



Kanton Zug

Protokoll des Kantonsrats

4. Sitzung: Donnerstag, 29. März 2007

Zeit: 8.30 – 12.10 Uhr

Vorsitz

Kantonsratspräsident Karl Betschart, Baar

Protokoll

Guido Stefani

53 Namensaufruf

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 75 Mitgliedern.

Abwesend sind: Irène Castell, Zug; Gabriela Ingold, Unterägeri; Erwina Winiger, Cham; Hans Peter Schlumpf, Steinhausen; Franz Zoppi, Risch.

54 Mitteilungen

Der **Vorsitzende** begrüßt die Klasse 5B der Kantonsschule Zug mit ihrem Lehrer Klaus Rüdiger und hofft, dass der Rat den Gästen einen möglichst guten Eindruck hinterlässt. Karl Betschart freut sich auch, bei dieser Klasse nächste Woche Gast zu sein.

Volkswirtschaftsdirektor Matthias Michel lässt sich für die heutige Sitzung bis um ca. 15 Uhr entschuldigen. Er nimmt an einer Sitzung der Max-Schmidheiny-Stiftung zum Thema «Zukunft des Milizsystems» teil und wurde diesbezüglich speziell als Mitglied einer kantonalen Exekutive eingeladen. Entsprechend wird das Traktandum 9 (Zuständigkeit bei der Volkswirtschaftsdirektion) erst *nach seinem Eintreffen* behandelt.

Der Kantonsratspräsident begrüßt speziell Monika Barmet, die nach einem schweren Verkehrsunfall wieder im Rat anwesend ist. Wir sind dankbar, dass sie wieder bei uns ist, sie gehört zu uns! Weiterhin gute Genesung!

55 Traktandenliste

1. Traktandenliste. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 22. Februar 2007.
2. Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben.*

3. Kommissionsbestellungen:
 - 3.1. Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Wald (EG Waldgesetz).
1512.1/2 – 12312/13 Regierungsrat
 - 3.2. Vollzug des Strassenbauprogramms 2004 - 2011; Objektkredit für den Ausbau Knoten Forren, Gemeinde Risch.
1519.1 – 12329 Regierungsrat
 4. Einbürgerungsgesuche.
 - 1516.1 – 12325 Regierungsrat
 5. Anpassung kantonaler Gesetze an das Bundesgesetz über die eingetragene Partnerschaft gleichgeschlechtlicher Paare (Partnerschaftsgesetz, PartG).
1437.5 – 12305 2. Lesung
 6. Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Zugerische Werkstatt für Behinderte (ZUWEBE Baar) für die Sanierung und Erweiterung des Hauptgebäudes in Inwil.
1440.5 – 12318 2. Lesung
-

Geschäfte, die am 22. Februar 2007 traktandiert waren, aber nicht behandelt werden konnten:

7. Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans.
1481.1/2 – 12190/91 Regierungsrat
1481.3 – 12279 Raumplanungskommission
 8. Kantonsratsbeschluss betreffend Beitrag an die Eissportanlagen Herti Zug.
1466.1/2 – 12128/29 Regierungsrat
1466.3 – 12289 Kommission
1466.4 – 12290 Staatswirtschaftskommission
 9. Genehmigung der Schlussabrechnung des Kantonsratsbeschlusses betreffend Innovationsnetzwerk Zug.
896.7 – 12239 Regierungsrat
896.8 – 12247 Staatswirtschaftskommission
 10. Interpellation von Thomas Brändle betreffend Abwasserreglement der Stadtgemeinde Zug.
1454.1 – 12094 Interpellation
1454.2 – 12259 Regierungsrat
-

11. Postulat der Alternativen Fraktion betreffend Reduzierung der Feinstaubbelastung und Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung.
Motion von Thomas Lütscher betreffend "Notfallkonzept Feinstaub".
1401.1 – 11933 Postulat
1491.1 – 12243 Motion
1401.2/1491.2 – 12310 Regierungsrat
12. Postulat von Franz Müller betreffend eine Gedenkfeier zum 100. Jahrestag der Einweihung des Denkmals in Morgarten.
1497.1 – 12273 Postulat
1497.2 – 12314 Regierungsrat
13. Interpellation von Monika Barmet, Karl Künzle, Karl Nussbaumer und Bruno Pezzatti betreffend Verkehrssituation in Menzingen im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Tangente Neufeld Baar.
1468.1 – 12148 Interpellation
1468.2 – 12311 Regierungsrat

14. Interpellation von Franz Zoppi und Manuel Aeschbacher betreffend interkantonaalem Polizeieinsatz zur 1. August-Feier auf dem Rütli.
 1469.1 – 12150 Interpellation
 1469.2 – 12315 Regierungsrat
15. Interpellation der Alternativen Fraktion betreffend Sicherheit für die Velofahrenden im Kanton, Stand der Velowegplanung und Situation der Veloabstellplätze rund um die Bahnhöfe.
 1480.1 – 12189 Interpellation
 1480.2 – 12324 Regierungsrat
- 16.1. Interpellation von Martin B. Lehmann betreffend Pauschalbesteuerung im Kanton Zug.
 1504.1 – 12295 Interpellation
 1504.2 – 12323 Regierungsrat
- 16.2. Interpellation der FDP-Fraktion betreffend "Konferenz der Finanzdirektoren fordert vom Bund ein engeres Korsett bei den Unternehmenssteuern".
 1513.1 – 12320 Interpellation
 Regierungsrat mündliche Antwort
17. Interpellation von Rudolf Balsiger und Leo Granziol betreffend Busspuren für Taxis.
 1410.1 – 11953 Interpellation
 1410.2 – 12330 Regierungsrat

* erfolgt zu Beginn der Nachmittagssitzung

56 Protokoll

- Das Protokoll der Sitzung vom 22. Februar 2007 wird genehmigt.

57 Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Wald (EG Waldgesetz)

Traktandum 3 – Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1512.1/.2 – 12312/13).

- Die Vorlage wird an Raumplanungskommission überwiesen.

58 Vollzug des Strassenbauprogramms 2004-2011, Objektkredit für den Ausbau Knoten Forren Gemeinde Risch

Traktandum 3 – Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1519.1/.2 – 12329/30).

- Die Vorlage wird an die Kommission für Tiefbauten überwiesen.

59 Gesetz über den Gebührentarif im Grundbuchwesen (Grundbuchgebührentarif)

Traktandum 3 – Es liegt vor: Ergänzender Bericht und Antrag des Regierungsrats zum Antrag der vorberatenden Kommission des Kantonsrats (Nr. 1316.12 – 123312).

- Die Vorlage wird an die bereits bestehende Kommission unter dem Vorsitz von Andrea Hodel überwiesen.

60 Einbürgerungen

Traktandum 4 – Es liegt vor: Antrag des Regierungsrats (Nr. 1516.1 – 12325).

- Entsprechend dem Antrag des Regierungsrats werden in das Kantonsbürgerrecht aufgenommen:

A. Schweizerinnen und Schweizer

Einbürgerungen gemäss § 18 des Bürgerrechtsgesetzes:

25 Schweizerinnen und Schweizer mit Angehörigen.

B. Ausländerinnen und Ausländer

a) 14 jugendliche Ausländerinnen und Ausländer der zweiten Generation, die das Gesuch vor dem 22. Altersjahr eingereicht haben (§ 11 BüG).

b) 36 übrige Ausländerinnen und Ausländer mit Angehörigen (§ 10 BüG).

61 Anpassung kantonaler Gesetze an das Bundesgesetz über die eingetragene Partnerschaft gleichgeschlechtlicher Paare (Partnerschaftsgesetz, PartG)

Traktandum 5 – Das Ergebnis der 1. Lesung vom 25. Januar 2007 (Ziff. 33) ist in der Vorlage Nr. 1437.5 – 12305 enthalten.

- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 64:0 Stimmen zu.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die Regierung beantragt, die Motion von Josef Lang vom 6. Juli 2003 (Vorlage Nr. 1145.1 – 11228) sei als erledigt von der Geschäftsliste zu streichen.

- Der Rat ist einverstanden.

62 Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die zugerische Werkstatt für Behinderte (ZUWEBE Baar) für die Sanierung und Erweiterung des Hauptgebäudes in Inwil

Traktandum 6 – Das Ergebnis der 1. Lesung vom 22. Februar 2007 (Ziff. 51) ist in der Vorlage Nr. 1440.5 – 12318 enthalten.

- Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 73:0 Stimmen zu.

63 Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans

Traktandum 7 – Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1481.1/2 – 12190/91) und der Raumplanungskommission (Nr. 1481.3 – 12279).

