



PROTOKOLL DES KANTONS RATES

60. SITZUNG: DONNERSTAG, 4. MAI 2006
(NACHMITTAGSSITZUNG)
14.15 – 17.00 UHR

VORSITZ Kantonsratspräsidentin Erwina Winiger Jutz, Cham
PROTOKOLL Guido Stefani

869 NAMENSAUFRUF

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 75 Mitgliedern.

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

870 KAMMERKONZEPT «ENNETSEE»

- KANTONSRATSBECKLASS BETREFFEND GENEHMIGUNG DES GENERELLEN PROJEKTS «KAMMERKONZEPT ENNETSEE»
 - KANTONSRATSBECKLASS BETREFFEND RAHMEN- UND OBJEKTKREDIT FÜR DIE PLANUNG UND DEN BAU DER KAMMERN B UND C DER KANTONSSTRASSE «KAMMERKONZEPT ENNETSEE» SOWIE FÜR DEN LANDERWERB
 - KANTONSRATSBECKLASS BETREFFEND OBJEKTKREDIT FÜR DIE PROJEKTIERUNG DER KAMMERN A UND D DER KANTONSSTRASSE «KAMMERKONZEPT ENNETSEE» 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).

Fortsetzung der Debatte der Vormittagssitzung (siehe Ziff. 868)

DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1393.2 – 11891

§ 1 Abs. 2

Markus **Jans** hält fest, dass sich die SP-Fraktion nach Abwägung der Vor- und Nachteile grossmehrheitlich für den Bau des Kammerkonzepts ohne Kammer A ausspricht. Für sie ist die Kammer A noch nicht ausgereift und verfehlt das Ziel für einen schonenden Umgang mit den landschaftlichen und finanziellen Ressourcen bei weitem. Weshalb die Linienführung der Kammer A nicht auch, wie bei den Kammern B, C und D, entlang der Autobahn geführt wird, ist unverständlich. Damit würde der Lärm kanalisiert und der Landverschleiss auf ein Minimum reduziert. Zudem wäre vorgängig mit einer geschickten Verkehrsführung zu prüfen, ob nicht bereits heute die Autobahn als Kammer A benutzt werden könnte. Es gibt Städte in der Schweiz, die ein solches Verkehrsregime über die Autobahn bereits heute erfolgreich anwenden. Erst wenn ein solcher Testlauf nicht den gewünschten Erfolg bringt, soll über die Kammer A weiter diskutiert werden.

Die Kammer A beinhaltet auch den Umbau und Anpassungsarbeiten beim Knoten Alpenblick. Die heutige Planung lässt erahnen, wie dieser Kreisel umgebaut werden soll. Wir werden einer solchen Lösung für den Langsamverkehr wohl kaum zustimmen können. Die flankierenden Massnahmen, welche für eine wirkliche Entlastung des Dorfkerns zwingend notwendig sind, sind nur in Ansätzen erkennbar. Weiter ist nicht klar, wie der öffentliche Verkehr an dieser Stelle bevorzugt behandelt werden kann. Die Planung der Kammer A wirkt daher für die SP-Fraktion unfertig und ist zu unverbindlich. Stimmen wir heute der Kammer A zu, wissen wir nicht, was wir damit wirklich kaufen. Die SP-Fraktion stellt daher den folgenden Antrag:

Das Generelle Projekt «Kammerkonzept Ennetsee» wird ohne die Kammer A genehmigt.

Berty **Zeiter** hält fest, dass sich die AF dem Antrag der SP-Fraktion anschliesst. Denn auf Grund unserer Analyse des Kammerkonzepts können wir uns nicht festlegen, dass es jetzt einfach heisst: Alles oder nichts. Wir vertreten die Ansicht, dass zuerst B und C gebaut werden müssen, inklusive der flankierenden Massnahmen. Und dass wir erst auf Grund der dann feststellbaren Situation und der Auswertung der Erfahrungen über den Bau von A und B entscheiden können. Um nun auf Grund der veränderten Ausgangslage zu diesem Ziel zu kommen, unterstützten wir den Antrag der SP-Fraktion. Aber da die Votantin bereits im Eintretensvotum begründet hat, dass die Kammer D in keinem Verhältnis steht von Nutzen und Aufwand, stellen wir den *Zusatzantrag, dass auch die Kammer D gestrichen wird.*

- Der Rat lehnt den Streichungsantrag für Kammer A mit 59 : 12 Stimmen ab.
- Der Rat lehnt den Streichungsantrag für Kammer D mit 64 : 8 Stimmen ab.

Leo **Granziol** erinnert daran, dass der Kantonsrat am Vormittag mit grossem Mehr beschlossen hat, von der Stückwerkpolitik in Bezug auf diese Umfahrung Abschied zu nehmen und hier *eine* Umfahrung möglichst in einem Zug zu beschliessen. Ob sie dann in einem Stück verwirklicht werden kann, ist dann noch eine andere Frage. Aber wir haben klar ausgedrückt, dass wir diese Umfahrung in einem Stück

beschliessen wollen und sie so weiter geplant werden soll. Der Votant ist der Auffassung, dass das auch in unserem Beschluss zum Ausdruck kommen soll. Dass wir nämlich von diesen Kammern weggehen und sagen: Wir haben hier eine Umfahrung Cham-Hünenberg beschlossen. Damit werden Sie auch in Zukunft weniger angreifbar, auch in der Volksabstimmung. Man kann dann nicht sagen, man wolle Kammer A oder D weglassen. Sondern es geht dann um ein Stück. Auch politisch scheint Leo Granziol das ganz wesentlich zu sein. Deshalb folgender Antrag:

Im Titel und Ingress soll es neu heißen: *Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projektes «Umfahrung Cham-Hünenberg» sowie den Landerwerb.*

Damit haben Sie nicht nur Cham, sondern auch die Gemeinde Hünenberg eingeschlossen, was sehr wichtig ist. Entsprechend erübrigt sich in § 1 die Nennung der Kammern. Der Votant hat das mit Kantonsingenieur Hannes Fässler vor dem Mittag noch abgesprochen. 1§ 1 Abs. 2 würde dann wie folgt lauten:

Es besteht aus dem Neubau der Verbindung Alpenblick – Knonauerstrasse – Sinserstrasse – Schlatt – Oberbösch.

Damit haben Sie die ganze Verbindung in einem Paragraphen, ohne Kammern. Und Sie haben – was dem Kantonsingenieur wichtig erschien – die Verbindungspunkte zu den Kantonsstrassen erwähnt, nämlich Knonauerstrasse, Sinserstrasse und Schlatt. Leo Granziol empfiehlt dem Rat, diesem Antrag zu folgen und damit unserem Willen stattzugeben, diese Strasse als Ganzes zu planen und weiter zu verfolgen.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** ist im Prinzip damit einverstanden, dass es *ein* Projekt ist. Aber trotzdem: Diese eine von den vier Kammern, die wir von den Beschwerden und Enteignungen befreit haben, die bauen wir. Einverstanden?

Beat **Villiger** hatte seit der Fraktionssitzung am Montag von diesem Antrag Kenntnis. Er hat die Kommission via Mail orientiert, dass ein solcher Antrag gestellt werden könnte und hat bis auf eine Rückmeldung positive Signale. Er kann den Antrag von Leo Granziol eigentlich in allen Teilen nur unterstützen. Aber auch was der Baudirektor sagt, ist richtig. Dass wir trotzdem die einzelnen Kammern unabhängig voneinander in Etappen bauen können.

Martin **Stuber** unterstützt selbstverständlich den Antrag von Leo Granziol. Allerdings nur im eigenen Namen, wir haben das in der Fraktion nicht beschlossen. Das bedeutet nämlich genau das, was Martin Stuber in seinem Votum gesagt hat: Der Widerstand gegen die Kammer A wird das ganze Projekt lahm legen, so wie das bei der Nordzufahrt passiert. – Der Votant ist nicht Jurist, aber er glaubt, dass der Rat vorher ein Generelles Projekt beschlossen hat, auf das sich dieser Beschlusseentwurf bezieht. Und vom gesunden Menschenverstand her würde er meinen, dass dieser Vorschlag gar nicht rechtens ist. Aber er unterstützt ihn aus politischen Überlegungen.

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass das Generelle Projekt noch nicht in der Schlussabstimmung genehmigt worden ist.

Käty **Hofer** hatte leider keine Kenntnis von diesem Antrag und sie lehnt ihn entschieden ab. Wir haben in der ganzen Diskussion gehört, dass die Prioritätenliste bestehen bleibt. Sie basiert auf den Kammern. Der Richtplan basiert auf den Kammern. Wenn wir jetzt diese Kammern fallen lassen, schaffen wir Diskrepanzen zum Richtplan und zur Prioritätenliste. Man sollte jetzt nicht schnell aus dem Bauch heraus einen solchen Entscheid fällen.

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass über den Antrag zur Titeländerung und jenen zur Änderung von § 1 getrennt abgestimmt wird.

- Der Rat stimmt dem Antrag zur Änderung des Titels mit 40 : 31 Stimmen zu.

Martin **Stuber** sieht folgendes Problem: Es gibt Leute, die möchten gegen diesen 230-Millionen-Kredit stimmen, aber für die Benennung nach System Leo Granziol. Also darf es hier nur eine Abstimmung geben über die Bezeichnung des Beschlusseentwurfs, aber nicht über den Inhalt.

Die **Vorsitzende** beharrt darauf, dass in der Schlussabstimmung die Möglichkeit besteht, das abzulehnen.

- Der Rat stimmt dem Antrag zur Änderung vom § 1 mit 43 : 16 Stimmen zu.
- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 57 : 16 Stimmen zu.

DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1393.6 – 11988

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der Titel nach der vorherigen Abstimmung logischerweise auch hier geändert wird und neu lautet:

Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau der «Umfahrung Cham – Hünenberg»

§ 1

Berty **Zeiter** stellt im Namen der AF den Antrag, hier einen neuen Abs. 2 aufzunehmen mit folgendem Wortlaut:

Darin inbegriffen sind alle flankierenden Massnahmen sowie die Erstellung des Durchgangs Wasenbächli als Personenunterführung.

Zum Durchgang Wasenbächli möchte die Votantin den Knoten Lindencham erwähnen (Beilage). Dieser Knoten stellt eine zünftige Verkehrsmaschinerie dar, mit zehn und mehr Fahrspuren, die zu queren sind. Im Westen liegen die Chamer Dorfteile

Lindenham und Hagendorf, im Osten des Knotens die Schulareale vom Röhrliberg und des geplanten neuen Gymnasiums. Unerschrockene Jugendliche mögen den separat geführten Veloweg quer unter den Fahrbahnen durch und an den Kreiseln entlang gut bewältigen, für Fußgänger ist diese Verbindung jedoch nicht zuzumuten. Deshalb soll beim Wasenbächli ein ruhiger gelegener Personendurchgang erstellt und vom Kanton finanziert werden.

Zu den flankierenden Massnahmen. In der Vorlage des Regierungsrats wie auch der Strassenbaukommission wird eindeutig davon ausgegangen, dass die Projektziele nur erreicht werden, wenn auch *alle* flankierenden Massnahmen umgesetzt werden. Das heißt, sowohl die dosierenden wie auch die gestalterischen Massnahmen. In der Vorlage Nr. 1393.1, S. 24, sind alle neun flankierenden Massnahmen aufgeführt. Und sowohl in der Regierungsrats-Vorlage wie im Kommissions-Antrag wird festgehalten, dass die flankierenden Massnahmen genauso etappenweise umgesetzt werden müssen, wie die Kammern etappenweise gebaut werden. Es ist unannehmbar, wenn der Kanton ein so grosses neues Projekt aufzieht und andererseits nicht auch gleichzeitig dafür besorgt ist, dass die Projektziele erreicht werden können. Wenn die flankierenden Massnahmen nicht mitfinanziert werden, wird die Absicht offensichtlich, dass mit dem Kammerkonzept nur eine Erweiterung der Leistungskapazität angestrebt wird, nicht jedoch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Cham und ein Schutz für das Dorf Hünenberg. – Die Votantin bittet den Rat, diesem Antrag zuzustimmen.

Louis Suter hält fest, dass sich hier aus Sicht der Raumplanungskommission ein fundamentales Problem stellt. Diese Forderung ist nämlich nicht im kantonalen Richtplan enthalten. Also können wir das auch nicht vom Kanton bezahlen. Wenn das die Gemeinde Cham machen will, darf sie es selbstverständlich tun. Allerdings muss das in Zusammenarbeit mit der Baudirektion erfolgen. Der Präsident der RPK bittet deshalb den Rat, diesem Antrag nicht zu folgen, weil das nicht im kantonalen Richtplan steht. Wenn wir das nämlich so machen würden, hätten wir plötzlich eine Fülle von Forderungen auf dem Tisch, denen wir gar nicht folgen könnten, und es hätte auch entsprechende finanzielle Folgen.

Beat Villiger kann aus der Kommission mitteilen, dass wir so informiert worden sind, dass die Ökologie hier keine Personenunterführung will, die Gemeinde Cham aber schon, weil damit eine Verbindung zwischen Röhrliberg und Lindenham hergestellt werden könnte. Der kantonale Richtplan sieht dies jedoch, wie von Louis Suter erwähnt, nicht vor, und wir würden ihn mit einer Zustimmung zum Antrag Zeiter ändern. Nach langer Diskussion hat die Kommission mit 9 : 4 Stimmen entschieden, dem Antrag der Gemeinde Cham nachzugeben. Aber sie soll das auch selber bezahlen.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** dankt seinen beiden Vorrednern zum Wasenbächli. Er möchte aber nochmals wiederholen, was er bereits am Morgen zu den so genannten flankierenden Massnahmen gesagt hat: Es gilt dabei zu definieren, was überhaupt flankierende Massnahmen sind. 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, dass es sich hierbei um die verkehrsdosierenden Massnahmen handelt. Das über-

nimmt der Kanton. Gestalterische Massnahmen abseits der neuen Kantonsstrasse werden nicht zu Lasten des Kredits für das Kammerkonzept realisiert. Sonst kommen sämtliche anderen zehn Gemeinden jeweils auch. Z.B. Schmuck auf dem Kreisel – wer zahlt den? Der Kanton oder die Gemeinde?

