



PROTOKOLL DES KANTONS RATES

65. SITZUNG: DONNERSTAG, 29. JUNI 2006
(NACHMITTAGSSITZUNG)
14.30 – 15.20 UHR

VORSITZ Kantonsratspräsidentin Erwina Winiger Jutz, Cham
PROTOKOLL Guido Stefani

933 NAMENSAUFRUF

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 68 Mitgliedern.

Abwesend sind: Stefan Gisler, Kathrin Kündig, Christian Siegwart, Eusebius Spescha und Werner Villiger, alle Zug; Thiemo Hächler, Oberägeri; Markus Grüning, Unterägeri; Karl Künzle, Menzingen; Daniel Grunder, Andreas Hotz, Silvan Hotz und Heini Schmid, alle Baar.

934 BEGRÜSSUNG

Die **Vorsitzende** begrüsst die Gäste aus ihrem Heimatkanton St. Gallen herzlich bei uns im Regierungsgebäude. Ihr Besuch freut uns. Das Zuger Regierungsgebäude wurde zwischen 1869 und 1873 im Neorenaissance-Stil errichtet. Es befinden sich hier drin die Staatskanzlei, der Regierungsratssaal und der Kantonsratssaal. Dieser wurde mit seiner klassizistischen Raumhülle im Jahr 2004 restauriert und mit sicherheitstechnischen Anpassungen leicht umgestaltet. Störende Elemente wurden ersetzt sowie die Möblierung und Beleuchtung zeitgemäß neu gestaltet. Sie werden heute unsere Kurzsitzung hier im Kantonsratssaal mitverfolgen. Es wird für Sie sicher ein übersichtliches Spektakel sein. Sie sind sich ja mehr als doppelt so viele Parlamentarierinnen und Parlamentarier gewöhnt. Unser Kantonsparlament umfasst 80 Mitglieder. Von der Kantonsratspräsidentin gesehen auf der linken Seite sitzen die Linken (die Alternative Fraktion und die SP), gefolgt von der FDP, CVP und Richtung See die SVP. Einzig unter der SVP findet sich nach Wissen der Votantin keine einzige St. Galler Bürgerin oder Bürger. In den anderen Parteien haben wir jeweils einen

Vertreter, bei den Alternativen sind es sogar zwei, die heimatliche Wurzeln zum Kanton St. Gallen verbinden. Erwina Winiger stammt aus der bald grössten Stadtgemeinde und sie fühlt sich immer noch stark verbunden mit dem Kanton St. Gallen. Sie wünscht Ihnen und uns eine spannende, wenn auch nur kurze Debatte.

Regierungsrat Walter Suter weilt an einer Maturafeier, und wie bereits am Morgen erwähnt, hat sich Bildungsdirektor Matthias Michel für die Nachmittagssitzung ebenfalls entschuldigt.

935 POSTULAT DER ALTERNATIVEN FRAKTION BETREFFEND ÜBERPRÜFUNG DES KANTONALEN RICHTPLANS ALS FOLGE DER UNWETTER DES SOMMERS 2005

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1372.2 – 12080).

Anna **Lustenberger-Seitz** hält fest, dass die AF die Ausführungen des Regierungsrats zur Kenntnis nimmt und weitgehend damit einverstanden ist, und zwar aus folgenden Gründen:

- Wir anerkennen, dass die Regierung, insbesondere das kantonale Forstamt und die Abteilung Wasserbau, ihre Arbeit gemacht haben und die Gefahrenkarten für die Siedlungsgebiete erstellt sind.
- Wir stellen fest, dass kein Siedlungsgebiet in der Gefahrenzone 1 steht, für welche ein faktisches Bauverbot gilt.
- Bauen in der Gefahrenzone 3 ist soweit möglich, wenn der Bauherr, die Bauherin bereit ist, geringfügige Schutzmassnahmen beim Objekt anzubringen, natürlich auf eigene Kosten.
- Ebenfalls sind die Gefahrenkarten nach dem Unwetter 2005 überprüft und angepasst worden.
- In heiklen Punkten, z.B. Teuftändlibach in Neuägeri, wird nun gehandelt.