Barbara **Strub** hält fest, dass die Raumplanungskommission diese Vorlage noch letztes Jahr in der alten Zusammensetzung behandelt hat. Wie Sie aus dem Bericht entnehmen konnten, waren die Meinungen in der Kommission bezüglich Eintretens unbestritten. – Nun zu den drei zu ändernden Punkten im Richtplan:

1. Die Festsetzung der Verbindung Chamerstrasse Schlaft bis Bösch bei der Umfahrung Cham-Hünenberg soll aus dem Zwischenergebnis neu als festgesetzte Linie in den Richtplan aufgenommen werden. Dies wurde vom Kantonsrat mit der Genehmigung des Generellen Projektes bereits beschlossen und es geht heute um diese Anpassung im Richtplan. Unsere Kommission hat diesen Antrag der Regierung grossmehrheitlich unterstützt und die Kommissionspräsidentin bittet den neuen Rat, diesem Antrag ebenfalls zu folgen.

2. Verlegung des Recyclingplatzes von der Deponie Tännlimoos an den Standort Chrüzegg in der Gemeinde Baar. Es geht hier um einen Umschlagplatz für mineralische Baustoffe. Diese Verlegung ist nötig, weil dieser Umschlagplatz auf dem bisherigen Deponiegelände nicht zonenkonform ist und das ganze Gelände als Deponie zur Verfügung stehen soll. Der neue Standort Chrüzegg hinter dem Industriegebiet ist landschaftlich weniger exponiert, die Ökologie stimmt, gut erschlossen ermöglicht er kurze Transportwege und durch Konkurrenz mit anderen Recyclingplätzen ist Wirtschaftlichkeit gewährleistet. Diese Richtplanänderung hat die Zustimmung des Amts für Umweltschutz. Ein Umweltverträglichkeitsbericht wird erstellt werden, sobald diese Änderung des Richtplans erfolgt ist. Es ist wichtig, dass möglichst viel Material rezykliert wird, deshalb brauchen wir auch solche Plätze in unserem Kanton. Die Mitglieder der RPK waren sich einig, dass diese Anpassung richtig ist, und wir empfehlen Ihnen, dem Vorschlag der Regierung zuzustimmen.

3. Zur Hochspannungsleitung in Baar. Im verbindlichen Richtplan hat der Kantonsrat in Punkt E 7.1 festgelegt, dass sich der Kanton erstens dafür einsetzt, dass in und entlang den Siedlungen die Betreiber verpflichtet werden, die Leitungen unterirdisch zu legen, und zweitens zukunftsweisende Technologien anzuwenden sind. Unter Punkt 7.2. heisst es beim Projekt Neubau der Leitung der NOK und der SBB, dass eine unterirdische Leitungsführung zu prüfen ist. Und genau dieses wurde in diesem Falle nicht gemacht. – Die Regierung beantragt, die eben erwähnten Richtplanbeschlüsse nun anzupassen.

Die gesetzlichen Vorgaben einhaltend, haben die Betreiber während den letzten 30 Jahren diese Hochspannungsleitungen, welche für die Region Zürichsee wichtig sind, geplant. Abklärungen, wie sie unser Richtplan vorsieht, dass eine unterirdische Leitungsführung zu prüfen ist, wurden noch nicht gemacht. Die Leitungs-

betreiber, SBB und NOK, verlegen nur Leitungen in den Boden, wo dies vorgeschrieben ist oder wo keine andere Lösung möglich ist. Es ist Tatsache, dass dieses Projekt alle gesetzlichen Vorschriften des Bundes erfüllt. Nicht aber die erwähnten Forderungen in unserem Richtplan. Die Verantwortlichen haben sich nie bemüht, eine Expertise für eine mögliche Erdverlegung zu machen. Die Technologien sind heute so weit fortgeschritten, dass Erdverlegungen in ganz Europa möglich sind.

Die Gerichte haben entschieden, dass die Leitungen gebaut werden können, und doch hat die RPK einstimmig beschlossen, alles zu versuchen, um in dieser Angelegenheit noch eine Kompromisslösung zu finden und eine Erdverlegung im Siedlungsgebiet von Baar anzustreben. Es ist Aufgabe der Raumplanung, zu verhindern, dass solche neu zu erstellende Leitungen durch ein Siedlungsgebiet offen geführt werden. Darum lehnt die Raumplanungskommission den Antrag des Regierungsrates für eine entsprechende Anpassung des Richtplantextes einstimmig ab. Gleichzeitig fordern wir den Regierungsrat auf, mit den Betreibern baldmöglichst Verhandlungen über allfällige Alternativlösungen aufzunehmen.

Die Votantin bittet den Rat im Namen der RPK, auf die Vorlage einzutreten und ihr ohne § 1 Abs. 3 zuzustimmen, sowie den Regierungsrat zu beauftragen, Verhandlungen mit der NOK und den SBB für allfällige Alternativlösungen aufzunehmen.

Silvan Hotz weist darauf hin, dass die CVP-Fraktion die vorberatende Kommission in allen Punkten unterstützt. Eigentlich könnte er nun aufhören, aber seine Interpellation steht auch noch im Raum. Er kann – vor allem bei der Hochspannungsleitung – die Regierung nicht ganz verstehen. Haben wir nicht schon genug Probleme mit Bürgerinnen und Bürger, welche von Hochspannungsleitungen tangiert werden?

Wir haben dem Regierungsrat bei der Richtplandiskussion am 28. Januar 2004 ganz klar den Auftrag gegeben, sich für die unterirdische Führung der Hochspannungsleitungen einzusetzen. Darin mit eingeschlossen war auch die SBB/NOK-Leitung. Dieser Entscheid wurde mit 67:3 gegen die Regierung gefällt, obschon Baudirektor Uttiger uns auf die Kosten aufmerksam gemacht hatte. Und jetzt, zwei Jahre später, kommt ein Antrag auch Streichung dieses Artikels, welcher doch sehr deutlich war. Wir wollen keine Leitung verhindern, sondern wollen sie in den Boden. Und genau hier darf die Regierung nicht kuschen und klein begeben. Stellen Sie sich vor, die Masten werden 30 Meter hoch! Und sie kommen genau vor die bestehenden Gebäude zu stehen!

Eine unterirdische Führung einer 132 kV Leitung ist heute kein Allerweltsding mehr, und der Votant ist überzeugt, dass alle Grundstückseigentümer das Durchleitungsrecht geben für eine unterirdische Leitung. Der Bau könnte in weniger als einem Jahr begonnen werden.

Zu den Fragen 1 und 2. Silvan Hotz ist nach wie vor der Meinung, dass der Regierungsrat hier zu schnell nachgibt. Vor allem, wenn man bedenkt, dass wir wie schon erwähnt die Probleme zur Genüge kennen, welche Hochspannungsleitungen auslösen. Der Votant ist nicht sicher, ob sich der Regierungsrat wirklich mit aller Kraft für eine unterirdische Führung eingesetzt hat. Nur ein Schreiben an Bundesrat Moritz Leuenberger war zu wenig. Ein Zürcher Bundesrat wird diese Leitung mit Bestimmtheit nicht wieder auf Zürcher Boden verschieben.

Zu Frage 3. Der Regierungsrat weiß, dass die 110 kV-Leitung der NOK auf dem Horgerberg erdverlegt wird, bagatellisiert dies aber damit, dass es nur die NOK-Leitung ist und nicht jene der SBB. Aus Naturschutzgründen – wohlverstanden – wird sie dort in den Boden verlegt. Ein Glück für die SBB, dass Ihre Leitung im Sihltal schon besteht, denn auch diese wäre in den Boden verlegt worden, wenn

sie neu hätte erstellt werden müssen. Egal ob SBB oder NOK oder SBB/NOK zusammen: Wegen dem Naturschutz muss sie auf dem Horgerberg in freiem Gelände in den Boden, aber wegen Bevölkerungsschutz im Zugerland sicher nicht. Das darf nicht sein.

Zu *Frage 4*. Der Regierungsrat weist verständlicherweise darauf hin, dass er ein Urteil des Bundesgerichts bei einem allfälligen Enteignungsverfahren nicht voraussagen kann. Er macht aber darauf aufmerksam, dass unter anderem die Bewahrung der Siedlungsqualität bei so einem Urteil mitbeachtet wird. Also hier sollten wir es darauf ankommen lassen. Wir sollten die Schönheit unseres Kantons nicht so einfach auf dem Silbertablett servieren.

Zu *Frage 6*. Die technische Machbarkeit einer Erdverlegung ist gegeben. Die Schätzung betreffend Leitungskosten sagen, dass die Erdverlegung rund dreimal teurer kommt als eine Freileitung. Der Raumplanungsbericht sagt auch, dass es bei den SBB nicht aufs Geld ankommt. Auf was warten sie denn noch?