Berty **Zeiter** erwartet auch nicht, dass der Kanton flankierende Massnahmen abseits der Durchgangsstrasse übernimmt. Aber in der Vorlage des Regierungsrats sind unter den flankierenden Massnahmen auf der Zugerstrasse nebst den Dosieranlagen auch die Signalisation inbegriffen, die Busbevorzugung, Fahrbahnhaltstellen, vom Raben- via Bärenplatz bis zum Knoten Knonauer-/Zugerstrasse eine verkehrsberuhigte Zone zu erstellen. Bei diesen Punkten ist es wesentlich, dass sie übernommen werden.

Hans-Beat **Uttinger** bekräftigt, dass es so geschieht, wie es in der Vorlage steht.

Die **Vorsitzende** erkundigt sich bei der Votantin, ob das ein einziger Antrag sei oder je einer zum Wasenbächli und zu den flankierenden Massnahmen.

Berty **Zeiter** hält fest, dass es *ein* Antrag ist.

→ Der Antrag wird mit 55 : 13 Stimmen abgelehnt.

Eusebius **Spescha** hat ein banales finanztechnisches Anliegen. In § 1 heisst es: *Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2004*. Wir beschliessen einen Baukredit – wohlverstanden für ein nicht submissioniertes Bauprojekt – im Mai 2006. Der Votant versteht nicht, wieso nicht mindestens Baupreisindex Oktober 2005 berücksichtigt wird. Wie er sich glaubt zu erinnern, erscheint dieser Index halbjährlich, und es könnte sogar März oder April 2006 heissen. Er meint, dass in einem Kreditbeschluss auch der aktuelle Baupreisindex drin stehen sollte. Und wie gesagt, handelt es sich um ein nicht submissioniertes Projekt, das auf banalen Kostenschätzungen beruht. Mit mindestens zehn Jahren Bauchef-Erfahrung weiss Eusebius Spescha, dass in der Stadt Zug für solche Beschlüsse immer der aktuelle Baupreisindex angewandt wurde. Er würde auch der Stawiko empfehlen, diesem Punkt in Zukunft Beachtung zu schenken. Er beantragt, hier den aktuellen Baupreisindex einzusetzen.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger**: Weil sämtliche Grundlagen 2004 auf dieser Basis erarbeitet wurden. Irgendwo müssen wir eine Basis haben. Aber wir können es natürlich auf 2005 hochrechnen, dann ist dementsprechend der Index anders. Aber es kommt auf dasselbe heraus.

Karl **Rust** wollte eigentlich zu dieser Kleinigkeit nichts sagen. Aber so ist es dokumentiert. Es hat ihn auch gestört. 2004 hatten wir beim SBV-Baukostenindex einen

Stand von nehmen wir an 100. Und wir sind heute im Jahr 2006 auf etwa 104 Punkten. Was Eusebius Spescha sagte, sagt der Votant nun technisch. Also wir sind bereits 4 % höher. Er hat Recht. Und 4 % von 230 Millionen sind ja mehr als 10 Millionen. Danke Eusebius!

Die **Vorsitzende** schlägt vor, dass dieser Antrag als Auftrag für eine Überarbeitung auf die 2. Lesung hin aufgenommen wird. – Eusebius Spescha ist einverstanden.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

- Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1393.9 – 12031 enthalten.

871 POSTULAT DER SVP-FRAKTION BETREFFEND ERRICHTUNG EINER PARK+RIDE-ANLAGE BEI DER STADTBAHNHALTESTELLE NEUFELD IN BAAR

Die **SVP-Fraktion** hat am 3. April 2006 ein Postulat eingereicht, dessen Begehren und Begründung in der Vorlage Nr. 1427.1 – 12009 enthalten sind.

- Das Postulat wird zu Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

872 INTERPELLATION VON THOMAS LÖTSCHER BETREFFEND JUGENDGEWALT

Thomas **Lötscher**, Neuheim, hat am 12. April 2006 die in der Vorlage Nr. 1429.1 – 12016 näher begründete Interpellation eingereicht und dabei dem Regierungsrat zehn Fragen gestellt.

- Die Vorsitzende gibt bekannt, dass die Interpellation schriftlich beantwortet wird.

874 INTERPELLATION VON PETER RUST BETREFFEND OSTERBOTSCHAFT DER DIREKTION DES INNERN AN DIE BÜRGERGEMEINDE WALCHWIL

Peter **Rust**, Walchwil, hat am 19. April 2006 die in der Vorlage Nr. 1432.1 – 12019 näher begründete Interpellation eingereicht und dabei dem Regierungsrat acht Fragen gestellt.

Brigitte **Profos**, Direktorin des Innern, beantwortet diese Fragen wie folgt:

1. Hat eine Mitarbeiterin oder ein Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung oder gar ein Behördenmitglied den detaillierten Sachverhalt über das delikate Verfahren in Sachen Beistandschaft von XX der Bürgergemeinde Walchwil gemäss NZZ vom Samstag, den 15.04.2006, den Medienschaffenden zugespielt? Wenn ja, wer?

Der detaillierte Sachverhalt gemäss Bericht der Neuen Zuger Zeitung vom Samstag den 15. April 2006 wurde den Medienschaffenden weder durch eine Mitarbeiterin oder einen Mitarbeiter der kantonalen Verwaltung noch durch ein Behördenmitglied zugespielt.

2. Wenn ja, welches Ziel wurde von dieser Person mit dieser völlig unüblichen Veröffentlichung verfolgt?

entfällt

3. Sofern diese Mitteilung nicht von der kantonalen Verwaltung ausging: Warum haben Mitarbeitende der Direktion des Innern in diesem laufenden Verfahren Medienschaffenden auf Rückfrage hin Auskunft erteilt?

4. Wurde mit dem zitierten Pressebericht durch die kantonale Verwaltung eine Verletzung des Amtsgeheimnisses begangen? Wenn ja, durch wen und in welcher Form?

5. Wenn ja: Welche Sanktionen (Dienstrecht, Strafanzeige usw.) gedenkt der Regierungsrat gegen die Verantwortlichen zu ergreifen?

Nach Absprache mit der Direktionsvorsteherin erteilte der Direktionssekretär der Direktion des Innern auf entsprechende Anfrage eines Journalisten der Neuen Zuger Zeitung, der in diesem Zeitpunkt bereits im Besitze von entsprechenden Detailinformationen und offenbar auch Dokumenten war, schriftlich per E-Mail die Auskunft, dass

- die Direktion des Innern als diejenige Behörde, die gemäss § 33 Absatz 2 des Gemeindegesetzes die Aufsicht über die Gemeinden – und somit auch über die Bürgergemeinden – ausübt, selbstverständlich mit der Bürgergemeinde Walchwil Kontakt aufgenommen habe, mit der Absicht den Vorfall abzuklären. Diese Untersuchung seien noch nicht abgeschlossen,
- ein solcher Fall sicherlich die Ausnahme sei. Der Direktionssekretär könne sich jedenfalls an keinen ähnlichen Fall erinnern,
- die Untersuchung noch nicht abgeschlossen sei und aus diesem Grunde sich der Direktionssekretär derzeit weder zu den Beweggründen äussern, noch das Verhalten der Bürgergemeinde sonstwie werten oder kommentieren möchte, und
- die Direktion des Innern würde nach Klärung der relevanten Sachverhalte dem Regierungsrat als Aufsichtsbehörde einen Bericht und Antrag betreffend das weitere Vorgehen unterbreiten. Der definitive Entscheid des Regierungsrates sei nach den Osterferien zu erwarten.
- Auf eine weitere Nachfrage vom 7. April 2006 teilte der Direktionssekretär dem selben Journalisten ebenfalls per E-Mail mit, dass die Stellungnahme der Bürgergemeinde Walchwil (welche die Direktionsvorsteherin in einem Schreiben angefordert hat) bis dato noch nicht bei der Direktion des Innern eingetroffen sei und er sich in diesem laufenden Verfahren vorerst nicht weiter äussern wolle, dies gelte auch für zuständige Sachbearbeiterin im Direktionssekretariat.

Ziff. 1.4 der Leitlinien zur Kommunikation vom 7. Dezember 2004 (BGS 152.33) lautet: «Es gibt aufgrund der kantonalen Gesetzgebung das Geheimhaltungsprinzip mit Öffentlichkeitsvorbehalt. Die interne und externe Kommunikation ist folglich begrenzt durch (...) laufende Verwaltungsbeschwerdeverfahren...» In den vorgenannten Äusserungen des Direktionssekretärs der Direktion des Innern vermag der Regierungsrat keine Verletzung des Amtsgeheimnisses zu erkennen. Dies trifft umso mehr zu, als

Dritte der Neuen Zuger Zeitung bereits wesentliche Informationen zugespielt haben. Weder die allgemeine Darlegung der rechtlichen Stellung und Funktion der Direktion des Innern in diesem Verfahren, noch die persönliche Beurteilung des Direktionssekretärs oder der generelle Hinweis auf das weitere Vorgehen verletzen die Privatsphäre der betroffenen Bürger, noch geben sie Tatsachen preis, an denen ein Geheimhaltungswille und -interesse bestehen könnte. Es ist jedoch einzuräumen, dass der Direktionssekretär bei einer Antwort auf eine spezielle Frage eher weit ging (vgl. oben zweite Antwort). Er hätte sich mit der knappen Antwort begnügen können, dass in einem laufenden Verfahren keine Auskünfte erteilt werden. Mit einer weitergehenden Antwort konnte nun eine einzelne Aussage aus dem Zusammenhang gerissen und zitiert werden. Diese erhielt im Rahmen des Zeitungsartikels eine ungewollte Bedeutung und Stossrichtung. Da weder eine Amtsgeheimnisverletzung noch eine Dienstpflichtverletzung vorliegt, ergreift der Regierungsrat gegen den Direktionssekretär keine Massnahmen.

6. Wie verhalten sich die Mitglieder des Regierungsrats generell bei derartigen laufenden Verwaltungsverfahren, sofern Medienfragen vorliegen?

Die Vorgaben der oben aufgeführten Leitlinien zur Kommunikation sind klar. Mitglieder des Regierungsrats beschränken sich bei entsprechenden Medienanfragen auf die knappe Mitteilung, dass ein laufendes Verfahren vorliegt und somit keine Auskünfte erteilt werden.

7. Ist der Regierungsrat bereit, allenfalls eine generelle Weisung an die kant. Mitarbeitenden im Umgang mit den Medien für ähnliche Fälle zu erlassen?

Der Regierungsrat sieht für den Erlass einer weiteren generellen Weisung keine Notwendigkeit. Die vorliegenden Kommunikationsleitlinien haben sich bewährt und sind klar formuliert. Deren Umsetzung im Alltag ist jedoch grosse Priorität einzuräumen. Der Regierungsrat hat daher an seiner Sitzung vom 2. Mai 2006 beschlossen, diese mündliche Antwort allen Direktionen zuzustellen. Damit ist der Auftrag verbunden, die Problematik an der nächsten Amtsleiterkonferenz zu besprechen und die Sensibilität für dieses heikle Problem im Spannungsfeld Öffentlichkeitsarbeit einerseits und Persönlichkeitsrecht andererseits zu erhöhen.

8. Sofern ein fehlerhaftes Verhalten der kantonalen Verwaltung vorliegt: Welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, dass der beschuldigte Beistand zu seinem Recht kommt (wegen Verletzung der persönlichen Verhältnisse Schadenersatz oder Genugtuung, Publikation eines berichtigenden Inserats etc.)?

Der Regierungsrat vermag im konkreten Ereignis kein fehlerhaftes Verhalten der kantonalen Verwaltung zu erblicken.

Der Regierungsrat beantragt Kenntnisnahme dieser Antwort. Sie kostete 800 Franken.

Peter Rust dankt dem Regierungsrat für die rasche Beantwortung der gestellten Fragen betreffend Bürgergemeinde Walchwil. Die Antwort befriedigt ihn leider nicht. – Mit der gross aufgemachten und karikierten Osterschlagzeile in der NZZ vom Karlsamstag wurde der Bürgergemeinde Walchwil schlampige Verwaltungsführung vorgeworfen und der namentlich erwähnte Beistand habe – nach Lesart eines Normalbürgers – Mündelgeld veruntreut. Die nachträgliche Entschuldigung der NZZ eine Woche später ändert an dieser Tatsache leider gar nichts.