Problematisch erscheint uns aber weiterhin die Gefahrenzone 2. Für uns weist die Antwort in diesem Punkt eine Lücke auf, denn ziemlich sicher gibt es in unserem Kanton Siedlungserweiterungsgebiete, die in der Gefahrenzone 2 liegen; das entspricht einer mittleren Gefährdung. Solche Gebiete können zum Beispiel auch nur Streifen entlang von Gewässern oder kleine Gebiete an steilen Hängen sein. Diese Gebiete sollten ebenfalls nicht eingezont werden. Denn diese Grundeigentümer können später, wenn sie Baupläne hegen, Druck auf die Öffentlichkeit machen, um Schutzmassnahmen zu ergreifen. Schutzmassnahmen, welche die Öffentlichkeit teuer zu stehen kommen könnten, z.B. Bachverbauungen oder Hangsicherungen. Sollten dann allenfalls solche Häuser durch Unwetter massive Schäden aufweisen, müssten diese Wiederherstellungskosten ebenfalls von der Öffentlichkeit, bzw. Versicherung bezahlt werden.

Aus diesem Grund sollte der Richtplan L 9.1.3. – dies betrifft das Vorgehen bei der raumplanerischen Umsetzung der Naturgefahren – durch folgende inhaltliche Anforderung ergänzt werden: «Gebiete, die in der GZ 1 und 2 liegen, sollen grundsätzlich nicht eingezont werden. Ist eine Einzonung eines Gebietes mittlerer Gefährdung im Rahmen der Interessenabwägung trotzdem vertretbar, sind allfällige Schutzmassnahmen durch die Grundeigentümer zu tragen». Es gilt hier konsequent das Verursacherprinzip.

Etwas erstaunt hat uns die Darstellung, der Kanton Zug liege im Vergleich zu anderen Kantonen betreffend Flächenverbrauch unter dem Durchschnitt. Es kommt aber immer darauf an, was als Massstab genommen wird. Und: Im Katastrophenfall interessiert der Durchschnitt nicht; dann geht es um den Schutz von Menschen, Tier, Gebäuden, Infrastruktur. Die heftigen Stürme und Regenfälle richten sich auch nicht nach dem Durchschnitt. Dem Betroffenen nützt der Hinweis auf den Durchschnitt nichts. Tatsache ist doch, dass bei uns sehr viel gebaut wird; die Folgen davon sind mehr Strassen und logischerweise weniger natürliche Versickerungsflächen. Auch wenn jetzt Neubauten oft so gebaut werden, dass das Regenwasser versickern kann, die Abwassergebühren würden ja sonst um einiges mehr kosten, ist es doch wichtig, genügend Freiflächen für die natürliche Versickerung zu erhalten. Die Wetterextremen nehmen zu, die Auswirkungen kennen wir alle nicht, auch mit guten Gefahrenkarten. Wir werden mehr und mehr von Naturkatastrophen überrascht. Beispiel: Felssturz auf die Urner Autobahn.

Wenn wir nun den Nichteintretensantrag der Regierung akzeptieren, ist die AF nach wie vor der Meinung, dass es eine Daueraufgabe von Kanton und Gemeinden ist, die Siedlungsgebiete und die zukünftigen Einzonungen immer auf sich veränderte Naturgefahren hin zu überprüfen. Der Schutz von Mensch, Tier und Umwelt hat Vorrang. Und wir bitten die Baudirektion, den erwähnten Punkt Gefahrenzone 2 gemäss unseren Überlegungen zu Prüfen und allenfalls beim Richtplan anzupassen.

Louis **Suter** hält fest, dass die CVP den Antrag der Regierung unterstützt, dieses Postulat nicht erheblich zu erklären. Da sich aufgrund des Hochwassers vom Sommer 2005 keine neuen raumplanerisch relevanten Erkenntnisse ergeben, drängt sich logischerweise keine Richtplanänderung auf. Trotzdem möchte sich der Präsident der Raumplanungskommission bei der AF für die Einreichung dieses Postulates bedanken:

1. Für das Raumplanungs- und Kantonsforstamt und der Abteilung Wasserbau des Tiefbauamtes ergibt sich daraus eine interessante Plattform, um über ihre wirklich guten Arbeiten berichten zu können.
2. Ihr erlebt 1 : 1, wie der von Euch am 28. Januar 2004 beschlossene Richtplan umgesetzt wird.
3. Es zeigt sich, dass sich die vom Kantonsrat im Richtplan getätigten Beschlüsse zur Siedlungspolitik und zur Wohnsicherheit bestätigen. Dabei ist in Erinnerung zu rufen, dass der Kantonsrat den Richtplan zum ersten Mal nicht nur als Ganzes genehmigen oder ablehnen konnte, sondern unter aktiver Mitwirkung beschlossen hat.

