, garantiert! Die Linie 3 wird so stark auf die Stadtbahn- und Zugbenutzer abgestimmt, dass jegliches Benutzen innerhalb des Dorfes zu umständlich wird. Für eine Strecke, die heute in 5 Minuten zu fahren ist, benötigt man in einem Jahr eine Viertelstunde! Wer kann, steigt doch gar nicht erst ein. Anscheinend liegt die Votantin falsch mit der Annahme, dass eine attraktive und dadurch gut ausgelastete Buslinie weniger kostet. Zudem sollen in einem kurzen Teilstück zwei zusätzliche Haltestellen eingeführt werden. Wer von Ihnen würde zehn Minuten in einem stehenden Bus warten, um eine Strecke von gut 300m gefahren zu werden? Neue Haltestellen sind hier keine Verbesserung, sondern verursachen nur zusätzliche Kosten und Verzögerungen.

Weiter kommt für uns Baarer hinzu, dass wir vor einigen Jahren mit Hilfe der Linie 3 unseren Dorfkern vom Durchgangsverkehr entlasten konnten und für die Bevölkerung dadurch attraktiver machten. Diese Massnahmen haben sich grossmehrheitlich bewährt. Nun graut der Votantin vor der Vorstellung, wie sich die Baarer Dorfstrasse präsentiert, wenn der Bus fehlt: Viel mehr Autos und Lastwagen zwängen sich vom Rathaus bis zur Kirche, dafür hat es viel weniger Fussgänger. Die schönen Geschäfte im Zentrum hätten weniger Kundschaft, das Dorfzentrum wird entvölkert. Wir in Baar haben die Hoffnung noch nicht aufgegeben, dass dieses Schreibtisch-Projekt ein Papiertiger wird und die aktuelle Linienführung bleibt. Nicht nur für uns in Baar, sondern auch für jährlich wiederkehrende tieferen ÖV-Kosten.

Felix **Häckli** wollte heute nichts mehr sagen zu der Sache. Er hat ja seinerzeit, als es um die Bahn ging, genug geredet. Aber wie viel Verständnis er heute für die Regierung gehört hat, was alles nicht vorhersehbar gewesen sei, da muss er doch sagen: Das ist Quatsch. Er hat damals vorgerechnet, dass die ganze Sache nie rentieren wird. Er wurde deswegen lächerlich gemacht. Aber die Sache rentiert halt wirklich nicht. Denn es war damals ja von Gewinnen die Rede und nicht von Mehrkosten. Die Differenz zu dem, was wir jetzt bewilligen, ist eigentlich noch viel grösser. Und jetzt hat man so viel Verständnis. Und man wusste auch, dass man mit den Frequenzen ein Problem hat. Man war damals auch nicht dümmer als heute. Man wusste, dass die Leute umsteigen müssen. Man hat nichts abgestimmt, wollte die Buslinien aufheben. Und das war alles nicht vorhersehbar. Tut dem Votanten leid, aber so viel Verständnis für die Regierung kann er nicht aufbringen. Und er hofft, dass es in Zukunft ein wenig besser wird, obwohl er überzeugt ist, dass uns die Bahn noch viel mehr kosten wird.