Zu *Frage 7* betreffend Kostenbeteiligung des Kantons. Hier weicht der Regierungsrat aus mit der Begründung, dass die Erdverlegungen von Höchstspannungsleitungen zu teuer sind. Wir sprechen hier aber nicht von Höchstspannungen, sondern von 110 und 132 kV. Silvan Hotz weiss, dass die Zuger Wasserwerke bestrebt ist, alle neuen 110 kV-Leitungen in die Erde zu verlegen, und was unsere Wasserwerke können, wollen die SBB einfach nicht.

Sie sehen also, die Regierung gibt zu schnell auf und versteckt sich hinter einem Bundesgerichtsurteil. Diese Leitung wurde zum ersten Mal um 1980 aufgelegt, im Wald oberhalb Baars auf Zürcher Boden. Wiederum aus Naturschutzgründen (dem Zürcher Heimatschutz sei Dank) wurde sie 1987 an die Autobahn ins Siedlungsgebiet verlegt (wo blieb denn hier der Zuger Heimatschutz?). Um 1997 wurde sie definitiv bewilligt und wir streiten heute noch. Die Raumplanungskommission spielt mit Ihrem Antrag jetzt dem Regierungsrat den Ball zu, weiter zu verhandeln und für uns Zuger, ja sogar für die ganze Schweizer Bevölkerung die beste Lösung zu erzielen. Denn hier geht es ganz klar um ein Präjudiz! Bitte unterstützen Sie die Kommission!

Rudolf **Balsiger** hält fest, dass die ersten zwei Anträge zur Richtplanänderung die ungeteilte Unterstützung der FDP-Fraktion finden und er dazu keine weiteren Erläuterungen macht. Zum Änderungsantrag der Regierung betreffend Hochspannungs-Freileitung im Raum Baar jedoch schon!

Dem Richtplan ist zu entnehmen, dass der Bund die Bewilligung für elektrische Übertragungsleitungen erteilt, auf der Spannungsebene 220 kV und 380 kV für die allgemeine Stromversorgung sowie 132 kV für Eisenbahnen. Allgemein ist vielerorts nicht bekannt, dass wir es hier mit zwei Leitungen zu tun haben, eine der Besitzerin SBB und eine der Besitzerin NOK, die auf dem selben Trasse geführt werden sollen. Aus diesem Grunde entscheidet der Bund, nämlich wegen der 132 kV Leitung der SBB. Nun ist festzuhalten, dass diesbezüglich juristisch die wesentlichen Entscheide gefallen sind bis hin zum Bundesgericht, was die Beschwerde betrifft, und dies leider immer zu Ungunsten der Baarer Beschwerdeführer. Dieses vom Bundesgericht den SBB und NOK zugesprochene Recht macht es den Betreibern so unendlich schwer, mit uns wieder an den Tisch zu sitzen. Allerdings ist noch ein Verfahren in Strassburg hängig, dessen Ausgang ungewiss ist, doch damit dürfen wir heute nicht spekulieren. Verhandlungen mit den Betreibern bzw. Besitzern zu führen, ist grundsätzlich Sache des Regierungsrats. Wir von der FDP halten dafür, dass das Gespräch weitergeführt werden soll

mit Blick auf eine Kompromisslösung. Das bedeutet doch, dass der Regierungsrat auf die Betreiber zugehen muss. Hierzu folgende Erläuterung:

Es sollen zwei Leitungen auf einem Trassee geführt werden, im Wesentlichen entlang der Autobahn.

1. SBB: Steinen-Rotkreuz-Sihlbrugg. Diese besteht schon heute, allerdings nördlich der Autobahn im Raum Zimbel, und sie wird mit einer Spannung von 66 kV betrieben. Gleichzeitig mit der vorgesehenen Spannungserhöhung auf 132 kV soll sie verlegt werden nach Süden und zusammen mit der neu geplanten Leitung der NOK auf das neue Trassee gelegt werden.

2. NOK: Altgass-Horgen. Diese Leitung wird eine Spannung von 110 kV haben und ist als Neubau entlang der Autobahn geplant. Gleichzeitig soll sie die Leitung der SBB aufnehmen – wie oben erwähnt – und bildet somit den Streitpunkt.

Die Betreiber räumen selbst ein, dass Leitungen bis 110 kV (wie NOK) schon heute problemlos in den Boden verlegt werden können. Der Beweis liegt vor, nämlich mit der Leitung im BLN-Gebiet auf der Zürichseeseite des Zimmerbergs. Ebenso gilt, dass der Bund nur Leitungen ab 220 kV bewilligen muss. Obwohl die Erdverlegung beider Leitungen – wie von kompetenter Seite mehrfach bestätigt wird – problemlos realisierbar wäre, müssen wir einen andern Ansatz finden. Eine Verhandlungsbasis zur Kompromisslösung mit SBB und NOK könnte wie folgt aussehen:

- Die auf 132 kV zu schaltende SBB-Leitung kann im kritischen Raum auf dem alten Trassee belassen werden, statt diese abzubrechen wie vorgesehen, das heißt oberirdisch geführt werden, nämlich im Raum nördlich von Frühberg und Blickensdorf, weitab von Wohngebieten, um dann ab Zimbel (östlich von Steinhausen) vereinigt mit der geplanten NOK-Leitung fortgesetzt zu werden.
- Die geplante neue NOK-Leitung andererseits, die nur eine Spannung von 110 kV beträgt, kann nun in diesem kritischen Raum, wie die Betreiber selbst bestätigen, technisch gesehen problemlos in den Boden verlegt werden entlang der Autobahn. Überdies muss – da nicht 220 kV – der Bund das nicht bewilligen.

Dies könnte ein Ansatz sein, wie mit den zugegebenermaßen nicht einfachen und zudem sich in starker Position befindlichen Verhandlungspartnern gesprochen werden könnte. Wichtig ist für uns, dass auch jede nur erdenkliche Möglichkeit ausgeschöpft wird, um ein Entgegenkommen der Betreiber zu erwirken.

Kommt dazu, dass das Thema der Finanzierung bisher noch nicht angesprochen wurde. In ihrer Berechnung legt die NOK Zahlen vor, die genau so gut ins Gegen teil gedreht werden können, wie das bei jedem eigenen oder bestellten Gutachten der Fall ist. Beispiele aus dem Ausland belegen, dass die Abschreibung und der Unterhalt sowie die Reparaturanfälligkeit bei weitem nicht so ausfallen, wie von der NOK dargestellt.

Was die Umweltverträglichkeit – sprich elektromagnetische Effekte – betrifft, sind Kabel vorzuziehen. Sie erzeugen keine elektrischen Felder, wogegen die magnetischen Felder auf Bodenhöhe direkt über dem Kabelgraben höhere Werte zeigen. Demgegenüber sind diese magnetischen Felder wesentlich schwächer in gewisser Distanz zum Kabelschacht als entsprechende Freileitungen. Trotz allem wäre auch zu überlegen, ob der Kanton Zug – sollten die Finanzen das pièce de resistance darstellen, um eine gangbare Lösung zu finden – sich überlegen sollte, hier ein angemessenes Angebot zur Unterstützung zu machen. Offenbar stand bis heute ein solches Angebot nie im Raum, und es könnte eventuell das Eis brechen. Es kommt uns selbst zu Gute, und schliesslich werden wir ja auch für andere grosse Investitionsvorhaben Geld in grossen Beträgen in die Hand nehmen.

Wir sehen also, dass wir auf den Goodwill und die Freiwilligkeit der Betreiber angewiesen sind, wieder mit uns zu reden. Und wir müssen vielleicht auch pfleglich mit ihnen umgehen. Das Wichtigste dabei ist, dass SBB und NOK nicht das Gesicht

verlieren, wenn sie uns entgegenkommen sollen. Denn nach einem Sieg in Lausanne müssen sie sich selbst überwinden, wieder von vorne zu beginnen. Aber wir sind überzeugt, dass unser Regierungsrat das dazu notwendige Fingerspitzengefühl aufbringen und in eloquerter Art die Betreiber zum Einlenken bringen kann. Dies ist unser wichtigster Grund, warum der Text im Richtplan auch so belassen werden soll.

Manuel **Aeschbacher** möchte zuerst seine Interessenbindung bekannt geben. Kürzlich durften sicher auch einige von Ihnen erfahren, was es heisst, wenn im Rangierbahnhof Rotkreuz der Strom ausfällt. Als örtlicher Leiter dieses Rangierbahnhofs ist der Votant auf Bahnstrom angewiesen, damit der Zugsverkehr pünktlich abgewickelt werden kann.