Auf die ausführlichen Begründungen im Bericht des Regierungsrats für die Ablehnung des Postulats sei hier nicht näher eingegangen. Die Gründe sind klar und eindeutig und bedürfen keiner weiteren Erläuterungen. Vielmehr möchte der Votant auf drei ihm wichtig scheinende Aspekte hinweisen:

1. Die notwendigen sicherheitsrelevanten Grundlagen und Kriterien stehen den Gemeinden für die nutzungsplanerische Umsetzung zur Verfügung. Die Gefahrenzonen werden mit Bestimmungen in den Bauordnungen von den betroffenen Gemeinden in die Zonenpläne integriert. Jüngste Beispiele zeigen nun aber, dass sobald die Hochwasserschäden beseitigt sind, nach dem Motto «aus den Augen aus dem Sinn» die Gefahren verdrängt und die Eigeninteressen wieder wichtiger werden. Solche Begehren müssen bei der Behandlung der Zonen- und Nutzungsplänen in den Gemeinden vehement abgelehnt werden.

2. Sicher haben sie der gestrigen Neuen Zuger Zeitung den Artikel über die Medienorientierung der Zuger Gebäudeversicherung mit dem Titel «Die Katastrophe hat Zukunft» gelesen. Weil die Zahlungen für Hochwasserschäden in den letzten Jahren massiv zugenommen haben, will die Gebäudeversicherung vermehrt auf Präventionsmassnahmen für den Objektschutz setzen. Dabei wird insbesondere darauf hingewiesen, dass schon beim Planen eines neuen Gebäudes mögliche Gefahren analysiert und entsprechende Massnahmen dagegen zu treffen sind. In der Praxis hat sich jedoch auch gezeigt, dass bauliche Massnahmen für den Objektschutz nicht immer mit der Bauordnung vereinbar sind. Auch dieses Problem muss in den Gemeinden sinnvollerweise angegangen werden, sicherheitsrelevante Aspekte dürfen nicht gegen ästhetische Kriterien ausgespielt werden.

3. Vorbeugende Massnahmen für den Hochwasserschutz sind oft sehr teuer. Vor allem bei der Sanierung von privaten Gewässern ergeben sich oft grosse, kaum lösbare finanzielle Probleme. Dies führt dazu, dass dringend notwendige Sanierungsmassnahmen immer wieder verschoben werden. In solchen Fällen hat die Aussage «Die Katastrophe hat Zukunft», wie des Beispiel Schmittli gezeigt hat, seine absolute Berechtigung. Deshalb kommt der Motion der Wasserbau und Gewässerschutzkommission, welche finanzielle Verbesserungen für die Grundeigentümer von privaten Gewässern fordert, eine besondere Bedeutung zu und Louis Suter bittet den Rat, das Begehr zu gegebener Zeit zu unterstützen.

Zusammengefasst möchte er nochmals betonen, dass auch aus unserer Sicht der kantonale Richtplan – auch auf Grund des Hochwassers letzten Sommer – die Aufgaben erfüllt, sich deshalb keine Richtplanänderung aufdrängt und das Postulat deshalb nicht erheblich zu erklären ist.