Volkswirtschaftsdirektor Walter **Suter** hat Verständnis mit allen, die sich darüber ärgern, dass die Aussage der Botschaft zur Volksabstimmung über die Stadtbahn nicht eingehalten werden kann. Er hat sich auch darüber geärgert, als er mit diesem Geschäft konfrontiert wurde. Darin wurde tatsächlich gesagt, dass diese Abstimmung zwischen Bus und Stadtbahn ohne Mehrkosten vorgenommen werden könne. Er möchte aber klar stellen, dass diese Aussage damals nicht leichtfertig gemacht wurde, sondern gestützt auf ein vorhandenes Grobkonzept. Er verweist auf die Vorlage zum Objektkredit Stadtbahn vom 11. April 2000, Vorlage Nr. 765.1. Dort wurde klar geschrieben, wie diese Vernetzung einer Transportkette Stadtbahn Zug hergestellt werden solle. Und die Aussage, dass keine Mehrkosten entstehen werden, stützte sich auf diese Transportkette und auf entsprechende Berechnungen der ZVB. Sie entsprach dem damaligen Wissensstand. Man ging davon aus, dass mit dem Verzicht auf Einsatz- und Entlastungsbussen Gewinne erzielt werden können, die sich dann kompensieren mit den Mehrkosten der Verknüpfung Bahn-Bus, und dass das in etwa aufgeht. Das war die Aussage in der Stadtbahn-Vorlage. Damals hatte man ein Grobkonzept. Man konnte selbstverständlich nicht alle Fahrpläne durchrechnen, man kannte sie auch nicht, drei Jahre zum voraus. Und es haben sich nachher tatsächlich Veränderungen dieser Annahmen ergeben. Dieser Veränderungen sind im Bericht der Stawiko im Einzelnen aufgeführt, sie wurden heute auch erwähnt. Der Votant möchte sie nicht alle wiederholen. Aber die erste Annahme, die sich verändert hat, ist, dass nicht der reine Viertelstundentakt eingehalten werden kann, sondern dass es einen Stolpertakt auf verschiedenen Linien gibt. Also vielleicht 13 statt genau 15 Minuten. Dann haben die Busse nicht die Möglichkeit, ihre Strecke voll rechtzeitig abzufahren und es gibt dort Einsatzbusse. Dieser Stolpertakt ist also ein wesentlicher Grund. Dann hat es zum Glück zusätzlich Fernverkehrshalte gegeben auf der Strecke Luzern-Zürich in Rotkreuz und in Baar. Und diese zusätzlichen Halte wollen auch erschlossen werden. Dann wurde zusätzliches Siedlungsgebiet erschlossen in Hünenberg, Baar und in Rotkreuz. Und die Hauptverkehrs- und Fahrzeiten zufolge der Zunahme des Verkehrs haben sich auch verändert. Das sind die wesentlichen Gründe. Es gibt also wirklich sachliche Gründe. Wenn man sich darauf einlässt, kann man sie nachvollziehen.

Nur ein Vergleich. Ein Bus mehr oder weniger im Umlauf pro Jahr kostet rund 700'000 Franken. Wenn man diese 2,5 Mio an diesen 700'000 Franken pro Bus

misst, ist es keine so grosse Abweichung. Sondern es entspricht in etwa der Kostenabschätzung, die man damals gemacht hat. Man rechnet auch sonst 20 bis 30 % dazu, wenn die Kosten auf Grund eines Grobkonzepts gerechnet werden. Der Volkswirtschaftsdirektor hat also Verständnis für die Verärgerung, möchte aber nochmals festhalten, dass man das damals nicht leichtfertig gemacht hat, sondern gestützt auf ein Konzept und auf Berechnungen der ZVB. Und die Annahmen haben sich verändert, das kann man nachweisen. Wichtig ist es auch, dass es nicht nur Mehrkosten gibt, sondern auch grossen Mehrnutzen. Das Regionalzugangebot wird verdoppelt gegenüber heute. Die Erschliessung durch das Regionalzugangebot wird um 40 % verbessert. Es entstehen fünf Mal mehr Umsteigeverbindungen Bus-Bahn und Bus-Bus. Dadurch kann die erwartete Belastungszunahme auf der Strasse sicher reduziert werden. Und die Vernetzung von Bus und Bahn macht natürlich dieses Konzept zu einem Gesamtsystem öffentlicher Verkehr im Kanton Zug, das sehr attraktiv sein und sicher auch entsprechend Erfolg haben wird.

Zu Beni Langenegger. Im Betreibervertrag zwischen SBB und Kanton Zug wird festgehalten, dass die Abgeltungen, welche im Businessplan vorgesehen sind, im Sinn einer Kostengarantie dem Kanton Zug zugesichert werden. Und dass sie nicht überschritten werden. Walter Suter hat aus Ziff. 3.1 des Vertrags zitiert. Es gibt einen Vorbehalt: Sollten unvorhersehbare Einflüsse zu wesentlichen Abweichungen von den Annahmen des Businessplans führen, kann jede der beiden Parteien Neuverhandlungen des jeweiligen Vertragsteils verlangen.