Zur Sache: Die SVP-Fraktion hat die zur Diskussion stehenden Richtplanänderungen eingehend diskutiert. Zu intensiveren Diskussionen führte Abs. 3 der regierungsrätlichen Vorlage. Eine Mehrheit der Fraktion unterstützt den Regierungsrat in seiner Haltung, den Richtplantext der veränderten Ausgangslage bei den Hochspannungsleitungen der NOK und der SBB anzupassen. Die Fraktion hat in ihrer Diskussion mehr die sachlichen Fakten denn die emotionalen Aspekte gewichtet. Wir sind der Ansicht, dass eine sture Haltung des Kantons – sprich ein Festhalten am bisherigen Richtplantext – dem kantonalen Interesse mit Sicht auf andere Projekte nicht dienlich ist. Die RPK erhofft sich ein Rückzug der beiden Unternehmungen aus Imagegründen. Wir glauben nicht, dass diese Komponente aus Sicht der Unternehmungen eine Rolle spielen wird. Als Beispiel sei hier die NEAT-Linienführung im Urner Reusstal erwähnt, die auf ähnliche Widerstände stiess, bei den Unternehmungen aber trotz konsequenter Haltung keine sichtbaren Imageschäden hinterliess. – Eine Mehrheit der SVP-Fraktion befürwortet den regierungsrätlichen Antrag aus dargelegten Gründen. Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Hanni **Schriber-Neiger** weist darauf hin, dass es bei der Anpassung des kantonalen Richtplans um drei Punkte geht:

1. Festsetzung der Verbindung Chamerstrasse. Die AL erachten es nicht als notwendig, die Änderung des Teilabschnitts D der Umfahrung Cham-Hünenberg im Richtplan als so genannte Festsetzung anzupassen. Der Teilabschnitt D ist ein Strassenprojekt, welches nicht hilft, die Verkehrsbelastung in Cham zu reduzieren, und daher unnötig. Der Landverschleiss und die Eingriffe in die Natur für den Teilabschnitt D stehen in keinem Verhältnis zum geringen Nutzen, den er bringt. Von kantonalem Interesse kann bei dieser Richtplanänderung nicht gesprochen werden, haben doch bei der Abstimmung zur Umfahrung Cham-Hünenberg sieben Gemeinden die Vorlage abgelehnt.

2. Verlegung des Recyclingplatzes in der Deponie Tännlimoos an den Standort Chrüzegg in der Gemeinde Baar. Hier unterstützen die AL die Raumplanungskommission.

Zu Punkt 3, Hochspannungsleitung in Baar, spricht für die AL Berty Zeiter aus Baar.

Eusebius **Spescha** weist darauf hin, dass drei Beschlüsse zu beraten sind. Die ersten beiden sind unbestritten. Die Anpassung des Richtplans an den KR-Beschluss bezüglich Umfahrung Cham-Hünenberg ist die Konsequenz des Abstimmungser-

gebnisses. Die Verlegung des Recyclingplatzes ist in der Vorlage nachvollziehbar begründet und wird von uns unterstützt.

Komplizierter ist die Sache bei der Hochspannungsleitung im Raum Blickensdorf. Unbestritten dürfte sein, dass diese Leitung notwendig ist, und dass – zumindest im Fall der SBB – auch ein Erneuerungsbedarf gegeben ist. Hingegen ist entgegen der bisherigen Aussagen die Wahl des Trassees eben nicht durch die Betreiber erfolgt, sondern durch die Behörden festgelegt worden. Und da versteht der Votant die Kritik an den Betreibern nicht so ganz, weil sie diese Variante nicht gewünscht haben. Die SBB wollten eigentlich an ihrem ursprünglichen Trassee festhalten, und von Behördenseite her ist das neue Trassee festgelegt und inzwischen auch rechtskräftig genehmigt worden. Also wären die Adressaten einer allfälligen Verhandlung eben nicht nur die Betreiber, sondern auch die Behörden, welche die Verlegung an diesem Standort so vorgegeben haben.

Bezüglich Erdverlegung ist Eusebius Spescha ein wenig überrascht über verschiedene Voten. Er war auch bei dieser Kommissionssitzung, als die Betreibervertreter referierten, und konnte aus diesen Voten entnehmen, dass zumindest im Falle der SBB eine Erdverlegung nicht ganz so einfach ist, wie das jetzt hier dargestellt wird. Für die SBB stellen sich – bezogen auf ihr gesamtes Netz – durchaus erhebliche Probleme. Im Fall der NOK ist es hingegen so – das haben ihre Vertreter auch bestätigt –, dass für sie eine Erdverlegung denkbar wäre.

Insgesamt sind wir auch bei der SP der Meinung, dass dieser Neubau einer Hochspannungsleitung problematisch ist. Von daher unterstützen wir den Vorschlag der Kommission, eine Alternativlösung zu suchen. Wir sind aber ganz klar der Meinung, dass diese Alternativlösung von Seite der Regierung an die Hand genommen werden muss. Es ist Sache der Regierung, zusammen mit der Gemeinde Baar Lösungen zu erarbeiten, auch eine Studie zu finanzieren, in der echte Alternativen vorgeschlagen werden können. Diese Verantwortung können wir nicht den Betreibern abgeben, sondern da müssen wir – um unsere öffentlichen Interessen wahrzunehmen – selber aktiv werden und Verantwortung übernehmen. Von daher unterstützt die SP den Vorschlag der Kommission.

Noch eine persönliche Bemerkung an die Gemeinde Baar. Der Gemeinderat Baar hat sich in bemerkenswerter Weise für die Verlegung der Leitung engagiert. Hier hat der Votant ein seltsames Gefühl. Bei der Hochspannungsleitung Inwil hat die Gemeinde Baar direkt unter der Leitung eine Wohnzone platziert. Diesen Leuten in Inwil ist offenbar eine solche Hochspannungsleitung mit einer grösseren Leistung zumutbar. In Blickensdorf führt die Leitung entlang der Autobahn und ausserhalb der eingezonnten Gebiete, und dort wird jetzt der Notstand postuliert. Für diese ungleiche Behandlung von Bevölkerungsgruppen der gleichen Gemeinde hat Eusebius Spescha wenig Verständnis.

Berty Zeiter äussert sich speziell zu Abs. 3, zur Hochspannungsleitung in Baar. Für diese Erdverlegung setzen sich auch FDP-Exponenten in Baar ein, und es ist noch nicht lange her, dass die AL und speziell die Votantin aus den Reihen der FDP-Fraktion scharf angegriffen wurden wegen dem Einsatz gegen Mobilfunkantennen. Ist Ihnen aber die verblüffende Parallele zwischen der Argumentation gegen die zunehmende Dichte von Mobilfunkantennen und jene gegen die oberirdische Hochspannungsleitung aufgefallen?

Berty Zeiter bringt Stichworte zu sechs Argumenten, die in der Vorlage zu finden sind, weshalb der Widerstand gegen das Begehr von NOK und SBB aufrechterhalten werden soll.

1. Es sei unverantwortlich, die geplanten Leitungen oberirdisch zu führen, da sie entlang eines bestehenden Siedlungsgebiets, über ein Einfamilienhaus und an einem Schulhaus vorbei zu stehen kämen.
2. Der Nachweis der Notwendigkeit der Leitung bleibe aus.
3. Die Neutralität der Experten des Bundes wird in Frage gestellt, da sie in enger Beziehung mit der NOK und den SBB ständen.
4. Es wird beklagt, dass die betroffenen Liegenschaften durch den Leitungsbau entwertet werden.
5. Die IG ärgert sich darüber, dass die öffentliche Auflage während der Sommerferien erfolgt sei.
6. Die IG musste die Schlussfolgerung ziehen, dass die Landschaft vom Gesetz besser geschützt werde als die Bevölkerung.

Der Gemeinderat und die IG begründen ihren Widerstand mit den genau gleichen Argumenten wie wir unsere Einsprachen und Interpellationen in Bezug auf die Mobilfunkantennen. Es ist beachtenswert, dass diese Argumente so ernst genommen werden, dass sie in aller Ausführlichkeit in der regierungsrätlichen Vorlage auf S. 8 und 9 aufgelistet sind. Wir hoffen, diese Argumente werden in Zukunft auch in der Diskussion um Mobilfunkantennen berücksichtigt.

Die AL lehnen selbstverständlich die beantragte Richtplanänderung ab.

Baudirektor Hans **Tännler** geht ganz kurz die drei Punkte in dieser Vorlage durch. Zu Punkt 1, UCH-Festsetzung im Richtplan, möchte er nur formell einige kurze Bemerkungen machen und nicht materiell darauf eintreten. Ob es nun sinnvoll ist oder nicht, nachdem das Volk entschieden hat. Er kann insofern auf die regierungsrätliche Vorlage verweisen. Dort gibt es einen entscheidenden Satz; es geht um den Nachvollzug des KRB vom 4. Mai 2006. Es ging um das Generelle Projekt, da hat man den Richtplan schon geändert. Und das war ein qualifizierter KRB. Die Richtplananpassung in diesem speziellen Punkt braucht heute nur einen einfachen KRB, ist also eine Rechtsstufe tiefer. Was heisst das? Der KRB vom 4. Mai 2006 ist massgebend und rechtsverbindlich. Ein Antrag auf Streichung von § 1 des heute abzustimmenden KRB in diesem Punkte ist eigentlich gar nicht zulässig, weil er nämlich dem qualifizierten KRB vom 4. Mai widersprechen würde. Ein solcher Antrag ist geradezu obsolet. Wir können dem Antrag der Regierung zustimmen. Stimmen wir dem Antrag der AL zu, bedeutet dies zwar einen Beschluss, er ist aber rechtswidrig und nichtig.