Beat **Zürcher** hält fest, dass die SVP-Fraktion einstimmig für die Nichterheblicherklärung des Postulats ist. Auch sie sieht zurzeit keinen Handlungsbedarf für eine Anpassung des kantonalen Richtplans, da der Kantonsrat den kantonalen Richtplan am 28. Januar 2004 beschlossen hat und dieser im Mai 2005 vom Bundesrat genehmigt wurde. Das Raumplanungsamt des Kantons Zug, das seine Aufgaben wahr nimmt – davon sind wir überzeugt – wird ständig ein Auge auf die Gefahren der Natur werfen. Das ist auch ein Auftrag, der im Richtplan unter Punkt L9.1 Naturgefahren steht. Unter all diesen Umständen verstehen wir wieder einmal die AF nicht, dass so ein Postulat überhaupt eingereicht werden konnte. Kommt hinzu, dass die Natur sehr unberechenbar ist und wir von ihr immer wieder überrascht werden. Oder anders gesagt: Die Natur wird sich den Gesetzen kaum anpassen, wir sollten uns den Gesetzen der Natur anpassen. Ein Beispiel ist der Tsunami; wenn die Menschen die Gesetze der Natur befolgt hätten, hätte es kaum so viele Todesopfer gegeben, denn man hat fast keine Tierkadaver nach diesem Ereignis gefunden. Wir Erdenbewohner müssen die Natur mehr respektieren und mehr Eigenverantwortung übernehmen. So hiess es auch in der Ausgabe der Zuger Zeitung von gestern, wo die Gebäudeversicherung informierte: «Ziel ist es, die Bevölkerung für Hochwasserschutz zu sensibilisieren und Objektschutz zu propagieren».

Baudirektor Hans-Beat **Uettinger**: Gefahrenzone 2. Wenn die Baubewilligung erteilt wird, müssen für den Schutz der Baute oder der Anlagen die notwendigen Massnahmen realisiert werden. Mit dem kantonalen Richtplan hat dies nun wirklich überhaupt nichts zu tun.

→ Das Postulat wird nicht erheblich erklärt.

936 INTERPELLATION VON LEO GRANZIOL UND ANDREAS HUWYLER BETREFFEND GEFAHRLICHE STAUS AUF DER A4A, AUSFAHRT ZUG NORD

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1389.2 – 12070).

Leo **Granziol** möchte seine Interessenbindung bekannt geben. Weder er noch der zweite Interpellant sind mit irgendwelchen Strassenbauern liiert, auch nicht mit Signalisationsunternehmen. Auch mit der Firma Zschokke hat er keinerlei Verbindungen, was anscheinend kolportiert und nächsten Donnerstag hier zur Hauptsache werden wird.

Die Regierung gesteht ein, dass die Autofahrer auf dem Pannenstreifen gefährdet sind, sagt aber, sie könne oder wolle nichts Wesentliches dagegen unternehmen. Das ist nicht nur bedauerlich, sondern auch aus Haftungsgründen problematisch. Stellen Sie sich einen Autobus mit Amerikanern vor, der dort verunfallt. Die Herren Fagan etc. warten nur auf ein solches Fressen. Wenn Sie zwischen 7 und 8 Uhr auf der Autobahn von Cham her Richtung Zug auf dem Pannenstreifen stehen und warten müssen, fährt es Ihnen wirklich kalt über die Schulter von den Lastwagen, die mit hohem Tempo vorbeifräsen. Und vorne versucht einer, sich in die Kolonne zu würgen, bleibt deshalb auf der normalen Fahrspur stehen und bremst den Verkehr ab. Das sind äusserst gefährliche Situationen.

Der Kanton hat dafür zu sorgen, dass der Verkehr von der Autobahn vom kantonalen Strassennetz aufgenommen werden kann. Und er könnte unserer Ansicht nach einiges tun, um die Gefahr abzuschwächen. Jetzt behindert er dies durch eine undifferenzierte und falsche Lichtsignalsteuerung und eine ungenügende Ausfahrt. Die Einfahrt in die Baarerstrasse ab Autobahn von der Weststrasse ist heute sehr eingeschränkt, weil von der Coop-Tankstelle jetzt eine zweite Lichtsignalanlage einen Rückstau macht. Vor dem Bau dieser Anlage wurde der Stau bis zur Einfahrt in die Baarerstrasse jeweils durch die Grünphase bei der V-Zug abgetragen, heute nicht mehr, weil sich der Stauraum halbiert hat. Allein die Erhöhung der Durchlaufzeiten dieser Anlage würde schon eine wesentliche Verbesserung bringen. Die Baudirektion sollte dies nochmals prüfen. Natürlich muss auch der auf die Baarerstrasse einfahrende Verkehr aus der Coop-Tankstelle und dem dortigen Quartier wie auch bei dem ehemaligen Kistenfabrikareal beachtet werden. Aber es sollte mindestens während einer Stunde am Morgen möglich sein, die Prioritäten anders zu setzen, um damit die Gefahr auf der Autobahn zu verringern. Diese ist nämlich auf der Baarerstrasse viel geringer als beim Stau auf dem Pannenstreifen der Autobahn.