Zur Linie 3 in Baar. Es ist richtig, dass wir das Konzept, nämlich die Bahn und den Bus zu verknüpfen, auch in Baar realisieren wollen. Daran wollen wir festhalten. Es gibt selbstverständlich daraus auch in Baar Vorteile. Es kann auch Nachteile geben wie andernorts. Z.B. die Hünenberger, die in Baar umsteigen müssen. Sie können mit dem Bus nicht mehr direkt nach Zug fahren. Aber wir erschliessen damit auch die Regionalzugsanschlüsse in Baar, das ist ein wesentlicher Vorteil. Dadurch, dass alle Busse im Bahnhof halten, auf den Takt der Bahn bezogen, entstehen sehr viele Umsteigemöglichkeiten zwischen den einzelnen Bussen und der Bahn. Das sind alles Vorteile, die wir aufgeben müssten, wenn wir den Kern des Konzepts nicht verwirklichen würden.

Insgesamt dankt der Volkswirtschaftsdirektor dem Rat, wenn er auf die Vorlage eintritt und ihr zustimmt. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass wir mit dieser Verknüpfung Bahn-Bus ein attraktives Gesamtsystem öffentlicher Verkehr anbieten können, das zur Entlastung der Strasse und zu Gunsten unseres Wirtschaftsstandorts und Lebensraums Zug beitragen wird.

- Der Rat beschliesst mit 50 : 18 Stimmen Eintreten auf die Vorlage.

DETAILBERATUNG

Das Wort wird nicht verlangt.

- Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1171.5 – 11360 enthalten.

280 INTERPELLATION VON LEO GRANZIOL BETREFFEND INVESTITIONEN IM KANTONSSPITAL

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1169.2 – 11313).

Die Interpellationsantwort wird von Leo Granziol und dem Rat zur Kenntnis genommen.

→ Das Geschäft ist erledigt.

281 INTERPELLATION VON GEORG HELFENSTEIN BETREFFEND ZENTRALSPITAL

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1181.2 – 11344).

Georg Helfenstein: «Die Interpellation bietet Gelegenheit, die Submission für das Zentralspital und das Pflegezentrum in Baar erneut klarzustellen.» So die Einleitung der Baudirektion. Dass die Submission aber grundsätzlich beim Juryentscheid nicht eingehalten wurde, das wird nicht mehr erwähnt. Ist ja auch nicht notwendig, schliesslich debattieren wir über ein Projekt, welches umstritten ist, aber für einzelne Befürworter der kantonalen Verwaltung wahrscheinlich dem Erlebnis eines damaligen Pyramidenbaus in Gizeh nahe kommt. Mit seiner Interpellation wollte der Votant die rechtlichen Fragen bezüglich der Submission klären. Und genau die Beantwortung der Interpellation zeigt ihm, dass die Fragen zu Recht gestellt wurden, aber die Antworten nichts aussagen, jedenfalls nicht das, was er sich als Zuger Gewerbler erhoffte. Entscheidend für ihn sind nämlich nicht die Aussagen des Gesetzes, sondern die Aussagen während der Kantonsratsdebatten. Wie auch nicht die Fragen, welche das Gesetz beantwortet, wesentlich sind, sondern die Fragen bezüglich der Aussagen an den Kantonsratssitzungen und die Beteuerungen in Sachen Arbeitsvergabe. Diese Aussagen sind nämlich rechtlich unverbindlich, wie auch das Schreiben der Totalunternehmerschaft, welches Georg Helfenstein erhalten hat.