In ihrer Beantwortung der Interpellation hat Brigitte Profos vorhin dargelegt, die Zeitung sei zum Zeitpunkt der Anfrage bei der DI bereits über Drittpersonen in den Besitz von Detailinformationen und Dokumente über den hängigen Fall gelangt. Gerade diese Tatsache sowie der hauseigene Datenschutz hätten für die Verweige-

nung weiterer Auskünfte an die Zeitung gesprochen. Schliesslich wussten Brigitte Profos und Vladimir Novotny, dass ein Pressebericht vorbereitet wurde. Haben Sie als Vorsteherin der DI den angekündigten Pressebeitrag mit dem delikaten Inhalt überhaupt gegengelesen und hatten deshalb die Nase voll? Die Regierung räumt immerhin ein, Direktionssekretär Novotny sei mit seinen Auskünften an die Presse eher weit gegangen. Zudem hätte er die NZZ auf das laufende Verfahren aufmerksam machen müssen und weitere Auskünfte verweigern sollen. Stattdessen verlieh Vladimir Novotny dem Fall mit seinem Kommentar zusätzliche Brisanz mit den Worten: «Die Bürgergemeinde Walchwil sei die Ausnahme und er möge sich an keinen ähnlichen Fall erinnern». Da hat der Votant sowieso Mühe, er ist ja erst seit gut einem Jahr bei der DI. Was ist da für eine Praxis gemeint? Natürlich wirkt beim Leser eine deftig aufgemachte Oster-Story mit eingestreuten Beamten-Zitaten viel glaubwürdiger. So betrachtet, sind solche Aussagen aus Amtsstuben während einem laufenden Verfahren schlicht und einfach als Amtsgeheimnisverletzung einzustufen. Der Regierungsrat räumt immerhin ein, Vladimir Novotny habe sich mit seinen Informationen zu weit aus dem Fenster gelehnt, aber ein fehlerhaftes Verhalten mag er darin nicht sehen. Punkt, Schluss, ihr aufmüpfigen Walchwiler! In der Osterbotschaft in dieser Zeitung mit einer Auflage von 20'000 oder mehr wurde der mit Namen erwähnte Beistand völlig zu Unrecht als Veruntreuer angeschwärzt. Zu seinem Recht und seiner Ehre wird er kaum je kommen. An einer solchen Geschichte bleibt bekanntlich leider immer etwas haften, selbst in 20 oder 30 Jahren, wenn die Rede auf diesen Beistand kommt, heisst es, ach... war das nicht der Beistand, der dem Waisen-Knecht in die Schatulle gegriffen hat? Peter Rust vermisst an der Aufarbeitung dieses Falles einen Vorschlag zur Wiedergutmachung dieser gravierenden Fehlleistung bei allen betroffenen Organen der Bürgergemeinde Walchwil!

Die **Vorsitzende** vermisst bei diesem Votum bezüglich § 45 die Bekanntgabe von Interessenbindungen. Es heisst dort: «Die Mitglieder geben ihre Interessenbindungen bekannt, wenn sie sich im Rat oder einer Kommission zu Geschäften äussern, die ihre Interessen unmittelbar berühren oder jene von Dritten, zu denen sie eine wesentliche persönliche oder rechtliche Beziehung haben.»

Peter **Rust** ist nicht im Bürgerrat. Aber der Beistand, dessen Vater schon Beistand war, ist der Schwager des Votanten. Und er hat auch in der Zeitung vermisst: Der millionenschwere Waisenknecht wäre wahrscheinlich nie zu seinem Vermögen gekommen, hätte er nicht so einen guten Beistand gehabt.

Käty **Hofer** ist der Meinung, dass diese Interpellation an die völlig falsche Adresse geht. Sie hätte an den entsprechenden Journalisten gehen müssen. Dort war die Quelle. Sie hätte allenfalls an die Chefredaktion der entsprechenden Zeitung gehen müssen. Oder sie hätte an den Informanten gehen müssen, der die ganze Sache ins Rollen gebracht hat. Mit seiner Verflechtung in Walchwil wird Peter Rust informiert sein, woher die Informationen kommen. Die Antwort der Regierung legt offen, dass die Informationen nicht aus der Verwaltung oder von der Regierung gekommen sind. Wir streiten jetzt um einen Satz über Informationen, die vielleicht nicht nach aussen hätten dringen sollen: «..., dass die Stellungnahme der Bürgergemeinde Walchwil (welche die Direktionsvorsteherin in einem Schreiben angefordert hat) bis dato noch nicht bei der Direktion des Innern eingetroffen sei ...». Das ist die einzige umstrittene

Äusserung des Direktionssekretärs. Darum geht es. Der Interpellant schreibt in seiner Einleitung zu seinen Fragen: «Es ist schlicht eine Ungeheuerlichkeit, dass während eines laufenden Verwaltungsverfahrens derart delikate Informationen von Amt zu Amt den Weg in die Presse finden.» Bevor also die Fragen gestellt werden, ist der Sachverhalt für den Interpellanten schon klar, dass nämlich die Informationen aus dem Amt kommen. Und wenn man dann die acht Fragen liest, sind mindestens vier davon reine Suggestivfragen, die davon ausgehen, dass die Informationen aus der DI kommen. – Die Darlegung der familiären Interessenbindungen ist nachträglich noch geklärt worden. Für die Votantin ist das ein wichtiger Punkt. Laut Geschäftsordnung sind wir dazu verpflichtet. Diese ganze Interpellation ist für Käty Hofer eine klare Missachtung der Würde dieses Hauses.

Peter Rust: Diese Interpellation ist für Käty Hofer eine Missachtung dieses Hauses, ganz egal ob das jetzt ein dem Votanten nahe stehende Person ist oder nicht. Wenn Sie eine derartige Osterschlagzeile haben: «Die Regierung hat die Nase voll». Und dann wird namentlich darin erwähnt, eine Veruntreuung. Da können Sie Entschuldigungen bringen, wie Sie wollen, das bringen Sie nie mehr weg. Sie müssen mir hier jemand bringen hier im Rat, dem so was unverschuldet vorgeworfen wird. So viele Tausend Leser haben das an Ostern gelesen. Das können Sie nie mehr gutmachen, Käty Hofer! Nehmen Sie das zur Kenntnis. Ist das wirklich so schwierig zu verstehen, dass man so eine Kröte nicht einfach schluckt, ohne dass man hinterfragt. Und Sie haben gesagt, das seien Suggestivfragen. Die Regierung hat ganz klar eingeräumt, und wenn das auch nur ein Satz ist. Wenn dieser der Zeitung behilflich ist, hat das den Anstrich, es sei amtlich abgestützt. Und das ist so! Das können Sie beschönigen, wie Sie wollen. Journalisten neigen natürlich dazu, eine Story etwas zu übertrieben, und dann reicht es. Als der Journalist fragte, hätte man sagen müssen: «Das ist ein laufendes Verfahren, da geben wir keine Auskunft, basta.»

Käty Hofer kann die Situation des Angeschuldigten in Walchwil sehr wohl nachvollziehen. Aber diese Interpellation gehört nicht in dieses Haus, das ist die falsche Adresse. Die Adresse ist der Journalist und die Zeitung. Und nicht die Regierung und nicht dieses Haus.

- Das Geschäft ist erledigt.

- 875 –POSTULAT VON LILIAN HURSCHLER-BAUMGARTNER UND MARTIN STUBER
BETREFFEND SOFORTIGEN BAU DER DOPPELSPUR CHAM-ROTKREUZ
–POSTULAT VON WERNER VILLIGER, RUDOLF BALSIGER UND KARL RUST
BETREFFEND SOFORTIGER EINRICHTUNG EINER KURZEN STADTBahn-
AUSWEICHSTELLE BEI DER HALTSTELLE FRIDBACH ODER BEI DER HALT-
STELLE OBERWIL

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1309.2/1320.2 – 11959).

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass beide Postulate in einem materiellen Zusammenhang zueinander stehen. Deshalb werden sie zusammen behandelt. Sofern Sie zu beiden Vorstössen sprechen wollen, bitten wir Sie, das gleichzeitig zu tun.

Martin **Stuber** ist in der angenehmen Situation, der Regierung ein dickes Kompliment für diese Vorlage auszusprechen, insbesondere an den Volkswirtschaftsdirektor Walter Suter und an die Leute im Amt für öffentlichen Verkehr und Raumplanung. Sie alle haben sich dafür eingesetzt, dass die längst überfällige Doppelspur zwischen Cham und Rotkreuz nun wenigstens teilweise realisiert wird. Und das erfreulicherweise auf den Winterfahrplan 2008/09 hin, wie das unser Postulat gefordert hat. Man kann also sagen: Das Signal steht auf grün! Es steht auf grün für den durchgehenden Viertelstundentakt der S1 bis nach Rotkreuz und für die dringend nötige Erhöhung der Spitzenkapazität dieser Linie. Das entlastet Cham vom Strassenverkehr. Auch die Verschlechterung der ÖV-mässigen Anbindung des Freiamts kann mindestens teilweise rückgängig gemacht werden. Und nicht zu vergessen: Auch die Anbindung des luzernischen Rontals, die für das Arbeitsplatzgebiet Zug immer wichtiger wird, profitiert von diesem Ausbau.

Dass es mit dem Ausbau der S2 noch etwas länger dauert, ist schade. Dass unser Kanton von einer der bedeutendsten europäischen Verkehrsachsen durchschnitten wird, hat grosse Vorteile – sehr gute nationale und internationale Verkehrsverbindungen – aber halt auch Nachteile. Wenn unser regionaler Schienenverkehr die Geleise dieser Achse benutzt, bedeutet das, dass wir von den Plänen von Alptransit, dem Bund und der SBB abhängig sind. Bei der S2 ist das konkret die Ausgestaltung der NEAT-Zubringerstrecken, der Fernverkehrs-Fahrplan und das SBB-Konzept für den Nord-Süd-Fernverkehr. Es ist bei der S1 und bei der S2 halt so: Vieles hängt an Bern! Umso wichtiger ist die Präsenz unserer Anliegen in Bern, für welche mit der Interpellation Lang – die von allen Zentralschweizer Parlamentarierinnen und Parlamentariern unterschrieben wurde – ein guter Anfang gemacht wurde. Um die durchgehende Doppelspur zwischen Zürich und Luzern (das muss schliesslich unser Ziel sein!) voranzubringen, wird aber weiteres intensives Lobbying nötig sein. Wichtig ist auch, dass die Vorlage für den Objektkredit, welche in der regierungsrätlichen Antwort für nach den Sommerferien angekündigt ist, in diesem Rat klar angenommen wird. Wir werden Gelegenheit haben, hier ein Signal zu setzen. – Der Postulant und die Mitunterzeichnerinnen sind mit der Abschreibung einverstanden, die Anliegen des Postulats sind erfüllt.

Rudolf **Balsiger** erinnert daran, dass wir es alle wissen: Das Zuger Volk will die Stadtbahn und hat den Kredit damals an der Urne gutgeheissen mit Hinblick darauf,

dass nicht nur die beantragten Mittel für die Realisierung dafür ausreichen, sondern dass auch der Zeitplan mit der Fertigstellung eingehalten werden kann. Dass Volk will auch die Linie 2 Richtung Walchwil, eingeschlossen der notwendigen Haltstellen-ergänzungen. Auch wenn wir erfreut darüber sind, dass für die Linie 1 Richtung Rotkreuz eine akzeptable Lösung gefunden werden konnte (selbst wenn nicht schon die Doppelstrasse bis Rotkreuz erstellt werden kann) verhehlen wir nicht, dass wir über den Fortlauf der Projekts Richtung Süden auf der Ostseite des Sees enttäuscht sind, weil es nicht so schnell realisiert werden kann wie gewünscht. Es ist ja nicht nur die Zunahme der Frequenz des ÖV Richtung Süd anzustreben, sondern es soll gar ins Auge gefasst werden, dass dereinst der Bus ersetzt werden kann durch die S 2. Insbesondere ist das auch ein seriöses Anliegen der Walchwiler, wie kürzlich einem Artikel der Lokalpresse entnommen werden konnte. Einige der Befragten begründeten die «Heimatflucht» unter anderem gar mit dem Argument des ungenügenden Angebots des ÖV. Selbst die zwei Schiffsanlegestellen in der Gemeinde helfen nicht über dieses Stadtbahndefizit hinweg.

Wie geht es weiter? Um den Halbstundentakt einführen zu können, muss eine Ausweichmöglichkeit zwischen Zug-Bahnhof und Walchwil geschaffen werden. Aufgrund der Fahrplangestaltung kann diese nur in Oberwil in Räumen der bestehenden Haltestelle in Frage kommen. Es standen allerdings auch schon andere Varianten im Raum betreffend einer Kreuzungsmöglichkeit. Zwei davon schlossen die Erweiterung auf eine Doppelstrasse ein zwischen Oberwil und Fridbach einerseits mit Begradigung der Kurve und Führen der Linie in einem Tunnel, wozu von privater Seite ein Vorprojekt erarbeitet wurde, andererseits das bestehende Trassee für die Doppelstrasse zu verwenden. Solche Projekte sind schön und sicherlich auch durchführbar, und zwar ohne Zeitverzögerung, wenn die Frage der Finanzierung nicht im Raum stehen würde. Würden wir vom Kanton ein solches Projekt vorfinanzieren, ist nämlich nicht sichergestellt, dass die SBB uns dann auch den vorgesehenen Beitrag im Nachhinein entrichten würde. Zwei Kriterien stehen zur Debatte:

1. Möglichst schnell (=Volkswille)
2. Möglichst niedrige Kosten (=Kantonsratswille)

Da die SBB den Entscheid erst im Herbst 2007 fällen, auf welcher Seeseite die Nord-Süd-Linien ausgebaut werden sollen, wird auch noch nicht mit der Detailplanung begonnen, obwohl der Auftrag vorliegt. Der Kanton jedenfalls hat alles unternommen, dass genau zum Zeitpunkt des SBB-Entscheids auch schon der Objektkredit im KR vorliegen wird, und somit der Baubeginn auf Ende 2008 vorgesehen werden kann, wie das mit der Priorität eins vorgesehen ist. Dann wird auch der Bundesbeitrag von 50 % aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung stehen. Die Inbetriebnahme ist sodann in weiteren zwei Jahren vorgesehen. Schneller geht es nicht, und die verantwortlichen Leute in der Bau- und Volkswirtschaftsdirektion haben beispielhaft alles bis heute Mögliche aufgeglegt. Wir müssen eben zur Kenntnis nehmen, dass die rasche Realisierung von einem verbindlichen Konzept der SBB anhängt.