Auch ist nicht verständlich, wieso die in jedem Fall notwendige zweite Spur auf der Weststrasse Richtung Baarerstrasse nicht vorgezogen werden kann. Das würde nämlich den Stau verringern, weil es dann eine zweispurige Staumöglichkeit gäbe. Der Regierungsrat verkennt, dass mit der Eröffnung der Autobahn durch das Knonaueramt der Hauptverkehr von Zürich über diese Strecke nach Zug fahren wird, weil ja gleichzeitig der Kanton Zürich die Sihlwaldstrecke abklassieren und verengen will. Damit wird massive mehr Verkehr von Cham her in die Stadt Zug fliessen wollen. Der Rückstau wird dann sicher bis über den Blegi-Knoten hinausreichen. Dieses Problem muss rasch angegangen werden. Der Votant glaubt nicht, dass die Nordum-

fahrung früher fertig sein wird, um das zu lösen. Wir werden deshalb die Sache moti-
onieren.

Bruno **Briner** hält fest, dass die FDP-Fraktion die Sorge der Interpellanten teilt, wonach bei Stausituationen vor der Autobahnausfahrt Baar auf der A4a die Verkehrsteilnehmenden gefährdet werden, und wir haben die Antworten des Regierungsrats mit Interesse zur Kenntnis genommen. Leider findet sich in den Antworten keine zündende Idee, wie man der Situation kurzfristig Herr werden könnte. Jede Massnahme stellt einfach eine Verschiebung des Problems, resp. des Staus auf andere Strassenabschnitte dar, und die daraus resultierenden Konsequenzen können wir so nicht abschätzen. Wir unterstützen aber den Regierungsrat und fordern ihn auf, als Sofortlösung die erwähnte Überprüfung der Signalisation auf der Autobahn sofort vorzunehmen und im Rahmen des Projekts «Verkehrsleitebene auf Nationalstrassen im Kanton Zug» das Teilstück auf der A4a zwischen dem Anschluss Zug und der Ausfahrt Baar vorzuziehen.

Für die FDP ist es klar, dass sich die Staus nur bilden, weil das an die Ausfahrt anschliessende Kantonsstrassennetz nicht über genügend Kapazität verfügt, um die Fahrzeuge nach dem Verlassen der Autobahn flüssig an ihren Bestimmungsort zu führen. Nachhaltig wird dieses Problem erst nach Eröffnung der Nordzufahrt gelöst sein. Es ist darum vordringlich, das Projekt Nordzufahrt nach Abschluss der laufenden Rechtsverfahren sofort zu realisieren. Wir appellieren an dieser Stelle an Sie alle, Ihre Verantwortung wahrzunehmen und alles zu unterlassen, was den Baubeginn weiter verzögern könnte.

Die Anliegen von Martin **Stuber** sind nicht die Stauräume, das wird Sie nicht überraschen. Auch nicht bestimmte Pflästerli – die soll man machen. Er glaubt, dass die Interpellation durchaus ein Problem aufwirft, das man lösen muss. Aber er bedauert, dass man den Blickwinkel nicht etwas ausweitet. Wenn man die Verkehrsprobleme wirklich lösen will, muss man sie an der Wurzel betrachten. Und die Wurzel bei einem Verkehrsproblem ist die Frage: Was und wer generiert den Verkehr? Und wenn man die Autobahnabfahrt Zug-Nord anschaut, ist es offensichtlich, wer das Verkehrsproblem generiert. Die Stadt Zug mit ihren über 30'000 Parkplätzen zusammen mit dem Arbeitsplatzgebiet in Inwil ist eine riesige Verkehrsmaschinerie. Sie erzeugt jeden Tag ein riesiges Ausmass an Verkehr, generiert Ziel- und Quellfahrten en masse. Und die Autobahnabfahrt Zug-Nord ist die zweitgrösste von vier Arterien, die in diese Stadt hineinführen. Das ist wohl Konsens in diesem Rat.