Aus politischen Gründen und zur Pflege der guten Beziehung hat sich die Totalunternehmerschaft für das Einhalten der Submissionsordnung bereit erklärt, möchte aber Abgebotsrunden durchführen. Ja, wir investieren 175 Mio Franken und dann nimmt man Rücksicht auf politische Gründe und gute Beziehungen. Irgendwie rührend. Es fragt sich einfach, wie der Totalunternehmer all seine «Verpflichtungen», die er eingeht, auch kontrollieren will. Sehr schön, wie sich der Kanton Mitspracherecht und -entscheidungsrecht bei der Submission, der Auswahl von Anbietern und der Vergabe bei Beträgen über 150'000 Franken exkl. MwSt. sichert. Hoffentlich wird sich der Kantonsbaumeister mit dem gleichen Elan und dem gleichen Eifer für das einheimische Gewerbe einsetzen, wie er sich jetzt für das Projekt engagiert. Sollte also ein einheimischer Handwerker teurer sein als ein auswärtiger, sämtliche Anforderungen erfüllen und qualitativ gut arbeiten, dann bekäme er nach den Aussagen auf S. 3 der Beantwortung den Zuschlag, allerdings müsste dann das Kostendach angehoben werden! Der Votant glaubt diesen Aussagen einfach nicht und kann es

nicht fassen, dass sich der Kanton so auf die Äste lassen will. Die Antwort lässt aber offen, wer den Zuschlag erhält, falls beide unter dem Kostendach sind, aber der Auswärtige günstiger wäre. Weiter bestätigt die Beantwortung, dass wenn bei Arbeitsgattungen nur zwei Zuger Anbieter mitrechnen, sich mathematisch gesehen jeweils der Anteil der 2/3-Vergabe an Zuger Unternehmen mindern würde, was also heisst, dass dann der Anteil der Vergabe entsprechend kleiner wird. So einfach ist das, aber keine Verpflichtung für irgendwen oder irgendwas.

Auf Frage 2 ist die Antwort (wie erwartet) nicht korrekt ausgefallen, und es wurde auch nicht darauf eingegangen. Georg Helfenstein sieht das so: Beim Einladungsverfahren kann der TU nur zwei Unternehmer aus dem Kanton Zug einladen. Dann wird der erwähnte 2/3-Anteil verringert bei den höheren Beträgen und es muss nicht auf den Einheimischen Rücksicht genommen werden, weil ja nur zwei Einheimische rechnen, nebst vielleicht mehreren Auswärtigen. Dies gerade in einem Preissegment, welches für viele KMUs wichtig ist. Ist der Votant bei Frage 3 richtig in der Annahme, dass keine Gespräche geführt werden? Denn dann hat diese Abgebotsrunde wirklich nur den Charakter einer Preissenkung. Die Unternehmer sehen, wo sie stehen, wissen nicht, wer mitgerechnet hat und gehen dann auf den wirklich äussersten Preis herunter! Und dann spricht man bei Frage 4 noch davon, dass nicht nur der Preis, sondern auch die Qualität eine Rolle spielt. Es ist aber anzunehmen, dass im Einladungsverfahren nur gute und selektierte Unternehmen eingeladen werden. Da fällt dann die Qualität nicht mehr allzu sehr ins Gewicht. Und bei den öffentlichen Ausschreibungen wird es schwierig sein, Anbieter aus anderen Kantonen oder aus dem Ausland zu prüfen. Dieser Aufwand ist wahrhaftig eine Bürde, die sich da die Totalunternehmer aufgelastet haben.

Frage 5 und 6: Die Baudirektion kann, aber sie muss nicht. Das sind schöne Worte, aber versprechen tun sie gar nichts. Denn bei Frage 6 gibt die Totalunternehmerschaft auf Verlangen des Kantons die Unterlagen heraus. Aber nur auf Verlangen des Kantons. Wenn der nichts verlangt, wird er auch nicht eingreifen können. Das ganze Vorgehen ist sehr zwiespältig und man wird den Eindruck nicht los, dass sich der Kanton mit dem Schreiben des TU sein Gewissen etwas beruhigen möchte. Bei allem Respekt gegenüber der Beantwortung dieser Interpellation hätte der Votant aber doch noch eine Fragen an den Baudirektor: Wann sind die Kostendachbeträge für die einzelnen Arbeitsgattungen ersichtlich und für wen?

