



# PROTOKOLL DES KANTONS RATES

**59. SITZUNG: DONNERSTAG, 4. MAI 2006  
(VORMITTAGSSITZUNG)  
8.30 – 12.30 UHR**

VORSITZ Kantonsratspräsidentin Erwina Winiger Jutz, Cham  
PROTOKOLL Guido Stefani

## 855 NAMENSAUFRUF

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 76 Mitgliedern.

Abwesend sind: Kathrin Kündig, Zug; Barbara Strub, Oberägeri; Thomas Brändle, Unterägeri. – Der Nachfolger der zurückgetretenen Malaika Hug wird erst an der nächsten Kantonsratssitzung vereidigt.

856 MITTEILUNGEN

Die **Vorsitzende** teilt mit, dass Malaika Hug aus gesundheitlichen Gründen mit sofortiger Wirkung aus dem Kantonsrat zurückgetreten ist. Auf ihren ausdrücklichen Wunsch teilen wir dem Rat mit, dass sie an einer Depression leidet und sich schlecht fühlt. Dazu einige Sätze aus ihrem Rücktrittsschreiben: «Nach reichlicher Überlegung und unzufrieden mit meiner jetzigen Situation habe ich beschlossen, per sofort von meinem Amt als Kantonsrätin zurückzutreten. Es ist mit meinem Gewissen nicht zu vereinbaren, von den Kantonsratssitzungen fern zu bleiben. Entweder ganz oder gar nicht! Mein gesundheitlicher Zustand lässt eine Vielzahl an Aktivitäten nicht mehr zu und hat sich in den letzten paar Wochen dramatisch verschlechtert. Ich möchte meine Kräfte für den Abschluss meines Studiums sparen. Zudem möchte ich definitiv in Bern Fuss fassen. Ein Neuanfang sozusagen. Es tut auch weh, zurückzutreten, aber ich muss vor allem auf mich selbst acht geben. Ich werde meine Erfahrungen und all die Erlebnisse im und mit dem Kantonsrat nie vergessen.»

Erwina Winiger Jutz wünscht Malaika Hug von ganzem Herzen alles Gute, vor allem im gesundheitlichen Bereich, aber auch für ihre private und berufliche Zukunft. Ihre jugendlich-quirlige Art wird uns in diesem Rat fehlen.

Der Gemeinderat Baar hat am 18. April 2006 Hansjörg Hermann, SP, als nachrückenden Kantonsrat per 1. Juni 2006 für gewählt erklärt. Der Beschluss des Gemeinderats ist im Amtsblatt vom 21. April 2006 veröffentlicht worden. Die Frist für eine allfällige Verwaltungsbeschwerde läuft am 11. Mai 2006 ab. Hansjörg Hermann wird daher erst an der nächsten KR-Sitzung vom 1. Juni 2006 vereidigt und teilnehmen.

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass mit der Zeitschrift «Finanzplatz Zug» ein neues Produkt in der Zuger Medienlandschaft Einzug genommen hat. Die Zeitschrift liegt auf den Plätzen im Ratssaal, weil sie zu den akkreditierten Medien des Kantonsrats gehört. In Zukunft wird sie am Informationstisch beim Eingang aufgelegt.

## 857 TRAKTANDENLISTE

1. Traktandenliste. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 30. März 2006.
2. Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben.\*
3. Kommissionsbestellungen:
  - 3.1. Änderung des Gesetzes über die Entschädigung der nebenamtlichen Behördenmitglieder (Nebenamtsgesetz).  
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1425.1/2 – 12006/07).
  - 3.2. Änderung des Gesetzes betreffend individuelle Prämienverbilligung in der Krankenpflegeversicherung (IPVG).  
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1428.1/2 – 12011/12).
  - 3.3. Ersatzwahl in die Kommission für den öffentlichen Verkehr.
4. Petition der Familie F. betreffend Wiedererwägung des ablehnenden Kantonsratsentscheids bezüglich der vierten Petition vom 10.11.2005.  
Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1430.1 – 12017).
5. Änderung des Personalgesetzes (Zuständigkeit für die Anpassung an die Preisentwicklung).
  2. Lesung (Nr. 1399.4 – 11961).
6. Kantonsratsbeschluss betreffend den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über die Aufsicht sowie die Bewilligung und Ertragsverwendung von interkantonal oder gesamtschweizerisch durchgeföhrten Lotterien und Wetten.
  2. Lesung (Nr. 1377.6 – 11963).
7. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für den Anbau eines zusätzlichen Unterrichtsraums für das Fach Bildnerisches Gestalten in der Kantonsschule Zug.
  2. Lesung (Nr. 1333.9 – 11998).
8. Änderung des Gesetzes betreffend die Einführung des Schweizerischen Zivilgesetzbuchs für den Kanton Zug (EG ZGB) (Verzicht auf Veröffentlichung von Handänderungen).  
Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1404.1/2 – 11940/41) und der Kommission (Nr. 1404.3 – 12013).

9. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für eine Sandsportanlage, eine Finnenbahn und die Sanierung der Spielwiese Nord auf dem Areal der Kantonschule Zug.  
Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1390.1/2 – 11882/83), der Kommission (Nr. 1390.3 – 11989) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1390.4 – 11996).
10. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für zwei Fahrzeugunterstände im Zivilschutz-Ausbildungszentrum Schönaу, Cham.  
Bericht und Antrag sowie Zusatzbericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1334.1/2 – 11713/14; 1334.5/6 – 11858/59), Berichte und Anträge der Kommission (Nrn. 1334.3 – 11801; 1334.7 – 11950) und der Staatswirtschaftskommission (Nrn. 1334.4 – 11805; 1334.8 – 11969).
11. «Kammerkonzept Ennetsee»
  - 11.1. Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Kammerkonzept Ennetsee».
  - 11.2. Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau der Kammern B und C der Kantonsstrasse «Kammerkonzept Ennetsee» sowie für den Landerwerb.
  - 11.3. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Projektierung der Kammern A und D der Kantonsstrasse «Kammerkonzept Ennetsee» sowie für den Landerwerb.  
Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1393.1/2/3/4 – 11890/91/92/93), der Strassenbaukommission (Nrn. 1393.5/6 – 11987/88), der Raumplanungskommission (Nr. 1393.7 – 11902) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1393.8 – 12010).
12. Öffentlicher Verkehr
  - 12.1. Postulat von Lilian Hurschler-Baumgartner und Martin Stuber betreffend sofortigen Bau der SBB-Doppelspur Cham-Rotkreuz (Nr. 1309.1 – 11660) und
  - 12.2. Postulat von Werner Villiger, Rudolf Balsiger und Karl Rust betreffend sofortiger Einrichtung einer kurzen Stadtbahnausweichstelle bei der Haltestelle Fridbach oder bei der Haltestelle Oberwil (Nr. 1320.1 – 11684).  
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1309.2/1320.2 – 11959).
13. Parlamentarische Vorstösse betreffend Motorfahrzeugsteuern
  - 13.1. Motion von Rolf Schweiger betreffend Erleichterungen für Halter von Motorfahrzeugen mit elektrischem Antrieb (Nr. 7365).
  - 13.2. Motion von Heinz Tännler betreffend «umweltgerechte Senkung der Motorfahrzeugsteuer» (Nr. 1022.1 – 10888).
  - 13.3. Motion von Thomas Lötscher betreffend Neuregelung der kantonalen Motorfahrzeugsteuer (Nr. 1165.1 - 11274).
  - 13.4. Motion von Thomas Villiger und Manuel Aeschbacher betreffend Steuerrabatt für hybrid- und erdgasbetriebene Motorfahrzeuge (Nr. 1306.1 – 11654).
  - 13.5. Interpellation von Alois Gössi und Markus Jans betreffend Kostenwahrheit beim motorisierten individuellen Verkehr (MIV) (Nr. 1224.1 – 11440).  
Bericht, Antrag und Antwort des Regierungsrates (Nr. 1426.1/1022.2/1165.2/1306.2/1224.2 – 12008).
14. Parlamentarische Vorstösse betreffend Vermittlung in Konfliktsituationen
  - 14.1. Motion von René Bär, Hans Durrer und Heinz Tännler betreffend Schaffung einer unabhängigen Anlaufstelle für Mitbürgerinnen und Mitbürger (Ombudsman- oder Mediationsstelle) (Nr. 972.1 – 10736).

- 14.2. Motion der Justizprüfungskommission betreffend Prävention und Umgang mit Personen in Konfliktsituationen (Nr. 974.1 – 10743).  
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 972.2/974.2 – 12005).
15. Interpellation von Markus Grüning betreffend Ägerisee, Lorze und andere Gewässer im Zusammenhang mit erlebten und künftigen Unwettern (Nr. 1374.1 – 11820).  
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1374.2 – 11960).

\* erfolgt zu Beginn der Nachmittagssitzung

## 858 PROTOKOLL

- Das Protokoll der Sitzung vom 30. März 2006 wird genehmigt.

## 859 ÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DIE ENTSCHÄDIGUNG DER NEBENAMTLICHEN BEHÖRDENMITGLIEDER (NEBENAMTSGESETZ)

Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1425.1/.2 – 12006/07).

Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** wird das Geschäft zur Beratung an eine 15-köpfige Kommission überwiesen (CVP 5, FDP 4, SVP 4, SP 1, AF 1).

- Als Kommissionsmitglieder werden gewählt:

	<i>Karl Nussbaumer, Menzingen, Präsident</i>	SVP
1.	Rudolf Balsiger, Bruder-Klausen-Weg 5, 6317 Oberwil	FDP
2.	René Bär, Scheuermattstrasse 8a, 6330 Cham	SVP
3.	Othmar Birri, Fliederweg 7, Postfach 4122, 6304 Zug	SP
4.	Rosemarie Fähndrich Burger, Neudorfstrasse 2, 6312 Steinhausen	AF
5.	Markus Grüning, Grossmattstrasse 9, 6314 Unterägeri	FDP
6.	Felix Häckli, Weinbergstrasse 17, 6300 Zug	SVP
7.	Karl Künzle, Neudorfstrasse 32, 6313 Menzingen	CVP
8.	Eugen Meienberg, Ruchlistrasse 15, 6312 Steinhausen	CVP
9.	Franz Müller, Sattelstrasse 17, 6315 Morgarten	CVP
10.	Karl Nussbaumer, Brettigen, 6313 Menzingen	SVP
11.	Vreni Sidler, Zugerstrasse 6, 6330 Cham	FDP
12.	Regula Töndury, Bützenweg 14, 6300 Zug	FDP
13.	Beat Villiger, Asylstrasse 8, 6340 Baar	CVP
14.	Werner Villiger, Ägeristrasse 94, 6300 Zug	SVP
15.	Vreni Wicky, Hofstrasse 78a, 6300 Zug	CVP

860 ÄNDERUNG DES GESETZES BETREFFEND INDIVIDUELLE PRÄMIENVERBILLIGUNG IN DER KRANKENPFLEGEVERSICHERUNG

Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1428.1/2 – 12011/12).

Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** wird das Geschäft zur Beratung an die möglichst gleiche 15-köpfige Kommission mit Präsident Guido Käch überwiesen, welche bereits die beiden Gesetzesvorlagen betreffend Prämienverbilligung behandelte.

→ Als Kommissionsmitglieder werden gewählt:

	<i>Guido Käch, Cham, Präsident</i>	CVP
1.	René Bär, Scheuermattstrasse 8a, 6330 Cham	SVP
2.	Monika Barmet, Mühlestrasse 21, 6313 Edlibach	CVP
3.	Thomas Brändle, Höfnerstrasse 54, 6314 Unterägeri	FDP
4.	Maja Dübendorfer Christen, Pfisternweg 9, 6340 Baar	FDP
5.	Andrea Erni Hänni, Bannstrasse 3, 6312 Steinhauen	SP
6.	Guido Heinrich, Rothusweg 12, 6315 Oberägeri	SVP
7.	Silvan Hotz, Chlingenstrasse 23, 6340 Baar	CVP
8.	Guido Käch, Luzernerstrasse 56, 6330 Cham	CVP
9.	Silvia Künzli, Oberbrüggenweg 4, 6340 Cham	SVP
10.	Anna Lustenberger-Seitz, Werkhofstrasse 4, 6340 Baar	AF
11.	Markus Scheidegger, Ringstrasse 23, 6343 Rotkreuz	CVP
12.	Karin Julia Stadlin, Gartenweg 17, 6343 Buonas	FDP
13.	Barbara Strub, Holderbachweg 6, 6315 Oberägeri	FDP
14.	Beat Villiger, Asylstrasse 8, 6340 Baar	CVP
15.	Beat Zürcher, Büessikon, 6340 Baar	SVP

861 FÜNFTE PETITION DER FAMILIE FANKHAUSER BETREFFEND WIEDERERWÄGUNG DES ABLEHNENDEN KANTONSRATSENTSCHEIDS BEZÜGLICH DER VIERTEN PETITION VOM 10.11.2005

Es liegt vor: Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1430.1 – 12017).

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die Justizprüfungskommision beantragt, auf die Petition nicht einzutreten.

Das Wort wird nicht verlangt.

→ Der Rat genehmigt den Antrag der Justizprüfungskommission.

862 ÄNDERUNG DES PERSONALGESETZES (ZUSTÄNDIGKEIT FÜR DIE ANPAS-SUNG AN DIE PREISENTWICKLUNG)

Das Ergebnis der 1. Lesung vom 23. Februar 2006 (Ziff. 818) ist in der Vorlage Nr. 1399.4 – 11961 enthalten.

- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 52 : 21 zu.

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der Regierungsrat beantragt, die bereits erheblich erklärte Motion der erweiterten Staatwirtschaftskommission vom 6. Juni 2005 betreffend Änderung des Personalgesetzes (Vorlage Nr. 1351.1 – 11768) als erledigt abzuschreiben.

- Der Rat ist einverstanden.

863 KANTONSRATSBECKLUSS BETREFFEND DEN BEITRITT ZUR INTERKANTONALEN VEREINBARUNG ÜBER DIE AUFSICHT SOWIE DIE BEWILLIGUNG UND ERTRAGSVERWENDUNG VON INTERKANTONAL ODER GESAMTSCHWEIZERISCH DURCHGEFÜHRTEN LOTTERIEN UND WETTEN

Das Ergebnis der 1. Lesung vom 23. Februar 2006 (Ziff. 821) ist in der Vorlage Nr. 1377.6 – 11963 enthalten.

- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 72 : 0 Stimmen zu.

864 KANTONSRATSBECKLUSS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR DEN ANBAU EINES ZUSÄTZLICHEN UNTERRICHTSRAUMS FÜR DAS FACH BILDNERISCHE GESTALTEN IN DER KANTONSSCHULE ZUG

Das Ergebnis der 1. Lesung vom 30. März 2006 (Ziff. 851) ist in der Vorlage Nr. 1333.9 – 11998 enthalten.

- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 62 : 6 Stimmen zu.

865 ÄNDERUNG DES GESETZES BETREFFEND DIE EINFÜHRUNG DES SCHWEIZERISCHEN ZIVILGESETZBUCHES FÜR DEN KANTON ZUG (EG ZGB; VERZICHT AUF VERÖFFENTLICHUNG VON HANDÄNDERUNGEN)

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1404.1/2 – 11940/41) und der Kommission (Nr. 1404.3 – 12013).

Beat **Villiger** erinnert den Rat daran, dass er das Geschäft der vorberatenden Kommission «Revision Grundbuchgebührentarif» zuteilte. Diese Kommission hat zwischenzeitlich beide Geschäfte beraten, wobei das heutige Geschäft wesentlich einfacher zu behandeln war als der Gebührentarif. Der Kommissionspräsident möchte der Direktion des Innern und dem Regierungsrat danken, dass man die überflüssige Publikation von Handänderungen abschaffen will und der Kanton Zug als einer der ersten sich gegen die Publikationspflicht entscheiden will. Diese musste ja auf Grund von Bundesvorgaben im Jahre 1990 auch bei uns eingeführt werden. Dies als fragliche Sofortmassnahme gegen die Bodenspekulation. Mit der Änderung von Art. 970a ZGB können die Kantone wieder frei bestimmen, ob eine Publikation zu erfolgen hat. Die Erfahrungen haben nun gezeigt, dass mit der Publikation die Bodenspekulation nicht verhindert werden kann und dass deswegen kaum Transparenz in den Immobilienmarkt kommt. Es konnte höchstens der Gwunder gewisser Kreise gestillt werden, nicht zuletzt auch die Neugier der Öffentlichkeit. Schützenswert ist dies jedoch nicht. Die Publikation ist zudem aus der Sicht des Datenschutzes sehr fraglich. Der Votant verweist hier auch auf den klaren Bericht des Datenschutzbeauftragten des Kantons Zug. Im internen Vernehmlassungsbericht wird ausgesagt, dass auf jegliche Veröffentlichung des Eigentumserwerbs an Grundstücken zu verzichten sei. Mit der Abschaffung der Publikation können auch Kosten gespart werden, wenn auch hierüber keine Angaben gemacht werden konnten. Andererseits wird oder wurde der Zugang zum Grundbuch vereinfacht. Die Kommission stellt in diesem Zusammenhang nochmals die Forderung, dass vor allem für Rechtsanwälte und Notare der Zugang und die Grundbucheinsicht noch weiter vereinfacht werden müssen. Vor allem der Bezug von Auszügen und die Online-Übernahme der Grundbuchbeschreibung in Verträge sind heute noch nicht zufriedenstellend gelöst. – Die Kommission beantragt grossmehrheitlich, auf die Vorlage des Regierungsrats einzutreten und ihr zuzustimmen.

Berty **Zeiter** hält fest, dass die AF beantragt, auf die Vorlage nicht einzutreten, also den aktuell gültigen Zustand zu belassen. Die Gründe für den Nichteintretensantrag sollen mit drei Stichworten dargelegt werden.

1. Transparenz. Die Spekulation sei auch mit der Veröffentlichung der Grundbuchdaten im Amtsblatt nicht eingedämmt worden, heisst es in der Vorlage. Da ist darauf hinzuweisen, dass die Situation im Kanton Zug anders ist als in anderen Kantonen, in denen sich der Bodenmarkt nach der Erhitzung anfangs der 90er-Jahre beruhigt hat. 1993 wurde das Schweizerische Zivilgesetzbuch für den Kanton Zug eingeführt. Das Gesetz, das wir heute beraten, sollte genau dazu dienen, die Erhitzung schweizweit abzubremsen. Bereits damals, vor 13 Jahren, hat die AF festgehalten, dass Preistransparenz zum A und O einer funktionierenden Marktwirtschaft gehört und nur dadurch die Spekulation wirksam unterbunden wird. Unser Einsatz geht stets in Richtung grösstmöglicher Transparenz. Denn Intransparenz war noch nie imagefördernd. Leider war die Veröffentlichung des Kaufpreises nie politisch durchsetzbar.

Das soll uns nun aber nicht daran hindern, mindestens an einem absoluten Minimum von Transparenz festzuhalten.

2. Kosten. Der von der Regierung beantragte Verzicht auf Veröffentlichung wird faktisch keine Kostensparnis bringen. Die praktizierte Art der Veröffentlichung von Handänderungen im Amtsblatt ist weitestgehend automatisiert. Die Aufrechterhaltung der minimalen Transparenz kostet uns also nichts.