Wenn man dieses System anschaut, so hat es einfach eine beschränkte Kapazität. Das ist ein physikalisches Gesetz und eine Frage der Raumgrösse. Wie viel Raum steht zur Verfügung, auf wie viel Raum können sich wie viele Fahrzeuge in welchem Zeitraum bewegen Wenn Sie jetzt innerhalb von Zug schauen, gibt es nochmals eine grosse Verkehrsmaschinerie in der Stadt selber (siehe Beilage). Das ist das L & G-Areal und SBB-West. Es ist nicht schon heute ein grosser Verkehrsgenerator, hat aber ein enormes Wachstumspotenzial. Wenn das maximal ausgebaut ist, werden bis zu 4'000 Parkplätze auf diesem Areal stehen. Die Beilage bezieht sich auf eine Studie, welche die Knotenauslastung im Jahr 2020 untersucht. Und hier hat man die Kapazität mit existierender Nordzufahrt berechnet. Und man sieht da, wenn das Areal Landis & Gyr im Jahr 2020 ausgebaut ist – ohne das Entwicklungsgebiet zwischen Zug und Baar zu berücksichtigen –, wird der Knoten oben bei Kurfürst mit 125 % hoffnungslos überlastet sein. Diese Studie sagt denn auch: «Bis zum Vollausbau des

Areals 2020 ist mit einem induzierten Fahrtenaufkommen von 11'000 Fahrten aus dem Areal zu rechnen.» Also 11'000 Autofahrten nur schon aus dem Landis & Gyr-Areal. Diese Studie ist von Verkehrsspezialisten gemacht. Und wenn Sie dann weiter hinten schauen, heisst es: «Bis zu einem Auslastungsgrad von 85 % kann noch von einem funktionierenden Knoten gesprochen werden. Bei über 100 % von einem Verkehrszusammenbruch.» Und Sie sehen, dieser Knoten hat 2020 125 %. Und das mindestens, weil ja das Gebiet zwischen Zug und Baar noch weiter ausgebaut wird. Es ist ja auch kein Wunder, dass das so ist, wenn Sie 4'000 neue Parkplätze auf diesem Areal haben. Wenn Sie die grossräumigen Zubringer ausbauen mit dem 6-Spur-Ausbau. Wenn Sie das Säuliamt aufmachen. Wenn Sie die Nordzufahrt aufmachen. Wenn Sie allenfalls noch die Tangente Nord bauen – die ist bei dieser Studie noch gar nicht berücksichtigt. Dann müssen Sie sich nicht wundern, wenn dieses System blockiert. Da ist die Antwort der Regierung wirklich kurzsichtig, denn sie kennt diese Studien. Die Probleme sind bekannt. Es ist schon gut, wenn man ein verbessertes Verkehrsleitsystem macht, das soll man auch machen. Aber es löst das Problem nicht.

Die Antwort befriedigt auch in einem zweiten Aspekt nicht. Sie zeigt keine Perspektiven auf. Denn es ist offensichtlich, wenn man sich wirklich nüchtern und neutral mit dem Problem auseinandersetzt, muss man zum Schluss kommen, dass wir zu viele Autos haben. Wir sind nicht grundsätzlich gegen Autos – was uns ja immer unterstellt wird. Aber wir sind dafür, dass es weniger Autos gibt. Sonst funktioniert das alles nicht. Mehr Hirn, mehr Bewegung und weniger Blech, und dann haben wir wesentlich weniger Verkehrsprobleme. Man müsste das Problem eigentlich an der Wurzel anpacken. Man müsste z.B. endlich ein verbindliches Parkplatzreglement machen für den Kanton. Das Reglement, das der Kanton wieder zurückgezogen hat. Denn diese Zahlen beruhen darauf, dass das Landis & Gyr-Areal ein funktionierendes Mobilitätsmanagement aufbaut und ihre 4'000 Parkplätze bewirtschaftet. Und mit dem Rückzug des Reglements ist das obsolet geworden. Das Gleiche gilt übrigens auch für das Kistenareal. Da müsste man anpacken. Und wenn man weniger Parkplätze hat, steigt z.B. der Druck zum Car-Pooling. Stehen Sie mal eine halbe Stunde an die Ausfahrt bei Zug-Nord, wo die Leute aus der Stadt Zug hinaus fahren! Und zählen Sie mal die Autos, in denen mehr als eine Person drin sitzt! Dann haben Sie auch schon einen Teil des Problems erkannt. Dass wir auf den ÖV umsteigen müssen und auf den Langsamverkehr, dass wissen Sie auch, wenn Sie es im Moment auch noch nicht wissen möchten.