Da eine durchgehende Doppelstrasse (im Tunnel oder auf dem bestehenden Trassee) – wie vorher angedeutet – keine Zeitersparnis bringen kann, ist eine Ausweichstelle im Raum der bestehenden Haltestelle vorgesehen. Und genau dieses Projekt wird zurzeit im Auftrag des Kantons ausgearbeitet. Es lässt tatsächlich die Möglichkeit offen, zu einem späteren Zeitpunkt auf eine Doppelstrasse gegen Süden oder Norden zu verlängern. Das sind die Voraussetzungen zur Einführung des 30-Minuten-Takts auf der S 2, und wie es aussieht, stehen keine weiteren Verzögerungen an, die durch den Kanton beeinflusst werden könnten. Wichtig ist aber auch, dass nun auf der vorgelegten Zeitachse gearbeitet wird, auch wenn nicht alle Wünsche schon heute berücksichtigt werden können. Das könnten sein: Die Doppelstrasse bis ganz nach Rot-

kreuz oder eine weitere Haltestelle bei der Rebmatt südlich von Oberwil. Das würde den Ausbau wiederum verzögern und das wollen wir nicht. Zusammenfassend können wir sagen, dass wir der Regierung dankbar sind, dass versucht wurde, die durch die SBB verursachten Verzögerungen wett zu machen. Wir werden aber gleichzeitig diese vom Kanton vorgegebenen Termine sehr genau verfolgen und werden uns vorbehalten allenfalls zu reagieren, wenn es uns notwendig erscheint. – Übrigens stimmen wir dem Antrag der Regierung zu, dass dieses Postulat abgeschrieben wird.

Manuel **Aeschbacher** legt zuerst seine Interessenbindung offen. Er ist als Angestellter bei der SBB tätig. – Die SVP-Fraktion dankt der Regierung für ihre grossen Bemühungen im Zusammenhang mit einer schnellen Realisierung der ersten Teilergänzung Stadtbahn Zug. Die Vorreiterrolle, die der Kanton Zug auch im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs einnimmt, schlägt sich in den Beziehungen zur SBB nieder. Wir nehmen erfreut zur Kenntnis, dass der Ausbau der Strecke Cham-Rotkreuz nun auch bei den SBB Priorität geniesst. Schliesslich ist der Ausbau dieses Abschnitts nicht nur regional von Bedeutung, kommt ihm doch auch eine zumindest interregionale Bedeutung zu. Es erscheint uns richtig, dass vorderhand nur ein Teil der Strecke Cham-Rotkreuz zu Doppelspur ausgebaut werden soll. Die betriebliche Stabilität kann so nachhaltig erhöht und der 15-Minutentakt Cham-Rotkreuz eingeführt werden. Auch im Hinblick darauf, dass man heute noch nicht weiss, welcher Bahnverkehr in Zukunft wie um den Zugersee rollt, erscheint dieser Ausbau als pragmatische Lösung. Das weitere Vorgehen, das die Regierung in der Postulatsantwort vorschlägt und verbindlich festlegt, entspricht den Erkenntnissen. Die SVP-Fraktion unterstützt die Anträge der Regierung.

Franz **Zoppi** ist als Mitunterzeichner des Postulats für einen sofortigen durchgehenden Bau der Doppelspur Cham-Rotkreuz teilweise zufrieden mit dem Bericht des Regierungsrats. Es stellt sich für Rotkreuz die Frage, wem der geplante Doppelspurausbau nützt. Als Pendler zwischen Rotkreuz und Zug darf der Votant täglich die Menschentraube beobachten, welche den Bahnhof Rotkreuz und somit die Bahn nutzt. Immer wieder kommt er so zu aufschlussreichen Gesprächen über den Bahnverkehr. Der bis auf den letzten Platz gefüllte Park+Ride-Parkplatz der SBB in Rotkreuz ist ein klarer Beweis für die sehr gute Auslastung der Bahn durch auswärtige Pendler. Im Gespräch wird schnell klar, dass die Bahnkunden aus den Kantonen Luzern, Schwyz und Aargau mit dem Auto angereist kommen. Der Gewinn liegt somit nicht direkt bei den Rotkreuzern und dem restlichen Zug. Es geht unter anderem darum, den Bahnlärm und den privaten Verkehr zur Bahn möglichst gering zu halten. Nach der Projektvariante SBB ist der Doppelspurausbau ab Cham nur bis Kilometer 47 im Freudenberg, mitten im Golfplatz Holzhäusern, geplant. Das macht aber nur für die SBB Sinn, nicht aber für die Rotkreuzer und die übrigen Zuger. Die SBB begründet ihren Entscheid mit der Tatsache, dass sie die direkte Neat-Zubringerstrecke nach Immensee, unter Ausklammerung von Rotkreuz, noch nicht präzise kennen. Lange kann Franz Zoppi nicht auf den sinnvolleren durchgehenden Doppelspur-Ausbau bis in den Bahnhof Rotkreuz warten. Nun soll aber, wenn es nach dem Willen der SBB geht, auf einer Gesamtlänge von insgesamt zirka 25 Kilometer, von der Tunneleinfahrt in Baar bis ans Ende des Rotsees bei Ebikon, ein kleiner Gleis-Abschnitt von gut 850 Metern vor Rotkreuz einspurig bestehen bleiben. Wie sinnvoll ist dies?

Ein Vergleich: In unmittelbarer Nähe genehmigte der Bund beziehungsweise der Kanton Zug den Autobahnausbau auf sechs Spuren. Die Bahn soll da nur einspurig fahren? Vergegenwärtigen sie sich die Situation auf eher ironische Art: Vom Alpenblick bis Kollermühle wird in Zukunft nur noch einspurig auf der Strasse gefahren und zwar im stündlichen Wechsel von einer Richtung in die andere. Wie sinnvoll dies sein soll, können sie selbst beurteilen. Für die angekündigte Fahrplan-Erweiterung benötigen wir keine zusätzlichen Flirt-Kombinationen, ausser der Volkswirtschaftsdirektor wird den Votanten anschliessend eines Besseren belehren. Die Stadtbahn, die heute bereits auf dem Stumpengeleise in der Chämleten wartet, würde nach Rotkreuz weiterfahren und nicht mehr wie bis anhin dort ihre Zeit absitzen, bis sie jeweils 20 Minuten später wieder starten kann. Für uns Rotkreuzer ergäbe dies dann den 20-Minuten-Takt, der alle glücklich machen würde. Das darf sich dann auch Stadtbahn für Zug nennen und wäre auch eine Bahn für andere Kantone wie Luzern und Aargau, finanziert mit Zuger Steuergeldern. Als Rischer steht der durchgehende Doppelspurausbau in den Bahnhof Rotkreuz für Franz Zoppi zuoberst auf der Prioritätenliste, und deshalb plädiert er dafür, wenn auch die wahren Profiteure in den eingangs erwähnten Kantonen Luzern, Schwyz und Aargau zu finden sind. Doch diese Tatsache nimmt er gerne in Kauf, denn dieses sinnvolle Anliegen hält nicht nur für die nächsten 20 Jahre.

Anfangs April liessen die SBB und das Bundesamt für Verkehr ihre Pläne für die Ausbauten in den nächsten Jahrzehnten verlauten. Sie sehen vor, dass sowohl der Doppelspurausbau am Rotsee wie auch der Zimmerbergtunnel auf Eis gelegt werden. Somit werden die Ausbauten zwischen diesen Engpässen grössere Bedeutung erhalten. Es ist äusserst wichtig, auf diesem Abschnitt durchgehend einen reibungslosen Bahnverkehr zu gewährleisten. Rotkreuz kommt dabei eine zentrale Rolle zu. Auf zugerischer Seite wird sich Hünenberg bahntechnisch nicht mehr nach Cham, sondern nach Rotkreuz orientieren müssen. Heute schon fährt der ganze Güterverkehr lückenlos auf der Doppelspur durchs Freiamt, kreuzt den Knotenpunkt Rotkreuz und fährt weiter Richtung Gotthard. Dieser Verkehr wird in Zukunft garantiert zunehmen. Seit Jahren ruft das Freiamt nach einer besseren Anbindung an Zug im Bereich Personenverkehr. Anfangs Mai sollen diesbezüglich zwischen den Kantonen Zug und Aargau erneut Gespräche stattfinden. Rotkreuz gewinnt als Umsteigeort an Attraktivität. Von Luzern wie auch von Zürich sollen mehr Schnellzüge in Rotkreuz Halt machen, um die Pendler umsteigen zu lassen. Von und nach Ebikon ist dies ungehindert auch mit der S1 möglich. Von Küssnachterseite sind vermehrt Bahnbenutzer zu erwarten, die vom Park+Ride-Angebot in Rotkreuz Gebrauch machen werden. Aus dem nahen Freiamt wird in Rotkreuz umgestiegen. Das nehmen wir Rischer alles in Kauf, aber die Bahn-Infrastruktur muss diesen berechtigten Bedürfnissen möglichst schnell angepasst werden. Wichtig ist für uns Rischer, dass es nicht nur bei der in der regierungsrätliche Antwort lautenden Möglichkeit der Angebotsverbesserung auf der Bahnstrecke Zug-Rotkreuz bleibt. Wichtig ist uns die *Realisierung* der Angebotsverbesserung auf Dezember 2008. In diesem Punkt hätten wir Rischer gerne verbindliche Zusagen des Volkswirtschaftsdirektors. Er muss in der für ihn noch verbleibenden kurzen Amtszeit alles daran setzen, dass der fehlende zweite Streckenabschnitt der Doppelspur vom Golfplatz beim Freudenberg bis hinein nach Rotkreuz vom Bund definitiv abgesegnet und für Ende 2010 möglich wird. Dann können wir Rischer hoffen, dass auch der vom Gemeinderat in seiner Vernehmlassung wieder geforderte Bahnhof Rotkreuz-Ost irgendeinmal gebaut wird.

In diesem Sinne beantragt der Votant, beide Postulate gemäss regierungsrätlichem Antrag für erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

Othmar **Birri** ist Lokomotivführer bei den SBB. Es ist für ihn äusserst wichtig, dass wir überall schnell und schlank durchkommen. – Zur Antwort der Regierung. Es ist äusserst schwierig in der heutigen Situation, mit den SBB solche Verhandlungen zu führen. Der Votant empfiehlt der Regierung, hier am Ball zu bleiben und Druck zu machen. Seit der Regionalisierung bei den SBB sind wir so viele Abteilungen, dass die eine nicht weiss, was die andere will. Liegenschaftsnutzung, Infrastruktur usw. Es ist bei uns sehr kompliziert geworden. Und Sie haben die letzte Botschaft des Bundes gehört mit den SBB zusammen, welches Paket in den nächsten Jahren ausgeführt werden soll. Da sind wir Innerschweizer nicht allein. Es nützt nichts, wenn wir hier durchgehende Doppelstruktur machen und nachher von Litti bis Horgen-Oberdorf wieder Einspur haben im internationalen Verkehr und im Verkehr nach Zürich. Auch dort müssen wir am Ball sein!

Für den Ausbau Richtung Rotkreuz bis Freudenberg ist es richtig, dass man dieses Teilstück realisiert. Und für den Zubringer für die NEAT, der noch offen ist – das ist ja das Problem, warum man nicht heute schon bis nach Rotkreuz fahren kann –, sind Studien da mit der so genannten Spange. Und wenn diese Spange einmal kommt, wird der Verkehr so geleitet, dass der Nord/Süd-Verkehr über Walchwil fährt und jener von Süd nach Nord über Immensee.

Wenn wir heute schon den Halbstundentakt möchten auf der S 2 – und das Potenzial ist vorhanden – müssen wir dringend in Oberwil diese Doppelstruktur haben. Und sie muss so gross sein, dass wir dort mit dem Schnellzug kreuzen können und nicht mehr in Walchwil. Für die Fahrgäste in beiden Richtungen ist das eine unangenehme Situation. Jedes Mal müssen wir eine Durchsage machen: Meine Damen und Herren, in Folge Abwarten des Schnellzugs aus Zug oder Arth-Goldau erhält die S 2 vier bis fünf Minuten Verspätung. Und nachher sind es zehn Minuten und Sie möchten nach Zürich und müssen dann feststellen, dass der Zug bereits abgefahren ist in Zug. Entsprechend ist es in Goldau Richtung Tessin. In diesem Sinn empfiehlt Othmar Birri der Regierung dringend: Hier müssen Sie bei den SBB am Ball bleiben und Druck machen! Erhöhen Sie den Druck, wenn Sie im Regionalverkehr etwas erreichen wollen!

Volkswirtschaftsdirektor Walter **Suter** möchte sich zuerst bedanken für die Anerkennung der Arbeit seiner Direktion und speziell des Amts für Öffentlichen Verkehr. Es wird seine Mitarbeiter freuen, dass sie heute im Kantonsrat lobend erwähnt wurden. Solches Lob ist bei unserem Geschäft keine Alltäglichkeit.