3. Datenschutz. Es ist wahr: Datenschutz und Transparenz stehen im Clinch zueinander. Es gilt, die beiden Werte und deren Wirkungen abzuwägen. Hier erinnert die Votantin den Rat gerne an die kürzlich beschlossene Änderung des Datenschutzgesetzes. Sie haben den Datenschutz qualitativ massiv abgeschwächt, nur um den Interessen von Vereinen und Parteien nachzukommen. Der bei uns schlecht funktionierende Bodenmarkt und die Auswirkungen von Spekulation auf unsere Lebensbedingungen sind jedoch viel einschneidender und deren Eindämmung von hohem allgemeinem Interesse.

Aus diesen Gründen ist die Veröffentlichung von Handänderungen im Kanton Zug beizubehalten.

**Käty Hofer** hält fest, dass die SP-Fraktion ebenfalls gegen Eintreten auf diese Vorlage ist. Sie möchte die Argumente ihrer Vorednerin nicht wiederholen, sie ist einverstanden mit allem, was diese gesagt hat. Ein Grossteil der Grundstücke im Kanton Zug befindet sich in Privatbesitz. Auf der anderen Seite ist der Liegenschaftshandel keineswegs Privatsache. Wir alle wissen, wie sich die Grundstückpreise auswirken auf die Wohnungssituation im Kanton Zug. Die Lage ist nach wie vor sehr angespannt. Die Veröffentlichung der Handänderungen bei Liegenschaften schafft ein kleines Bisschen Transparenz. Und ohne Not sollten wir keineswegs darauf verzichten, und schon gar nicht als einer der ersten Kantone. Der Kanton Zug soll hier nicht wieder am falschen Ort eine Vorreiterrolle spielen. Das Argument mit den Kosten hat Berty Zeiter schon widerlegt. Käty Hofer beantragt ebenfalls: Treten sie auf diese Vorlage nicht ein!

**Flavio Roos** hält fest, dass die SVP-Fraktion grossmehrheitlich für den Antrag der Regierung und der vorberatenden Kommission ist. Wir sind der Meinung, dass es in die richtige Richtung geht mit der Reduzierung der Gesetze und erst noch, wenn man dabei Geld sparen kann. Diese kostspieligen Leerläufe nützen sowieso nur denjenigen Personen, die gezielt auf Spekulationen ausgehen oder für ein gezieltes Grundstück Informationen brauchen. Deshalb möchten wir beliebt machen, auf den Antrag von Regierung und vorberatender Kommission einzutreten und ihm zuzustimmen.

**Peter Rust:** Es mag vielleicht erstaunen, dass er sich der Ansicht der linken Ratseite anschliesst. Allerdings nicht aus den gleichen Überlegungen. Sonst kommt Berty Zeiter immer und fordert überall Datenschutz. Und hier, wo eine gewisse Brisanz besteht, möchte sie noch mehr öffnen. Aber der Votant macht eine andere Überlegung. Er hat in den letzten Jahrzehnten festgestellt, dass die Veröffentlichung von Verkäufen und Käufen im Amtsblatt keinen Schaden gebracht hat, dass wir deshalb mehr Wohnungsmarkt hätten. Er kann nicht erkennen, warum die Veröffentlichung gesellschaftlich oder irgendwo Schaden gebracht hätte. Peter Rust handelt viel mit Grundstücken und Liegenschaften. Er könnte ja den Standpunkt vertreten: Ich will

nicht mehr, dass das jemand weiss! Aber er möchte gerade in einer kleinen Gemeinde wie Walchwil wissen, wer sich wo ein Grundstück gekauft hat. Das ist doch auch gesellschaftspolitisch interessant, dass man weiss, was wo geht. Und da kann doch niemand sagen: Jetzt müssen wir den Datenschutz hier anwenden! Dann können wir auch das Handelsregister abschaffen. Brigitte Profos soll doch dort den Datenschutz etwas ernster nehmen oder beim Nachmittagstraktandum. Dort brauchen wir den Datenschutz, vor allem wenn es um Veröffentlichungen von Amt zu Amt geht. Dort ist der Votant für Datenschutz. Aber beim Grundstückshandel hat doch niemand im Kanton Zug in den letzten Jahren einen Schaden erlitten. Peter Rust ist gegen den Antrag von Kommission und Regierung.

**Beat Villiger** zu Peter Rust. Der Votant hatte auch mit dem Datenschutzbeauftragten ein Telefon und mit dem Grundbuchamt. Es kommt öfter vor, dass Leute sich in der Privatsphäre gestört fühlen, wenn solche Publikationen erfolgen. – Zur linken Ratseite. Wenn es um Datenschutz geht, möchte man jeweils unseren sonst schon sehr hartnäckigen Datenschützer rechts überholen. Und jetzt, da es um Immobilien geht, soll kein Datenschutz mehr existieren. Beat Villiger möchte auch darauf hinweisen, dass wir unseren Immobilienmarkt nicht belasten sollten mit staatlichen Bewilligungsverfahren, wie er das zwischen den Zeilen gehört hat. Der Immobilienmarkt soll weiterhin Privatsache bleiben. Angebot und Nachfrage spielen ja hier die wichtigste Rolle für die Preisbildung. Man kann auch als unerfahrener Käufer immer wieder feststellen, wie die Preise sind, z.B. durch die Brandversicherung, Steuerwerte, man kann Schätzungen heranziehen. Wer will, kann den Preis sehr wohl richtig feststellen. Der Votant bittet den Rat deshalb, dem Antrag der Regierung zuzustimmen.

**Brigitte Profos**, Direktorin des Innern, weist darauf hin, dass man sich schweizweit einig ist, dass die Ziele der Publikation von Handänderungen verfehlt wurden. Weder wurde die Bodenspekulation verhindert, noch allgemeine Transparenz geschaffen im Immobilienmarkt. Für die Grundbuchführung ist es unwichtig, ob diese Angaben publiziert werden oder nicht. Es gibt somit kein öffentliches Interesse an der Publikation dieser Handänderungsdaten. Die Votantin billigt Peter Rust und vielleicht noch anderen Mitgliedern dieses Rats zu: Es gibt eine gewisse private Neugierde-Befriedigung mit dieser Publikation. Es ist aber so, dass seit dem 1. April 2005 jede Person Grundbucheinsicht erhält. Es muss nicht einmal ein spezielles Interesse geltend gemacht werden. Es ist aus Sicht der Regierung auch wichtig, dass hier die Forderungen des Datenschutzes berücksichtigt werden. Es ist nämlich so, dass oftmals nach der Publikation von Handänderungen Personen mit unerwünschter Post bedient werden. Brigitte Profos bittet den Rat deshalb, dem Antrag der Regierung zuzustimmen. Die Kommission hat ihn grossmehrheitlich unterstützt.

- ➔ Der Rat beschliesst mit 53 : 16 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten.

#### DETAILBERATUNG

Das Wort wird nicht verlangt.

- ➔ Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.  
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1404.4 – 12029 enthalten.

866 KANTONSRATSBECHLUSS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR EINE SAND-SPORTANLAGE, EINE FINNENBAHN UND DIE SANIERUNG DER SPIELWIESE NORD AUF DEM AREAL DER KANTONSSCHULE ZUG

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1390.1/2 – 11882/83), der Kommission (Nr. 1390.3 – 11989) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1390.4 – 11996).

Rosvita **Corrodi** weist darauf hin, dass per 1. April 2006 seitens der MZ Immobilien AG der Kantonsschule beziehungsweise dem Kanton Zug das Benützungsrecht der im Westen an der Flurstrasse gelegenen Sportanlagen gekündigt wurde. Damit wird der zur Verfügung stehende Aussenbereich für den Sportunterricht stark eingeschränkt. Gemäss Stundenplan müssen fünf Kurse Sport parallel geführt werden, damit 1400 Schülerinnen und Schüler ihre obligatorischen Turnstunden absolvieren können. Mit der erworbenen Landreserve im Südosten des Kantiareals kann eine Sportanlage mit zwei Sandplätzen realisiert werden. Zusätzlich ist eine 350 Meter lange Finnenbahn geplant.

Ins Gesamtkonzept der neu zu erstellenden Sportanlagen fällt auch die Sanierung der bestehenden Spielwiese. Der heutige Naturrasen kann nur bedingt genutzt werden. Das 30-jährige Entwässerungssystem ist veraltet und muss so oder so bei einer Sanierung ersetzt werden. An Stelle eines neuen Naturrasens soll neu ein Kunstrasen eingebaut werden. Dank neuesten Entwicklungen auf diesem Spezialgebiet kann heute ein Kunstrasen praktisch das ganze Jahr bespielt werden. Die Investitionskosten, berechnet auf die anzunehmende Lebensdauer, sind zwar teurer als bei einem Naturrasen, Unterhalt und Pflege sind dafür um einiges günstiger. Diese Grünfläche steht ausserhalb der Schulzeiten der Öffentlichkeit – dies sind vor allem Kinder und Anwohner des Guthirtquartiers – unentgeltlich zur Verfügung.

Anders sieht die Situation bei den neu zu erstellenden Sandplätzen aus. Hier entstehen ein Soccerplatz und drei Beachvolleyballfelder. Diese müssen umzäunt werden. Wird der Platz nicht benutzt, wird die Sandfläche mit Matten abgedeckt. Der spezielle Sand kann so über Jahre benutzt werden, wird jährlich ergänzt und alle drei Jahre gereinigt. Ob das im Objektkredit vorgeschlagene Garderobengebäude nötig sei, können wir mit einem Ja beantworten. Dies deshalb, weil die internen Garderoben bei den Turnhallen während der Schulzeit sowie abends bis 22.30 Uhr belegt sind. Eine Doppelnutzung derselben ist aus räumlichen Gründen nicht möglich. Die Sandsportflächen sollen – wie zurzeit die Turnhallen – an Vereine und Dritte vermietet werden. Der Soccerplatz erhält zudem eine Scheinwerferanlage. In der 2. Lesung haben wir heute dem Bau eines zusätzlichen BG-Zimmers an der Kantonsschule zugestimmt. Die dafür nötige Baurampe kann nach Beendigung der Bauphase als Teil der Finnenbahn umgenutzt werden. Eine Beleuchtung ist hier jedoch nicht vorgesehen, doch auch diese Anlage steht der Öffentlichkeit zur freien Verfügung.

Zu den finanziellen Aspekten. Aufgefallen ist unserer Kommission, dass sich die Gesamtkosten des externen Landschaftsarchitekten gesamthaft auf 147'000 Franken belaufen, was wir als teuer einstufen. Wir sind jedoch der Meinung, dass ein Ersatz der wegfallenden Hartplätze geschaffen werden muss, und mit der geplanten Investition das Sportangebot wesentlich optimiert werden kann. Die Kommission beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Peter Dür verweist wie üblich auf den Stawiko-Bericht, möchte aber noch kurz auf die Kosten eingehen. Im Objektkredit von 2'248 Mio. enthalten sind: 860'000 für die neue SandSportanlage, 395'000 für eine neue Garderobe und die Beleuchtung des Sandplatzes, 237'000 für eine neue Finnenbahn und 756'000 für eine Sanierung der Spielwiese mit Kunstrasen. Zudem wird ein Landstück im Wert von knapp 730'000 Franken vom Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen überführt, womit eine Ausgabe gemäss § 8 Abs. 1 des Finanzhaushaltgesetzes resultiert. Folgende Punkte sind erwähnenswert:

1. Rund 226'000 Franken oder rund 10 % des beantragten Kredites entfallen allein auf die Honorare von Geologen, Ingenieuren und Architekten. Mehr also die Hälfte davon erhält der Landschaftsarchitekt. Dieser Honoraranteil ist aus Sicht der Stawiko sehr hoch. Sie erkennt zwar, dass gewisse Arbeiten wegen dafür notwendiger Spezialkenntnisse von externen Fachleuten erbracht werden müssen. Wir stellen uns aber wirklich die Frage, ob in diesem Bereich nicht Einsparungen möglich wären und erwarten von der Baudirektion, bei der Umsetzung der Bauten die effektiven Kosten auf das absolute Minimum zu reduzieren. Vielleicht kann der Baudirektor dazu noch ein Wort sagen.
2. Während die Sanierung der Spielwiese mit Einbau eines Kunstrasens und die Erstellung der Finnenbahn unbestritten waren, haben wir die Erstellung eines neuen Garderobengebäudes kritisch hinterfragt. Die gesetzlichen Vorgaben helfen bei dieser Frage jedoch klar weiter. Gemäss § 8 Abs. 1 des Sportgesetzes müssen die kantonalen und gemeindlichen Schulsportanlagen ausserhalb des Schulsports Privaten für Aktivitäten des Breitensports zur Verfügung gestellt werden. Die internen und externen Belegungspläne der Kanti-Turnhallen zeigen, dass diese Hallen durch die Schule und Sportvereine voll belegt sind und demzufolge auch die Garderobengebäude. Will man also auch auf den SandSportanlagen eine hohe Belegung erreichen, ist dieses Garderobengebäude notwendig. Es geht eigentlich darum, diese Institutionen in eine möglichst hohe sportliche Aktivität umzusetzen. Das ist sinnvoll. Wir weisen darauf hin, dass die Betriebskosten für die neuen Sportanlagen ansteigen werden. Die Details entnehmen Sie unserem Bericht. – Der Mehraufwand ist aus Sicht der Stawiko vertretbar. Sie beantragt einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Anna Lustenberger-Seitz erinnert daran, dass allen bekannt ist, dass Sport gesund ist und unsere Lebensqualität erhöht. Die Bedeutung des Sports wird auch von der Politik erkannt, darum sind ja auch drei Sportlektionen in den Schulen gesetzlich vorgeschrieben. Die meisten – auch viele in diesem Rat – finden dies richtig. Die AF sagt generell ja zum Kredit für die verschiedenen neuen Sportanlagen und das Garderobengebäude bei der Kantonsschule. Wir sind daher für Eintreten auf die Vorlage. Seit 1975 – also seit es die Kantonsschule am Lüssirain gibt – ist die Schülerzahl fast auf das Doppelte gewachsen. Es wurde eine neue Halle erstellt, zusätzlich die Aussenplätze am Flurweg. Die Schule wird weiter wachsen; es ist also wichtig, dass die Schüler und Schülerinnen ihre Sportplätze mindestens im gleichen Umfang wie jetzt behalten können. Wir finden es richtig, dass die Plätze nach neuen Erkenntnissen im Sport erstellt werden und dass die Schüler und Schülerinnen den Sport möglichst an der frischen Luft betreiben können. Es sollen auch Plätze sein, auf denen die dauernde Bewegung möglich ist, geht es doch heute methodisch und didaktisch darum, dass die Jugendlichen sich in einer Sportstunde möglichst viel bewegen und nicht nur herumstehen.

Wir begrüssen es, dass die Öffentlichkeit von den neuen Plätzen profitieren kann. Wir denken, dass gerade die Finnenbahn sicher auch von der Bevölkerung in der Umgebung genutzt wird. Wer weiss, vielleicht gibt es ja einmal eine Kantonsrats-sportgruppe, welche diese Plätze regelmässig nutzt. Eigentlich ist es erstaunlich: Die Sporthallen, die Sportplätze in der Kantonschule sind generell sehr gut ausgelastet, am Abend, an den Wochenenden. Man hat das Gefühl, dass viele Menschen Sport treiben. Und trotzdem, unsere Gesellschaft leidet an Bewegungsmangel, wir werden immer bequemer und immer dicker. Lesen Sie doch dazu einmal den Artikel in der heutigen Zeitung über die LUGA! Die Votantin glaubt, dass auch mit neuen Sportplätzen, mit einem attraktiven Angebot nach neuen Erkenntnissen diesem Problem nicht entgegengetreten werden kann. Es muss ein Umdenken stattfinden, am besten bei jedem Einzelnen!

Markus **Jans** weist darauf hin, dass die Vorlage bei der SP-Fraktion zu wenig Diskussionen Anlass gab. Die Sanierung der Spielwiese ist dringend notwendig und ein Kunstrasen ermöglicht eine wesentliche Verbesserung des Belegungsplans. Mit der Kündigung eines Teils des Hartplatzes westlich des Flurwegs durch die MZ Immobilien AG steht der Kantonsschule mindestens ein Spielfeld nicht mehr zur Verfügung. Zudem liegt der Sportplatz seit Januar 2006 in der Wohnzone und müsste früher oder später verlegt werden. Der vorgeschlagene Ersatz mit einer Finnenbahn, einem Soccerplatz zur multifunktionalen Nutzung und drei Beachvolleyballfeldern erachtet die SP-Fraktion als sinnvolle Ausweitung der Sportmöglichkeiten an der Kantonschule. Die genannten Sportarten werden von der Schülerschaft sehr geschätzt und in der Freizeit rege betrieben. Die Turnhallen und damit die Garderobenräumlichkeiten an der Kantonsschule sind vollständig belegt und vertragen keine Ausweitung mehr. Sollen die Sandplätze auch der Öffentlichkeit und den Vereinen zur Verfügung stehen – was die SP-Fraktion befürwortet –, braucht es ein zusätzliches Garderobengebäude. Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Gebäude ist ein einfacher Zweckbau und genügt den Anforderungen für die Sporttreibenden. Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage und stimmt dieser aus Überzeugung zu.

Manuel **Aeschbacher** hält fest, dass es für die SVP-Fraktion unbestritten ist, dass für die wegfallende Hartplatzanlage am Flurweg Realersatz geschaffen werden muss. Dass dies in Form von Sandsportanlagen geschieht, begrüssen wir. Diese ermöglichen gesunden Sport und leisten somit einen Beitrag dazu, dass sich unsere Jugendlichen gern und hoffentlich auch mehr bewegen. Unbestritten steht unsere Fraktion auch zu einem separaten Garderobengebäude. Die Sandsportplätze werden aus Steuergeldern finanziert und sollen deshalb auch der breiten Öffentlichkeit, z.B. Vereinen, zur Verfügung stehen. Dies bedingt den Bau eines separaten Garderobentrakts, weil die Garderoben innerhalb der bestehenden Räume bereits bestens ausgebucht sind. Die Finnenbahn und die Sanierung der Spielwiese werden von der SVP-Fraktion ebenfalls befürwortet. Wir empfehlen dem Rat, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

Maja **Dübendorfer Christen** weist darauf hin, dass die FDP-Fraktion nach ausführlicher Beratung dem Neubau und der Sanierung der Sportanlagen an der Kantonschule Zug einstimmig zustimmt. Um die gesetzlich vorgeschriebenen Sportlektionen attraktiv und sinnvoll zu gestalten, sind die entsprechenden Angebote zu schaffen

und anzubieten. Nur so kann die Freude am Sport glaubhaft und lang anhaltend vermitteln werden. Ob die Spielwiese nun nach der Sanierung einen Kunst- oder doch lieber einen natürlichen Rasen haben soll, darüber hat die FDP nicht abgestimmt. Wir sehen die Vor- und die Nachteile beider Produkte. Klar befürwortet die FDP-Fraktion auch das neue Garderobengebäude. Für die öffentliche Nutzung der SandSportanlagen durch Vereine und Privatpersonen sind diese Räumlichkeiten notwendig. Und die Möglichkeit der externen Vergabe ist das grosse Plus für diese Ausgaben. Die FDP sieht aber bei den ziemlich hohen Honorarkosten von rund 147'000 Franken, die für die Landschaftsarchitektur eingesetzt wurden, noch Sparpotenzial. Wir erwarten von der Baudirektion, dass diese erheblichen Kosten auf gar keinen Fall überschritten werden, besser noch: Dieser Budgetposten wird gar nicht voll ausgeschöpft!