Grundsätzlich stimmt Georg Helfenstein diese ganze Angelegenheit nachdenklich. Eine Jury, welche wahrscheinlich gezielt zusammengesetzt wurde und den Mut nicht hatte, alle Projekte zur Überarbeitung zurückzuweisen. Eine Baudirektion, welche sich mit allen Mitteln ein Denkmal setzen will. Versprechungen, welche nicht eingehalten werden können. Folge: Das Gewerbe darf die Suppe auslöffeln, welche die Jury eingeschenkt hat. – Abschliessend dankt der Votant der Baudirektion für die Beantwortung seiner Interpellation. Eine Beantwortung, welche seine Meinung zum Projekt klar unterstützt. Er wünscht allen einen spannenden Sonntag.

Anna Lustenberger Seitz weist darauf hin, dass die Unterstützung von einheimischem Gewerbe richtig und sinnvoll ist. Sie gehört sicher auch zur Aufgabe des Kantons. In diesem Sinne hat die Votantin gewisses Verständnis für die Interpellation von Georg Helfenstein. Die Regierung möchte auch möglichst viele Aufträge gemäss vertraglicher Abmachung mit dem Totalunternehmer innerhalb des Kantons vergeben. Die vertraglichen Abmachungen sind da, der Kanton hat also ein Mitsprache

recht und kann entsprechend auch eingreifen. Nur, zu bemerken ist sicher auch, allein der Firmensitz in Zug garantiert noch keine gute Arbeit oder saubere Ware. In dem Fall ist es auch richtig, wenn halt der TU Firmen aus anderen Kantonen berücksichtigt. Natürlich ist Anna Lustenberger der Satz auch aufgefallen, dass das Kostendach, bzw. der Höchstpreis des gesamten Bauwerks, angepasst werden müsste, wenn der Kanton Unternehmen berücksichtigen möchte, welche Preise vorschlagen, die nicht mehr ins vorgesehene Budget passen. Da ist zu hoffen, dass das Projekt von 176 Mio Franken nicht einfach mit den kostengünstigsten Anbietern gerechnet worden ist. Sondern dass ein gewisser Spielraum vorhanden ist, damit die Qualität entsprechend berücksichtigt werden kann. Wie gesagt, die Votantin hat gewisses Verständnis für das Anliegen des Interpellanten. Doch etwas versteht sie nicht: Gerade aus bürgerlichen Kreisen ist der Ruf nach weniger Staat immer wieder zu hören. Auch das Gewerbe und sein Verband rufen immer wieder nach weniger Staat. Ja, sie verteufeln ihn manchmal sogar. Der Staat solle möglichst nichts regulieren. Als Beispiel ist der neue Lohnausweis zu nennen, welcher vom Gewerbe x-mal zurückgewiesen worden ist. Aber wenn es um das Geschäft geht und um Eigeninteressen, dann soll der Staat wieder gut genug sein und dem Gewerbe so gut wie möglich unter die Arme greifen.

Andrea **Hodel** dankt namens der FDP-Fraktion der Regierung für die Beantwortung der beiden Interpellationen, wobei die Antworten ja eigentlich gar nicht notwendig gewesen wären; sie wurden im Abstimmungskampf ja mehrmals und immer wieder beleuchtet. Heute ist die FDP-Fraktion froh, dass sie hoffentlich für längere Zeit zum letzten Mal eine Spitaldebatte in diesem Zusammenhang führt. Und die Votantin erlaubt sich die Bemerkung, dass es den Interpellanten wahrscheinlich mehr um die Medienpräsenz im Zusammenhang mit der Fragestellung als um die heutigen Antworten gegangen ist.