Zu den Fragen und Feststellungen. Der Votant hat Verständnis dafür, dass man aus Sicht Oberwil/Walchwil nicht ganz zufrieden ist, weil hier keine klare Perspektive aufgezeigt werden konnte, wann genau der Takt für die Stadtbahn verdichtet werden kann. Immerhin haben inzwischen die SBB die Überprüfung der Eisenbahn-Grossprojekte abgeschlossen und daraus gibt es eine erste Erkenntnis. Nämlich die, dass der gesamte Personen-Fernverkehr von Zürich über Zug, Gotthard, Richtung Mailand über die Walchwiler-Linie führen wird, und zwar hin und zurück. Das im Gegensatz zu den vorherigen Ausführungen von Othmar Birri. Sicher bis etwa 2020 oder 2030. Was wir in diesem Bereich noch nicht haben, ist das genaue Fahrplankonzept der SBB für diese Nord/Süd-Achse. Und hier wollen die SBB die Fernverkehrszüge verdichten. Da wird es wirklich eng, auch bezüglich des Stadtbahnangebots. Hier sind noch Gespräche nötig. Aber wir gehen davon aus, dass wir bis diesen Herbst dieses Angebotskonzept der SBB haben, so dass wir verbindlich weiter planen können. Das zur Strecke Walchwil. Hier braucht es noch etwas Geduld, das kann von

unserer Seite her nicht verändert werden. Aber wir sind im Gespräch, und der gute Wille bei den SBB ist auch vorhanden, eine Lösung zu finden.

Kurz zur Doppelspur nach Rotkreuz. Hier kann der Volkswirtschaftsdirektor klar sagen, dass nicht mehr nur von der Möglichkeit gesprochen werden muss, dass das im Dezember 2008 in Betrieb genommen werden kann, sondern es wird in den nächsten Monaten in Ihren Händen liegen, einen Kredit zu beschliessen, so dass die Voraussetzungen geschaffen sind, dass es auch umgesetzt werden kann. Die Volkswirtschaftsdirektion wird der Regierung noch in diesem Monat die Vorlage unterbreiten. Und die Kommission für Öffentlichen Verkehr hat bereits ihre Sitzung terminiert, um die Vorlage zu beraten. Das wird jetzt also sehr schnell gehen. Und der Termin wird eingehalten werden können. Es ist auch richtig, dass für den Betrieb des Viertelstundentakts nach Rotkreuz keine zusätzlichen Fahrzeugkombinationen ange schafft werden müssen. Wenn das gebaut ist, ist die Umsetzung relativ schnell möglich.

- Die beiden Geschäfte werden erheblich erklärt und als erledigt abgeschrieben.

- 876 –MOTION VON ROLF SCHWEIGER BETREFFEND ERLEICHTERUNGEN FÜR HALTER VON MOTORFAHRZEUGEN MIT ELEKTRISCHEM ANTRIEB
 –MOTION VON HEINZ TÄNNLER BETREFFEND «UMWELTGERECHTE SENKUNG DER MOTORFAHRZEUGSTEUER»
 –MOTION VON THOMAS LÖTSCHER BETREFFEND NEUREGELUNG DER KANTONALEN MOTORFAHRZEUGSTEUER
 –MOTION VON THOMAS VILLIGER UND MANUEL AESCHBACHER BETREFFEND STEUERRABATT FÜR HYBRID- UND ERDGASBETRIEBENE MOTORFAHRZEUGE
 –INTERPELLATION VON ALOIS GÖSSI UND MARKUS JANS BETREFFEND KOSTENWAHRHEIT BEIM MOTORISIERTEN INDIVIDUELLEN VERKEHR (MIV)

Es liegt vor: Bericht, Antrag und Antwort des Regierungsrats (Nr. 1426.1/1022.2/-1165.2/1306.2/1224.2 – 12008).

Die **Vorsitzende** weist darauf hin, dass alle diese Vorstösse in einem engeren materiellen Zusammenhang stehen. Wir bitten Sie, sich in der üblichen Reihenfolge zu allen Vorstösse zu äussern. Die einzelnen Abstimmungen erfolgen anschliessend selbstverständlich getrennt.

Das Verfahren ist bei diesem Geschäft kompliziert. Die Vorlage des Regierungsrats ist in zwei Teile aufgeteilt. Im ersten Teil wird ein umfassendes Modell betreffend Zielsetzungen zur Revision des Strassenverkehrssteuergesetzes vorgestellt. Gestützt auf dieses Modell werden dann im zweiten Teil die hängigen parlamentarischen Vorstösse behandelt. Der erste Teil (vorgesehenes neues Gesetz) ist materiell umfassender als die Begehren der parlamentarischen Vorstösse. Gegenstand der heutigen Beratung sind jedoch nur die Rechtsbegehren der parlamentarischen Vorstösse. Voten über das vorgesehene neue Gesetz sind zulässig. Sofern diese Voten über die Motionsbegehren hinausgehen, kann darüber heute nicht abgestimmt werden. Dies ist erst bei der Behandlung des neuen Gesetzes zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Aus dieser Sachlage folgt:

1. *Eintreten*. Ein Antrag auf Nichteintreten auf diese Motionen ist nicht möglich. Mit der Überweisung der Motionen an den Regierungsrat ist der Kantonsrat auf diese Motionen bereits eingetreten.
2. *Rückweisung an den Regierungsrat mit bestimmtem Auftrag*. Dies wäre möglich. Ein allfälliger, klar definierter Auftrag müsste sich jedoch im Rahmen der Rechtsbegehren der Motionen bewegen. Sofern ein Auftrag die zukünftige Revision des Gesetzes betrifft und nicht die Motionsbegehren, wäre ein solcher Auftrag nicht zulässig. Die Vorsitzende bittet daher den Rat, von dieser heiklen Variante abzusehen.
3. *Fazit*. Heute ist verfahrensrechtlich nur die Abstimmung über die einzelnen Motionsbegehren möglich, somit erheblich erklären, nicht erheblich erklären oder teilweise erheblich erklären. Im letzten Fall müsste genau definiert werden, inwiefern die teilweise Erheblicherklärung erfolgt.

Als Thomas **Lötscher** auf S. 10 der regierungsrätlichen Vorlage lesen musste: «Die geplante Gesetzesvorlage deckt sich weitgehend mit den Begehren des Motionärs», musste er sich zuerst vergewissern, dass die Regierung wirklich über seine Motion schrieb. Auch seinen Fraktionskollegen erging es so. Die zitierte Aussage stimmt natürlich überhaupt nicht. Somit spricht der Votant auch im Namen der FDP-Fraktion, wenn er dem Regierungsrat Folgendes entgegen hält.

1. Eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern ist absolut nicht angebracht. Wohl wurden diese seit einigen Jahren nicht mehr erhöht. Allerdings hat der Fahrzeugbestand im Kanton Zug markant zugenommen und auch der durchschnittliche Hubraum – als heutige Bestimmungsgröße für die Besteuerung – ist gestiegen. Dadurch wurden massive Mehrerträge in die Kantonskasse gespült. Es besteht kein Finanzbedarf, der eine Erhöhung rechtfertigen würde.
2. Eine Zweckentfremdung der Motorfahrzeugsteuern für den allgemeinen Haushalt kommt für die FDP nicht in Frage. Die Zweckbindung soll beibehalten werden, liegt doch die Legitimation der Motorfahrzeugsteuer gerade in der Finanzierung der Infrastruktur für den Motorisierten Individualverkehr. Es handelt sich weder um eine Einkommens- noch um eine Vermögenssteuer; denn so fände eine Doppelbesteuerung statt. Die Motorfahrzeugsteuer darf auch nicht zu einer Reichtumssteuer verkommen.
3. Wie bereits ausgeführt, darf die Motorfahrzeugsteuer nicht prohibitiv angesetzt werden, sondern hat sich am längerfristigen, schwankungsbereinigten Bedarf für die Infrastruktur zu orientieren. Innerhalb des dafür aufzubringenden Betrags stellt sich natürlich die Frage, wie dieser Betrag auf die einzelnen Fahrzeuge aufzuteilen ist. Die FDP-Fraktion anerkennt, dass eine ertragsneutrale Differenzierung nach ökologischen Kriterien gerechtfertigt ist. Dabei – und das ist ziemlich der einzige Punkt, in dem wir die Regierung stützen können – soll nicht die Motoren technologie im Gesetz verankert werden, sondern ein von der technischen Entwicklung unabhängiger Massstab. Der Normverbrauch an Treibstoff der einzelnen Fahrzeuge bildet dafür eine Referenz – ob absolut oder relativ als Verhältniszahl, beispielsweise im Rahmen der Energieeffizienz, ist noch auszudiskutieren. Nachdem die Regierung das erkannt hat, ist umso unverständlicher, was die Motorenleistung, also die PS-Zahl, in der Bemessung zu suchen hat. Die Motorfahrzeugsteuer ist keine Neidsteuer.
4. Die Vorlage der Regierung befriedigt nicht. Unter Vorschiebung der Motionäre wird versucht, eine generelle Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern durchzuboxen. Tendenziös spielt die Regierung Öffentlichen Verkehr und Motorisierten Individualverkehr gegen einander aus. Der Kanton Zug braucht für beide Verkehrsträger gute

Rahmenbedingungen. Die FDP hat zum teuren Ausbau des ÖV mit Stadtbahn und neuem Buskonzept ja gesagt, erwartet jetzt aber, dass auch der MIV die nötige Unterstützung erhält. Stattdessen soll unter dem Deckmantel einer ökologischen Ausrichtung und ohne ausgewiesenen finanziellen Bedarf die Steuer erhöht werden. Dieser Schuss könnte allerdings nach hinten losgehen, zeigen doch die Beispiele in anderen Kantonen, dass Motorfahrzeugsteuererhöhungen beim Souverän nicht so leicht durchgehen.

Fazit: Die in der Vorlage skizzierte neue Ausgestaltung der Motorfahrzeugsteuer ist unbrauchbar. Die FDP verlangt deshalb von der Regierung, dass sie diese umweltgerecht entsorgt, möglichst ohne Feinstaub zu produzieren, und mit einer Vorlage ins Parlament kommt, die die soeben gestellten Anforderungen erfüllt. Deshalb beantragt Thomas Lütscher, alle Motionen erheblich zu erklären. Nicht weil alle effektiv eins zu eins umzusetzen wären, sondern weil wir auf der heutigen Basis keinen seriösen Entscheid fällen können. Die Motionen sollen im Rahmen einer konkreten Gesetzesvorlage behandelt werden.

Thomas **Villiger** freut sich, dass der Regierungsrat umweltfreundliche Fahrzeuge fördern will. Wieso tut er es aber nicht? Hybridfahrzeuge könnten z.B. in der Stadt emissionslos herumfahren, ohne Abgase oder andere Emissionen zu hinterlassen. Ausserhalb der Städte kann man mit sparsamen Motoren fahren und gleichzeitig die Batterien laden. Bei Erdgasfahrzeugen ist erwiesen, dass sie bis zu 60 % weniger Abgase emittieren als herkömmliche Verbrennungsmotoren. Es kommt hinzu, dass wenn mit Biogas gefahren wird, das Fahrzeug CO2-neutral ist. Durch den Einsatz von Erd- und Biogas lassen sich die Schadstoffemissionen im Strassenverkehr erheblich senken. Insbesondere im innerstädtischen Verkehr bietet sich der Einsatz von erdgasbetriebenen Fahrzeugen an und stellt damit eine sofort verfügbare und wirksame Möglichkeit zur Senkung der verkehrsbedingten Umwelt- und Gesundheitsbelastungen dar. Ozon und Lärmprobleme sowie Partikelausstoss in Ballungszentren können durch den Einsatz von erdgasbetriebenen Fahrzeugen erheblich vermindert werden. Der Votant hofft, dass die Regierung auf unser Anliegen einlenkt und sich wie bei der Einführung des Katalysators innovativ zeigt.

Zur vorgeschlagenen Gesetzesrevision. Eine Totalrevision des Gesetzes über die Steuern im Strassenverkehr, wie es die Regierung vorsieht, kann die SVP-Fraktion nicht unterstützen. Schlussendlich führt eine solche Revision zu einer Steuererhöhung von rund 20 %, welche wir konsequent ablehnen. Die Steuererhöhung ist bereits durch die massiv erhöhten Treibstoffpreise in gewissem Masse erfolgt. Die Besteuerung nach dem Verursacherprinzip ist grundsätzlich nicht falsch. Aber wenn man sich auf die theoretischen Verbrauchswerte abstützt, welche nur ab 1997 zuverlässig vorhanden sind, regt dies schon zur Besorgnis an. Wie Besteuerung man Fahrzeuge, welche vor diesem Zeitpunkt immatrikuliert wurden? Die Besteuerungsmöglichkeit nach der jährlichen Kilometerleistung ist von Anfang an zu bekämpfen. Was passiert mit Fahrzeuggemeinschaften, d.h. Fahrzeuge, welche von mehreren Personen gefahren werden? Wird die Steuer dann auf die Person heruntergerechnet? Was passiert mit Einwohnern des Kantons Zug, welche in Randregionen wohnen und auf das Fahrzeug angewiesen sind? Oder will unsere Regierung Personen diskriminieren, welche den Öffentlichen Verkehr nicht benutzen können, weil sie z.B. Nachschicht arbeiten? Was ist mit Handwerkern, welche Lasten transportieren müssen und Lieferwagen benutzen? Werden diese von der Besteuerung ausgeschlossen? Man sieht, dass eine derartige Revision viele Fragen aufwirft und in den Grundzügen sehr präzis überarbeitet werden muss. Weiter müssen grossmehrheitlich dieselbe-

triebene Fahrzeuge mit einem Steuerzuschlag von mindestens 20 % rechnen, weil sie die Euro-4-Vorschriften noch nicht erfüllen, obwohl Dieselfahrzeuge erheblich weniger CO2 ausstossen als benzinbetriebene Fahrzeuge – auf Grund des tieferen Treibstoffverbrauchs. Da spielt der CO2-Ausstoss plötzlich keine Rolle mehr. – Die SVP-Fraktion ist grossmehrheitlich für die Erheblichkeitserklärung der Motionen.