Georg **Helfenstein** hält fest, dass die CVP-Fraktion diesem Vorhaben zustimmt. Es ist unbestritten, dass Sport in der heutigen Zeit in der Gesellschaft einen wichtigen Stellenwert einnimmt. Wir anerkennen die Wichtigkeit des Sports und der Bewegung. Den alten Rasenplatz gleichzeitig mit Kunstrasen zu erneuern, spart nicht nur langfristig Geld, sondern ermöglicht auch bei nassem Wetter eine Nutzung des Rasens. Ebenso sollen das Beachvolleyballfeld sowie die Finnenbahn auch öffentlich, vor allem durch private Vereine, genutzt werden können. Darum auch eine Abzäunung und damit verbunden eine Nutzung der an das Beachvolleyballfeld gebauten Garderobe. Wir sind der Überzeugung, dass mit diesem Begehr die Kantonsschule einen Beitrag zur Volksgesundheit beitragen kann, möchten aber gleichzeitig den Satz der Stawiko im Bericht unterstützen, dass nun die Anliegen im Kantonsschulgelände absolut gedeckt sind. In diesem Sinn bitten wir um Unterstützung dieses Geschäfts.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** weist darauf hin, dass das Honorar des Landschaftsarchitekten gemäss den heutigen SIA-Ansätzen der Schweizer Landschaftsarchitekten berechnet wurde. Baukategorie 2 gleich 0,8, Korrekturfaktor gleich 0,95. Folgende Leistungen sind darin enthalten: Bauprojekt, Baugesuch, Submission, Offertvergleich, Auswertung und Vergebungsanträge, Ausführungspläne, Werkpläne, Detailpläne, Projekt- und Bauleitung, Unterhalts- und Betriebskosten, Revisionspläne. Zu beachten ist, dass es sich beim Kredit in der KR-Vorlage um einen Kostenvorschlag handelt, noch keine Submissionen stattgefunden haben und dass das Honorar des Landschaftsarchitekten nach der Submission auf Grund des effektiven Angebots, bzw. der Werkverträge, berechnet und verhandelt wird.

EINTRETEN ist unbestritten.

#### DETAILBERATUNG

Das Wort wird nicht verlangt.

- Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.  
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1390.5 – 12030 enthalten.

867 KANTONSRATSBECKLUSS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR ZWEI FAHRZEUGUNTERSTÄNDE IM ZIVILSCHUTZ-AUSBILDUNGSZENTRUM SCHÖNAU, CHAM

Es liegen vor: Bericht und Antrag sowie Zusatzbericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1334.1/2 – 11713/14; 1334.5/6 – 11858/59), Berichte und Anträge der Kommission (Nrn. 1334.3 – 11801; 1334.7 – 11950) und der Staatswirtschaftskommission (Nrn. 1334.4 – 11805; 1334.8 – 11969).

Die **Vorsitzende** erinnert daran, dass Eintreten auf diese Vorlage bereits an einer früheren Sitzung beschlossen wurde. Das Geschäft wurde damals nach dem Eintreten an den Regierungsrat zur Überarbeitung zurückgewiesen. Es erfolgt somit heute keine Eintretensdebatte und somit auch kein Eintretentscheid mehr. Ein generelles Votum zur überarbeiteten Vorlage ist jedoch möglich.

Rosvita **Corrodi** weist darauf hin, dass der Rat dem Zusatzbericht des Regierungsrats, der vorberatenden Kommission und der Stawiko entnehmen kann, dass sich der Rückweisungsantrag gelohnt hat. Wurden wir anfänglich als Sparkrämer bezeichnet und sorgte die so genannt relativ kleine Bausumme für Kopfschütteln, so sind wir der Ansicht, dass Sparen durchaus im Kleinen beginnen kann. Die Aussage unseres Baudirektors vom September 2005 «wir haben uns mit dieser Vorlage unterschätzt» war nicht nur ehrlich, sie war ganz einfach zutreffend. Die Fahrzeuge sind nun nicht mehr der Witterung ausgesetzt und der Zivilschutz bekommt einen überdachten Übungsplatz. Zudem werden die Unterstände so konstruiert, dass sie demontierbar sind und bei anderweitigem Bedarf weiterverwendet werden können. Es konnten von der ursprünglich geplanten Bausumme ein Drittel oder 105'000 Franken gespart werden; dies dank zusätzlichen Offerten und genauen Abklärungen. Die verbleibenden 170'000 sind nach wie vor eine stolze Bausumme für zwei halboffene Unterstände. Doch die Finanzierung ist nun auch kein Problem mehr, da der gesamte Betrag aus der Reserve für Zivilschutzaufwendungen entnommen werden kann. In diesem Sinn empfiehlt die Kommission einstimmig, die Vorlage zu genehmigen.

Stawiko-Präsident Peter **Dür** verweist auf den Bericht.

Markus **Jans** hält fest, dass die Vorlage von der SP-Fraktion kontrovers diskutiert wurde. Eine Minderheit bemängelte insbesondere die nach wie vor hohen Kosten für die Überdachung von bald ausrangierten Fahrzeugen. Bei 175'000 Franken Gesamtkosten kostet der Unterstand pro Fahrzeug 13'000 Franken. Wahrlich ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, dass zumindest die Pinzgauer einen Wert von knapp über dem Schrottopreis haben. Auch bezüglich der Umweltbelastung überzeugen solche Fahrzeuge nicht. Eigentlich müssten die meisten weiterhin der Witterung ausgesetzt bleiben. Nur damit wäre gewährleistet, dass diese bald durch neue und umweltverträgliche ersetzt würden. Die SP-Fraktion bemängelt weiter die nach wie vor kostspielige Ausführung der Unterstände in Stahl. Eine einfache Holzbauweise mit Stützen hätte den Anforderungen des Zivilschutzes und den zu schützenden Fahrzeugen sicher auch Genüge getan. In der Hoffnung, dass es bald schützenswertere Fahr-

zeuge zu schützen gilt, stimmt die SP-Fraktion trotz gewisser Bedenken der Vorlage zu.

**Karl Nussbaumer** möchte es gleich vorab nehmen: Die SVP-Fraktion unterstützt den Antrag der vorberatenden Kommission und der Stawiko, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Am 29. September 2005 hat dieser Rat die erste Vorlage zu diesem Objektkredit an die Regierung zurückgewiesen. Wenn man nun die neu erarbeitete Vorlage anschaut, kann man sofort erkennen dass dieser Mahnfinger an die Regierung absolut berechtigt war. Die Fahrzeugunterstände kosten nun nicht mehr 270'000 Franken. Nein, nun kann man die Fahrzeugunterstände für einen ganzen Drittel weniger, nämlich für 175'000 bauen. Dies ist möglich, weil man sich nun nur noch auf das Notwendigste beschränkt und z.B. auf geeteerte Vorplätze verzichtet! Wir sehen auch Handlungsbedarf für die 13 Fahrzeuge des Zivilschutzes, einen geeigneten Witterungsschutz zu erstellen. Wir erwarten von der Regierung in Zukunft, dem Parlament keine voreiligen Vorlagen – auch unter Druck von andern Direktionen – vorzulegen, ohne die nötigen Abklärungen vorher getroffen zu haben. Die SVP-Fraktion bittet den Rat, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

**Maja Dübendorfer Christen** hält fest, dass die FDP-Fraktion für Eintreten auf diese Vorlage ist. Damit die nicht mehr ganz taufrischen Pinzgauer weniger schnell altern, wurde für sie ein gedeckter Unterstand geplant, damit sie der Witterung weniger ausgesetzt sind. Auch wenn die Fahrzeuge gut gewartet werden, ist dieser Unterstand sicher werterhaltend. Wie die vorberatende Kommission ist auch die FDP der Meinung, dass sich die Rückweisung des Antrags gelohnt hat. Dank ihr konnten positive Verbesserungen und sogar Einsparungen erreicht werden. Positiv ist zum Beispiel, dass der Vorplatz nicht unnötigerweise asphaltiert wird. Begrüssenswert ist natürlich auch die Aussicht, dass der Unterstand während der Einsatzzeit der Fahrzeuge von den Zivilschützern als gedeckter Arbeitsplatz genutzt werden kann. So wie sich die heutige Vorlage präsentiert, ist sie für die FDP-Fraktion akzeptabel und wir beantragen, auf das Begehr einzu treten und ihm zuzustimmen.

**Georg Helfenstein** weist darauf hin, dass die CVP-Fraktion das vorliegende Bauvorhaben unterstützt, wie es auch Kommission und Stawiko empfehlen. Über die Notwendigkeit haben wir uns eingehend schon bei der Rückweisung des Geschäfts unterhalten, darum möchte der Votant nicht näher darauf eingehen. Ausser auf das Votum von Markus Jans. Georg Helfenstein hat eine Nachricht vom Zivilschutz. Diese Pinzgauer wurden vor einigen Jahren für 5'000 Franken pro Stück gekauft, und zwar zu einem Sonderpreis. Heute wären sie nur noch auf Versteigerungen zu einem mehrfach höheren Preis zu erhalten. Die Unterstände dienen nicht nur dazu, die Pinzgauer darunter zu stellen, sondern auch die Kleinbusse. Es kommt auch niemandem in den Sinn, Feuerwehr- und Rettungsdienstfahrzeuge im Freien abzustellen. In diesem Sinn sind diese Unterstände gerechtfertigt. Dass die Kosten so massiv gesenkt werden konnten, ist nicht direkt der Baudirektion zu verdanken, sondern unserer Kommission, welche sich hartnäckig für die Sache, aber gegen die Kostenvorgaben einsetzte. Auf die Asphaltierung des Belags wurde verzichtet, die Reserven wurden gekürzt (was in diesem Falle durchaus Sinn macht) und das Unvorhergesehene ist etwas vorhersehbarer geworden. Jedoch erstaunt es den Votanten immer noch, dass das Honorar für Architekt und Ingenieur 15'000

Franken beträgt, hat doch der Baudirektor auf seine Frage hin letztes Mal gesagt, dass für diese Angelegenheit bis jetzt Kosten von 8'000 Franken aufgelaufen sind. Seither haben wir eine GU-Offerte vom Stahlbauer und vom Baumeister. Da fragt sich Georg Helfenstein ernsthaft, wozu wir wiederum 7'000 Franken mehr ausgeben für etwas, was es eigentlich nicht mehr braucht. Feststellungen sind erlaubt und eine Antwort, egal wie diese auch ausfällt, ist sowieso schwer nachprüfbar. In diesem Sinne beantragt der Votant namens der CVP-Fraktion, im Sinne von Kommission und Stawiko, diesem Geschäft zuzustimmen.

Sicherheitsdirektor Hanspeter **Uster** verzichtet auf sein Votum, da Georg Helfenstein ihm die Informationen zum Zivilschutz bereits vorweg genommen hat.

EINTRETEN ist unbestritten.

DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1334.6 – 11859

Das Wort wird nicht verlangt.

→ Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 63 : 3 Stimmen zu.

#### 868 KAMMERKONZEPT «ENNSEE»

- KANTONSRATSBECHLUSS BETREFFEND GENEHMIGUNG DES GENERELLEN PROJEKTS «KAMMERKONZEPT ENNSEE»
- KANTONSRATSBECHLUSS BETREFFEND RAHMEN- UND OJEKTKREDIT FÜR DIE PLANUNG UND DEN BAU DER KAMMERN B UND C DER KANTONSTRASSE «KAMMERKONZEPT ENNSEE» SOWIE FÜR DEN LANDERWERB
- KANTONSRATSBECHLUSS BETREFFEND OJEKTKREDIT FÜR DIE PROJEKTIERUNG DER KAMMERN A UND D DER KANTONSTRASSE «KAMMERKONZEPT ENNSEE» SOWIE FÜR DEN LANDERWERB

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1393.1./2./3./4 – 11890/91/92/93), der Strassenbaukommission (Nrn. 1393.5./6 – 11987/88), der Raumplanungskommission (Nr. 1393.7 – 11902) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1393.8 – 12010).

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass wir es hier mit folgender speziellen Ausgangslage zu tun haben:

Der *Regierungsrat* beantragt ursprünglich in den beiden Vorlagen Nr. 1393.3 – 11892 und 1393.4 – 11893 einen Rahmen- und Objektkredit für Planung und Bau der Kammern B und C, sowie einen Objektkredit für die Projektierung der Kammern A und D.

Die *Strassenbaukommission* beantragt gemäss Vorlage Nr. 1393.6 – 11988, über alle vier Kammern als Ganzes zu befinden und somit einen Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau aller vier Kammern.

Die *Raumplanungskommission* lehnt die Vorlage Nr. 1393.6 – 11988 der Strassenbaukommission ab und stimmt den ursprünglichen Vorlagen des Regierungsrats Nrn. 1393.3./4 – 11892/93 zu.

Der *Regierungsrat* seinerseits zieht seinen ursprünglichen Antrag zurück und schliesst sich dem Antrag der Strassenbaukommission an.

Die Eintretensdebatte erfolgt gleichzeitig zu allen drei Vorlagen. Wir bitten den Rat, bereits jetzt im Eintreten zu den eben aufgeführten Grundsatzentscheiden bezüglich Umsetzung des Projekts Stellung zu nehmen. Wir werden somit nach erfolgtem Eintreten zu diesen Grundsatzfragen abstimmen.

Beat **Villiger** erinnert daran, dass der Kantonsrat mit der Genehmigung des Teilrichtplans Verkehr den eigentlichen Startschuss für die Planung und den Bau von diversen grossen Strassenbauprojekten – unter anderem auch für das Kammerkonzept – gab. Der Rat stimmte am 27. November 2003 in der Schlussabstimmung dem Objektkredit für das Generelle Projekt mit 59 : 5 Stimmen zu. Die Strassenbaukommission hat für die Beratung des Geschäfts anderthalb Tage aufgewendet und die geplante Strassenführung auch im Gelände besichtigt. Wir haben uns zusätzlich von zuständigen Mitarbeitern der Baudirektion sowie von Experten der diversen Themenbereiche informieren lassen. Der Kommissionspräsident bedankt sich beim Baudirektor und seinem Mitarbeiterstab für die stets gute und unerlässliche Zusammenarbeit und Unterstützung. Die Kommissionsmitglieder befürworteten im Rahmen der Eintretensdebatte sehr grossmehrheitlich die Zielsetzungen des Kammerkonzepts, vor allem nämlich die Gemeinden Cham und Hünenberg vom Verkehr zu entlasten. Um nicht alles nochmals zu wiederholen, sei auf die Berichte der Regierung, der Strassenbaukommission, der Staatswirtschaftskommission und auch der Raumplanungskommission verwiesen. Zusätzlich möchte der Votant aber zu folgenden Themenbereichen Stellung nehmen.

*Gesamtprojekt oder Etappierung.* Für die Kommission war von Anfang klar, dass das Kammerkonzept zwar in Etappen gebaut werden kann und soll, dass es aber als Ganzes beschlossen werden muss. Der Grund liegt einzig darin, dass die Ziele nur dann erreicht werden können, wenn alle Abschnitte einmal erstellt sind und somit erst dann die in sie gesetzte verkehrspolitischen Wirkung entfalten können. Der Antrag der Regierung birgt nämlich die Gefahr in sich, dass jetzt zwei Kammern bewilligt, später aber die restlichen theoretisch nicht mehr gebaut werden könnten. Allein die uns vorliegenden Verkehrsbelastungsstatistiken zeigen auf, dass gerade beim Weglassen der Kammer A in Cham bei weitem nicht die gewünschte Verkehrsreduktion stattfinden würde. Das haben wir bei der Festlegung der Prioritätenordnung sowie beim Kredit für das Generelle Projekt zu wenig gewichtet. Das Herausbrechen eines Teilelements in einem mehrstufigen, zeitlich gestaffelten Verfahren wäre finanz- und wirtschaftspolitisch verheerend. Man kann ja auch in der Politik gescheiter werden. Und Hand aufs Herz: Es ist doch nicht korrekt, wenn wir jetzt zwei Etappen bewilligen, allenfalls dem Bürger auch zum Entscheid vorlegen, und dann später im Sinne einer gewollten oder ungewollten Salamitaktik die übrigen Kammern vorlegen. Da würde Beat Villiger sich als Bürger verschaukelt fühlen. Es muss ihm also klaren Wein eingeschenkt werden und wir und allenfalls das Volk sollen letztlich deshalb über das gesamte Projekt in einem Entscheid urteilen können. Gebaut wird so oder so in Etappen. Sie können auch unabhängig voneinander erstellt werden. Das

ist in den Medien etwas zu wenig klar herübergekommen. Nochmals: Es geht darum, dass wir alles auf einmal beschliessen, damit wir die Gewähr haben, dass auch einmal alles gebaut wird.

*Verfahrensablauf.* Die Strassenbaukommission hat sich in den letzten Jahren immer wieder über die Abläufe bei Strassenbauprojekten Gedanken gemacht. Wir haben verschiedene Varianten geprüft und kennen das frühere Verfahren mit dem Antrag und dem Objektkredit zum Generellen Projekt, dessen Genehmigung und später der Kreditbewilligung für Planung und Ausführung. Jetzt wollen wir ja heute alles zusammen nehmen. Mit der Genehmigung des Generellen Projekts beschliessen wir gemäss Antrag der Strassenbaukommission den Gesamtkredit für Planung und Ausführung. Damit solche Planungsleichen wie früher nicht wieder passieren, bittet der Votant den Rat, dem Antrag der Strassenbaukommission zuzustimmen. Wir könnten, wenn es später falsch laufen würde, ca. 20 Mio. an Planungskosten einsparen.

*Prioritätenordnung.* Der Kantonsrat beschloss im Januar 04 den Richtplan mit der Prioritätenliste. Diese stützt sich auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien. Diese Prioritätenordnung ist in der Regel alle vier Jahr allfälligen Veränderungen anzupassen und dem KR zum Beschluss neu vorzulegen. Eine entsprechende Neubeurteilung ist laut Schreiben der Baudirektion vom 22. März 2006, ergangen an die Präsidenten der Raumplanungs- und Strassenbaukommission und der Kommission für Öffentlichen Verkehr, anfangs 2008 vorgesehen. Es stellt sich heute vor allem für die Raumplanungskommission ja die Frage, ob mit dem Antrag der Strassenbaukommission die Prioritätenliste bzw. der Richtplan verletzt wird. Wir sagen klar nein, weil bei den Projekten der zweiten Priorität ein Baubeginn von 08 bis 14 vorgesehen ist und der Richtplan bei der Priorität 2 von Baubeginn spricht. Und es wird ja wohl niemand meinen, wir könnten vor 2008 mit einer Kammer beginnen. Es findet jetzt ein unnötiges Gerangel um die Prioritätenliste statt. Sie dient da und dort auch als Mittel zum Zweck. Wichtig ist doch, dass wir, wenn schon, im Interesse einer zukünftigen und wirkungsvollen Verkehrspolitik das Richtige entscheiden und tun.