Andrea **Hodel** kann vor dem Hintergrund, was wir in den letzten Jahren gemacht haben, das Votum von Martin Stuber nicht mehr hören. Wir bauen die Stadtbahn auf, wir bauen den Bahnhof aus, wir fördern den öffentlichen Verkehr, wir führen parallel zur Stadtbahn Busse. Und all dies reicht eben nicht aus, wenn wir den Strassen nicht neue Kapazitäten geben. Deshalb nochmals der Appell: Bauen wir, planen wir, bauen wir und realisieren wir! Wir können schon die Autos verbieten, aber dann entscheiden wir uns für ein Nullwachstum oder zu einem Abbau von Arbeitsplätzen und Bevölkerungszahlen. Ob uns das dann weiter bringt oder nicht eher zum heute Morgen zitierten Sturzflug führt, das fragt die Votantin die Linke dann einmal später.

Anton **Stöckli** erinnert daran, dass die Autobahnausfahrt Baar eine lange Leidengeschichte hat. Die damalige Kantonspolizei hat bereits Ende der 80er-Jahre mittels eines Berichts auf die Problematik der zu erwartenden Rückstaus auf der A4a, bei

der Ausfahrt Baar hingewiesen. Ob der damals verantwortliche Regierungsrat der CVP den Bericht zur Kenntnis nahm, bleibe dahingestellt. Anfangs der 90er-Jahre verschärfte sich die Situation bezüglich des Rückstaus auf der A4a bei der Ausfahrt in Baar und die Polizei wies erneut auf die Situation hin. Daraus ergab sich dann das Projekt des Ausbaus (zusätzlicher Fahrstreifen) des Knotens Kurfürst. In diesem Zusammenhang erfolgte eine Verbesserung der Signalsteuerung (Staudetektoren usw.) auf dem Knoten Kurfürst. Die erwähnten Massnahmen vermochten über ein paar Jahre den zunehmenden Verkehr von der Autobahnausfahrt Baar zu bewältigen.

Die Situation verschlimmerte sich dann infolge Überlastung zunehmend von Jahr zu Jahr. Der Rückstau auf der Autobahn nahm in letzter Zeit gefährliche Strukturen an, wie Sie auch aus der Antwort der Regierung entnehmen können. Mit den Erhaltungsmassnahmen auf der A4a wurde der Verzögerungsstreifen verlängert. Aber auch das reicht nicht aus, um dem Problem Herr zu werden. Als Sofortmassnahme wurde im Bereich der Wanne, in Fahrtrichtung Baar eine temporäre Signalisation (Warnanhänger) aufgestellt, welcher auf die Gefahr des Staus auf der A4a bei der Ausfahrt Baar hinweist. Im Jahre 2000 wurde das Projekt «Verkehrsleitebene» gestartet. Dieses Projekt sieht vor, den Verkehr auf den Nationalstrassen zu lenken und zu beeinflussen d.h. bei Staus im Bereich der Autobahnausfahrt Baar wird auf der A4a zwischen dem Anschluss Zug und der Ausfahrt Baar eine Gefahrensignalisation eingeschaltet und die Geschwindigkeit reduziert. Dieses Projekt sollte so rasch wie möglich realisieren werden, denn diese Massnahme kann zur Verkehrssicherheit beitragen, jedoch den Rückstau nicht verhindern.

Bezüglich der Eröffnung der A4 aus dem Knonaueramt weist der Votant darauf hin, dass der 6-Spur-Ausbau zwischen der Verzweigung Blegi und der Verzweigung Rütihof abgeschlossen sein muss. Sonst laufen wir in Gefahr, dass während den Spitzenzeiten Staus auf der A4 auftreten und das gesamte Strassennetz im Raum Cham/-Steinhausen lahm gelegt wird. Die Erfahrungen zeigen, dass die geringste Störung während den Verkehrsspitzen auf dem erwähnten Autobahnabschnitt mit der heute vorhandenen Verkehrsmenge bereits unakzeptable Auswirkungen auf das übrige Strassennetz zur Folge hat. Staus auf Autobahnen bilden zudem stets eine latente Unfallgefahr.