Markus Jans weist darauf hin, dass im Rahmen der Revision ein Teil mit der Erhöhung der entstandenen Kosten abgedeckt werden soll. Sie haben in der Motion gesehen, dass der MIV seine Kosten in der Höhe von 48 Mio. Franken nicht deckt. Wir haben eigentlich schon gedacht, dass dies so ist. Die 48 Mio. Franken setzen sich zusammen aus Umwelt-, Gebäude-, Waldschäden und Unfallkosten. Wir sind der Meinung, dass der MIV in der Rechnung seine Kosten exakt ausweisen soll. Die Regierung hat uns diesbezüglich eigentlich eine Zusage gemacht, dass ab Rechenschaftsbericht 2007 dies zum Teil umgesetzt werden soll. Wir sind aber damit einverstanden, dass es wahrscheinlich schwierig ist, diese Rechnung exakt auf den Franken genau zu gestalten. Damit ist unsere Forderung nach einer Vollkostenrechnung teilweise ausgewiesen. Der MIV sollte aber seine 48 Mio. eigentlich selber tragen. Mit der Erhöhung der Strassenverkehrssteuer wird nur ein ganz kleiner Teil davon abgedeckt. Die Fahrzeugsteuer sollte erhöht werden, damit der MIV seine 48 Mio. dann wirklich auch deckt. Damit begrüsst die SP-Fraktion ausdrücklich die vorgesehene Erhöhung. – Nicht ganz einverstanden sind wir, dass wir keine eigentliche Vorlage haben, sondern nur über die Motionen sprechen können. Wir sind der Meinung, dass die Motionen erheblich erklärt werden sollen.

Anna Lustenberger-Seitz: «Die Verschwender bestrafen», unter diesem Titel hat die Neue Zuger Zeitung die Thematik Motorfahrzeugsteuern zusammengefasst. Man könnte dies auch positiv formulieren, z.B. «die Autorfahrerinnen und Autorfahrer zur Verantwortung ziehen». Denn wir wissen es alle, die Abgase unserer Autos belasten die Umwelt und verursachen hohe Kosten. Sie sind auch direkt verantwortlich für viele gesundheitliche Schäden, und zwar auch für gesundheitliche Schäden von Nicht-autorfahrerinnen und Nichtautofahrern.

Um es vorweg zu nehmend: In der AF hat es auch wenige Autobesitzerinnen. Zum Beispiel die Votantin. Unser Familienauto, das von drei Personen gefahren wird, würde in die Kategorie D der Effizienzkategorien gehören (Details sind in der Motion von Thomas Lötscher beschrieben). Also gäbe dies für uns bereits eine Erhöhung, würde man die Steuern nach diesem System berechnen. Anna Lustenberger hat den Garagisten ihres Opels Meriva darauf angesprochen und dieser fand keine guten Worte für diese Einteilung. Es gäbe Autos, so sagte er, die würden der Kategorie A zugeteilt, hätten aber einen grossen Treibstoffverbrauch. Man müsse die Steuern nach dem effektiven Treibstoffverbrauch bemessen. Nach der effektiven Belastung für die Umwelt also. Dieser Garagist ist kein Grüner, mindestens ist er nicht in unserer Partei. Aber die Berechnungsart der Regierung unterstützt er sehr.

Diese unterstützt auch die AF. Wir finden es richtig, dass die Steuern nach dem Treibstoffverbrauch, nach der Motorleistung und nach der Kilometerfahrleistung berechnet werden. Irgendwelche Autos steuerlich zu begünstigen, die zum Beispiel einfach die Euro-4-Norm erfüllen, hiesse ja, das Normale belohnen. Das wäre schon sehr absurd. Daher ist es auch richtig, dass zum Beispiel Dieselfahrzeuge, welche diese Euro-4-Norm nicht erfüllen, mehr zur Kasse gebeten werden als andere.

Wir finden es richtig, dass externe Kosten des Verkehrs über die Motorfahrzeugsteuern bezahlt werden. Das ist verursachergerecht; wer Kosten verursacht, soll dafür auch aufkommen. Gemäss Entwurf der Regierung soll ein Viertel des Nettoertrags der Motorfahrzeugsteuern daher der Staatskasse zukommen. Damit können aber nur etwa 16 Prozent dieser Kosten gedeckt werden. Das ist noch ungenügend. Wir werden in unserer Vernehmllassung ganz sicher noch einen höheren Satz als diese 16 Prozent fordern. Denn ehrlich gesagt ist unverständlich, warum zum Beispiel für Lärmschutzwände die Staatskasse hinhalten muss. Wenn dieser Aufwand eine direkte Folge des Verkehrs ist. Wer die Luft verpestet, die Gesundheit der Menschen beeinträchtigt und Lärm verursacht, soll für den Ausgleich dieser Belastungen aufkommen. Zudem dürfen auch die Gemeinden nicht vergessen gehen; diese benötigen ebenfalls finanzielle Mittel, um die Belastungen durch den Verkehr auszugleichen. Man denke an die verkehrsberuhigenden Massnahmen, die ja zu Lasten der Gemeinden gehen.

Ein neues Gesetz soll nicht nur die Umweltschäden halbwegs reparieren, es soll eine Lenkungswirkung erzielen: Eine Reduktion der Emissionen, also der Abgase und des Feinststaubs, und der Immissionen, d.h. des Lärms und der sonstigen Belastungen. Grundsätzlich sollte daher mit den Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern auch der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Ökologisierung der Busse mitfinanziert werden. Eigentlich analog zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA. Denn die Reduktion der schädlichen Folgen, die der motorisierte Individualverkehr generell mit sich zieht, kann nur erreicht werden, wenn mehr Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Diese Verkehrspolitik hat das Schweizer Volk in mehreren Abstimmungen bestätigt. Die Verursacher von Schäden sollen für die Reparatur aufkommen. Und mit einer verursachergerechten Steuerpolitik sollen die Schäden vermindert werden. – Mit diesen weitergehenden Gedanken möchten wir auf keinen Fall den vorliegenden Bericht in Frage stellen. Im Gegenteil, es hat die AF gefreut, dass die Regierung erkannt hat, in welche Richtung die Totalrevision des Gesetzes über die Strassensteuer gehen muss. Die Stossrichtung heisst verursachergerecht, menschengerecht, umweltgerecht. Wir unterstützen diese Stossrichtung zweihundertprozentig, indem wir eben einfach noch in dieser Richtung etwas weiter denken.

Noch etwas zur Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Wir finden diese angebracht, denn sie wurde seit 1986, also seit 20 Jahren, nicht mehr der Teuerung angepasst. Herumrasen und herumblochen darf nicht ständig billiger werden. Zudem werden grosse Kosten auf uns zukommen, auch wenn behauptet wird, der Strassenfonds decke die geplanten Strassen ab. Wir bezweifeln dies, denn es soll ja noch anderes aus diesem Spezialfonds finanziert werden, mehr Unterhaltskosten, externe Verkehrskosten usw. Anna Lustenberger ist auf jeden Fall bereit, diese Erhöhung zu bezahlen, denn in den Genuss der Steuerreduktion durch unsere Kilometerleistung wird sie nicht kommen.

Was sie und auch die AF erstaunt, aber auch erschreckt hat, ist die grosse Anzahl der Autos hier im Kanton Zug, die einen grossen Treibstoffausstoss verzeichnen, denn nicht umsonst würde ja die Einnahmensteigerung bei einer 10-prozentigen Steuererhöhung 20 Prozent ausmachen. Mit anderen Worten – auf den Strassen unseres Kantons fahren unzählige riesige Benzin und Dieselsäufer herum. Es ist absurd, mehr als zwei Tonnen Blech und Metall zu bewegen, um eine Kiste Bier von A nach B zu transportieren oder die Kinder von der Schule abzuholen. Generell ist hier im Kanton Zug eine Übermotorisierung feststellbar. Die AF prüft in dieser Beziehung einen Vorstoss. – Im Übrigen schliessen wir uns der Regierung an, die Motio nen als nicht erheblich zu erklären.

Käty Hofer hält fest, dass die SP-Fraktion mit Interesse zur Kenntnis genommen hat, was der Regierungsrat für die Motorfahrzeugsteuern plant. Die Richtung stimmt für uns, eine Entwicklung in Richtung Ökologie. Wir waren aber sehr verwundert über das Vorgehen der Regierung. Es liegt uns vor eine Absichtserklärung, wie das neue Gesetz aussehen könnte. Aber wie sieht die Vorlage am Schluss aus? Was macht die Vernehmlassung dazu? Was macht die Regierung aus dieser Vernehmlassung? Und was beschliesst der Kantonsrat? Und mit den Voten, die wir heute zum Thema gehört haben, braucht man keine grosse Voraussicht, um zu wissen, dass die Vorlage so, wie das die Regierung vorsieht, nicht in Kraft treten wird. Und mit diesem Nichtwissen sollen wir jetzt die Motionen abschreiben? Der übliche Weg, den wir bis jetzt immer eingeschlagen haben, war eine Überweisung, die Vorlage der Regierung, der Beschluss des Kantonsrats und nachher die Abschreibung der Motion. Zur Motion Tännler schreibt die Regierung selber, dass die Regierungsvorlage die Motion vollumfänglich abdecke. Hier wäre eigentlich das normale Vorgehen: Erheblicherklärung der Motion und gleichzeitige Abschreibung wegen Erledigung. Wir haben heute die Möglichkeit, die Motionen an die Regierung zurückzuweisen. Die Präsidentin hat uns davor gewarnt und Käty Hofer teilt diese Bedenken. Als zweite Möglichkeit bleibt ihr nur noch der Antrag auf Erheblicherklärung aller Motionen. Sonst haben wir gar nichts mehr in der Hand. Wir haben die Motionen abgeschrieben und die Vorlage noch nicht auf dem Tisch. Die Votantin bittet den Rat, diesem Antrag Folge zu leisten, sonst laufen wir Gefahr, weitere solche Nicht-Vorlagen auf den Tisch zu bekommen.

Beat Villiger weist darauf hin, dass auch die CVP-Fraktion ein Problem hatte mit dem Verfahrensablauf. Am liebsten hätten wir gehabt, wenn wir die Motionen gleichzeitig mit der Gesetzesvorlage hätten behandeln können. Aber das geht nicht, das leuchtet dem Votanten auch ein. Insofern haben wir beschlossen, wo wir die Motionen erheblich und wo nicht erheblich erklären wollen. – In der Auslegung des Gesetzes können wir uns grossmehrheitlich den Ausführungen von FDP und SVP anschliessen. Auch wir möchten keine Steuererhöhung. Wir denken, dass die Strassenbauprojekte mit der Separatetrechnung bezahlt werden können. Wenn jetzt ein Viertel der Steuereinnahmen aus dem Motorfahrzeugverkehr für andere Zwecke weggenommen werden, stellt sich auch die Frage, ob dann die Separatetrechnung noch Sinn macht. Das haben ja andere Kantone auch nicht. Auch diese Frage müsste man dann noch besser anschauen.

Zu den einzelnen Motionen: Motion Schweiger, nicht erheblich erklären. Motion Tännler erheblich erklären. Motion Lötscher nicht erheblich erklären. Motion Villiger, knapp erheblich erklären. Das Problem bei unserer Diskussion bestand auch darin, dass wir gar nicht abschätzen konnten, was die Auswirkungen der einzelnen Motionen im Gesamtgesetz sein werden. Wie auch die Motionen heute beurteilt und wie über sie abgestimmt wird – der Kantonsrat hat bei der Gesetzesberatung immer noch die Möglichkeit, auf Motionen zurückzukommen, sie im Nachhinein ins Gesetz aufzunehmen oder zu entfernen. Diese Freiheit werden wir weiterhin haben. Insofern kann sich Beat Villiger damit einverstanden erklären, wenn heute alle Motionen erheblich erklärt werden. Wir können ja das in der Gesetzesberatung wieder korrigieren.

Felix Häckli beantragt, den Anträgen der Regierung betreffend Abschreibung zu folgen. Dies mit folgender Begründung:

1. Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind aus Sicht der Energiebilanz kritisch. Sie fahren mit Atomstrom, denn die hydroelektrischen Kraftwerke zusammen mit Sonnenkollektoren und Windkraftwerken sind nicht einmal in der Lage, in der Schweiz genügend Strom für Haushalte und Wirtschaft herzustellen.

2. Die übrigen Motionen, die eine Reduktion der Steuern auf umweltfreundliche Antriebe verlangen, sind überflüssig. Denn diese Energieformen sollen gemäss Entscheid des Bundesrats beim Treibstoffzuschlag massiv privilegiert werden. Sie können das in der heutigen Zeitung nachlesen. Wir brauchen nicht obendrauf noch eine doppelte Besteuerung hier im Kanton Zug, denn die Luftverschmutzung macht vor den Kantonsgrenzen keinen Halt. Und ein Grossteil der Fahrzeuge, die den ganzen Tag auf unserem Boden herumfahren, kommt aus ausserkantonalen Gebieten. Also ist nicht einzusehen, warum man nur die Zuger bestrafen muss. Gemäss Darstellung der Regierung ist der grösste externe Kostenblock die Deckung der Unfallkosten. Diese Kosten haben nicht unbedingt etwas mit der Antriebstechnik zu tun. Es kann auch ein Elektrofahrzeug einen grossen Schaden verursachen oder ein ergasbetriebenes Fahrzeug.