*Zu den einzelnen Kammern.* Dazu hat der Kommissionspräsident nicht viel zu sagen. Er verweist auf den Bericht. Nur etwas zur Kammer A, dem wohl schwierigsten Abschnitt. Diverse Unsicherheiten bestehen hier noch beim Ausbau der Kreuzung Alpenblick. Es ist der Kommission aber auch ein Anliegen, dass das angrenzende Wohnquartier geschont wird durch eine möglichst tiefe Strassenlegung und dass das Ostportal des Tunnels noch etwas verlängert wird. Es ist nach Auffassung der Kommission gerade die Kammer A zwingend zu bauen, weil nur so eine wirkungsvolle Entlastung von Cham bewirkt wird.

*Baubeginn und Bauzeit.* Auf Grund von Erfahrungen wissen wir, dass hier kaum genaue Angaben gemacht werden können. Wenn es aber einigermassen gut läuft, sollte man ca. im Jahre 2010 mit der ersten Etappe beginnen können. Beat Villiger hat auch die Gemeinden angefragt, wie sie sich zum neuen Antrag der Strassenbaukommission stellen. Von allen drei Gemeinden (Cham, Hünenberg und Risch) hat er eine Antwort erhalten. Sie stehen voll und ganz hinter unserem Antrag.

*Finanzierung.* Auf Grund des Generellen Projekts beträgt der Baukredit total 180 Mio. Franken, muss aber auf Grund der heute noch vorliegenden Kostenengenauigkeit auf 230 Mio. erhöht werden. Das heisst aber nicht, dass zum Voraus der gesamte Kredit gebraucht wird. Wichtig für die Kommission und den Rat ist, dass wir nachher die 50 Mio. als Objektkredite beschliessen können. Man muss auch wissen, dass möglicherweise aus dem vorgesehenen Agglomerationsfonds des Bundes Geld in das Kammerkonzept fliest. Auch für die Nordzufahrt sind ja bekanntlich bereits ca. 35 Mio. budgetiert, die wir bei der Krediterteilung vor Jahren nicht berücksichtigen

konnten. Beat Villiger geht davon aus, dass allenfalls auch Peter Dür und der Finanzdirektor dazu noch Ausführungen machen werden.

*Informationsfluss.* Die Kommission wollte anfänglich eine Begleitkommission bilden, hat dann aber festgestellt und eingesehen, dass wir die klare Gewaltentrennung zwischen Exekutive und Parlament pflegen sollten. Insofern haben wir es belassen bei einer periodischen Berichterstattung an den Kantonsrat. Auch in der Strassenbaukommission wird sicherlich an den Sitzungen dieses Themas präsent sein.

*Behördenreferendum.* Wir wussten in der Kommission nicht, wer unseren Vorschlag «alles oder nichts» mittragen wird. Und vor diesem Hintergrunde sagte sich die Kommission, wenn sie mit ihrer Idee durchkommen sollte, dass dann das Projekt dem Volk zu unterbreiten sei. Es hat die Kommission sehr gefreut, dass sich der Regierungsrat sowie auch die Stawiko unserem Antrag anschliessen können. Und wenn die Regierung sagt, dass man mit dem Antrag nicht vors Volk soll, so nehmen wir dies zur Kenntnis. Wir haben vielleicht nicht alle Überlegungen einbezogen, die jetzt die Regierung gemacht hat. Wir können heute über das Behördenreferendum diskutieren, aber abgestimmt darüber wird erst bei der 2. Lesung. Die Strassenbaukommission wird bis dann die Vor- und Nachteile einer Volksabstimmung nochmals prüfen.

*Standort Zug.* Die Strasse wird weiterhin die am stärksten beanspruchte Infrastruktur bleiben. Weit über 80 % der Personen und Güter benutzen die Strasse. Die Wachstumsannahmen liegen bei 20 bis 40 %, resp. 30 bis 50 %. Alleine die Stauverluste kosten uns jährlich weit über 2 Milliarden. Beat Villiger wurde in den letzten Tagen von vielen Personen, Firmen, KMU usw. angesprochen. Alle sagen das Gleiche: Macht endlich etwas! Es gibt mittlerweile diverse Studien über den Kanton Zug, und überall wird das Verkehrsproblem als das weitaus grösste genannt. Der Votant möchte heute auch an jene appellieren, welche aus regionalpolitischen Überlegungen oder wegen der Prioritätenordnung nein sagen wollen. Solche kleinkrämerischen Absichten haben jetzt keinen Platz. Sie können aber die beschlossene Umsetzung des Verkehrsrichtplans verunmöglichen oder mindestens arg strapazieren. Wir müssen jetzt endlich den Projekten der 1. Priorität zum Durchbruch verhelfen, wir müssen, wenn die Projekte vorliegen, sie auch behandeln und bewilligen. Der Verkehrswegbau muss nachhaltig sein. Die ökologischen Aspekte sind in die Planung und Ausführung einzubeziehen. Das wird auch gemacht. Strassenbau kann nie unbeschränkt zu Lasten der Umwelt gehen. Allerdings ist klar, dass nur leistungsfähige Wirtschaftssysteme einen guten Standort gewährleisten. Und man muss bedenken, dass die heutige Verkehrssituation noch nicht die schlimmste ist. Bis wir endlich neue Anlagen haben, dürfte im Kanton Zug das Fluchen und Warten weitergehen und zunehmen. – Beat Villiger bittet den Rat, den Anträgen der Strassenbaukommission zu folgen.

Peter Dür weist darauf hin, dass die Hauptaufgabe der Stawiko darin besteht, diese Vorlage und die vorliegenden Varianten der Realisation auf ihre finanziellen Auswirkungen hin zu überprüfen. Es stellt sich die Frage, ob der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit erfüllt wird. Verdankenswerterweise führt der Kantonsingenieur Hannes Fässler seit einigen Jahren eine Modellrechnung, welche das Durchspielen verschiedener Szenarien ermöglicht. Diese Übersicht diente uns in der Vergangenheit bereits zur Beurteilung des Strassenbauprogramms 2004-2011. Wir konnten zur Kenntnis nehmen, dass die Finanzierung der Strassenbauprojekte der 1. Priorität gemäss TRP Verkehr gesichert ist. Der Verlauf der Spezialfinanzierung Strassenbau verändert sich unter anderem wegen Verzögerungen, beispielsweise

bei der Nordzufahrt, aber laufend und diese Szenarien müssen nachgeführt werden. Wenn wir die Variante der Strassenbaukommission betrachten, d.h. wenn gestaffelt, aber beschleunigt das ganze Kammerkonzept realisiert würde, hätte dies eine vertretbare und zeitlich begrenzte Verschuldung der Spezialfinanzierung zur Folge. Zudem ist nicht ausgeschlossen, dass wie bei der Nordzufahrt auch noch Bundesgelder abgeholt werden können, da man das Kammerkonzept Ennetsee als Agglomerationsprojekt bezeichnen kann und entsprechende Bundesgelder möglicherweise abgeholt werden können.

Auf der Beilage A sieht man auf der untersten Linie die Projekte der 1. Priorität, Stand 2003. Es war für uns eine Überraschung, dass möglicherweise die Spezialfinanzierung bis über 200 Mio. Franken ins Minus geht. Dass wir dort also ein Defizit von über 200 Mio. erreichen. Das hat sich glücklicherweise relativiert. Wenn Sie die Linie anschauen, die dem Stand Januar 2006 gemäss TRP Verkehr entspricht und berücksichtigen, dass wir für die Nordzufahrt einen Beitrag von 35 Mio. erhalten, sehen Sie, dass nur noch ein leichtes Defizit in den Jahren um 2016 resultieren könnte. Ein vertretbares und zeitlich begrenztes Defizit. Wenn Sie die dicke Linie betrachten, die der Situation entspricht, wenn man alle Kammern, zeitlich gestaffelt, realisieren würde. Aus Sicht der Stawiko wäre auch dieses Defizit tragbar. Eine weitere Linie entspricht der Situation, dass wir möglicherweise Einsprache haben wie bei der Nordzufahrt. Dann relativiert sich auch dort dieses Defizit. Und wenn Sie dann noch berücksichtigen, dass möglicherweise noch dieser Agglomerationsbeitrag vom Bund kommt für dieses Projekt, könnte sich das noch günstiger auswirken. Zusammenfassend: Wenn Sie diese immer sauber nachgeföhrt Szenarienliste anschauen, sehen Sie, warum die Stawiko davon ausgeht, dass das ganze finanziertbar ist.

Die Stawiko interpretiert wie die Strassenbaukommission die Unterlagen der Regierung so, dass nur eine Realisation aller Kammern, d.h. des Kammerkonzepts als Ganzes, die notwendige Verkehrsentlastung des Ennetsees ergibt. Die einzelnen Kammern waren bei der strukturierten Analyse der Verhältnisse und der Projektierung sicher sinnvoll. Heute muss man diese Kammern aber als Gesamtprojekt betrachten und finanzieren. Es besteht heute die Gefahr, dass andere Kantonsteile – vor allem der Berg wegen der Tangente Neufeld und die Stadt Zug unter anderem wegen dem Tunnelprojekt – im Verteilkampf der begrenzten Ressourcen versuchen könnten, einen Teil der Kammern zu verhindern, im Glauben, mehr Geld für die eigenen Projekte zu gewinnen. Aber auch im Ennetsee könnte das Interesse für eine Gesamtrealisation nachlassen, wenn einzelne Gemeinden diejenige Kammer erhalten haben, welche Ihnen die nötige Entlastung bringt. Alles ein wenig anfangen und nichts richtig fertig stellen, so dass es seine volle Wirkung erzielen könnte – mit einem solchen Vorgehen wird der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit aus Sicht der Stawiko klar nicht erfüllt. Es muss absolut vermieden werden, dass lediglich einzelne Teile dieses Gesamtkonzepts umgesetzt werden. Lehnt das Parlament und allenfalls auch das Volk dieses Gesamtkonzept für den Ennetsee ab, kann das Geld für den Bau der Kammern B und C eingespart und anderweitig eingesetzt werden.

Zum Mitspracherecht des Kantonsrats. Die Stawiko ist sich bewusst, dass das Mitspracherecht des Kantonsrats in dem Sinne eingeschränkt wird, dass im Rahmen eines referendumsfähigen Kreditbeschlusses 180 Mio. des Rahmenkredites von 230 Mio. Franken auf einmal frei gegeben werden. Sollte diese Vorlage gemäss Variante der Strassenbaukommission genehmigt werden, verlangt die Stawiko gleich wie die Strassenbaukommission, mindestens einmal jährlich einen Controlling-Bericht zum Projektfortschritt zu erhalten.

Gestützt auf unseren Bericht und diese Ausführungen beantragen wir einstimmig, auf die Vorlage Nr. 1393.2 einzutreten und ihr zuzustimmen, mit 6 Ja-Stimmen bei einer Enthaltung, auf die Vorlagen Nrn. 1393.3 einzutreten und an ihrer Stelle der Vorlage Nr. 1393.6 der Strassenbaukommission zuzustimmen.

**Louis Suter** weist darauf hin, dass die Raumplanungskommission als einzige der vorberatenden Kommissionen den ursprünglichen Antrag der Regierung unterstützt, die Rahmen- und Objektkredite für das Kammerkonzept in zwei Schritte aufzuteilen. Nachdem auch die Regierung ihren ursprünglichen Antrag zurückgezogen hat und nun die Strassenbaukommission unterstützt, ist die Haltung der RPK für viele überraschend. Deshalb drei Vorbemerkungen:

- Für die RPK ist es von elementarer Bedeutung dass die im Richtplan enthaltenden Projekte nicht nur geplant, sondern auch realisiert werden. Um dies zu erreichen, erachtet sie es als wichtig, dass den regionalpolitischen Aspekten der Richtplanung die nötige Beachtung geschenkt wird. Dazu gehört insbesondere auch die Einhaltung der Prioritäten.
- Das Kammerkonzept ist für die RPK im Grundsatz unbestritten und wird vorbehaltlos unterstützt. Nur die Realisierung aller vier Kammern bringt den gewünschten Erfolg.
- Die RPK teilt die Meinung der Regierung, dass die Finanzierung aller Projekte der ersten Priorität gesichert ist.

Da nun die Kammern B und C der ersten Priorität zugewiesen sind, stellt sich auf Grund der Vorlage der Strassenbaukommission unweigerlich die Frage, ob es mit dem kantonalen Richtplan vereinbar ist, wenn bereits jetzt Baukredite für Projekte der zweiten Priorität beschlossen werden. Nach eingehender Diskussion ist unsere Kommission mit 7 : 5 Stimmen und einer Enthaltung zur Überzeugung gelangt, dass der Beschluss der Strassenbaukommission mit der Prioritätenordnung im Richtplan nicht vereinbar ist. Im Gegensatz zur Regierung und der Strassenbaukommission, welche die Prioritätenordnung nur auf den Baubeginn abstellen, versteht die Mehrheit der Raumplanungskommission es so, dass zuerst alle Vorhaben der 1. Priorität gesichert sein müssen und erst dann für Vorhaben der 2. Priorität Baukredite beschlossen werden dürfen. Für unsere Kommission stellte sich deshalb nun die Grundsatzfrage, ob die Prioritätsliste im Richtplan schon jetzt, also nach nur gut zwei Jahren nach der Inkraftsetzung durch den Kantonsrat, angepasst werden soll. Nach intensiver Diskussion hat unsere Kommission mit 11 : 0 Stimmen und 2 Enthaltungen beschlossen, dass an der Prioritätsliste im kantonalen Richtplan festgehalten werden soll. Wir sind einhellig der Meinung, dass die Vorhaben im Richtplan nun umgesetzt und verwirklicht werden sollen. Dies ist nur möglich, wenn die Prioritätsliste eine gewisse Beständigkeit hat. Wird andauernd über die Prioritäten gesprochen, so werden nur «Planungsleichen» produziert, aber keine Vorhaben verwirklicht.

Die RPK ist sich bewusst, dass der Kammer A die grösste Opposition erwachsen wird, da sie auf beiden Seiten der Tunnelportale nahe an Wohnzonen vorbei führt. Ohne die Realisierung der Kammer A wird sich der erhoffte Erfolg für die Entlastung des Zentrums von Cham jedoch nicht einstellen. Die Gefahr, dass bei einer Aufteilung der Objektkredite die Finanzierung der Kammer A bei einer Volksabstimmung scheitern könnte, ist nicht ganz von der Hand zu weisen. Anderseits besteht insbesondere auch beim Antrag der Strassenbaukommission die Gefahr, dass das Kammerkonzept bei einer Volksabstimmung scheitern könnte. Dies vor allem dann, wenn es zu einer unheiligen Allianz kommt zwischen grundsätzlichen Gegnern der Kammer A aus Cham und jenen Kreisen aus den Berg- und Talgemeinden, welche aus

regionalpolitischen Gründen und Befürchtungen (Prioritäten) das Kammerkonzept ablehnen. Sollte der Antrag der Strassenbaukommission, unterstützt von Regierung und Stawiko, durchkommen, wovon auszugehen ist, wird die RPK zur 2. Lesung einen Antrag stellen, der die Einhaltung der Prioritäten im Sinne der Richtplanung präzisiert. Ziel dieses Antrages ist es, die Chancen für den positiven Ausgang bei einer Volksabstimmung zu verbessern.

Gestützt auf diese Ausführungen und unseren Kommissionsbericht beantragt ihnen die RPK, den Antrag der Strassenbaukommission, unterstützt durch Regierung und Stawiko, abzulehnen und dem ursprünglichen Antrag der Regierung, d.h. den Vorlagen Nr. 1393.2./3./4 zuzustimmen.

Berty **Zeiter** bittet den Rat, zuerst bei einer Vorstellungsübung mitzumachen. Dazu die Projektion einer Kartenskizze (Beilage B). Stellen Sie sich vor, Sie fahren vom McDonald's an der Zugerstrasse in Baar und wollen auf die andere Seite von Baar, ins Hallenbad Lättich oder zur früheren Spinnihalle. Nun überlegen Sie sich, welchen Weg Sie nehmen wollen. Sie wissen, die Strasse durchs Zentrum von Baar ist mit flankierenden Massnahmen verlangsamt worden, die Busse stehen auf der Fahrbahn und blockieren Sie. Auch die Steuerung der Lichtsignalanlage versucht, Sie auf die Umfahrung gegen die Autobahnauffahrt und über die Weststrasse zu lenken. Beantworten Sie nun die Frage für sich selbst: Wie oft haben Sie für diese Strecke die Umfahrung gewählt, und wie oft sind Sie durch den Ortskern gefahren?

Nun die vergleichbare geistige Übung mit dem Kammerkonzept ca. im Jahre 2020 (Beilage C). Sie haben Ihr Auto an der Tankstelle in der Chollermühle aufgetankt und wollen nun auf den Golfplatz in Holzhäusern für ein Spielchen. Sie fahren auf die Ampel am Alpenblick zu und fragen sich: Welche Strecke soll ich wählen? Diejenige durch den Ort oder jene des Kammerkonzeptes? Und wo werden Sie durchfahren, wenn Sie jemanden in der Andreasklinik besuchen wollen?

Wenn man die beiden Folien übereinander legt, wird die Megadimension des Kammerkonzepts erst recht sichtbar. Es ist offensichtlich, dass das Projekt als Entlastung des Chamer Dorfkernes nicht im Entferntesten das bringen wird, was uns jetzt versprochen wird. Denn aus der eigenen Erfahrung weiss die Votantin, dass Automobilistinnen und Automobilisten wo immer möglich die kürzeste Strecke nehmen.

Über eine Umfahrungsstrasse dieser Dimension, die den Agglomerations-Verkehr aufnehmen kann, verfügt Cham bereits. Das ist die Autobahn. Bei der Vorstellung des 6-Spur-Ausbau-Projekts vor einer Woche hat der Baudirektor diese Doppelfunktion der Autobahn explizit benannt. Kürzlich kam ja die Nachricht, dass der 6-Spur-Ausbau vor der Eröffnung der Knonauer Autobahn vorgenommen werden kann. Damit wird der Flaschenhals (Zitat Kantonsingenieur) zwischen der Blegi-Kurve und der Verzweigung Rotkreuz entschärft, und die Autobahn kann ihre Funktion als Umfahrung wieder wahrnehmen.