Zu Punkt 2, Recyclingplatz Tännlimoos nach Chrüzegg, das ist unbestritten. Dazu nur zwei Bemerkungen. Das AfU begrüsst ja möglichst dezentrale Recyclingplätze, damit generell mehr wiederverwertet werden kann. Und das ist auch ein klares Anliegen der Umweltschutzgesetzgebung. Der Votant kann noch hinweisen auf die Abfallplanung, die wir auch bearbeiten und nächstens in die Regierung bringen. Dort werden wir nämlich auch aufnehmen, dass wir im Hoch- und im Tiefbau bei den Ausschreibungen, bei der Submission die Verwendung von Recyclingmaterial aufnehmen. Wir wollen damit auch einen entsprechenden Beitrag machen, und das ist eine gute Sache.

Zur Hochspannungsleitung. Das ist keine so einfache Sache. Alle haben Recht. Die NOK hat Recht, die SBB haben selbstverständlich auch Recht, die Gemeinde Baar hat Recht, wir hier alle haben Recht. Es fragt sich einfach, von welchem Recht wir sprechen. NOK und SBB haben formaljuristisch ein starkes Recht. Sie können sich auf eine Bewilligung des eidgenössischen Starkstrominspektorats beziehen und darauf verweisen. Die Gemeinde Baar und wir hier haben vielleicht auch ein gutes Recht, ein moralisches. Aber das ist eben so eine Sache. Wenn man das Rechts-

staatlichkeitsverständnis hoch hält, muss man halt jetzt einfach sagen: Gut, es gibt ein Bundesgerichtsurteil, eine Bewilligung, und das ist eben ein sehr starkes Recht. Heinz Tännler kommt sich heut ein wenig vor wie ein Gladiator, der irgendwo in einen Schaukampf hineingestossen wird, und der starke Löwe ihm gegenübersteht. Und es ist ihm nicht bekannt, dass die Gladiatoren als Sieger aus diesen Schaukämpfen hervorgegangen sind, ausser der Tiger oder Löwe hätte einen Herzinfarkt erlitten. – Er möchte trotzdem einige sachliche Punkte anführen. Wir haben einen Entscheid des Starkstrominspektorats, einen Entscheid des Bundesgerichts nach langwierigen Verfahren. Da ist sehr viel Zeit verflossen. Und heute haben die NOK und die SBB diese Bewilligung und dieses Urteil. Da muss man ein gewisses Verständnis aufbringen.

Zur Technik, Verkabelung. Da scheiden sich die Geister. Viele sagen, es sei alles möglich, kein Problem, könne man machen. Viele sagen, es sei nicht notwendig. Aber man muss einfach schon sehen: Risiken sind bei einer Verkabelung einfach per se vorhanden, insbesondere gerade bezüglich der Stabilität des Bahnnetzes. 2005 lässt grüssen. Und je mehr man verkabelt, desto geringer wird die Stabilität des Bahnnetzes. Und wir alle fahren ja auch Bahn und regen uns dann auf, wenn ein solcher Zusammenbruch entsteht. Das ganze Ausfallrisiko ist eindeutig höher bei der Verkabelung. Auch den Umweltschutz kann man nicht einfach wegschlecken: Wir sprechen von Austrittstrocknung, von Erwärmung, von magnetischen Feldern. Bei der Verkabelung ist auch nicht alles zum Besten gestellt. Reparaturen und das Orten von Defekten sind viel schwieriger bei einer Verkabelung und viel kostenintensiver. Der Baudirektor ist wie alle hier nicht Spezialist, aber es gibt technische, sachliche Gründe, weshalb nun eine Verkabelung auch nicht das Beste ist. Raumplanerisch gesehen, ist es sinnvoll, dass man Infrastruktur an Infrastruktur legt. Wir haben hier die Autobahn und diese Leitungen. Das ist raumplanerisch gewünscht und wurde auch von der Raumplanung her so befürwortet.

Präjudiz ist ein weiteres Stichwort. Man muss wissen, wieso gerade die SBB sich gegen eine Verkabelung wehren. Sie haben einen Bundesgerichtsentscheid und eine Bewilligung vom eidgenössischen Starkstrominspektorat, und wenn sie nun einfach darüber hinweg gehen, schaffen sie sich selber gegenüber ein Präjudiz. Denn dann kommen überall aus der ganzen Schweiz Forderungen bezüglich Verkabelung, in der Westschweiz, im Tessin, in der Deutschschweiz. Und am Schluss müssen sie, weil sie irgendwann einmal ein Präjudiz geschaffen haben, verkabeln, weil man auf den Kanton Zug als wunderbares Beispiel hinweisen kann.

Volkswirtschaftliches Risiko. Die SBB sichern den öffentlichen Verkehr, sie sind ein Partner von uns. Das darf man nicht einfach so beiseite lassen. Auch die NOK ist ein Partner von uns. Wir beziehen Strom von der NOK und sind auch Aktionäre der Axpo, der Holding, in der die NOK ist. Das volkswirtschaftliche Risiko und der Imageschaden sind also auch nicht wegzuschlecken.

Und dann müssen wir noch wissen: 2008 ist es wahrscheinlich, dass die Nationalstrassen im Zusammenhang mit dem NFA ins Eigentum des Bundes übergehen. Dann wird der grösste Teil dieser Leitung gar nicht mehr auf dem Boden des Kantons Zug gebaut, sondern nur noch ein kleiner Teil. Dann sind wir dann erst recht Gladiatoren, wenn wir uns dann dort auch zur Wehr setzen.

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte wurde noch genannt. Heinz Tännler kennt sich ein wenig aus bei diesen Verfahren. Erstens muss man wissen, dass das so ein Strohhalm ist und wirklich nicht mehr. Ein Strohhalm, den man nicht zu hoch bewerten darf. Zweitens arbeiten sie in Strassburg wahnsinnig schnell. Innerhalb dieser Legislatur wird aber todsicher kein Entscheid kommen. Und es ist dem Baudirektor nicht bekannt, dass zivilrechtlich oder verwaltungsrechtlich in Strassburg mit Erfolg gekämpft worden ist. Es ist ihm nur im öffentli-

chen Recht bekannt – dass irgendwelche Strafvollzugsmassnamen nicht okay waren, da hat man allenfalls Möglichkeiten, wenn man dem Sträfling zu wenig Wasser und Brot gegeben hat und damit gegen die Menschenrechte verstossen hat. Dazu kommt, dass ein Urteil dieses europäischen Gerichtshofs die Rechtskraft des Bundesgerichtsurteils gar nicht aufhebt! Das ist nämlich nichts anderes als eine scharfe Ermahnung an den Staat Schweiz und hat nichts zu tun mit der Rechtskraft des Bundesgerichtsentscheids.

Der Baudirektor geht nicht auf die einzelnen Voten ein, er hat das jetzt eben allgemein getan. Er möchte aber noch zwei, drei kurze Sachen sagen. Man habe sich zu wenig eingesetzt, um mit der NOK oder den SBB zu Lösungen zu kommen. In vorauselendem Gehorsam ist Heinz Tännler mit Lalive d'Epinay und Lombardini zusammen gesessen und hat gekämpft wie ein Löwe. Trotz aller Eloquenz hat nicht mehr als eine nette Kaffeestunde herausgeschaut. Er bezweifelt, ob das in Zukunft besser wird. Sie haben ihm immerhin zugesichert, dass sie nach dem KR-Entscheid selbstverständlich wieder mit der Regierung zusammensitzen würden.

Letzter Punkt: Der Wunsch und der Entscheid des Kantonsrats ist Befehl für den Regierungsrat!

EINTRETEN ist unbestritten.

DETAILBERATUNG

§ 1 Abs. 1

Anna **Lustenberger-Seitz** möchte kurz auf das Votum von Hanni Schriber hinweisen. Sie beantragt, Abs. 1 zu streichen, damit diese Verbindung in die Chamberstrasse nicht im Richtplan aufgenommen wird.

- ➔ Der Rat lehnt den Streichungsantrag der AL mit 54:13 Stimmen ab.

§ 1 Abs. 3

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der Regierungsrat hier an seinem ursprünglichen Antrag festhält. Die Raumplanungskommission stellt den Gegenantrag, den Regierungsrat damit zu beauftragen, Verhandlungen mit der NOK/SBB für allfällige Alternativlösungen aufzunehmen.