Heinz **Tännler** möchte einige Richtigstellungen auf die Ausführungen von Georg Helfenstein anbringen. Das alte Lied mit dem Wettbewerb müssen Sie jetzt wirklich mal fallen lassen. Das ist Schnee von gestern. Es ist rechtskräftig, niemand hat eine Einsprache gemacht, bitte lassen Sie dieses Argument jetzt endlich auf der Seite. Diese rechtlichen Fragen sind wirklich obsolet. Nun aber kommen Sie mit dem Schreiben und sagen, es sei nicht verbindlich. Das ist komplett falsch. Dieses Schreiben *ist* verbindlich, es ist im *jetzigen* Zeitpunkt nicht Vertragsbestandteil. Warum nicht? Weil der Vorvertrag ja bestanden hat zum Zeitpunkt, als wir diese Debatte hier geführt haben. Es ist abgemacht und die Abmachung besteht, dass dieses Schreiben in den Hauptvertrag hinein kommt und es dann einen entsprechenden Bestandteil darstellt. Dazu kommt das mit dieser Zweidrittelsregelung. Es ist bekannt, und Ihnen als Gewerbler sollte es erst recht bekannt sein, dass in der Vergangenheit immer 70 und mehr Prozent der Aufträge im Kanton Zug geblieben sind. Und es wird auch im Zentralspital nicht anders sein. Wieso soll man jetzt gerade beim Zentralspital von dieser Regel abweichen? Sie wissen ganz genau, dass die Zuger immer in den Preisen gewesen sind, und das werden sie auch hier sein. Sie werden auch hier in den Preisen sein. Ihre Furcht für das Gewerbe ist völlig fehl am Platz. Auch die Zuger können mit dem Markt mithalten; deshalb hat die Baudirektion in der Vergangenheit immer 70 und mehr Aufträge dem Zuger Gewerbe zugeschanzt.

Zur Abgebotsrunde. Das Ganze ist ja freiwillig. Das müssen Sie einfach mal wissen. Und sie läuft so, dass es tatsächlich mal die Offerte gibt, und nach der Offerte erhält der Gewerbler das höchste und das tiefste Angebot, und dann kann er nochmals eingeben. Und dann gibt es im Rahmen der Erläuterungen zur Submissionsordnung eine Besprechung, wobei sich diese auch auf technische Fragen ausrichten wird. Der Kommissionspräsident glaubt nicht, dass man diese Abgebotsrunde nur wegen einer Preissenkung macht.

Wenn dieses Zentralspital und das Pflegezentrum angenommen werden, und das hofft Heinz Tännler sehr, will sich die Baudirektion damit kein Denkmal setzen. Das ist doch völliger Blödsinn. Es geht um 70 und mehr Prozent allgemein versicherte Patienten, die ein Anrecht auf eine gute Betreuung hier im Kanton Zug haben. Und etwas müssen Sie sich noch hinter die Ohren schreiben: Wenn viele Zuger Gewerbler und Unternehmer im Zentralspital und Pflegezentrum Arbeit haben, gibt es auf dem normalen Zuger Markt noch mehr Potenzial und Freiräume, welche anderen Gewerbler, die vielleicht nicht zum Zug gekommen sind im Spital, die Möglichkeit eröffnen, anderswo mitzubieten. Es gibt in dem Sinne mehr Möglichkeiten für das zugerische Gewerbe, hier im Kanton Zug zu arbeiten. Und das ist nicht schlecht.

→ Das Geschäft ist erledigt.

282 MOTION DER SVP-FRAKTION BETREFFEND EINREICHUNG EINER STANDES-INITIATIVE ZUR VERANKERUNG DER BÜRGERRECHTSERTEILUNG DURCH DAS GEMEINDESTIMMVOLK

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1147.2 – 11282).

Karl **Betschart** weist darauf hin, dass auf Grund des Regierungsantrags feststeht, dass die Regierung der Motion der SVP ablehnend gegenübersteht. Das bestätigt ihre seit Jahren bekannte Haltung in Sachen Einbürgerung (Asylwesen etc.) im Gegensatz zur immer mehr Sukkurs erhaltenden Meinung des Volkes, wie die letzten Wahlen gezeigt haben. Das Bundesgericht hat im Juli 2003 eine totale Praxisänderung im Bereich Einbürgerungen festgelegt. Bisher und nach schweizerischer Tradition waren Einbürgerungsentscheide immer politische Entscheide. Neu werden diese Entscheide zu einem blossen Verwaltungsakt umfunktioniert. Politische Entscheide werden vom Bundesgericht ignoriert. Dies ist eine Geringschätzung des Föderalismus sowie der politischen Tradition und des Demokratieverständnisses in der Schweiz. Immer wieder werden die wenigen Einzelfälle Emmen und Beromünster zitiert, obwohl das demokratische Abstimmungsverfahren bei Einbürgerungen an fast allen Orten tadellos funktioniert. Dem Volk werden immer mehr Rechte weggenommen. Dies ist gefährlich. Die SVP wendet sich klar gegen diese schlechende Entmachtung des Souveräns.