Wenn nun zusätzlich sämtliche Strassen des Kammerkonzepts in erster Priorität bewilligt und erstellt werden sollen, widerspricht dies dem vom Parlament verabschiedeten Richtplan in zweifacher Hinsicht:

- Einerseits werden die vom Kantonsrat festgelegten Prioritäten nicht eingehalten, wie die RPK klar dargelegt hat.
- Anderseits verletzt das Kammerkonzept-Projekt den im Richtplan verankerten Grundsatz, dass der Individualverkehr angebotsorientiert zu planen ist. Konkret heisst dies: Das Verkehrsaufkommen ist zu regulieren über eine Beschränkung des Angebots. Das Kammerkonzept widerspricht diesem Grundsatz. Die Studien zeigen

auf, dass die Kammer A mehr Kapazität aufweist als die Reduktion durch Cham ausmacht. Es ist also eine klare Kapazitätsausweitung.

*Zu den einzelnen Kammern.* Den Bau von B und C kann die AF aus folgenden Gründen befürworten:

- Cham hat ein grosses Verkehrsproblem. Diese beiden Kammern helfen, den Verkehr aus dem Zentrum von Cham auf die Autobahn zu bringen, ebenso wie aus Hünenberg und von Knonau her. Auch die Entlastung der viel befahrenen Untermühlestrasse wird damit erreicht – aber nur mit flankierenden Massnahmen und mit Hilfe von unerwünschten Umwegfahrten.
- B und C brauchen im Verhältnis wenig Land und die Kosten halten sich in Grenzen. Unsere Forderung ist, dass B und C gleichzeitig mit dem 6-Spur-Ausbau erstellt werden, um so Synergien nutzen zu können. Wir befürworten hier also eine rasche Umsetzung.

Wir lehnen jedoch den Bau der Kammern A und D zum jetzigen Zeitpunkt ab. Unsere Gründe dazu:

- Wenn alle vier Kammern erstellt werden, wird das Kammerkonzept zur Umfahrung der stark belasteten Autobahn genutzt, also fliesst so Verkehr von der Autobahn auf das Kammerkonzept ab. Werden nur die Kammern B und C erstellt, fliesst der Verkehr aus den umliegenden Orten und Ortsteilen direkt auf die Autobahn und das Zentrum Cham wird entlastet.
- Dem Projekt zu Grunde liegende Studien zeigen, dass bereits die Kammern B und C grossen Nutzen bringen im Verhältnis zur Investitionshöhe. Nach dem Bau jeder Kammer sind die entsprechend möglichen flankierenden Massnahmen zu treffen. Aus den gemachten Erfahrungen sind dann die entsprechenden Konsequenzen für die weitere Planung und Umsetzung zu ziehen.
- Wird das gesamte Kammerkonzept in einem einzigen Effort zum jetzigen Zeitpunkt geplant, geben wir die ganze Mitsprache aus der Hand. Das Risiko von Fehlplanungen wird erhöht statt reduziert.

*Zur Kammer D.* Die Kammer C kostet 20 Mio., B 30 Mio. Franken. Kammer D alleine kostet 50 Mio. Franken, verbraucht sehr viel Landwirtschaftsland, sie beeinträchtigt ein grosses Naherholungsgebiet, und ihr Nutzen ist im Verhältnis sehr gering. Der Durchgangsverkehr durch Hünenberg würde mit ihrem Bau sicher verminder, aber hier stehen Kosten und Nutzen in einem krassen Missverhältnis. Zudem wird zusammen mit dem 6-Spur-Ausbau auch der Autobahnknoten Rotkreuz verschärft und benutzerfreundlicher gemacht. Statt mit einer sehr teuren Kammer D Hünenberg zu entlasten, ist das Dorf mit harten flankierenden Massnahmen vor einer inakzeptablen Zunahme des Durchgangsverkehrs zu schützen.

*Zur Kammer A.* Diese Kammer ist sehr umstritten in der Bevölkerung:

- Die direkte grosse Anwohnerschaft befürchtet eine starke Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität. Zudem ist dieser Naherholungsraum bereits aussen herum von der Autobahn eingekesselt.
- Das Generelle Projekt legt die Dimensionen des Tunnels noch nicht definitiv fest. Die Leute wissen noch gar nicht, wie das Projekt konkret aussehen wird. Die Linienführung der Kammer A geht durch wertvolles Kulturland.
- Weiter ist der Knoten Alpenblick eine grosse Knacknuss. Wenn die Kammer A gebaut würde, resultierte daraus eine Verkehrszunahme auf der Alpenblick-Kreuzung von über 40 %. In der Kommission mussten wir zur Kenntnis nehmen, dass für die Probleme an diesem Knoten noch keine befriedigende Lösung gefunden wurde. Die Kreuzung ist bereits jetzt problematisch, aber sie wird es auch nach einer evtl. Verwirklichung des Kammerkonzepts bleiben.

Für die Zielerreichung des Kammerkonzeptes sind die *flankierenden Massnahmen* unerlässlich. In der Vorlage wird klar aufgezeigt, dass das Kammerkonzept nur dann eine wirkungsvolle Entlastung des Chamer Zentrums bewirkt, wenn sämtliche flankierenden Massnahmen ergriffen werden. Da diese also ein integrierender Bestandteil des Konzepts sind, hat der Kanton auch für deren Kosten aufzukommen, denn nur so wird die Realisierung der Massnahmen auch sichergestellt. Damit sind sowohl die Massnahmen zur Gestaltung des Strassenraums in Cham gemeint wie auch der Schutz des Dorfes Hünenberg vor dem Durchgangsverkehr. – Auf weitere Aspekte wird Berty Zeiter im Rahmen der Detailberatung eingehen und einen entsprechenden Antrag stellen.

Zur Finanzierung. In der Vorlage der Strassenbaukommission (1393.5, Anhang) wird die Finanzierung verharmlost. Erstens werden im Verlauf der Verschuldungskurve bis 2025 nur die Bauten der 1. Priorität einbezogen, obwohl diese Priorität nur bis 2008 reicht und nachher weitere Projekte in 2. und 3. Priorität auf die Umsetzung und Finanzierung warten. Weiter sind in diesen Kosten nur die reinen Investitionskosten eingerechnet. Die Strassenunterhaltskosten sind hier nicht mit einbezogen, erst recht nicht die anfallenden externen Kosten. Für den Unterhalt von Strassen müssen im Durchschnitt mindestens 2 % der Bausumme jährlich gerechnet werden. Was nützt es uns, wenn wir ein riesiges Strassenbauvorhaben umsetzen, aber danach fehlt uns das Geld, um unsere Infrastruktur zu erhalten?

Die Schlussbemerkung gilt dem viel diskutierten *Behördenreferendum*. Die AF befürwortet das Behördenreferendum. Bei einer so grossen Investition soll das Volk das letzte Wort haben. Beat Villiger hat in seinem Votum gesagt, wir sollten dem Volk klaren Wein einschenken. Und mit einem Behördenreferendum kann das Volk auch uns klaren Wein einschenken. Deshalb stellt die Votantin wie die RPK den Antrag, auf die Vorlage 1393.1 einzutreten und die Vorlage 1393.6 der Strassenbaukommission abzulehnen.

Markus Jans hält fest, dass es in der SP-Fraktion unbestritten ist, dass die Gemeinde Cham an einem grossen Verkehrsproblem leidet. Die Bevölkerung wartet seit Jahren darauf, dass es gelöst wird. Mit über 20'000 Auto pro Tag wird Cham durchfahren. Diese Belastung führt schon seit längerer Zeit dazu, dass Cham zwar eine der günstigsten Tempo 20- oder 30-Zonen hat, aber an den neuralgischen Punkten die Luft kaum mehr zum Atmen ist. Cham braucht daher eine Umfahrungsstrasse. Das Kammerkonzept ist ein möglicher Ansatz zur Lösung des Problems. Die Kammern B, C und D benötigen am wenigsten Kulturland und kanalisieren den Lärm entlang der Autobahn. Wie alle Strassen sind die Bauwerke zwar keine Aufwertung der Landschaft, aber zumindest eine Entlastung der von Lärm geplagten Bevölkerung. Dabei soll nicht unerwähnt bleiben, dass bei einer Umverteilung des Lärms andere Personen von diesem zusätzlich betroffen werden.

Die Kammer A wurde anders konzipiert als die Kammern B, C und D. An Stelle einer landschaftsschonenden Linienführung entlang der Autobahn wird diese mitten durch Landwirtschaftsland geführt. Damit wird eine neue Lärmquelle erzeugt und ein Naherholungsgebiet wird nochmals mit einer Strasse durchschnitten, respektive belastet. Unbestritten ist, dass für eine wirkliche Entlastung des Chamer Dorfkerns die Kammer A notwendig ist. Diese kann aber mit einer klaren Signalisation und Linienführung auf der bestehenden Kantonsstrasse zur Autobahn bereits heute mit geringen Kosten realisiert werden. Die Gemeinde Grenchen hat uns mit grossem Erfolg bewiesen, dass dies möglich ist. Die flankierenden Massnahmen, die mit der Realisierung der Kammer A zur Entlastung des Dorfkerns zwingend notwendig sind, sind

kaum definiert, unausgereift und im Budget nicht separat ausgewiesen. Ohne flankierende Massnahmen ist eine Reduktion von 600 Fahrzeugen pro Stunde und Richtung bei der Ortsdurchfahrt Cham reine Utopie. Utopie ist es auch, die Kosten für die flankierenden Massnahmen einfach auf die Gemeinde Cham abzuwälzen. Ungelöst ist ebenso die ganze Verkehrsführung bei der Kreuzung Alpenblick. Die Linienführung ist noch unklar oder so gedacht, dass der ganze Langsamverkehr auf eine obere Etage geführt werden soll. Anderes als bei den Kammern B, C und D sind bei der Kammer A noch zu viele Fragen offen und ungelöst. Mit einer Zustimmung zum Objektkredit auch für die Kammer A würde man eine Katze im Sack kaufen, was von der SP-Fraktion abgelehnt wird. Die SP-Fraktion wird bei der Detailberatung einen entsprechenden Antrag stellen.

Die SP-Fraktion hat sich auch eingehend mit dem Antrag der Strassenbaukommission, einen Rahmenkredit von 230 Mio. Franken zu beschliessen, auseinandergesetzt. Sie spricht sich dafür aus, an der Prioritätenliste des kantonalen Richtplanes festzuhalten. Schon bei anderen ebenso wichtigen Anliegen war der Kantonsrat nicht bereit, die Prioritätenliste abzuändern. Die bevorzugte Behandlung der Region Ennetsee ist im Hinblick auf eine ausgeglichene Verkehrsentlastung nicht verständlich und wirkt zufällig. Auch die Stadt Zug mit einem ähnlichen Verkehrsproblem wie die Gemeinde Cham könnte dann ihren Anspruch auf eine bevorzugte Behandlung und Entlastung vom Durchgangsverkehr monieren. Immerhin hat hier der Souverän bereits seine Zustimmung erteilt und sich mit finanziellen Vorleistungen für die Lösung des Problems eingesetzt. Den Vorschlag der Strassenbaukommission und neu auch des Regierungsrats, sofort für das gesamte Projekt die Objektkredite in der Höhe von 180 Mio. Franken freizugeben, erachten wir als unverantwortlich angesichts der langen Planungs- und Realisierungsdauer des Kammerkonzepts von bis zu 15 Jahren. Mit einem solchen Beschluss nehmen wir zukünftigen Kantons- und Regierungsräten die Möglichkeit, bei neuen Erkenntnissen oder sich ändernden Bedürfnissen korrigierend auf das Bauvorhaben einzuwirken. Nebenbei scheinen Kosten bei Strassenbauprojekten – im Gegensatz z.B. zum Bau des Zentralspitals – keine Rolle zu spielen. Während beim Spital eine Begleitkommission eingesetzt wurde, welcher die Direktionen halbjährlich Auskunft unter anderem über die Kostenentwicklung zu geben haben, werden für das Kammerkonzept problemlos 180 Mio. Franken gesprochen. Unschwer ist bei diesem Vergleich festzustellen, dass beim Strassenbau geklotzt und bei den Gesundheitskosten gespart wird. – Grossmehrheitlich ist die SP-Fraktion für Eintreten auf die Vorlage. Sie unterstützt den Antrag der RPK und stützt den ursprünglichen regierungsrätlichen Antrag in der Vorlage 1393.2. Die SP-Fraktion wird je nach Ausgang der verschiedenen Abstimmungen bei der Detailberatung zusätzliche Anträge stellen.

**Beni Langenegger** nimmt vorweg, dass die SVP-Fraktion grossmehrheitlich hinter dem Strassenprojekt Kammerkonzept steht. Denn die Infrastrukturen im Kanton Zug, wie Ausbildungsstätten, öffentlicher Verkehr, Verwaltung, Gesundheitsversorgung, Radwegnetz usw. wurden ständig dem wirtschaftlichen Wachstum unseres Kantons angepasst. Einzig und allein der Neubau von Strassenzügen wurde in den letzten 30 Jahren stiefmütterlich behandelt bei immer grösserem Verkehrsaufkommen. Wir sind klar der Meinung, dass dem Strassenbau im Kanton Zug in Zukunft mehr Beachtung geschenkt werden muss. Denn mit Planen alleine lösen wir keine Verkehrsprobleme, diese bittere Erfahrung hat die Vergangenheit gezeigt. Für das Ennetseegebiet bietet das Kammerkonzept, wie es die Strassenbaukommission vorschlägt, die ideale Lösung. Unserer Meinung nach kann die zu Stosszeiten verkehrsüberlastete

Gemeinde Cham am meisten profitieren, wenn wir uns im Rat zu allen vier Kammern bekennen. Denn nur mit allen vier Kammern wird die Stadt Cham vom Individualverkehr entlastet. Von der Verkehrsentlastung wird nicht nur die Chamer Bevölkerung profitieren, sondern auch der öffentliche Verkehr, der von der Fahrplangenaugigkeit profitieren wird. Mit der Vorlage und den Anträgen der Strassenbaukommission ist die Mehrheit der SVP-Fraktion überzeugt, dass Planungsleichen im Strassenbau in Zukunft verhindert werden und das ganze Kammerkonzept keinen zeitlichen Einfluss auf die Projekte der ersten Priorität haben wird. Zudem ist die Finanzierung gesichert. Stimmen Sie deshalb den Anträgen der Strassenbaukommission zu. Das Behördenreferendum wird von der SVP-Fraktion knapp unterstützt.

Bruno **Briner** hält fest, dass die FDP-Fraktion der Genehmigung des Generellen Projekts Kammerkonzept Ennetsee einstimmig zustimmt. Sie befürwortet grossmehrheitlich die Erteilung eines Rahmenkredits über 230 Mio. Franken und die Erteilung eines Objektkredits über 180 Mio. für die Planung, den Landerwerb und den Bau aller vier Kammern, gemäss dem Antrag der Strassenbaukommission. Hingegen will eine grosse Mehrheit der FDP den Beschluss nicht dem Behördenreferendum unterstellen. Das Bedürfnis nach einer Umfahrung des Dorfkerns von Cham ist unbestritten und dringlich. Das Verkehrsaufkommen ist bereits seit Jahren so hoch, dass in Spitzenzeiten das Zentrum von Cham vollständig ausgelastet ist. Eine Steigerung ist nur über die Ausdehnung der Vollbelastungsstunden möglich. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf der Zugerstrasse beim Alpenblick in Richtung Cham betrug im Jahre 2004 21'000 und wird im Jahr 2020 vermutlich 24'000 Fahrzeuge pro Tag betragen.

Das Generelle Projekt zeigt auf, wie das angestrebte Ziel, nämlich die Reduktion der Verkehrsbelastung in Cham von heute 21'000 auf max. 12'000 Fahrzeuge pro Tag, erreicht werden kann. Es passt sich in das bestehende Verkehrsnetz ein, ergänzt es und fördert den öffentlichen Busverkehr. Es berücksichtigt die Entwicklungsziele der Gemeinden Cham und Hünenberg. Die Eingriffe in die Umwelt sind massvoll und werten sie teilweise sogar auf. Mit dem Kammerkonzept werden der Siedlungsraum und der Wirtschaftsstandort Ennetsee als attraktiver Lebens-, Wohn- und Arbeitsort aufgewertet. Die Ortsdurchfahrt Cham wird vom Verkehr entlastet und die Erreichbarkeit für eine weitere wirtschaftliche Entwicklung ist gewährleistet. Aus diesen Gründen kann die FDP der Genehmigung des Generellen Projektes zustimmen. Der Detailierungsgrad ist für den heutigen Entscheid genügend. Vergessen wir nicht: Es folgen noch Ausführungsprojekte, Auflageprojekte, UVP usw. Wir werden auf Detailfragen noch in genügendem Mass eingehen können.

Bezüglich der Kreditgewährungen unterstützt eine Mehrheit unserer Fraktion den Antrag der Strassenbaukommission und setzt sich für die Genehmigung eines Rahmenkredits über 230 Mio., resp. eines Objektkredits über 180 Mio. für die Planung, den Landerwerb und den Bau aller vier Kammern aus folgenden Gründen ein. Das Generelle Projekt zeigt auf, dass das Hauptziel, nämlich die Reduktion der Verkehrsbelastung im Ortszentrum Cham, nur mit dem Bau aller vier Kammern sowie der Realisierung von flankierenden Massnahmen erreicht werden kann. Beim Verzicht auf einzelne Kammern wird dieses Ziel verfehlt und bei einem Verzicht auf die Kammer D würde zudem ein Teil des Verkehrs einfach auf das Dorf Hünenberg verlagert werden. Es handelt sich beim Kammerkonzept um ein kostenintensives Projekt. Daher ist es zu begrüssen, wenn bereits heute die politische Ausgangslage bezüglich der Realisierung des gesamten Projektes klar ist. Bei einem – hoffentlich nicht eintretenden – negativen Entscheid könnten Dutzende von Millionen für die Planung,

den Landerwerb und den Bau einzelner Strecken, die das Ziel dann doch nicht erreichen, eingespart werden.

Raumplanerisch und in Bezug auf die Prioritäten gemäss der kantonalen Richtplanung sehen wir keine Widersprüche. Im Richtplantext auf S. 116 steht geschrieben: «Die im Richtplan vorgesehene Infrastruktur wird etappenweise realisiert. Die einzelnen Etappen werden in einer Prioritätenliste festgehalten, welche in der Regel alle vier Jahre an eine allfällige veränderte Situation angepasst wird» Und weiter: «Der Regierungsrat unterbreitet dem Kantonsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Die Prioritätenliste stützt sich auf Verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien.» Seit der Verabschiedung des Teilrichtplans Verkehr im Juli 2002 sind nun vier Jahre vergangen. Wir sehen aber wegen dem Kammerkonzept keine Notwendigkeit, die Prioritätenliste anzupassen, denn auch bei einem Beschluss für einen Rahmenkredit, der das Gesamtprojekt abdeckt, wird die Umsetzung etappenweise stattfinden. Der Baubeginn für die in der Priorität 2 geplanten Kammern A und D wird kaum vor 2008 sein. Durch diesen Beschluss wird aus unserer Sicht auch kein anderes Projekt zurückgestellt. Die Realisierung der beiden wichtigen Projekte der 1. Priorität, nämlich die Nordzufahrt und die Tangente Neufeld, wird durch den heutigen Beschluss weder nach vorne noch nach hinten verschoben. Der Baubeginn der Nordzufahrt ist bekanntlich abhängig vom dringend erwarteten Bundesgerichtsentscheid. Die dafür notwendigen Kredite sind bereits gesprochen. Die Projektierungsarbeiten an der Tangente Neufeld verlaufen nach Plan. Zurzeit ist das Generelle Projekt in Arbeit und es soll voraussichtlich gegen Ende dieses Jahres den betroffenen Gemeinden zur Vernehmlassung unterbreitet werden können. Der Kantonsrat wird nächstes Jahr das Generelle Projekt prüfen und über das weitere Vorgehen entscheiden. Die FDP wird sich dann ebenfalls voll dafür einsetzen, dass die Verkehrsbelastung in den Zentren der Städte Zug und Baar reduziert werden kann.