Der Votant bitte deshalb den Rat, dem Antrag der Regierung zuzustimmen, dabei allerdings zu bedenken, dass die angekündigte Gesetzesrevision keine valable Alternative ist. Sie wird zu bekämpfen sein.

Sicherheitsdirektor Hanspeter **Uster** möchte zuerst einleitend etwas zum Verfahren sagen. Die SP-Fraktionschefin hat sich ja ausführlich zur Verfahrensfrage geäussert. Sie haben heute in 2. Lesung eine Änderung des Personalgesetzes beschlossen, gestützt auf eine Motion der Stawiko. Diese hat diese Teuerungszuständigkeit dem Kantonsrat geben wollen. Es ist ein interessantes Beispiel, weil es einfach ist. Der Regierungsrat hat dann dazu Stellung genommen, aber keine Vorlage ausgearbeitet. Sondern er hat skizziert, was er zu tun gedenkt. In diesem Fall hat er wie bei den Motorfahrzeugsteuern gesagt, er wolle es nicht tun. Dann hatten Sie überhaupt kein Problem damit, sondern als Kantonsrat die Motion erheblich erklärt. Zuerst wurde sie vorher noch überwiesen. Und gestützt auf die Erheblicherklärung – so steht es auch in der Geschäftsordnung – hat dann der Regierungsrat den verbindlichen Auftrag, Ihnen eine Gesetzesvorlage zu bringen. Dafür hat er drei Jahre Zeit. Wir haben die Vorlage – wie Sie wissen – sehr schnell gebracht. Genau in diesem Verfahrensstand, wo es zuerst nur um die Frage geht, soll erheblich erklärt werden oder nicht, sind wir heute. Und bei diesem Verfahrensstand macht der Regierung nicht vorhandene Gesetzesvorlage – da gibt es einen Beschluss des Regierungsrats, das nicht zu tun, und der wird immer angewendet. Sondern bei jeder Motion, die Sie einreichen, sagen Sie: Ja, wir wollen sie erheblich erklären, oder: Nein, wir wollen das nicht erheblich erklären, wir gedenken, das und das zu tun. Und dann erhalten wir von Ihnen den Auftrag. Komplizierter ist es hier, weil der Regierungsrat von sich aus selber natürlich auch Gesetzesvorlagen bringen kann. Und das beabsichtigt er auch zu tun. Und weil wir das beabsichtigen und auch schon sehr weit sind mit der Arbeit zu einer Gesetzesvorlage, haben wir skizziert, was darin steht. Sie haben es sehr gut verstanden. Sie können das kritisieren. Es ist ja nicht so schwammig, dass Sie nicht wissen, was wir wollen. Sie wissen das sehr genau, das merkt man aus Ihren Voten. Das heisst, dass Verfahren ist ganz normal.

Nun zum Modell des Regierungsrats. Das ist dann die Grundlage, auf der wir prüfen, ob diese Motionen sinnvoll sind oder nicht, beantragen wir Erheblicherklärung oder nicht? Das Modell, das wir vorschlagen, will die zwingenden Bestimmungen des Bundes über den Umweltschutz umsetzen. Und der Regierungsrat hat vor mehr als

15 Jahren im Umweltbereich einen Massnahmenplan Lärm und Luft verabschiedet, und auch der muss umgesetzt werden. Dort steht, dass wir differenzierte Verkehrssteuern einführen wollen und deren Höhe vom Emissionsverhalten abhängig gemacht werden soll. Wir machen also mit unserer Vorlage – wie Sie sie heute haben – nichts anderes, als ein urliberales Prinzip umzusetzen, nämlich das Verursacherprinzip. Wer Kosten verursacht – das hört man oft in diesem Rat –, dem sollen sie auch anteilmässig belastet werden. Und gerade die Kostenwahrheit ist in diesem Rat ja bekanntlich immer wieder ein Thema. Und soll sie nur dann keine Rolle spielen, wenn es ums Auto oder sogar um das eigene Auto geht? Der Votant kann sich nicht vorstellen, dass der Rat sich so widersprüchlich verhalten will. – Kurz nochmals die Kernpunkte unseres Modells.

1. Die Steuer richtet sich nach der Emission eines Fahrzeugs. Thomas Lütscher hat selber gesagt, dass der Treibstoffverbrauch eine sinnvolle Referenz ist. Wir haben diesen gewählt, weil er bei allen neueren Autos über eine Datenbank abgerufen werden kann und auch bei älteren Fahrzeugen einfach zu ermitteln ist. Und da haben wir auch schon das Hybridfahrzeug drin. Denn es braucht weniger Treibstoff, wie Thomas Villiger schon erwähnt hat – je nach Antriebsart. D.h. es fährt bei der Steuer besser. Das Erdgasfahrzeug wird umgerechnet auf einen Treibstoffverbrauch umgerechnet und wird ebenfalls günstiger fahren. Aber hier ist vielleicht wichtig, dass wir ein grundlegendes Modell haben, das alle gleich behandelt. Dass wir nicht ein Rabatt-Modell haben, das ganz bestimmte eher minderheitliche Antriebs- oder Treibstoffarten bevorzugt. Deshalb Emissionsverhalten gemessen am Treibstoffverbrauch.

2. Die Motorleistung des Fahrzeugs – darauf hat Thomas Lütscher schon eher kritisch reagiert. Und die wollen wir auch drin haben. Denn wie schon gesagt wurde, es gibt wirklich überstark motorisierte Fahrzeuge. Und es gibt eine interessante Broschüre der BfU – sie ist so abgefasst, dass sogar Hanspeter Uster sie versteht. Es geht um die besonders grossen und schweren Fahrzeuge, die so genannten SUV, die viel Treibstoff verbrauchen und sehr stark motorisiert sind. SUV hat übrigens nichts mit dem Treibstoffverbrauch zu tun, es ist Englisch und heisst: Sport Utility Vehicle. Und deshalb ist die Motorenleistung nötig, denn wenn Sie zehn Minuten am Postplatz stehen und dann überhaupt noch atmen können, sehen Sie unglaublich viele SUVs vorbei rasen.

3. Wer weniger als 5'000 km fährt pro Jahr, bekommt einen Rabatt. Natürlich kann man hier Vollzugsprobleme konstruieren. Das kann man bei jeder Vorlage machen. Aber das Strassenverkehrsamt hat versichert, dass diese Bonusberechnung – gestützt auf eine Selbstdeklaration – absolut vollzugstauglich ist. Und all die aufgeworfenen Fragen (wenn es drei Personen sind, die das Fahrzeug benützen), dieses Problem haben Sie heute schon. Und wer wird heute besteuert? Der Halter oder die Halterin. Sie müssen für ihr Fahrzeug bezahlen und das wird auch weiterhin so sein. Das ist schon heute kein Problem und wird es auch künftig nicht sein.

4. Hier hat Thomas Lütscher von einer Zweckentfremdung der Einnahmen via Strassenverkehrssteuer gesprochen. Das ist es überhaupt nicht, sondern dieses Geld wird auch gebraucht für externe Kosten, die der Strassenverkehr verursacht, Gesundheitskosten, Umweltkosten. Wir haben auch ausgewiesen, wie hoch das ist. Diese 48 bis 50 Mio. sind eine sehr vorsichtige Schätzung. Nur dass Sie ungefähr das Ausmass sehen. Es werden also pro Jahr im Kanton Zug an die 50 Mio. externe Kosten verursacht. Dazu kommen noch 5 bis 6 Mio. nicht gedeckte Strassenunterhaltskosten, die über die Staatsrechnung laufen. Wir haben das in der Tabelle zur Motion Gössi/Jans ausgeführt. Wenn man das zusammenzählt, waren das in den letzten sechs Jahren über 21 Mio. Franken. Die muss man auch berücksichtigen. Das ist

keine Zweckentfremdung, sondern sogar eine *zweckgerichtete* Verwendung dieses Geldes.

5. Dieselfahrzeuge brauchen weniger Treibstoff als benzinbetriebene Fahrzeuge. Das ist ein Vorteil. Deshalb wird – anders als das gesagt wurde – in unserem Modell der CO₂-Ausstoss der Dieselfahrzeuge berücksichtigt. Es braucht weniger Most und deshalb zahlt man auch weniger Steuern. Das ist die Ausgangslage. Das Problem ist jetzt aber, dass bei einem Dieselfahrzeug, das keinen Russpartikelfilter hat und nicht der Euro-4-Norm entspricht, die Feinstaubbelastung viel grösser ist. Und deshalb, damit die nicht besser fahren, gibt es mindestens einen Zuschlag von 20 %, weil die Treibstoffersparnis beim Dieselfahrzeug etwa in dieser Grösse ist. D.h. es ist keine Strafe, sondern ein Zusatz, damit nicht jemand, der zwar treibstoffmässig ökologisch fährt, aber feinstaubmässig katastrophal, besser gestellt wird als jemand, der ein Benzinauto hat.

Zurück zum Inhalt der Motionen. Sie gehen grundsätzlich alle in eine gleiche oder ähnliche Richtung. Sie wollen Fahrzeuge belohnen, die ökologischer sind. Thomas Lötscher macht es abweichend von uns über die Effizienz. Aber grundsätzlich will er das Gleiche: eine gerechte Steuer auf Grund einer richtigen Basis. Bei ihm ist es die Effizienz, bei uns der Treibstoffverbrauch und die Motorenleistung. Deshalb haben wir gesagt: Warten Sie nun doch einmal auf unser Modell! Es liegt vor, wir können es noch vor den Ferien in die Vernehmlassung geben. Dann können Sie sich auch eine Meinung bilden. Die Vernehmlassung ist nämlich das weitere Problem. Wir können doch nicht eine Gesetzesvorlage in den Kantonsrat bringen, ohne dass wir sie in die Vernehmlassung gegeben haben, nur um deutlich zu machen, was wir zu den Motionen meinen. Und wir können auch nicht gut die Motionen in die Vernehmlassung geben. Aber der Sicherheitsdirektor möchte nicht nochmals diese ganze Verfahrensfrage aufrufen.

Er hat gehört, dass alle im Rat eine vernünftige ökologische Ausrichtung wollen. Gleichzeitig wird aber von den bürgerlichen Parteien gefordert, dass es keine Steuererhöhung geben darf. Dabei stellt sich die Frage, was denn hier vernünftig heisst. Max Frisch hat in seiner Solothurner Rede mit dem Titel «Am Ende der Aufklärung steht das Goldene Kalb» mit einem kritischen Blick auf die Schweiz gesagt: «Vernünftig ist, was rentiert.» Der Rat kann sich vorstellen, dass Hanspeter Uster diesen Vernunftbegriff im monetären Sinn nicht teilt. Aber im übertragenen Sinn rentiert eine intakte Umwelt. Sie rentiert sogar sehr und es lohnt sich, in eine intakte Umwelt zu investieren – gerade in einem rasch wachsenden Wirtschaftsstandort. Tun wir das deshalb und geben Sie unserem Modell eine Chance! Es ist letztlich nicht entscheidend, wenn Sie mit den gemachten Vorbehalten diese Motionen jetzt auch erheblich erklären. Wir werden das verarbeiten und unsere Modell so rasch wie möglich in die Vernehmlassung geben, damit auch die Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmer Stellung beziehen können und es eine breite politische Debatte gibt.

Thomas **Lötscher** meint, es sei wirklich nicht ganz so einfach, wie es der Sicherheitsdirektor dargestellt haben, auch was das Verfahren anbelangt. Wir sind es uns eigentlich gewohnt, dass Gesetzesvorlagen durchaus in die Vernehmlassung gehen, bevor sie in diesen Rat kommen. Und mitsamt den Motionen in die Vernehmlassung gehen und wieder in den Rat kommen. Weshalb also diese Motionen jetzt vorziehen, die darin enthaltenen Anliegen aus der Welt schaffen und erst dann über ein Gesetz befinden, welches materiell eine Steuererhöhung verlangt und somit nichts zu tun hat mit den Motionen? Keine dieser Motionen verlangt eine Steuererhöhung. Über die Kostenwahrheit kann man sicher separat diskutieren. Der Votant hat die Erfahrung

gemacht, dass bei Verkehrsfragen kaum mehr Unwahres erzählt wird als unter dem Deckmantel der Kostenwahrheit.