Es hat sich auch herausgestellt, dass es selbst im Bundesgericht Stimmen gibt, welche in Frage stellen, ob diese neue Praxis aufrechterhalten bleiben soll. Auch unter Juristen gibt es dazu umstrittene Meinungen. Die Schweizer Tradition für Einbürgerungen muss erhalten bleiben, und schlussendlich soll das Volk über Einbürgerungen

entscheiden können. Der Souverän muss das letzte Wort haben. Dies hat sich bewährt und hat auch zu Zufriedenheit und Stabilität in unserem Land geführt. Warum der Regierungsrat gegen Entscheide an der Urne ist, ist unverständlich. Sogar der Ständerat ist – anders als das Bundesgericht oder der Nationalrat – gegen ein Beschwerderecht und damit für demokratische Entscheidungen über Einbürgerungsgesuche.

In Anbetracht der laufenden Verhandlungen im Parlament in Bern betreffend dem eidg. Bürgerrechtsgesetz werden wir zum heutigen Zeitpunkt gegen den Antrag der Regierung nicht opponieren, jedoch die Angelegenheit verfolgen und allenfalls – je nach Ausgang der Verhandlungen im Bundesparlament – mit einer neuen Motion an die Regierung gelangen.

Rosemarie **Fähndrich Burger** übertitelt ihr Votum mit «Menschen brauchen eine Heimat». Seit Menschengedenken sind Menschen unterwegs. Sie wechseln ihre Heimat aus Abenteuerlust, im Zusammenhang mit sozialen oder politischen Problemen, aus ökonomischen Gründen. Wenn Menschen sich an einem neuen Ort niederlassen und zu gegebener Zeit für sich entscheiden, dass sie nebst den längst erfüllten Pflichten auch ihre politischen Rechte wahr nehmen möchten, dann sollen sie sich nach objektiven Kriterien einbürgern lassen können. Nach Erachten der AF sollte es zu Beginn des 21. Jahrhunderts in unserer modernen, aufgeschlossenen, multikulturellen Gesellschaft gar kein Diskussionspunkt mehr sein, wie und wann Menschen zu ihren Bürgerrechten kommen sollen. Wenn die im Gesetz erwähnten Kriterien erfüllt sind, soll das Bürgerrecht auf Antrag hin erteilt werden können. Dass unser Kanton in den letzten Jahren kaum mehr Schlagzeilen wie jene von Emmen gemacht hat, spricht für die inzwischen faire und zeitgemäße Zuger Einbürgerungspraxis in allen Gemeinden. Was sollen wir uns daher um eine Änderung bemühen, die einen eigentlichen Rückschritt bedeuten würde?

Die Motionäre machen mit ihren Argumenten geltend, dass die Gemeinden in der Integrationspolitik die wichtigste Funktion inne hätten. Dieses Argument lassen wir nicht gelten. Es ist unsere gesamte Gesellschaft mit ihren verschiedenen Gruppierungen wie Arbeitsort, Schule, Nachbarschaft, Kirchen und Vereinen, welche durch ihre Offenheit den zugezogenen Menschen die Integration ermöglicht. Integration kann demnach nicht ein Willensakt einer Behörde sein. Integration ist ein permanenter Prozess. Teil dieses Prozesses soll die Erteilung der politischen Rechte sein. Wir haben in unserem Kanton objektive Kriterien, nach denen sich einbürgerungswillige Menschen um das Bürgerrecht bewerben können. Die Voraussetzungen werden durch die Bürgergemeinden geprüft. Wir haben also bereits ein Organ, welches das Bürgerrecht erteilt. Das Anliegen der vorliegenden Motion, wonach die Gemeindeordnung fest legt, welches Organ das Bürgerrecht erteilt, öffnet Tür und Tor für willkürliche, von Emotionen gesteuerte Einbürgerungsentscheide. Die in dieser Frage geforderte Objektivität bliebe auf der Strecke. Was sich in Emmen abgespielt hat, ist ein Akt gegen die Menschenwürde. Ebenso bedenklich wäre, dass beim Anliegen der Motionäre von keiner objektiven Beschwerdemöglichkeit Gebrauch gemacht werden könnte. Die AF hofft, dass mit dem Entscheid der staatspolitischen Kommission des Ständerats von vergangener Woche, wonach genau die Anliegen der Motion verankert werden sollen, noch längst nicht das letzte Wort des eidg. Parlaments gesprochen ist. Bedenken wir, seit Menschengedenken sind Menschen unterwegs. Wo sie sich niederlassen, sollen sie zu gegebener Zeit eine neue Heimat erhalten.