Aus der wirtschafts- und finanzpolitischen Warte ist das gesamte Kammerkonzept realisierbar. Dies bestätigt die Stawiko in ihrem Bericht. Die Frage «Warum hat man denn nicht bereits im Richtplan alle vier Kammern mit derselben Priorität aufgeführt?» beantworten wir in dem Sinn, dass seit dem Start der Arbeiten am Teilrichtplan Verkehr mittlerweile sieben Jahre vergangen sind und in der Zwischenzeit das Generelle Projekt ausgearbeitet wurde, welches klar aufzeigt, dass das angestrebte Ziel mit der Realisierung einzelner Kammern nicht erreicht werden kann. – Wir bitten den Rat, auf die Vorlage einzutreten, das Generelle Projekt Kammerkonzept Ennetsee zu genehmigen und bezüglich der Kreditanträge den Antrag der Strassenbaukommission zu unterstützen.

**Peter Rust** ist der Ansicht, dass heute ein denkwürdiger Tag ist für die Region Ennetsee. Es bietet sich für diese Region noch einmal (vielleicht ein allerletztes Mal) die Chance, die seinerzeit begangene Todsünde mit der verpatzten S+E-Strasse in Cham zu korrigieren. Heute ist der Tag der Vorausschauenden und Besonnenen. Wir sind mit dem Bau der Verkehrsinfrastruktur im Kanton Zug um Jahrzehnte in Verzug. Seit ungefähr 60 Jahren wurden hier keine neuen Kantonsstrassen mehr gebaut. Wir haben uns beschränkt auf einige Korrekturen – da eine Kurve weg, dort ein wenig Sanierung. Aber für das enorme Wachstum der Anzahl Fahrzeuge haben wir in den letzten Jahrzehnten nichts mehr gemacht. Heute dürfen also nicht die Zauderer und nicht die Taktierer und schon gar nicht die Rosinenpicker Oberhand gewinnen!

Zu den Zauderern gehört auch die RPK und wir haben unter anderem vorhin von deren Präsidenten gehört, zuerst müsse die Finanzierung gesichert sein. Der Kanton Zug als einer der reichsten Kantone schlägt sich mit einer solchen Frage herum, wo wir doch längstens andere Probleme haben! Wer denn sonst als der Kanton Zug kann sich ja auch verschulden, wenn es nicht gelingt, in dieser Generation dieses 200-Millionen-Projekt aufzugleisen? Wir haben ja den Beweis vom Stawiko-Präsidenten gehört. Es ist finanzierbar. Aber die Zauderer legen das so aus und hinterfragen und rechnen vor und spalten Rappen. Um diese Frage geht es heute nicht! Und die Taktiker erzählen dann etwas von der Prioritätenliste. Diese spielt im Ablauf im Kanton Zug überhaupt keine Rolle. Wir leiden ja nicht daran, dass wir Baubeginne zu fleissig feiern. Wir haben das Problem, dass wir durch Einsprachen Jahrzehnte blockiert sind. Und dann die Rosinenpicker! Ein Kammerwunsch-Konzert, welche Kammer hätten Sie gern, das kommt schon überhaupt nicht in Frage. Nur der gleichzeitige Beschluss aller Kammern garantiert uns die Entlastung von Cham. Es darf nie passieren, dass später aus irgendwelchen Gründen unbeliebte Kammern verhindert werden. – Der Votant schliesst mit dem Aufruf: Schliessen Sie sich wie die CVP-Fraktion (mit Ausnahme von drei Zauderern) den Beschlüssen der Strassenbaukommission und der Stawiko an!

**Karl Rust** steht hinter dem Antrag der RPK. Die Umsetzung des kantonalen Richtplans erfolgt terminlich, regional und finanziell nach der ausgewogenen Zauberformel der verbindlichen Prioritätenliste. Diese ist demnach vergleichbar mit einer Tinguely-Maschine. Drehen Sie an einem Rad, bewegt sich plötzlich das ganze Vehikel. Bei der über den Haufen geworfenen Prioritätenliste entsteht mit 230 Mio. ein Wunsch nach dem grössten je gehabten Kreditbrocken. Es ist ungeheuerlich, die Gretchenfrage nach den relevanten raumwirksamen Konsequenzen für den ganzen Kanton bewusst oder unbewusst dem Kantonsrat und den Stimmbürgern zu verschweigen! Es wäre vor allem die schuldige Pflicht der Regierung gewesen, wenn sie schon zwischen Weihnachten und Ostern eine Kehrtwende macht, den Ressourcenverschleiss und die Steuergelderfolgen in einem Bilanzbericht dem Nutzen der raumrelevanten Umweltbelastung gegenüber zu stellen. Nachdem die übrigen verbindlich in den Richtplan eingebundenen Raumplanungspartner weder gefragt noch informiert wurden, hat diese Regierung für den Votanten an raumplanerischer Kompetenz in Sachen Verlässlichkeit, Kontinuität und Glaubwürdigkeit eingebüsst.

Zu den Beweisen. In der Richtplanvorlage vom März 2002 weist dieser Regierungsrat eine Nettobelastung allein für den Kanton von 1,5 Milliarden aus. Zu deren Finanzierung, schreibt der gleiche Regierungsrat auf der nächsten Seite, müsse die Motorfahrzeugsteuer bis zu 50 % erhöht werden. Im Kanton Schwyz wurden die letzten zwei Erhöhungen vom Volk abgelehnt. Die Stawiko behauptet heute, die Finanzierung sei gesichert. Karl Rust macht hier ein Ausrufezeichen und fährt weiter. Die Nettobelastung für die gesamte 1. Priorität mit den Kammern A und D beträgt nach den aktuellen Zahlen vergleichbar hochgerechnet 850 Millionen. Wenn nicht Regierung und Stawiko die Steuerfolgen und den geringen Nutzen für diese 230 Millionen aufzeigen, so tun dies sicher diejenigen, welche z.B. an der Baarerstrasse täglich im Stau stehen, oder ganze Wohnquartiere an der Gutschrankabfahrt, welche seit Jahren täglich den Feinstau einatmen. Da vertritt der Votant auch mal ökologische Ansichten. Auch der NFA lässt grüssen, wenn bei der Staatsführung der kluge Hausvater die Steuerfolgen verschweigt und wenn ein unausgereiftes Mammutprojekt von 230 Millionen dem notwendigen für 67 Millionen vorgezogen wird. Wenn dessen schlechter Nutzen zu einer Steuergeldverschleuderung führt. Und wenn die

Ökonomie mit Daumenschätzungen zum Faustrecht greift, die Gesamtinteressen und eine verständliche Ökobilanz mit Füssen getreten werden, müssen wir uns an die Urnen wenden!

Guido **Heinrich** erinnert daran, dass dem Bericht des Regierungsrats vom 13. Dezember 2005 zu entnehmen ist, dass die Realisierung des Projekts in zwei Etappen ausgeführt werden soll. Die Vorgaben sind im Richtplan 2004 enthalten. Bei dieser Staffelung sind Notwendigkeit, Finanzierung sowie ein ausgewogener Strassenbau verteilt auf den ganzen Kanton im Vordergrund gestanden. Den Kammern B und C (1. Priorität mit Baubeginn 2002 bis 2008) sollen jetzt aber gleichzeitig noch die Kammern A und D (2. Priorität Baubeginn 2008 bis 2014) zugefügt werden: Das heisst folglich, das Kammerkonzept als Ganzes zu realisieren. Die dadurch anfallenden Mehrkosten von 105,2 Mio. Franken sind ein namhafter Betrag und mit einer zeitlich begrenzten Verschuldung ist realistischerweise zu rechnen. Eine Stellungnahme zur Meinungsänderung der Regierung hätte gemäss Erachten des Votanten viele Unsicherheiten und Fragen beantwortet. Die Befürchtung, dass dadurch andere Projekte mit höherer Priorität zurück verschoben würden, sind von Hans-Beat Uttiniger klar widerlegt worden. Die Bedenken Guido Heinrichs, die Tangente Neufeld oder die Nordzufahrt würden dadurch zurückgestellt, sind somit vom Tisch und er wünscht für das ganze Kammerkonzept gutes Gelingen.

Auch Monika **Barmet** als einzige Vertreterin der Berggemeinden in der Strassenbaukommission kann den von dieser vorgeschlagenen und beschlossenen Änderungen betreffend Rahmen- und Objektkredit zustimmen. Um die aktuellen Verkehrsprobleme im Ennetsee nachhaltig zu lösen ist es nötig, das gesamte Projekt zu genehmigen. Mit einem Ja unterstützen Sie die zukunftsweisende Lösung der Strassenbaukommission und signalisieren der Zuger Bevölkerung: Wir sind bereit und interessiert, das Problem Nr. 1 im Kanton Zug anzupacken! Geschätzte Kolleginnen und Kollegen aus der Stadt Zug, der Gemeinde Baar und den Berggemeinden: Der Stuttunnel und die Tangente Neufeld sind mit Ihrer Zustimmung nicht gefährdet – im Gegenteil! Die Verkehrsprobleme im Kanton Zug sind mit der Umsetzung des Kammerkonzepts nicht gelöst – es braucht die Umsetzung der anderen Projekte genauso. Die Verkehrsprobleme werden nicht mit Verharren auf Prioritäten und regionalpolitischen Interessen gelöst – es braucht endlich konkrete Massnahmen!

Franz Peter **Iten** wurde als Mitglied der RPK in den letzten Tagen der Vorwurf gemacht, er treibe eine Wischiwaschi-Politik, weil er mit dem beschleunigten Vorgehen der Strassenbaukommission für das Kammerkonzept einverstanden sei und es unterstütze. Leider haben diese Kreise das Protokoll der 16. Kommissionssitzung vom 5. April dieses Jahres nicht vertieft gelesen, sonst hätte man festgestellt, dass zwischen seinem Votum auf S. 7 und seinem Votum auf S. 16 entsprechende Diskussionen stattgefunden haben, die ein Umdenken von ihm in dieser nicht einfachen Frage verlangt haben. Damit kann er ja noch leben. Dass aber Kommissionsmitglieder nicht mehr nachvollziehen können, wer bei welcher Frage wie und was gestimmt hat, stimmt ihn nun wirklich nachdenklich, umso mehr er bei der Frage, ob das vorgeschlagene Vorgehen der Strassenbaukommission die Prioritätenliste verletzte (übrigens neben vier weiteren Mitglieder der Raumplanungskommission) der Auffassung war, dass dies nicht der Fall sei! Dass er dann bei der Schlussabstimmung

gegen den Antrag der Raumplanungskommission gestimmt hat, haben wohl in der nicht einfachen Diskussion und im nicht einfachen Abstimmungsprozedere vor allem diejenigen Mitglieder der Raumplanungskommission nicht realisiert, die ihn nun kritisieren. Es kann nicht sein, dass sich ein Teil der Mitglieder der Raumplanungskommission darüber ärgert, wenn jemand im Rahmen einer Sitzung seine Meinung ändert, wenn die eingebrachten Argumente zur Meinungsänderung überzeugen. Franz Peter Iten meint, dass ist nur fair und für eine Sache wichtig und besser, als stur an seiner eigenen Meinung festzuhalten. Denn er weiss, was er will: Endlich die dringend notwendigen Strassen realisieren können. Dass dabei das Verkehrschaos in Cham nur behoben werden kann, wenn alle vier Kammern realisiert werden, wurde ihm während der letzten Raumplanungskommissionssitzung und in weiteren Gesprächen nur allzu klar – Prioritäten hin oder her.

Das soll aber nicht heissen, dass er die Tagente Neufeld zugunsten des Kammerkonzeptes oder sogar die Umfahrung von Unterägeri zugunsten des Kammerkonzeptes auf spätere Jahre verschieben will. Diese Projekte, wie auch der Stadtunnel, sind mit grossen Schritten voranzutreiben, damit dem Verkehrschaos endlich Stirn geboten werden kann. Baureife Projekte sind unmittelbar und sofort zu realisieren. Denn nur alle Strassenbauprojekte zusammen ergeben eine Entlastung auf unseren Kantonsstrassen, eine Entlastung die dringend notwendig ist, auch zum Vorteil für den öffentlichen Verkehr. Es muss aber auch viel mehr die Frage gestellt werden, warum sind die vier Kammern beim Kammerkonzept Ennetsee nicht in der gleichen Priorität, obwohl die Meinung herrscht, dass nur alle vier Kammern miteinander den verkehrstechnischen Erfolg ergeben, den Cham dringend nötig hat? Die Recherchen des Votanten haben ergeben, dass die Aufteilung der vier Kammern in zwei Prioritäten durch das Amt für Raumplanung bzw. schlussendlich durch den Regierungsrat vorgeschlagen wurde und die Raumplanungskommission dieses Vorgehen ohne grosse Intervention (mit Ausnahme der Kammer D) während der Behandlung des Teilrichtplans Verkehr akzeptiert hat. Der Kantonsrat hat am 3. Juli 2002 den Teilrichtplan Verkehr übrigens beschlossen und hat dieses Vorgehen ebenfalls geschluckt.

Franz Peter Iten betont nochmals, dass für ihn der Antrag der Strassenbaukommission für ein beschleunigtes Vorgehen keine Verletzung der Prioritätenliste bedeutet. Es ist nun mal eine Tatsache, dass der Baubeginn der Strassenbauprojekte der 1. Priorität zwischen 2002 bis 2008, ausser vielleicht der Baubeginn bei der Nordzufahrt, nicht mehr möglich sein wird. Es soll aber nach wie vor das Ziel sein, dass diejenigen Strassenbauprojekte realisiert werden sollen, die baureif sind. Zurzeit sind das aber leider noch keine. Dies sollten wir uns unbedingt vor Augen führen. Aus diesen Gründen bittet der Votant den Rat, auf die Vorlage einzutreten und die Anträge der Strassenbaukommission und schlussendlich auch der Regierung zu unterstützen.

Werner **Villiger** unterstützt grundsätzlich das Vorgehen für die Realisierung des Kammerkonzeptes, wie es der Regierungsrat in seinem Bericht und Antrag vom 13. Dezember 2005 vorschlägt. Er hält es somit für richtig, zuerst das generelle Projekt für alle vier Kammern zu genehmigen und dann für die Realisierung eine Etappierung vorzusehen. Für ihn ist unbestritten, dass alle vier Kammern gebaut werden müssen. Mit diesem Vorgehen wird an der Prioritätenliste, wie sie im kantonalen Richtplan vorgegeben ist, festgehalten, d.h. zuerst sollen die Kammern B + C, später dann die Kammern A + D, gebaut werden.

Der Votant wehrt sich dagegen, dass eine Region ihre Verkehrsprobleme auf Kosten einer anderen Region lösen soll. Selbstverständlich würde es auch Sinn machen, die Tangente Neufeld und den Stadttunnel in der ersten Priorität zu realisieren. Das war im Januar 04, als der Richtplan im Kantonsrat beschlossen wurde, schon klar. Damals war auch schon klar, dass das Kammerkonzept als Ganzes am besten die Verkehrsprobleme in der Stadt Cham und in Hünenberg lösen würde. Es war damals Konsens, dass nur eine ausgewogene Prioritätenliste eine Chance hat, im Kantonsrat eine Mehrheit zu erreichen. Mit dem Antrag der Strassenbaukommission wird dieser Kompromiss wieder in Frage gestellt. Werner Villiger akzeptiert deshalb nicht, dass die Strassenbaukommission und neu auch der Regierungsrat die gestaffelte Realisierung des Verkehrskonzepts, wie es im Richtplan vorgesehen ist, über den Haufen werfen will. Er gewichtet die regionalen Anliegen höher, als dies die Strassenbaukommission tut, denn die Stadt Zug hat auch grosse Verkehrsprobleme, die dringend angepackt werden müssen, vor allem müsste die Realisierung des Stadttunnels vorgezogen werden. Zudem befürchtet er, dass bei einer Annahme des Rahmenkredits für das gesamte Kammerkonzept in der Höhe von 230 Mio. Franken die Finanzierung des Stadttunnels nicht mehr gesichert ist und eine Finanzierung des Stadttunnels nur mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer möglich sein wird – damit wäre der Votant nun überhaupt nicht einverstanden.

Er ist auch der Meinung, dass der Antrag der Strassenbaukommission nicht mit der Prioritätenliste im kantonalen Richtplan vereinbar ist. Im Bericht der Raumplanungskommission vom 5. April 06 wurde dies bereits ausführlich begründet. Zusammengefasst geht es dabei vor allem um eine regionalpolitische Willensäusserung. An der ausserordentlichen Sitzung der Raumplanungskommission von heute morgen wurde ein Kompromiss gesucht, um die Differenzen zwischen der Raumplanungskommission und der Strassenbaukommission in Bezug auf die Auslegung der Prioritätenliste und die Realisierung des Kammerkonzepts zu beseitigen. Wie Kommissionspräsident Louis Suter bereits angekündigt hat, wird die RPK für die 2. Lesung einen Vorschlag zu einer Präzisierung der Prioritätenliste vorlegen. Werner Villiger unterstützt somit nach wie vor den Antrag, den die RPK am 5. April 06 gestellt hat, nämlich auf die beiden Kreditvorlagen des Regierungsrats vom 13. Dezember 05 einzutreten und diesen zuzustimmen.

Abschliessend möchte er betreffend Referendum ein Aspekt zur Sprache bringen, der mir sehr wichtig scheint. Die Strassenbaukommission schreibt in Ihrem Bericht, dass bei einer Ablehnung des Rahmenkredits von 230 Mio. Franken durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Zug auf den Bau einzelner Kammmern verzichtet wird. Diese Aussage hält der Votant für nicht richtig, denn wenn der Gesamtkredit von 230 Mio. Franken abgelehnt wird, bedeutet dies, dass eine Etappierung gemäss Richtplan gilt. Sollte diese Meinung falsch sein, müssten die Stimmbürgerinnen und die Stimmbürger die Möglichkeit erhalten, über beide Varianten abzustimmen zu können. Werner Villiger bittet den Regierungsrat, diesen Sachverhalt heute oder möglichst schnell klarzustellen, damit bis zur 2. Lesung bei Bedarf noch entsprechend reagiert werden kann.