Er möchte nun aber doch noch erklären, was der wesentliche Unterschied ist zum Modell, das er selbst vorgeschlagen hat. Sie kritisiert nämlich, bei seinem Modell seien mittelgrosse Fahrzeuge zu finden, die nicht in die tiefste Steuerklasse gehören. Das ist eine unstatthafte Wertung, aus der der Gedanke der Neidsteuer spricht. Denn eigentlich ist genau das die Stärke dieses Modells. Stellen wir uns doch einmal die Frage, was wir mit der Steuerabstufung überhaupt erreichen wollen. Was heisst diese vernünftige ökologische Ausrichtung? Wir möchten nicht das Autofahren vermiesen oder künstlich verteuern. Wir wollen das Umsteigen auf verbrauchgünstigere Fahrzeuge fördern. Glaubt in diesem Saal allen Ernstes irgend jemand, ein Familienvater mit fünf Kindern werde wegen der Motorfahrzeugsteuern statt eines siebenplätzigen Minivans einen vierplätzigen Kleinwagen kaufen? Glauben Sie, jener Gewerbler, der mit einem robusten Geländewagen oder SUV seinen Anhänger auf die unbefestigte Baustelle zieht, werde dies nun mit einem Smart versuchen? Natürlich sind Sie nicht so naiv. Eine solche Steuerdifferenzierung, die sich einfach vom günstigsten Verbrauch zum höchsten linear durchzieht, löst kaum Verhaltensänderungen aus. Denn bei gewissen Bedürfnissen hat der Käufer keine Chance, von den Anreizen zu profitieren. Es findet lediglich eine nutzlose Umverteilung statt. Nicht so beim Modell nach Energieeffizienz. Die Klassierung reicht von A wie ausgezeichnet bis G wie grauenhaft. Besagter Familienvater, der einen siebenplätzigen Minivan sucht, findet allein beim Renault Espace das Spektrum zwischen A und F. Das Spektrum beim Normverbrauch erstreckt sich 6,8 bis 12,4 Liter auf 100 km. Die Differenz macht 5,6 Liter aus. Dies wiederum entspricht dem Verbrauch eines Autos der unteren Mittelklasse des gleichen Herstellers. Für den Gewerbler, der sich nach einem Geländewagen umsieht, öffnet sich beim Landrover Discovery ein Spektrum von A bis F mit einer Verbrauchsdifferenz von ebenfalls 5,6 Litern auf 100 km. Die Regierung stört sich, dass ein Landrover in die Kategorie A fallen kann. Thomas Lötscher aber fragt: Ist es denn nicht sinnvoll, dass jemand, der sich sowieso einen Geländewagen kauft, wenigstens überlegt, ob er nicht einen mit weniger Verbrauch nehmen soll? Ist es nicht sinnvoll, dass er dafür einen Anreiz erhält und somit auf 100 km jeweils ein paar Liter Treibstoff spart? Genau das wollen wir doch! Man kann natürlich kritisieren, dass es Fahrer kleinerer und sparsamerer Autos gibt, die mehr Steuern zahlen müssen, wie das Anna Lustenberger mit Oper Meriva ausgeführt hat. Aber wir wollen mit dieser Steuerdifferenzierung doch etwas erreichen. Wir möchten die Leute zum Umdenken und Umsteigen bringen. Da nützt es nichts, wenn wir Kleinwagenfahrer, die sowieso nichts anderes fahren wollen, belohnen, ohne dass sie dafür etwas tun. Aber auch der Kleinwagenfahrer hat die Wahl. Der Peugeot 206 z.B. deckt die Energieeffizienzpalette von A bis G ab. Der Sparsamste braucht gerade mal 4,3 Liter und der Durstigste mit 8,6 Litern exakt das Doppelte. Was zwar immer noch etwas weniger ist als beim sparsamsten Landrover Discovery. Sicher gehen Sie mit dem Votanten einig, dass wegen der Motorfahrzeugsteuer seinen kleinen Peugeot gegen einen Landrover eintauscht oder umgekehrt. Wenn aber beide Autofahrer innerhalb der bevorzugten Palette ein sparsameres Modell wählen und am Stammtisch plötzlich weniger von PS, sondern mehr von Energieeffizienzkategorien gesprochen wird, sind wir dem Ziel ein gutes Stück näher. Fazit: Wenn wir uns von Neidvorstellungen lösen und uns das Lenkungsziel vor Augen halten, hat das Modell mit der Energieeffizienz wohl auch lenkungstechnisch die grösste Effizienz. Der Votant wünscht sich, dass wir eine Vorlage kriegen, die nicht einfach nur einen ökologischen Deckmantel trägt und dann relativ willkürlich den Autofahrern das Geld aus der Tasche zieht. Sondern eine Vorlage, die effektiv etwas bewirken kann. Sonst lassen wir es besser bleiben.

Daniel **Burch** möchte zwei Aspekte aufzeigen. Als Automobilingenieur möchte er einmal klarstellen, was der Unterschied ist zwischen Abgasemissionen und Verbrauch. Er hat festgestellt, dass es hier offenbar Differenzen gibt. Heute ist es so, dass wir Abgasvorschriften haben, die für alle Fahrzeuge gelten. Gewisse Grenzwerte sind vorgegeben, ob nun das Fahrzeug vier, sechs, acht oder zwölf Zylinder hat. Ob es einen Liter Hubraum hat oder fünf. Ob es 50 oder 300 oder 400 PS hat. Heute können wir sagen: Ein Kleinwagen darf nicht mehr ausstossen als ein SUV. Oder ein SUV verursacht nicht mehr Schadstoffemissionen als ein Kleinwagen. Der Unterschied ist, dass vielleicht der Grosse mehr Treibstoff verbraucht als der Kleine, aber abgassmässig haben wir keine Differenzen.

Der nächste Punkt sind die ungedeckten Kosten. Wir haben heute verschiedentlich gehört, dass es wichtig ist und notwendig, dass man auch die ungedeckten Kosten berücksichtigt. Der Votant möchte aufzeigen, was für ein Blödsinn das ist und worauf wir uns hier einlassen. Dieselbe Studie, die zum Schluss kommt, dass wir 80 Rappen ungedeckte Kosten pro PW-Kilometer haben, kommt auch zum Schluss, dass wir 14 Rappen ungedeckte Kosten pro Velo-Kilometer haben. Also wenn sie am nächsten Sonntag mit der Familie um den Zugersee fahren, verursachen Sie ungedeckte Kosten von 28 Franken. Derjenige, der «umweltfreundlich» täglich 10 km zur Arbeit fährt, verursacht ungedeckte Kosten von mehr als 300 Franken. Hier sehen Sie, was für ein Blödsinn das ist, worauf wir uns hier einlassen. Und denselben Blödsinn wollen wir anwenden beim MIV. Überlegen Sie sich wirklich gut, auf was Sie sich hier einlassen!

- Der Rat beschliesst mit 38 : 28 Stimmen, die Motion Schweiger erheblich zu erklären.
- Der Rat beschliesst mit 40 : 26 Stimmen, die Motion Tännler erheblich zu erklären.
- Der Rat beschliesst mit 46 : 18 Stimmen, die Motion Lötscher erheblich zu erklären.
- Der Rat beschliesst mit 47 : 10 Stimmen, die Motion Villiger/Aeschbacher erheblich zu erklären.
- Die Interpellation Gössi/Jans wird vom Rat zur Kenntnis genommen.

877 INTERPELLATION VON MARKUS GRÜRING BETREFFEND ÄGERISEE, LORZE UND ANDERE GEWÄSSER IM ZUSAMMENHANG MIT ERLEBTEN UND KÜNFTIGEN UNWETTERN

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1374.2 – 11960).

Bevor Markus **Grüring** auf die Antwort des Regierungsrats eingeht, die er hiermit im Namen aller Einwohner und Politiker des Ägeritals herzlichst verdanken möchte, erlaubt er sich noch einige Vorbemerkungen.

Es freut ihn sehr, dass für einmal das Ägerital im Zentrum des Geschehens im Kantonsrat steht, auch wenn der Umstand der dazu geführt hat, ein unerfreulicher ist! – Es ist für den Votanten nur schwer nachvollziehbar, wieso diese Interpellation nicht von allen Kantonsräten des Ägeritals unterstützt worden ist. Die unzähligen Reaktionen von besorgten Bewohnern, die bei ihm eintrafen oder ihm zugetragen worden sind, zeigten deutlich, wie sehr dieses Thema die Bevölkerung bewegt hat und noch heute bewegt. Auch ist es angebracht, an dieser Stelle noch einmal im Namen von uns allen den Einsatzdiensten (inkl. den Zivilschützern aus dem Kanton Tessin!), die im Ägerital tätig waren, und auch den Gemeindeverantwortlichen ein herzliches Dankeschön überbringen. Und ein riesiges Lob auszusprechen. Nicht vergessen dürfen wir alle Unternehmer, die ihre Leute zur Verfügung stellten. – Etwas erstaunt ist Markus Grüning über die Tatsache, dass in der Antwort der Regierung mit keinem Wort auf die Arbeit und die Beschlüsse der Wasserbaukommission eingegangen wird. Ist da allenfalls ein Kommunikationsproblem zutage getreten, das eventuell im Interesse einer noch besseren Koordination angepackt werden müsste? Wie schon in der Interpellationsantwort der Regierung erwähnt, geht es keineswegs darum, Schwarzpeterspiele zu betreiben. Trotzdem geht es nicht ganz ohne die Nennung von zumindest «Mitverantwortlichen».

Also, es ist offensichtlich, dass die Regierung dieses Problem nicht auf die leichte Schulter genommen hat. Die ausführliche Antwort zeugt davon. Interessant ist zu wissen, dass der Vertrag bezüglich der Nutzung des Lorzewassers am 25. November 1857, also vor praktisch 150 Jahren, abgeschlossen worden ist. Dass damals die gesamte Landschaft und das Dorf Unterägeri völlig anders ausgeschaut haben, sei hier nur am Rande erwähnt. Die Bemerkung, wonach Grundeigentümer, die in der Nähe von Gewässern wohnen, bauliche Massnahmen ergreifen müssen, um sich zu schützen, ist nur die eine Seite. Die andere Seite aber ist, dass ein Vertrag nebst Rechten auch Pflichten beinhaltet. Und hier scheint festzustehen, dass der Pflege der Lorze wohl nicht immer die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt worden ist. Hier erwartet der Votant, dass künftig ein grösseres Augenmerk auf die Einhaltung von Verträgen gerichtet wird. Auch wird in der Antwort erwähnt, dass die Schieber unter gewissen Bedingungen automatisch bedient würden. Anlässlich der Unwetter war aber aufgefallen, dass die Schieber zu wenig hoch gezogen werden konnten und so mithalfen, das Wasser zusätzlich zu stauen. Diese Situation müsste noch einmal überprüft werden, und zwar vor dem nächsten Hochwasser. Nur am Rande sei erwähnt, dass der See infolge der Schneeschmelze und der Regenfälle schon jetzt wieder eine beträchtliche Höhe erreicht hat. Im Schmittli tritt die Lorze schon fast wieder aus ihrem Bett. Und das ohne Unwetter notabene!

Im Kanton Zug gibt es (noch) kein Frühwarnsystem für derartige Ereignisse. Auch gibt es nicht, wie in anderen Kantonen, eine Stabstelle Naturgefahren. Anscheinend sei es im Kanton Zug nicht möglich, ein entsprechendes Warnsystem aufzubauen, in anderen Kantonen aber schon. Gerade diese Aussage gibt schon etwas zu denken, umso mehr wenn man untrügliche Anhaltspunkte hat, dass wir alle künftig in vermehrtem Masse mit derartigen Ereignissen rechnen müssen. Zudem seien Prognosen über Niederschläge schwierig zu stellen. Das stimmt sicher bis zu einem bestimmten Grad. Man vergisst aber, dass es gerade rund um den Ägerisee eine Vielzahl von Leuten gibt, die den See seit Jahren beobachten, Buch führen und Voraußsagen machen könnten. So wurde bereits am frühen Freitagmorgen vor den Überschwemmungen von Anwohnern gewarnt, es bahne sich eine riesige Katastrophe an, weil der See mit einer überdurchschnittlichen Geschwindigkeit anschwoll. Warum nicht eine derartige milizmässige Organisation aufbauen? Mit etwas Kreativi-

tät würde man da sicher Lösungen finden. Und solche Lösungen müssten doch im Interesse aller Beteiligten sein, nicht?

Gerade diese Ereignisse haben wiederum einmal mehr als deutlich gezeigt, wie aktuell die von vielen Leuten auch hier im Rat unterschätzte Verkehrsproblematik im Ägerital ist. Wir waren praktisch von der Umwelt abgeschnitten und die Unwetter haben mit aller Klarheit gezeigt, wie sehr wir auf gute Strassen angewiesen sind. Doch gerade in diesem Bereich wird in Unterägeri ein Sündenfall geplant, der vom Kanton als Besitzer der Kantonsstrasse stillschweigend, so scheint es, toleriert wird. Die ganze Verkehrssituation rund um das geplante neue Begegnungszentrum inkl. Einkaufszentrum (nur damit es alle deutlich hören: Der Votant ist kein Gegner des neuen Zentrums!) ist in seinen Augen mehr als nur unbefriedigend und das Chaos ist vorprogrammiert, nicht nur wegen den bergwärts fahrenden ZVB-Busse, die mangels anderer Möglichkeiten auf der Kantonsstrasse, notabene ohne Busbucht, anhalten müssen. Wir haben schon heute an vielen Tagen, daher der zumindest terminologische Zusammenhang mit Unwettern, massivste Verkehrsüberschwemmungen mit allen dazu gehörenden Konsequenzen. Markus Grüring ruft den Kanton und alle Verantwortlichen inklusive den Generalunternehmer auf, sich diese Planung noch einmal genauer anzuschauen. Ein bereits heute massiv vorhandenes Verkehrsproblem wird potenziert, und niemand schreit auf. Als FDPler fühlt sich der Votant verpflichtet, nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung einzutreten, auch die Lebensqualität und die Ökologie müssen gleichwertig berücksichtigt werden und im Einklang mit der Entwicklung stehen.

Zum Schluss fordert der Votant den Rat auf, uns bei der Realisierung des dringend notwendigen Umfahrungstunnels Unterägeri zu unterstützen. Denn nicht nur Cham und Zug haben ein Problem, sondern auch Unterägeri.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** möchte hier keinen falschen Eindruck erwecken, aber ein Ausgleichsbecken bleibt leider ein Ausgleichsbecken, auch wenn es noch so gross ist. Wenn Sie den Ägerisee unter Normalstand um 10 cm absenken wollen, brauchen Sie Wochen dazu. Das ist wie in der Badewanne: Je weniger drin ist, desto weniger fliessst ab. Was nützen dann 10 cm Absenkung, wenn während zwei bis drei Tagen ein Meter kommt? Die Differenz wäre 90 cm. Die Überschwemmung wäre genau gleich stark!

→ Kenntnisnahme

878 NÄCHSTE SITZUNG

Donnerstag, 1. Juni 2006