Die AF unterstützt die Haltung der Regierung auf Nichterheblicherklärung der SVP-Motion.

Malaika **Hug** weist darauf hin, dass der Kanton Zug beim Einbürgerungsverfahren sozusagen zwei Hauptmängel hat: Erstens hat blass ein sehr eingeschränkter Kreis von privilegierten Stimmbürgerinnen und Stimmbürger überhaupt die Möglichkeit, einzubürgern – nämlich die jeweiligen Ortsbürger. Und zweitens entspricht die geheime Abstimmung, wie sie zum Beispiel bis jetzt in der Gemeinde Baar gehabt wird, einer Urnenabstimmung, mit welcher ebenfalls keine Begründung zu einer Ablehnung möglich ist. Es sollte jedoch das Recht jeder einbürgerungswilligen Person sein und auch bleiben, zu erfahren, aus welchen Gründen die Einbürgerung abgelehnt wurde. Die Begründungen dürfen dabei nicht gegen die Bundesverfassung verstossen. Sollten diese nicht gerechtfertigt sein, muss die betroffene Person das Recht haben, gegen den Entscheid Rekurs einzulegen. Zudem sollte auch weiterhin jeder abgelehnten Person die Chance gegeben werden, zu einem späteren Zeitpunkt einen erneuten Anlauf zu unternehmen. Die Übergangslösung gemäss dem Kreis-schreiben der Direktion des Innern ist eine gute Lösung, da sie alles beinhaltet, was zu einem fairen Einbürgerungsverfahren beiträgt. Ausser wie bereits erwähnt, dass lediglich eine Minderheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über die – in den Worten der SVP – «Gestaltung unserer Gesellschaft in den nächsten Jahrzehnten» entscheiden kann. Die SVP will kein faires Einbürgerungsverfahren für alle, sondern überhaupt keine Einbürgerungen. Die SP Fraktion lehnt auf Grund dieser Ausführungen die SVP-Motion zur Einreichung einer Standesinitiative einstimmig ab, wobei sich eine Abstimmung nun ja bereits erübrigt hat.

- ➔ Die Motion wird nicht erheblich erklärt.
- 283 MOTION VON HEINZ TÄNNLER BETREFFEND ÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DIE WAHLEN UND ABSTIMMUNGEN (WAG; TERMIN FÜR DIE GESAMTERNEUERUNGSWAHLEN)
 - Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1064.2 – 11324).
 - ➔ Die Motion wird gemäss Antrag des Regierungsrats teilerheblich erklärt.

284 MOTION VON HEINZ TÄNNLER BETREFFEND UNVEREINBARKEITSREGELUNG BEZÜGLICH MITGLIEDER DES VERWALTUNGSGERICHTS NACH § 55 DES GESETZES ÜBER DEN RECHTSSCHUTZ IN VERWALTUNGSSACHEN (VERWALTUNGSRECHTSPFLEGEGESETZ)

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1105.3 – 11345).

Heinz **Tännler** möchte sich bei Regierungsrat und beim Verwaltungsgericht herzlich bedanken. Die Motion wird ja erheblich erklärt und er möchte dazu keine weiteren Worte verlieren.

→ Die Motion wird gemäss Antrag des Regierungsrats erheblich erklärt.

285 NÄCHSTE SITZUNGEN

Mittwoch, 17. Dezember & Donnerstag, 18. September. – Die ausserordentliche Ganztagesitzung vom 17. Dezember ist ausschliesslich dem kantonalen Richtplan gewidmet.