Martin **Stuber** möchte eine Vorbemerkung zu Peter Rust machen. Wir leben anscheinend nicht im gleichen Kanton! Im Kanton Zug, in dem der Votant lebt, sind in den letzten Jahrzehnten einige Strassen gebaut worden. Zuallererst einmal die Autobahn in den 70er-Jahren. Er hat die zum Teil als Student selbst vermessen. Und die Autobahn hat eine wesentliche Umfahrungsfunktion wahrgenommen. Wenn sie nicht gebaut worden wäre, dann wäre der Verkehr wirklich zusammengebrochen. Wir

haben aber auch die Lorzentobelbrücke gebaut, die Umfahrungen Baar, Steinhauen. Es stimmt also schlicht nicht, dass in den letzten 50 Jahren in diesem Kanton keine Strassen gebaut worden sind. – Martin Stuber ist sicher, dass man in Bern Peter Rusts Ausführungen zur Finanzierung des Kammerkonzepts mit grossem Interesse zur Kenntnis nehmen wird. Ob er damit die Aufnahme des Kammerkonzepts in den Agglofonds gefördert hat, überlässt der Votant dessen eigenem Urteil.

Sie wollen heute einen Rahmenkredit sprechen für ein Konzept, von dem wir gar nicht wissen, ob es in dieser Form überhaupt funktioniert. Berty Zeiter hat es schon erwähnt: Der Knoten Alpenblick ist die grosse Knacknuss. Wenn der Sechsspurausbau und das Kammerkonzept im Vollausbau fertig sind, ist ein massiver Kapazitätsausbau des Zubringers in den Arbeitsraum Lorzenebene/Zug geschaffen. Das führt zu Mehrverkehr und dann können Sie sicher sein, dass dieser Knoten zusammenbricht, respektive intensiv «bestaut» wird. Es ist kein Zufall, dass im generellen Projekt dieser Knoten noch nicht fertig geplant ist. Um dem öffentlichen Verkehr überhaupt noch ein Durchkommen zu garantieren, muss die Buslinie 4 vom Alpenblick bis zum Choller von der Zugerstrasse verlegt werden. Lesen Sie auf S. 17 der Vorlage den entsprechenden Passus! Zwischen den Zeilen schimmert eine gewisse Ratlosigkeit der Projektverfasser diesem Problem gegenüber deutlich durch. Und wenn Sie auf S. 3 des Berichts der Strassenbaukommission lesen, merken Sie, dass das dort auch zum Ausdruck kommt. Das gleiche Problem werden wir übrigens auch bei der Nordzufahrt haben. Der grosse Knoten Südstrasse/Weststrasse wird 2020 hoffnungslos überlastet sein. Das weiss man aus einer Studie, die von der Stadt veranlasst wurde.

Zur Beschleunigung des Projekts. Hierzu eine Bemerkung zum Votum von Beni Langenegger. Wir haben mit dem heutigen Beschluss, wenn wir nach dem Vorschlag der Strassenbaukommission verfahren würden, keinen Wechsel auf eine einstufige Verfahrensweise. Die Nordzufahrt ist im genau gleichen Verfahren bewilligt worden. Das war die Idee von Toni Gübler. Man hat einen Rahmenkredit bewilligt. Genau das gleiche Vorgehen mit der gleichen Begründung: Man müsse jetzt vorwärts machen und es müsse schnell gehen. Wo steht die Nordzufahrt heute? Machen Sie sich ja keine Illusionen, dass wenn Sie jetzt so entscheiden, Sie damit das Projekt beschleunigen. Wenn Sie das Kammerkonzept in einem Rutsch mit einem einzigen Rahmenkredit durchboxen wollen, werden Sie genau das Gegenteil erreichen. Der Widerstand gegen die Kammer A wird nämlich das Ganze Projekt blockieren. Wenn sie jetzt diese grosse Kiste von 230 Millionen bewilligen – falls sie überhaupt vor dem Volk besteht –, beschleunigen Sie das Ganze überhaupt nicht. Faktisch heisst das ja nur, dass die Kammern B und C nicht so schnell und vor allem nicht zusammen mit dem Sechsspurausbau der Autobahn gebaut werden können. Das ist die realpolitische Auswirkung, wenn Sie heute dem Vorgehen der Strassenbaukommission und der umgekippten Regierung folgen. Wer zuviel Gas gibt, kommt schnell mal ins Schleudern! Und faktisch heisst der Rahmenkredit, dass die betroffenen Gemeinden wenig oder keine Einflussmöglichkeiten mehr haben. Was das heisst, haben wir bei der Nordzufahrt gesehen.

Ein Wort zu den Relationen. Es heisst immer, der ÖV und der MIV dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden. Einverstanden. Aber schauen Sie sich einmal die eingesetzten Mittel im Ennetsee an. Für neue Strassen soll jetzt ein Rahmenkredit von 230 Mio. gesprochen werden. Das ist das grösste einzelne Projekt im Kanton seit der KVA Fänn, das damals vor dem Volk auch Schiffbruch erlitten hat. Die Doppelspur wird uns dem Vernehmen nach ca. einen Zehntel dieses Betrags kosten. Was bisher in die Stadtbahn investiert wurde und dabei dem Ennetsee zugute kommt, können sie grosszügig gerechnet mit 50 Mio. einsetzen. Hier stimmen die

Relationen doch einfach nicht! Wie sich das mit dem Grundsatz im kantonalen Richtplan vereinbaren lässt, wonach der MIV angebotsorientiert, der ÖV aber nachfrageorientiert ausgerichtet werden soll, konnte dem Votanten bisher noch niemand erklären. Wenn Sie die möglichen Kapazitäten anschauen und deren Kosten, dann ist doch klar: Ein Ausbau des ÖV lohnt sich wesentlich mehr, Sie haben einen höheren return on investment. Und dass die Leute bereit sind, umzusteigen, zeigt der Erfolg der Stadtbahn gerade im Gebiet Ennetsee.

Zur Finanzierung. Entweder ist das ein ganz fauler Trick, der uns da vorgelegt wird mit dieser Berechnung, oder dann will die Strassenbaukommission nur die Projekte der 1. Priorität bauen. Es kann doch nicht im Ernst der Sinn der Sache sein, nur die 1. Priorität anzuschauen, wenn es darum geht, über die Finanzierung zu sprechen. Sie müssen doch alle Projekte anschauen. Diese Darstellung, die aufgelegen ist, gilt bis 2025. Wollen Sie denn bis dann nichts von der 2. und 3. Priorität bauen? Das ist wirklich ein fauler Trick, um davon abzulenken, wie gross dieses Projekt ist. Um davon abzulenken, wie die finanziellen Auswirkungen auf die ganze Geschichte *tatsächlich* wären. Die Stawiko, die sonst doch so kritisch ist bei den Finanzen und jeden Franken umdreht, wird plötzlich blind, wenn es um Strassengeld geht. Und der Agglofonds ist in Bern noch nicht beschlossen! Es droht immer noch das Referendum des TCS. Ob da überhaupt einmal etwas wird, wissen wir nicht.

Dann möchte Martin Stuber zum Schluss auch noch etwas als Stadzuger Kantonsrat sagen. Wenn Sie den Verkehrs-Leidensdruck anschauen, dann gibt es zwei wirklich grosse Probleme in diesem Kanton:

- die Innenstadt von Zug, wo sich täglich 20'000 Autos durch die Altstadt zwängen
- die Chamer Ortsdurchfahrt, wo täglich fast gleichviel Autos das Zentrum verstopfen.

In Zug haben wir das Glück, dass die Innenstadt mit einer Stadt kernentlastung weitgehend vom Verkehr entlastet werden kann. In Cham sehen wir, dass mit dem Kammerkonzept immer noch 12'000 Autos täglich Cham durchqueren würden – es sei denn, es werden wirklich harte flankierende Massnahmen ergriffen. Es fällt dem Votanten nicht leicht, zu neuen Strassen, deren Wirkungen zweifelhaft sind, ja zu sagen. Dennoch glaubt er, dass in Cham etwas geschehen muss. Die Kammern B und C können in Kombination mit den entsprechenden flankierenden Massnahmen tatsächlich etwas bringen. Er hofft, dass die Chamer und überhaupt der Ennetsee Gegenrecht halten und die Zuger Stadt kernentlastung dereinst auch unterstützen werden.

Zum Schluss noch ein Antrag für die Abstimmung. Gemäss § 64 soll die Abstimmung über das Vorgehen (Variante RPK gegen Variante Strassenbaukommission/Regierung) unter Namensaufruf erfolgen.

Hans Peter **Schlumpf** bewundert die argumentativen Spagate, die heute hier geleistet worden sind – vor allem von links, aber auch von rechts. Man möchte zwar alle vier Kammern bauen, aber die Mittel dafür nicht bewilligen. Verschiedene Bedenkenträger äussern sich zu jenem oder einem anderen Aspekt, ohne aber eine Alternative dazu vorzuschlagen, und genau zu wissen, dass nichts machen eben auch nicht die Lösung sein kann. Die Vertreterin der AF hat sich sehr ausführlich zum Projekt geäussert und das mit Zeichnungen dokumentiert. Sie hat das in diesem Sinn bereits in der Strassenbaukommission getan. Der Votant kann diese Argumentation weitgehend nicht nachvollziehen. Die Strassenbaukommission hat sich in praktisch allen Abstimmungen mit allen gegen eine Stimme anders entschieden.

Warum ist das Kammerkonzept Ennetsee seinerzeit überhaupt etappiert worden? Dies ist weitgehend aus finanziellen Überlegungen gemacht worden. Vor vier Jahren hat die Kurve über die prospektiven Finanzierungsaussichten noch anders ausgesehen. Dieses Argument ist im Moment weitgehend entkräftet. Auch die Diskussion um die Prioritätenordnung ist müssig. Die Prioritäten des Richtplans werden in keiner Weise verletzt werden. Die Realisierung des Kammerkonzepts wird sich auch im besten Fall über 10 bis 15 Jahre von heute weg hinziehen. Wir sind schon heute nicht mehr weit entfernt vom Zeitfenster der 2. Priorität. Es werden mit dem beantragten Vorgehen auch keine anderen Projekte wie etwa die Nordzufahrt oder die Nordtangente zeitlich negativ präjudiziert. Nur die Kammer A bringt für Cham die notwendige Entlastung. Ein Kammerkonzept ohne Kammer A ist nicht einfach ein Viertel schlechter als eines mit, sondern es ist weitgehend wertlos. Trotzdem wäre sehr viel Geld dafür in den Sand gesetzt worden, wenn man schlussendlich diese Kammer A nicht bauen würde, wie das einige wollen. Es darf nicht sein, dass bei einem Projekt, das nur in seiner Gesamtheit Sinn macht, das politische Risiko eingegangen wird, dass später einzelne Elemente heraus gebrochen und nicht realisiert werden. Wir können es drehen und wenden, wie wir wollen: Eine grosse Mehrheit der Zuger Bevölkerung erwartet von uns, dass wir für die Verkehrsprobleme in unserer Region Lösungen beschliessen und dafür sorgen, dass diese auch realisiert werden. Nur ein Vorgehen, wie es jetzt die Strassenbaukommission, die Stawiko und auch die Regierung beantragen, macht Sinn. Diesen Vorgehensgrundsatz nun mit einzelnen Detailaspekten bodigen oder verhindern zu wollen, wäre ein trauriges Beispiel für ein Parlament, das nicht mehr in der Lage ist, die richtigen Weichen für die Zukunft zu stellen.

Eusebius **Spescha** möchte im Namen der SP-Fraktion nochmals festhalten, dass wir den ursprünglichen Antrag des Regierungsrats, der von der RPK unterstützt wird, unterstützen, und uns vehement gegen den neuen Vorschlag der Strassenbaukommission wehren. Es ist faszinierend: Wenn es um Strassenbau geht, bekommen offenbar verschiedene Kolleginnen und Kollegen in diesem Rat leuchtende Augen. Und diese führen dazu, dass viele sachliche Überlegungen eher ausgeschaltet werden und die Ratio nicht mehr so gut funktioniert. Sie riskieren aber damit, dass Sie über Ihre eigenen Füsse stolpern, wenn Sie jetzt meinen, in einem grossen Aufwasch irgendwelche Strassenprojekte forcieren und schneller realisieren zu können. Die Idee eines Globalkredits – das hat die Nordzufahrt deutlich gezeigt – hat dieses Bauprojekt keinen einzigen Monat schneller zur Realisierung gebracht. Im Gegensatz zu verschiedenen bürgerlichen Votanten sind wir der Meinung, dass es sehr wohl einen Sinn macht, die Abschnitte B und C zu bauen, und offen gelassen werden kann, ob anschliessend A und D tatsächlich auch gebaut werden sollen. Denn so wie sich Projekt A heute präsentiert, wird es nicht funktionieren. Der Knoten Alpenblick ist nicht gelöst!

Der Votant möchte aber noch einige andere Punkte in Erinnerung rufen, die es ratsam sein lassen, jetzt den ursprünglichen Weg des Regierungsrats einzuhalten. Beim Baukredit Kantonsspital – und der war tiefer als der heute zur Diskussion stehende Kredit – wurde über Reserven ganz enge Diskussionen geführt. Er wurde unheimlich eng gehalten, so dass wir bis heute über inhaltlich unbestrittene Ergänzungsmassnamen uferlose Diskussionen geführt haben und noch führen werden. Wie wollen Sie für ein Strassenprojekt von gut fünf Kilometern dem Volk verkaufen, dass das heute 50 Mio. Reserven braucht? Und beim Kantonsspital waren es weniger als 5 Mio.

Sie haben noch ein anderes Problem. Das Kammerkonzept mit Abschnitt A ist heute bei der Standortgemeinde Cham so nicht akzeptiert. Wie wollen Sie in allen anderen Gemeinden – die ja von der Verkehrsproblematik Cham nur beschränkt betroffen sind – einen Baukredit von über 200 Mio. durchbringen, wenn die eigentlichen Profiteure nicht überzeugt sind, dass dies eine gute Lösung ist? – Eusebius Spescha hat hier mit Interesse ein Votum gehört, dass der Kanton Zug im Geld schwimmt und sich offenbar alles leisten kann. In den letzten Jahren hat die Mehrheit der Voten in diesem Rat ganz anders getönt. Auch dieser Votant hat, wenn es nicht um Strassen ging, ganz anders getönt. Hier haben Sie Widersprüche aufzuklären, die in einer Kampagne nicht so leicht aufzuklären sein werden.

Der Votant hat mit einigem Befremden zur Kenntnis genommen, dass die Strassenbaukommission bezüglich Behördenreferendums den Rückweg eingeschlagen hat. Oder zumindest angekündigt hat, dass sie dort voraussichtlich einen Rückzieher machen wird. Auch dies trägt nicht zur Glaubwürdigkeit bei. Wenn wir ein solches Gesamtprojekt lancieren, wie es die Strassenbaukommission gemacht hat, mit der Ankündigung, das Volk könne dann auf jeden Fall entscheiden, und jetzt versucht wird, das am Volk vorbei zu mogeln. Oder anders gesagt: Wir Linken und einige vernünftige Bürgerliche dazu gezwungen werden, das Referendum zu ergreifen. Denken Sie auch rational über diese Frage nach! Der Regierungsrat hat eigentlich ein vernünftiges, etappiertes, auch dem Richtplan entsprechendes Vorgehen vorschlagen. Dieser Richtplan und diese Etappen und Prioritäten sind keine Makulatur, wie dies Peter Rust behauptet, sondern das ist nach wie vor ein behördenverbindlicher Beschluss, den dieser Rat getroffen hat.

Felix Häckl möchte vorab etwas zu Hans Peter Schlumpf sagen. Dieser hat heute nicht gut zugehört. Es stimmt nicht, dass keine Alternativen angeboten wurden. Der Antrag der RPK ist eine valable Alternative. – Der Votant bittet den Rat, auf die Vorlage einzutreten, jedoch die Anträge, die heute die Kammern A und D einschliessen, abzulehnen, wie es die Alternativen fordern. Dies aus folgenden Gründen.

So ein überrissenes Projekt mit einem Globalkredit über 230 Mio. hätte in keinem anderen Kanton eine Chance. Auf eine geschätzte Summe wird eine geschätzte Reserve von 30 Mio. gepackt, alles Stand Teuerung Oktober 2004. Wir kaufen kostenmässig die Katze im Sack. Da kommen bis am Ende doch locker noch 20 bis 30 Prozent Teuerung dazu. Die Finanzierung wird als gesichert betrachtet und dazu wird nur der Strassenbaufonds angeschaut. Entscheidend ist doch die Liquidität des Kantons! Es gibt genügend Beispiele aus der Wirtschaft, wo nur die Bilanz angeschaut wurde und drauflos entschieden wurde und investiert, und am Schluss sind sie Pleite gegangen, weil die Liquidität nicht gestimmt hat. Hier machen wir den gleichen Fehler. Wenn der Strassenbaufonds, der heute an andere Bereiche des Kantons ausgeliehen ist, schnell zurückverlangt wird, entstehen einfach dort Löcher, die finanziert werden müssen. Berücksichtigt man noch, dass das ZFA 2 noch nicht beschlossen ist – der Finanzierungsanteil der Gemeinden ist noch nicht gesichert, zudem steht die Höhe des NFA noch nicht fest. Und wir gehen hin und beschliessen locker einen Rahmenkredit von 230 Mio. Das grenzt bereits an Dummheit. Die Kammer A ist eigentlich überflüssig. Kann der Knoten Lindencham doch gut über die Autobahn erreicht werden. Nötigenfalls könnte man parallel zur Autobahn eine Strasse realisieren. Die Abnahme des Verkehrs im Alpenblick findet nur ungenügend statt. Zuerst müssen die Nordzufahrt und die Verlängerung der General-Guisan-Strasse realisiert sein, sonst bringt das Ganze nichts. Es stehen einfach alle auf der Chamerstrasse. Es wird einen Stau am Morgen bei der Stadteinfahrt und am Abend bei

der Stadtausfahrt geben, so wie es heute von Zug nach Baar die Regel ist. Bekanntlich war Felix Häcki kein Freund der Stadtbahn. Aber nachdem wir sie nun haben, sollte sie genutzt werden. Eine Nutzung via Rotkreuz von Hünenberg aus sollte das Ziel sein, um den Verkehr in die Stadt Zug vermehrt zu übernehmen. Wozu dient eigentlich die Kammer D? Von Sins her kommt kein Verkehr über diese Strasse. Sie dient ja nur dazu, von Holzhäusern Verkehr abzunehmen und über das Kammerkonzept zu leiten. Die Leute von Holzhäusern können auch über den Autobahnanschluss Rotkreuz Zug erreichen. Da müssen wir nicht für 50 Mio. und mehr eine Strasse bauen. Abschliessen scheint dem Votanten, dass wir mit der Vorlage nur zusätzlichen Verkehr aus dem Freiamt und Säuliamt anziehen. Deshalb unterstützt er den Antrag der RPK.