- ➔ Der Rat stimmt mit 65:4 Stimmen für den Antrag der Raumplanungskommission.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

- ➔ Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 59:10 Stimmen zu.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der Regierungsrat beantragt, von der Antwort zur Interpellation von Silvan Hotz betreffend Erdverlegung der Hochspannungsleitung der SBB/NOK-Leitung 132 im Kanton Zug Kenntnis zu nehmen.

- ➔ Der Rat ist einverstanden.

64 Kantonsratsbeschluss betreffend Beitrag an die Eissporthalle Herti Zug

Traktandum 8 – Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1466.1/2 – 12128/29, der Kommission (Nr. 1466.3 – 12289) und der Staatswirtschaftskommission (Nr. 1466.4 – 12290).

Karl Nussbaumer hält fest, dass die Kommission die Vorlage am 13. November 2006 beraten hat. Der ehemalige Bildungsdirektor Matthias Michel und Cordula Ventura, Leiterin Amt für Sport, standen uns für Auskünfte zur Verfügung. Das Protokoll wurde von Hedy Zürcher, Sachbearbeiterin Amt für Sport, erstellt. An dieser Stelle nochmals herzlichen Dank für die gute Zusammenarbeit.

Die Stadt Zug plant eine Gesamtüberbauung auf den Grundstücken des bestehenden Eisstadions und des angrenzenden Bossard-Areals im Betrag von rund 113 Mio. Franken. Geplant ist eine neue Eishalle, die Eigentum der Stadt Zug bleibt, und weitere Bauten wie Wohnungen, für Gewerbe und Freizeit. Der Bericht und Antrag des Regierungsrats nimmt Stellung zum Gesuch des Stadtrats von Zug, welcher um eine finanzielle Beteiligung des Kantons bittet.

Die Kommission hielt einleitend fest, dass die Vorlage aus Sicht des Kantons, der hier nicht selber Bauherr ist, zu beurteilen sei. Dazu gehörten Fragen über die regionale Bedeutung, das kantonale Interesse, die Höhe des kantonalen Beitrags sowie eine allfällige Einflussnahme beziehungsweise Auflagen des Kantons. Es ist schliesslich eine politische Wertung und somit Uraufgabe auch des Kantonsrats, zu beurteilen, ob und inwieweit bei der Eissporthalle ein Abweichen vom Grundsatz, wonach gemeindliche Infrastrukturen nicht finanziert werden, gerechtfertigt ist, und ob diese Subvention von 3 Mio. Franken der Bedeutung des Projekts für die Region und dem kantonalen Interesse gerecht wird.

Für die Kommission stand die städtische wie auch kantonale Bedeutung der Eissportanlage ausser Frage. Die Notwendigkeit eines Neubaus war unbestritten. Das vorliegende Projekt deckt nicht nur die Bedürfnisse der diversen Eissportvereine, sondern ergänzt auch die Nachfrage der gesamten Bevölkerung nach attraktiven Wintersportaktivitäten. Auch Jugendförderung liegt im kantonalen Interesse. Abzugrenzen davon sind die Durchführung von Messen und der Profibetrieb des EVZ. Solche Angebote sind privatwirtschaftlich zu tragen. Begrüsst wurde auch das Angebot der Stadt, den Schulklassen der kantonalen Schulen einen kostenlosen Eintritt zu gewähren, da damit die wichtigen Bewegungsanliegen der Schülerinnen und Schüler gefördert werden.

Auch haben alle Gemeinden des Kantons Zug eine Beitragszusicherung im Gesamtbetrag 1'345'000 Franken zugesichert. Dieser Betrag erschien der Kommission sinnvoll, gemessen an der Gröszenordnung des Projekts. Die Notwendigkeit eines anteilmässigen Engagements des Kantons beim Neubau ist unbestritten. Die Kommissionsmitglieder stimmten mit 14:0 Stimmen für Eintreten auf die Vorlage.

In der Detailberatung gab primär die Höhe des kantonalen Beitrages zu Diskussionen Anlass. Zwei Anträge auf eine Erhöhung des kantonalen Beitrags von 3 Mio. auf neu 4,24 Mio. oder sogar auf 5 Mio. Franken wurden intensiv diskutiert. Mehrere Kommissionsmitglieder beanstandeten die Tatsache, dass der Kanton den Erlös aus dem städtischen Landverkauf in seine Berechnung des kantonalen Engagements einbeziehe und damit der Einmaligkeit des Projekts und der hohen Zentrumslast der Stadt Zug zu wenig Rechnung trage. Demgegenüber wurde betont, dass die Eigenfinanzierungsmöglichkeit einer Gemeinde durchaus in die Entscheidung über die Höhe der finanziellen Unterstützung miteinbezogen werden könne. In einer Variantenabstimmung haben wir über die Anträge abgestimmt. Die Kom-

mission zieht mit 6:4 Stimmen und 4 Enthaltungen eine mässige Erhöhung auf 4,2 Mio. Franken einer weitergehenden Erhöhung auf 5 Mio. vor. Im zweiten Durchgang stimmte die Kommission mit 7:6 Stimmen und einer Enthaltung gegen den Antrag auf eine Erhöhung auf 4,2 Mio. Franken und zu Gunsten des Antrags des Regierungsrats. Dem vorgelegten Antrag des Regierungsrats über einen Kantonsbeitrag von 3 Mio. Franken wurde somit zugestimmt.

In § 2 wurde beanstandet, dass mit dem Wort «Baubewilligung» der Zeitpunkt der Auslösung der kantonalen Zahlung unüblich früh angesetzt werde. Geeigneter sei eine Zahlung dann, wenn die Investitionen anfallen, somit bei Baubeginn. Die Kommission stimmte mit 9:3 Stimmen und 2 Enthaltungen dafür, das Wort «Baubewilligung» durch «Baubeginn» zu ersetzen. Auf Grund der Kommissionsberatung wird in § 2 beantragt, das Wort «Baubewilligung» durch «Baubeginn» zu ersetzen. In allen anderen Punkten ergaben sich keine Abweichungen zum Entwurf des Regierungsrats. In der Schlussabstimmung wurde der Vorlage mit 14:0 Stimmen ohne Enthaltungen zugestimmt.

Nach einer Mailumfrage haben sich die Kommissionsmitglieder auch über den Antrag geäussert, den Ihnen die Stawiko stellen wird. Alle, die geantwortet haben, können den Antrag unterstützen. Es macht absolut Sinn, dass die Gewährleistung durch die Stadt Zug auch dann gelten muss, wenn die Betreibergesellschaft ändert. Somit beantragt der Votant im Namen der Kommission, auf die Vorlage einzutreten und mit dem Änderungsantrag der Kommission zu § 2 und dem Änderungsantrag der Stawiko zu § 3 zuzustimmen. Sollten Anträge zur Erhöhung des Beitrags kommen, bittet der Kommissionspräsident den Rat, diese abzulehnen.

Wenn er schon hier vorne steht, möchte er auch die Meinung der SVP-Fraktion bekannt geben. Auch sie sieht die Notwendigkeit einer neuen Eissportanlage, ist für Eintreten und stimmt einstimmig den Anträgen der vorberatenden Kommission sowie der Stawiko zu. Sie wird eventuell gestellten Erhöhungsanträgen nicht zustimmen.

Gregor Kupper weist den Rat darauf hin, dass dem Stawiko-Bericht entnommen werden konnte, dass die Vorlage in der Beratung unbestritten war. Die Stawiko hat sich denn auch mit einigen Detailfragen befasst, die der Votant hier kurz erläutern möchte.

Zum einen stand die Frage im Raum, ob es denn richtig sei, dass ein solcher Beitrag zu Lasten der Investitionsrechnung und nicht des Sport-Toto-Fonds ausbezahlt werde. Normalerweise unterstützt der Kanton ja solche Projekte der Gemeinden über den Sport-Toto-Fonds. Wir haben uns belehren lassen, dass im Fonds ungefähr 2,3 Mio. liegen und dass der Eingang der jährlichen Zuweisungen praktisch vollständig wieder ausgeschüttet wird. Zudem wollte die Regierung eine referendumsfähige Vorlage haben, um allenfalls dem Bürger die Möglichkeit zu geben, zur Frage des Beitrags Stellung zu nehmen. Die Stawiko hat diese Argumente übernommen und kann ihnen zustimmen.

Zur Höhe des Beitrags. Die Verhandlungen zwischen dem Kanton, der Stadt Zug und den übrigen Gemeinden haben zu dieser Beitragshöhe von 3 Mio. und zu den 1,3 Mio. von den anderen Gemeinden geführt. Wir halten diese Beträge für sinn- und massvoll und sehen keinen Grund, davon abzuweichen. Es geht ja hier darum, letztendlich nicht irgendwelches Präjudiz zu schaffen. Die Stawiko unterstützt deshalb den Beitrag von 3 Mio. und empfiehlt Ihnen, allfällige Erhöhungsanträge abzulehnen.