Beat Villiger fühlt sich als Präsident der Strassenbaukommission durch Martin Stuber auf den Plan gerufen. Wir kennen dieses Problem. Aber einmal mehr verkennt Martin Stuber die Verkehrsprobleme im Kanton Zug. Und lapidar und unhaltbar sind seine Lösungsvorschläge bezüglich dieser Ausfahrtsproblematik. Der Votant ist mit der Antwort der Regierung auch nicht ganz einverstanden. Wir haben vor einiger Zeit die Regierung beauftragt, trotz der hängigen Beschwerdeverfahren die Planung für die Nordzufahrt in Auftrag zu geben und vorwärts zu machen. Es müsste eine Möglichkeit geben, dass wir trotzdem die Ausfahrt verbessern könnten und parallel zur jetzigen Ausfahrt den Stauraum vergrössern. Hier möchte Beat Villiger von der Regierung wirklich wissen, ob eine Möglichkeit besteht, diesen Bau der Nordzufahrt vorzuziehen und vor allem auch mit dem Bund hier tätig werden zu können – das ist ja im Perimeterbereich der Autobahn. Wenn der Votant den Verwaltungsgerichtspräsidenten heute Morgen gehört hat, dann ist es wirklich ein Trauerspiel, was mit dieser Nordzufahrt passiert. Er möchte auch die Regierung bitten, alles daran zu setzen, dass die Beschwerdeinstanz des UVEK hier wirklich gefordert wird. Das endlich entschieden wird. Wir müssen auch unsere Beiträge nach Bern bezahlen. Deshalb hofft Beat Villiger, dass wir innert nützlicher Frist zu unseren Rechten kommen.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** glaubt kaum, dass eine amerikanische Reisegruppe mit einem Greyhound in der Schweiz herumfährt. Es wird wohl ein Schweizer Chauffeur sein. – Martin Stuber. Beilage zur Vorlage Nr. 1389.2. Wenn wir die Verkehrsprobleme sofort lösen wollen, brauchen wir sofort die Verlängerung der General-Guisan-Strasse mit Halbanschluss Steinhausen-Süd. Diesen haben Sie auf Ihrem Plänen einfach vergessen.

Zur A4. Die möglichen Sofortmassnahmen sind ausgeschöpft. Als solche gelten insbesondere Massnahmen, welche keine baulichen Massnahmen beinhalten, resp. ohne Planauflage oder entsprechende Baubewilligung realisiert werden können. Es bleibt vor allem auch zu bemerken, dass die Zuger Polizei entgegen den strengen gesetzlichen Vorgaben die Benützung des Pannenstreifens bei Stau toleriert. Ab Anfang November geht die neue Stauwarnung mittels der bereits erstellten Wechselsignale vor der Ausfahrt Baar und dem Autobahnende Walterswil in Betrieb. Dann wird der Stau automatisch erfasst und entsprechend seiner Ausdehnung wird gewarnt und die Geschwindigkeit reduziert. Löst sich der Stau auf, erfolgt automatisch das Zurückstellen der Signale in den Ausgangszustand. Wie bereits erwähnt: Ohne Baubewilligung – und diese würde durch das UVEK erteilt – kann der Bypass nicht gebaut werden. Dieser ist auch erst sinnvoll, wenn der Verkehr über die zu bauende Nordzufahrt abfliessen kann. Das Detailprojekt der Nordzufahrt ist in Arbeit. Sobald die Rechtsmittelverfahren beim Bundesgericht abgeschlossen sind, können die Ausschreibung und die Vergabe der Bauarbeiten erfolgen. Wenn das Bundesgericht diesen Herbst entscheiden wird, werden ungefähr acht bis zwölf Monate später die Bagger auffahren können. Oder mit anderen Worten: Mitte des Jahres 2007.

→ Kenntnisnahme

937 NÄCHSTE SITZUNG

Donnerstag, 6. Juli 2006