Jean-Pierre **Prodolliet** wollte begründen, weshalb die SP-Fraktion die Kammer D ablehnt. Er kann nun aber auf das Votum seines Vorredners verweisen. – Aber noch etwas zur Kammer A. Da wird auf die Verkehrüberlastung in der Gemeinde Cham verwiesen. Es ist an unserer Besprechung mit dem Kantonsingenieur klar zugegeben worden: Die Verkehrsbelastung in der Cham ist Ziel- und Quellverkehr. Das heisst, wenn wir teure Umfahrungsprojekte bauen, wird sich die Verkehrsbelastung in Cham nicht reduzieren. Es gibt aber eine Lösung, und die liegt beim Knoten Alpenblick. Man hat gesagt, das sei nicht lösbar, es sei eine Knacknuss. Aus Sicht des Votanten ist es aber einfach: Die heutige Situation ist so, dass in Richtung Cham nicht dosiert werden kann, weil es keine separate Busspur hat von der Kollermühle her. In der Gemeinde Cham steht der Verkehr, aber vor der Signalanlage im Alpenblick gibt es keine Kolonne. Die Autos können direkt in den Raum Zugerstrasse hinein fahren. Der Nutzen der Kammer A ist nicht ausgewiesen. Und wenn man ein Projekt beurteilt, braucht es eine gute Abwägung von Kosten und Nutzen. Der Nutzen ist hier nicht ausgewiesen. Und bei den Kosten sind es einmal die Finanzen, die wir aufwenden müssen, aber dann sind es auch noch die ökologischen Kosten – die Beeinträchtigung der Landschaft, der Verlust von Grünraum. Aus diesem Grund rechtfertigt sich aus Sicht des Votanten und der SP-Fraktion die Kammer A nicht. Wir sollten die Kammer B und C beschliessen und nicht das ganze Paket.

**Georg Helfenstein:** Man spricht hier von Dummheit und Unsachlichkeit. Der Votant nimmt an, dass der ganze Rat und die Regierung wissen, über was debattiert wird. Man will die Kammer A nicht. Das ist wohl die schlechteste Überlegung, die man machen kann. Wir haben im Richtplan zum Kammerkonzept klar ja gesagt. Und da war nie die Rede davon, dass es Kammer A nicht brauchen würde. Und auch der Gemeinderat Cham hat in seinen ersten Fassungen immer davon gesprochen, dass das Kammerkonzept funktioniert, wenn wir alle vier Kammern haben. Die Kammer A brauchen wir also. Wir diskutieren jetzt über den zeitlichen Horizont und da sind die Voten bereits erfolgt und Georg Helfenstein schliesst sich der Meinung der Strassenbaukommission an. Wir sollten nicht nur immer von Strassen sprechen, sondern sie auch einmal bauen. Er unterstützt auch in Zukunft regionale Anliegen, sei es die Umfahrung Ägeri oder die Tangente Neufeld und der Kreisel in Baar. Die Unterstützung des Stadttunnels ist auch gewiss. Damit hat der Votant keine Probleme. Aber hören wir doch auf, hier in diesem Rat Regionalpolitik zu betreiben und zu sagen: Wenn wir das erhalten, erhalten wir jenes nicht mehr. Das ist Kindertendenz. Wir haben einen kleinen Kanton und sollten die Probleme gemeinsam lösen. Die Taktik geht im Moment für die Linken voll auf. Sie sind nur daran interessiert, mög-

lichst keine Strassen bauen zu wollen. Man habe die Stadtbahn und solle sie nutzen. Das ist ihre Ideologie, aber sie haben uns beim Richtplan zugesichert, dass sie uns auch beim Strassenbau unterstützen. Und jetzt sollen diese Diskussionen nicht wiederholt werden. Wir sprechen hier von viel Geld. Über die Finanzierung haben wir bereits gehört. Georg Helfenstein möchte, dass endlich gebaut wird. Die Kammer A ist für die Landwirtschaft heikel, da gibt er Jean-Pierre Prodolliet Recht. Wir haben in Cham einen Wettbewerb gemacht, wissen aber noch nicht, was heraus kommt. Man muss auch wissen, dass im Richtplan steht, dass die Zuger- und Luzernerstrasse eine Gemeindestrasse wird, wenn die Umfahrung Cham steht. Die schöne Zeichnung, die wir von Berty Zeiter gesehen haben, welche Strasse man dann nehmen wird – wenn Cham dann irgendwann einen Riegel einbaut, um den Durchgangsverkehr zu unterbinden, sieht das dann ganz anders aus. Wir können doch heute noch nicht sagen, wie sich die Verhältnisse in Cham anpassen, sobald die Umfahrung steht. Das ist dann Sache der Gemeinde, dafür zu sorgen, dass das funktioniert. Und es muss dann auch von der Gemeinde finanziell getragen werden. In diesem Sinn bittet der Votant den Rat, Stawiko und Strassenbaukommission zuzustimmen.

Louis **Suter** spricht nun nicht als Präsident der RPK, sondern als Hünenberger Kantonsrat. Felix Häcki hat erwähnt, dass die Kammer D nicht benötigt werde. Machen Sie bitte folgende Überlegung mit: Wir werden die Kammern A, B und C vom Alpenblick Richtung Bösch haben. Und wenn wir die Kammer D nicht bauen, diejenige vom Bösch bis ins Schlatt am Dorfende von Hünenberg, passiert Folgendes: Damit diese ganze Systematik funktioniert, werden wir harte flankierende Massnahmen brauchen. D.h. auf der Strasse von Holzhäusern Richtung Cham, der Luzernerstrasse, wird ein Riegel gebaut, damit die Kammern B, C und D tatsächlich benutzt werden. Und diese harte Massnahme wird zur Folge haben, dass ohne Kammer D der ganze Verkehr dann über das Dorf Hünenberg zum Schlatt fahren wird. D.h. wir werden eine Verlagerung der Problematik von Cham nach Hünenberg verlagern. Deshalb ist unsere Aussage richtig – jetzt spricht Louis Suter wieder als Präsident der RPK – es braucht alle vier Kammern für eine Entlastung des Verkehrs. Das sollte gebührend berücksichtigt werden.

**René Bär:** Die Aussage von Eusebius Spescha, die Gemeinde Cham sei gegen das komplette Kammerkonzept, ist eine klare Lüge. Es ist wie überall: Es gibt wenige Anwohner, die gegen die Kammer A sind, weil sie dort wohnen. Der Votant als Mitglied der Planungskommission Cham bittet den Rat, die Vorlage als ganzes anzunehmen.

Andreas **Huwyl** möchte in die ähnliche Richtung sprechen wie Louis Suter. Wir haben heute Morgen mehr oder weniger offen vorgetragene Dörfli-Politik gehört. Deshalb möchte sich auch der Votant noch für die Interessen seiner Gemeinde einsetzen. Er hat nämlich mit Erstaunen und Besorgnis zur Kenntnis genommen, dass es einigen Kreisen darum geht, die Kammern A und D nicht etwa später zu etappen, sondern dereinst gar nicht zu bauen. Für Hünenberg ist das verheerend. Wenn der Verkehr noch zunehmen wird und jener, der heute den Kern von Cham verstopft, künftig in Hünenberg steht. Die Umfahrung muss von A bis D gebaut werden, sonst verlagern wir das Problem wirklich nur von einem Dorf zum andern. Das ist doch keine glaubhafte Politik! Die Neufeld-Tangente wird ja auch nicht nur bis nach Inwil

gebaut und nachher die andere Hälfte unter den Tisch gewischt. Diese Taktik ist nicht ehrlich. Andreas Huwyler bittet den Rat, nachdem sich heute gezeigt hat, dass die Kammern A und D von gewissen Kreisen nachhaltig verhindert werden sollen, erst recht dem Antrag der Strassenbaukommission zuzustimmen!

Markus **Jans** hält fest, dass die Linke weder ideologisch ist noch sonst irgendwelchen Phantasien unterworfen. Wir haben ganz klar und deutlich gesagt, was wir wollen: Sicher die Kammern B und C in einem ersten Schritt. Und wir haben auch nicht gesagt, dass wir die Kammern A und D nicht wollen. Wir haben gesagt, dass wir uns überlegen sollten, ob das überhaupt einen Nutzen hat. Und wir müssen doch schauen, ob die Nutzen- und Kostenfrage wirklich richtig berechnet wurde. Wir sagen ja schon heute, dass wir die Kammer A bauen können. Das ist kein Problem. Wenn wir die entsprechenden Signalisationen auf der Kantsstrasse ausweisen, können wir das machen. Andere Gemeinden haben das schon gesagt. Darum bezweifeln wir, dass wir diese Millionen dort in die Hand nehmen müssen. Wir sagen aber nicht grundsätzlich, das komme nicht in Frage. Wir stellen aber in Frage, ob die Kammer A wirklich in diese Richtung gebaut werden muss. Und bitte hören Sie doch endlich damit auf, zu sagen, die linke Seite behindere alles. Das stimmt doch einfach nicht. Wenn Georg Helfenstein sagt, Cham müsse entsprechend entlastet werden, so kann das allenfalls möglich sein. Aber mit 1'200 Fahrzeugen von einer Begegnungszone zu sprechen, ist doch einfach nicht ganz durchgedacht. Die Gemeinde Cham hat 200'000 Franken für eine Studie ausgegeben. Diese wäre gratis zu haben gewesen. Mit 1'200 Fahrzeugen weiss Markus Jans nicht, wer sich dort zu Fuss begegnen soll. Wir stehen uns nach wie vor zu den Anträgen der RPK und den ursprünglichen Anträgen des Regierungsrats. Wir bedauern sehr, dass dieser seine ursprüngliche Meinung so schnell gewechselt hat. Wir sind aber der Meinung, dass die Kammer A tatsächlich überdacht werden muss. Das hat weder mit links noch rechts zu tun.

Vreni **Wicky** hat nur eine Frage. Sie weiss, dass der erste Antrag des Regierungsrats mit dem Gemeinderat Cham zusammen erarbeitet worden ist in mehreren Sitzungen. Wurde auch die Änderung des Antrags mit der Gemeinde Cham besprochen oder wenigstens diskutiert oder wurde er wenigstens informiert?

Beat **Villiger** meint, es seien nun verschiedenste Voten gehalten worden. Im Grunde genommen geht es aber darum, für oder gegen den Antrag der Strassenbaukommission zu stimmen. Er möchte noch einmal betonen: Die Strassenbaukommission will keine teuren Halblösungen. Die Reduktion des Verkehrs in Cham kann nur dann stattfinden, wenn auch die Kammer A gebaut ist. Die flankierenden Massnahmen können doch heute noch nicht im Detail aufgezeigt werden! Aber sie sind vorgesehen, damit das Konzept nachher funktioniert. – Noch etwas zu den regionalpolitischen Überlegungen. Beat Villiger möchte bitten, dass auch der Berg ja sagt, damit nachher auch das Projekt Tangente Neufeld funktioniert. – Zum Rückzug des Referendums. Der Votant hat nicht gesagt, dass die Kommission auf dem Rückweg ist, sondern die Argumentation des Regierungsrats in einer nächsten Sitzung nochmals diskutieren wird. – Er bittet den Rat nochmals dringend, den Anträgen der Strassenbaukommission zuzustimmen.

Felix Häckl hat den Eindruck, dass sich in Bezug auf Kammer D die meisten die Luftaufnahme in der Beilage der Vorlage nie angeschaut haben. Schauen Sie doch dort mal, was die Kammer D beinhaltet! Sie geht entlang der Autobahn von der Kreuzung ins Dorf Hünenberg bis zum Knoten Oberbösch. Wofür soll das dienen? Die Erfahrung und Lebensweisheit zeigen doch, dass die Hünenberger weiterhin auf der Dorfstrasse bis zum Knoten Schlatt fahren und dort auf die Kammer C gehen werden. Sie werden nicht zurück zum Knoten Oberbösch fahren und dann die Umfahrung nehmen. Das nimmt Ihnen doch niemand ab! Und für so eine überflüssige Umfahrung über 50 Mio. auszugeben, ist einfach Unsinn.

Baudirektor Hans-Beat Uttinger hält fest, dass der Regierungsrat die KR-Vorlagen «Kammerkonzept Ennetsee» am 13. Dezember 2005 verabschiedete. Er beantragte darin einen Rahmenkredit von 62,7 Mio. Franken für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Kammern B und C. Im Weiteren begehrte er einen Objektkredit von 12,1 Mio. Franken für die Planung und den Landerwerb der Kammern A und D. Diesen Anträgen konnte sich die kantonsrätliche Strassenbaukommission nicht anschliessen. In ihrem Bericht vom 20. Februar 2006 schlägt sie zwar vor, auf die Vorlagen des Regierungsrats einzutreten. Der Kantonsrat wird jedoch eingeladen, den Rahmenkredit für Planung, Landerwerb und Bau auf alle vier Kammern A bis D auszuweiten. Nötig wäre dafür ein Betrag von 230 Mio. Franken inklusive 50 Mio. Reserve. Widerspruch gab es daraufhin von der kantonsrätlichen Raumplanungskommission. Sie kam am 5. April 2006 zur Auffassung, dass der Antrag der Strassenbaukommission dem kantonalen Richtplan widerspreche. Dieser sieht für die Kammern B und C, bzw. A und D unterschiedliche Prioritäten vor.

Angesichts der divergierenden Kommissionsmeinungen kam der Regierungsrat auf seine ursprünglichen Anträge zurück. Er schloss sich der Auffassung der Strassenbaukommission an, einen Rahmenkredit von 230 Mio. Franken (inkl. 50 Mio. Reserve) für alle vier Kammern zu beantragen. Für diese Neubeurteilung macht die Regierung folgende Gründe geltend:

1. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass nur alle vier Kammern zusammen die volle verkehrspolitische Wirkung in den Gemeinden Cham und Hünenberg entfalten können. Diesen Umstand hat er in seinen ursprünglichen Anträgen zu wenig gewichtet.
2. Planungskosten sollen nicht nutzlos in den Sand gesetzt werden. Nur ungern erinnert man sich in diesem Zusammenhang an das frühere Projekt UZB, sprich: Umfahrung Zug-Baar.
3. Der Antrag der Strassenbaukommission ist transparent. Er verdeutlicht dem Parlament und dem Volk die Gesamtkosten des Projektes «Kammerkonzept». Ohne bereits Millionen von Franken in die Detailplanung zu stecken, können sich das Parlament und allenfalls das Volk definitiv für oder gegen das gesamte Kammerkonzept aussprechen, das funktional eine Einheit bildet.
4. Ein Gesamtpaket ist auch deshalb angebracht, weil bereits Stimmen den Bau der Kammer A in Frage stellen. Das Zerstückeln des Gesamtprojekts in mehrstufige Kreditbewilligungsverfahren könnte finanziell- und verkehrspolitisch verheerend sein. Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Kammern A und D im Richtplan der 2. Priorität zugewiesen sind. Weil jedoch alle Projekte der 1. Priorität bereits in der Planungs- und Bewilligungsphase sind, kann sich der Kantonsrat schon heute den Vorhaben der 2. Priorität annehmen. Es sei daran erinnert: Bei den Projekten der 2. Priorität ist ein Baubeginn von 2008 bis 2014 vorgesehen. Der Antrag der Strassenbaukommission, die Planungs- und Bewilligungsphase für die Kammern A und D nun

gleichzeitig mit den Kammern B und C an die Hand zu nehmen, ist somit richtplan-konform.

Zu dieser Einschätzung kommt ja auch die Stawiko, die den Antrag der Strassenbaukommission ebenfalls unterstützt.

Sollen flankierende Massnahmen zu Lasten des Kredits für das Kammerkonzept ausgeführt werden? Es gilt dabei zu definieren, was oder welches sind flankierende Massnahmen? Das Projekt soll sämtliche Massnahmen beinhalten, welche zur Zielerreichung der tolerierten Verkehrsmenge im Zentrum von Cham (600 Fahrzeuge pro Stunde und Richtung) erforderlich sind. Das bedeutet: Es handelt sich hierbei um die verkehrsdosierenden Massnahmen. Gestalterische Massnahmen abseits der neuen Kantonsstrasse werden nicht zu Lasten des Kredits für das Kammerkonzept realisiert. Eine allfällige Radwegführung im Bereich des Wasenbächlis ist im kantonalen Richtplan nicht vorgesehen. Er wird daher auch nicht im Rahmen des Kammerkonzepts zu Lasten des Kantons finanziert.

Kammerkonzept ohne Kammer A, d.h. Autobahnauffahrt in Lindenham. Mit der Eröffnung der Knonauer Autobahn haben wir eine tägliche Belastung von 85' bis 90'000 Fahrzeugen. Zum Vergleich: Härkingen hat heute eine Belastung von 120' bis 125'000 Fahrzeugen.

Zur Raumplanungskommission. Was bitte schön heisst «Finanzierung sichergestellt»? Müssen wir das Geld auf einem Bankkonto haben oder genügt das Visum des Finanzdirektors? Würden Sie das bitte bis zur 2. Lesung mit dem Finanzdirektor abklären?

Noch eine Bitte an die Presse. Schreiben Sie doch bitte nicht mehr, dass das Gesamtprojekt 230 Mio. kostet. Schreiben Sie doch bitte in Zukunft, dass es zwischen 180 und 230 Mio. kostet.

Die Strassenbaukommission wird bereits heute laufend über sämtliche Strassenprojekte orientiert.

Die Gemeinderäte von Cham, Hünenberg und Risch stehen hinter dem Antrag des Regierungsrats. Das haben sie schriftlich bestätigt.

In einem Punkt weicht der Regierungsrat allerdings vom Antrag der Strassenbaukommission ab: Die Regierung lehnt es ab, die Vorlage dem Behördenreferendum zu unterstellen. Auf seine Zuständigkeiten sollte der Kantonsrat nicht freiwillig verzichten. Diese auf Verfassung und Gesetz fussenden Zuständigkeiten sind gemäss konstanter Praxis des Regierungsrats volumnäßig zu nutzen. Ausnahmen, wie beim Neubau des Zentralspitals, bleiben selbstverständlich vorbehalten.

Der Regierungsrat beantragt Ihnen deshalb, sich dem Antrag der Strassenbaukommission anzuschliessen, wonach dem Kantonsrat für Planung und Bau des Projekts «Kammerkonzept» sowie für den Landerwerb ein Rahmenkredit von 230 Millionen Franken zu beantragen ist. Er hält an seinem ursprünglichen Antrag nicht mehr fest, soweit dieser demjenigen der Strassenbaukommission widerspricht. Auf ein Behördenreferendum ist jedoch zu verzichten.

**Die Vorsitzende** entnimmt diesem Votum, dass die von Werner Villiger gewünschte Klarstellung, was passiert, wenn das Projekt vom Volk abgelehnt wird, bei der 2. Lesung kommt.

Hans-Beat **Uttinger** meint, erstens komme es darauf an, was jetzt der Kantonsrat beschliesse. Wenn er so beschliesst, wie die Strassenbaukommission, und das Volk sagt nein, dann ist es fertig.

EINTRETEN ist unbestritten.

Die **Vorsitzende** erinnert daran, dass zum nun folgenden Grundsatzentscheid der Antrag auf Abstimmung unter Namensaufruf gestellt wurde. Dazu braucht es mindestens 20 Stimmen.

- Mit 16 Stimmen wird das nötige Quorum für den Namensaufruf nicht erreicht.
- Der Rat lehnt mit 49 : 22 Stimmen den Antrag der Raumplanungskommission ab und stellt sich hinter den Antrag der Strassenbaukommission (Vorlage Nr. 1393.6 – 11988).

Die Beratung wird hier unterbrochen und nach der Mittagspause weitergeführt.