Zur Änderung in § 3. Es ist Sache der Stadt, dem Kanton zu gewährleisten, dass seine Schüler unentgeltlichen Eintritt erhalten. Wie die Stadt dieses Problem löst,

ist nicht unsere Aufgabe, weil ja noch nicht definitiv entschieden ist, dass die Stadt Zug auch tatsächlich einen Vertrag mit der Kunsteisbahn Zug abschliesst für die Betreibung. Also muss die Stadt die Gewährleistung übernehmen. Wie sie das löst, ist ihre Sache. – Die Stawiko beantragt, der Vorlage mit dieser Änderung von § 3 zuzustimmen.

Markus **Scheidegger** weist darauf hin, dass es erfreulich ist, über einen Baukredit zu sprechen, der ohne Zwang und Nebengeräusche im Kantonsrat behandelt werden kann. Dass dies in letzter Zeit nicht so war, zeigten die Beispiele Strafanstalt, Zentralspital und ZUWEBE-Beitrag. Tatsachen und Meinungen lagen oft weit auseinander. Viel einfacher ist es, im Sog der vergangenen EVZ-Eishockeysaison zu einem Beitrag in irgendwelcher Form zu sprechen. Beim EVZ wird aufgezeigt, was mit seriöser Arbeit und haushälterischem Budget erreicht werden kann. Ebenso wird die Jugendförderung in einem sehr hohen Mass wahrgenommen.

Dass ein Stadionneubau und damit der Ersatz der bestehenden Eissportanlagen unumgänglich ist, ist bei der CVP unbestritten. Sie unterstützt einen einmaligen Beitrag in der Höhe von 3 Mio. Franken zu Lasten der Investitionsrechnung und schliesst sich damit den Ausführungen der vorberatenden Kommission an. Ebenfalls unterstützt die CVP die von der Stawiko eingebrachte Änderung in § 3. – Der Beitrag von 3 Mio ist ausgewogen. Einer Beitragserhöhung steht die CVP ablehnend gegenüber. Hingegen wird erfreulich zur Kenntnis genommen, dass sich die Gemeinden ebenfalls mit Beiträgen beteiligen. Wie sie die Abwicklung mit den Eintritten und den Schulen abwickeln, ist Sache der Gemeinden und Anlagebetreiber. Die einzige plausible Gegnerschaft für einen einmaligen Kredit könnte noch das Störfeuer einzelner Ambri-Fans hier im Saal sein, die nicht wollen, dass sie irgendwann noch die einzigen sind, welche ein Uralt-Nostalgiedstadion besitzen. So oder so sind wir froh, dass sie in der Nationalliga A verblieben sind und hoffen, dass wir hoffentlich bald in einem neuen Stadion wieder Zuger Siege feiern dürfen.

Barbara **Strub** hält fest, dass die FDP-Fraktion einstimmig für die Sprechung des vom Regierungsrat beantragten einmaligen Beitrags an die neue Eissporthalle Heriti ist. Gemeindliche Infrastrukturen werden in der Regel nicht durch den Kanton mitfinanziert. Dennoch ist die FDP-Fraktion mit dem von der Regierung vorgeschlagenen einmaligen Betrag von 3 Mio. Franken einverstanden angesichts der von unserer Fraktion anerkannten kantonalen wie auch regionalen Bedeutung einer solchen Anlage für Bevölkerung und Vereine. Die Gemeinden – und dies ist erfreulich – haben ja einem Beitrag auch zugesagt. Über eine allfällige Erhöhung des kantonalen Beitrags würden sich unsere FDP-Vertreter aus der Stadt Zug freuen, unsere Fraktionsmehrheit ist jedoch der Ansicht, dass der Betrag von 3 Mio., wie ihn die Regierung beantragt, sinnvoll und angebracht ist. Durch Sponsorengelder hat die Stadt zusätzliche Möglichkeiten, weitere finanzielle Unterstützungen zu generieren. Für die FDP-Fraktion ist der Antrag der Stawiko, dass ohne Nennung einer Institution die Stadt Zug zu gewährleisten hat, dass die öffentlichen kantonalen Schulen die Eissportanlage unentgeltlich benutzen können, in Ordnung. – Im Namen der FDP-Fraktion bittet die Votantin den Rat, auf die Vorlage einzutreten und den Betrag von 3 Mio., wie es die Regierung vorschlägt, bei Baubeginn zu bezahlen.

Vroni **Straub-Müller** weist darauf hin, dass eine finanzielle Beteiligung des Kantons an die neue Zuger Eissportanlage Herti für die AL eine Selbstverständlichkeit ist, nimmt doch die Sportanlage bezüglich Funktion und Nutzung eine wichtige Aufgabe wahr. Die Eissportanlage im Herti, einzigartig im Kanton Zug sowie auch in der näheren ausserkantonalen Umgebung, ist einerseits Austragungsort von nationalen Eishockey-Spielen, dient aber auch anderen Zuger Sportvereinen als Trainingsort. Wir wissen, dass das Stadion zwischen Frühling und Herbst zusätzlich Infrastruktur für ganz anders gelagerte Anlässe bietet wie Messen, Ausstellungen, Generalversammlung usw. Der geplante kantonale Beitrag von 3 Mio. beinhaltet neben der Subvention des Projekts auch die Sportförderung der Jugend, er ist ein Beitrag an die Gesundheit unserer Kinder und Jugendlichen, die im übrigen im Rahmen ihres Sportunterrichts freien Eintritt in der Eissporthalle geniessen. Das Führen einer solchen Anlage mit kantonalem bis überregionalem Charakter wäre eigentlich Aufgabe des Kantons. Wird somit ein kantonaler Beitrag von drei Millionen Franken der Bedeutung der Eissportanlage gerecht? Wir von der AL sind der Meinung nein. Darum stellen wir bei der Detailberatung den Antrag auf Erhöhung des Beitrags auf 5 Mio. Franken. Weiter unterstützten die AL die Anträge der Stawiko zu den §§ 2 und 3.

Vor vielen Jahren hat das Eis der Kunsteisbahn Markus **Jans** zu zwei neuen Schaufelzähnen und damit unverhofft früh zu einem neuen Outfit verholfen. Nach 40 Jahren Betriebszeit ist es nun an der Kunsteisbahn, sich ein neues Outfit zu verpassen und der Votant kann versichern, dass er dieser gerne den Vortritt lässt. In der Vorlage des Regierungsrats sind alle wesentlichen Argumente aufgelistet, weshalb der Kanton sich an den Investitionskosten beteiligen soll. Markus Jans verzichtet daher darauf, diese zu wiederholen. Die SP-Fraktion schliesst sich dieser Argumentation an. Das vorliegende Bauprojekt setzt einen städtebaulichen Akzent. Das Projekt überzeugt als Ganzes, auch wenn die Parkplatzfrage noch zu diskutieren geben wird. Der Kanton unterstützt mit seinem Beitrag von 3 Mio. Franken den überregionalen Charakter des Projekts und dessen Ausstrahlung auf die ganze Schweiz. Die SP-Fraktion ist für Eintreten auf die Vorlage und unterstützt den Antrag der Regierung, einen Beitrag von drei Millionen Franken zu sprechen.

Bildungsdirektor Patrick **Cotti** muss nicht wie sein regierungsrärtlicher Vorredner als Gladiator vor den Rat stehen, er kann dankend die Arbeit der Stadt Zug entgegennehmen, deren Gemeinderat am 30. Januar in erster Lesung den Bebauungsplan sowie eine Zonenplanänderung befürwortet hat. Er kann auch die Arbeit der vorberatenden Kommission entgegennehmen sowie der Gemeinden, die Beiträge sprechen wollen. Er ist auch froh, dass er hier nicht über Ammoniakprobleme sprechen muss oder über einen drohenden Abstieg des EVZ. Es ist wirklich eine gefreute Vorlage. Einzig die Kostenbeteiligung durch den Kanton hat ja zu reden gegeben. Die Regierung hat sich darauf berufen, dass wir mit 3 Mio. Franken 15 bis 20 % an die Nettoinvestitionen für den Bau bezahlen. Man hat auch Zahlen der Kultur beigezogen. Der Bildungsdirektor möchte daran erinnern, dass wir bei der Chollerhalle 20 % Beitrag geleistet haben. Allerdings handelte es sich hier um eine private Trägerschaft. Somit sieht Patrick Cotti gerne der Einzelberatung entgegen. Der Regierungsrat unterstützt die Anträge der Stawiko sowie der vorberatenden Kommission.

EINTRETEN ist unbestritten.

DETAILBERATUNG

§ 1

Hans **Christen** legt zuerst seine Interessenbindungen offen. Er ist Mitglied des Steuerungsausschusses neue Eishalle Zug sowie Verwaltungsrat der Kunsteisbahn Zug AG von Amtes wegen. Er erlaubt sich, dem Rat zusätzliche neue Informationen, welche die Planung der neuen Eishalle betreffen, bekannt zu geben, da wir erst gestern eine Sitzung des Steuerungsausschusses hatten.

1. Seit den Ausschreitungen in schweizerischen Fussballstadien müssen wir auf Grund des neuen Sicherheitskonzepts der Zuger Polizei mit Mehrkosten von ca. 2 Mio. rechnen. Diese Mehrkosten sind erst nach der Einreichung des Gesuchs des Stadtrats vor ca. einem Jahr bekannt geworden.

2. Vor 14 Tagen hat die Zuger Polizei eine Funkverbindung für ihre Funkgeräte verlangt, und zwar dass diese Geräte im Untergeschoss des Stadions funktionieren. Das ganze Stadion wird mit einem Mobiltelefonie-Netz der Swisscom erschlossen – also auch das Untergeschoss. Mehrkosten 350'000 Franken. Über die Verhältnismässigkeit können Sie selber urteilen. Es finden dort ca. 22 bis 24 Nationalliga A-Spiele statt. Von diesen sind zwei bis drei problematisch. Ob mögliche Ausschreitungen im abgeschlossenen Untergeschoss stattfinden, kann der Votant nicht beurteilen.

3. Weiter haben wir auf Grund der Klimaschutzberechnungen ein Ökopaket geschnürt. Hans Christen nennt als Beispiel eine umweltschonende Eisauftaktung nach neuestem technischem Stand. Mehrkosten ca. eine Million für dieses Ökopaket. Darüber kann der Grosse Gemeinderat dann separat entscheiden.

Der Votant möchte keine Abstimmungsempfehlung abgeben. Er wollte den Rat nur über den neusten Planungsstand informieren. Wir haben bereits unvorhergesehen wieder 3,5 Mio. Franken Mehrkosten für dieses Projekt. Dass die neue Eishalle sicher nicht nur ein stadtzugerisches Interesse beinhaltet, sondern auch ein kantonales und regionales, bestreiten weder der Regierungsrat noch Stawiko oder Kommission.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass zwei Anträge vorliegen. Der Regierungsrat beantragt einen einmaligen Beitrag von 3 Mio. Franken, die AL, diesen Beitrag auf 5 Mio. zu erhöhen.

- Der Rat lehnt den Antrag der Alternativen mit 55:19 Stimmen ab.

§ 2

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass hier der Kommissionsantrag vorliegt, das Wort «Baubewilligung» durch «Baubeginn» zu ersetzen.

- Einigung

§ 3

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass hier der Antrag der Stawiko vorliegt, die fordert, der Passus «durch entsprechende Vereinbarungen mit der Kunsteisbahn Zug AG» sei zu streichen.

- Einigung

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

- Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1466.5 – 12319 enthalten.

65 Interpellation von Thomas Brändle betreffend Abwasserreglement der Stadtgemeinde Zug

Traktandum 10 – Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1454.2 – 12259).

Thomas **Brändle** wird sich heute nach seiner Erfahrung an der letzten Sitzung kürzer halten. Er bedankt sich beim Regierungsrat wie beim Stadzuger Gemeinderat für die zügige Behandlung seiner Interpellation, die auf den Brief vom 3. Oktober 2002 des damaligen Baudirektors an den Gemeinderat Unterägeri zurückzuführen ist, in welchem Unterägeri freundlich, aber bestimmt aufgefordert wurde, bis spätestens Mitte 2003 endlich ein Abwasserreglement einzuführen, was Unterägeri als folgsame und vom Sinn überzeugte Gemeinde denn auch getan hat. Sämtliche Zuger Gemeinden seien dieser Pflicht bereits nachgekommen, war in jenem Brief vorwurfsvoll auch festgehalten. Aus der Interpellationsantwort wissen wir, dass die Stadtgemeinde Zug per Anfang 2003 gerade mal den Reglementsentwurf eingereicht hatte. Nun gut: Ende gut, alles gut. Schön, dass hier einmal der Berg dem Tal auf die Sprünge helfen durfte.

Stefan **Gisler** weist darauf hin, dass die Stadzuger Verstopfung bei der Anpassung ihres Abwasserreglements an das übergeordnete kantonale Recht eine recht trübe Sache war. Zu Recht murerten die anderen zehn Gemeinden, welche dieser Verpflichtung seit längerem nachgekommen waren. Es waren ja die Hausbesitzer – vor allem aus Kreisen von FDP und SVP – welche 2005 das Referendum ergriffen hatten, weil sie gegen eine verursachergerechte Finanzierung im Abwasserbereich waren. Sie waren nicht bereit, sich an den realen Kosten zu beteiligen. Das überarbeitete Abwasserreglement, das nun in Kraft ist, wurde im Januar vom Grossen Gemeinderat der Stadt in der zweiten Lesung endlich gutgeheissen. Mittels eines gröberen buchhalterischen Tricks gelang es, die Gebühren um rund 20 % zu senken, denn es werden – so quasi als Starthilfe – nun 15 Mio. Franken aus dem freien Eigenkapital und dem Rechnungsüberschuss eingeschossen. So subventioniert also die Allgemeinheit mit Steuergeldern die Hausbesitzer. Das zur Erinnerung, wie das in der Stadt Zug so gelaufen ist und wieso es so lange gedauert hat. Dafür möchte sich der Votant als Stadzuger bei den übrigen Gemeinden natürlich entschuldigen. Das ritzt halt auch das Verursacherprinzip gewaltig, was die Stadt Zug jetzt da gemacht hat: Dass nicht diejenigen die Kosten tragen, welche sie verursacht haben.

Eine Frage noch kurz an den Baudirektor. Was hätte die Regierung tun können, welchen Spielraum hätte sie gehabt, wenn jetzt Zug dieses Abwasserreglement wiederum nicht eingeführt hätte? Das wäre dann auch interessant im Hinblick auf künftige Anpassungen von Gemeinden an kantonales Recht. Welche Massnahmen könnte die Regierung dann jeweils treffen?

Rudolf **Balsiger** gibt seine Interessenbindung bekannt: Er war Mitglied des Referendumskomitees, welches die erste Version des Reglements, das der Zuger Stadtrat dem Parlament vorlegte, erfolgreich bekämpfte. – Die Interpellation von Thomas Brändle war eigentlich schon gegenstandslos zum Zeitpunkt, als sie eingereicht wurde. Alle Fakten waren bekannt! Es liegt in der Natur der rechtsstaatlichen Demokratie, dass ein Verfahren erst erledigt ist und in Kraft gesetzt werden kann, wenn der Prozess der Gesetzgebung abgeschlossen ist. Der Interpellant muss auch zur Kenntnis nehmen, dass in unserer Referendumsdemokratie eine Inkraftsetzung etwas länger dauern kann. Es sieht nun so aus, dass nach den wesentlichen Verbesserungen am Reglement durch den Stadtrat und ebenso mit der Festsetzung der Steuerbelastung durch das Stadtparlament nach der 2. Lesung im GGR kein Referendumskomitee in Sicht ist und somit das Reglement schon bald in Kraft gesetzt werden kann. Das Referendumskomitee hat durch das Referendum die Stadtgewalt gezwungen, wesentliche materielle Verbesserung vorzunehmen und es hat gleichzeitig dem Grundsatz, dass der Staat keine Steuern auf Vorrat erheben darf, zum Durchbruch verholfen. Abschliessend sei noch festgehalten, dass es nie eine Drohung seitens der Regierung gab, der Stadt ein eigenes quasi kantonales Reglement auf zu zwingen. Dieses Gerücht machte in gewissen Kreisen die Runde.

Baudirektor Heinz **Tännler** kommt noch kurz auf die Ausführungen von Stefan Gisler zu sprechen. Ausgangspunkt ist eigentlich das Gewässerschutzgesetz des Bundes. Dieses hält nicht irgendwie eine Verpflichtung fest, dass die Gemeinden nun ein Abwasserreglement erlassen sollen. Es hält nur fest, dass die Kosten verursachergerecht überwälzt werden müssen. Hingegen gibt es dann das kantonale Gewässergesetz, und dieses – das sich natürlich auf den Bund abstützt – verpflichtet die Gemeinden zum Erlass eines Abwasserreglements. Wir haben ja ein Musterreglement gemacht. Dieses war eine reine Empfehlung und musste nicht einfach tel quel übernommen werden. Falls dieses Reglement wieder falliert wäre im Parlament bzw. vor dem Volk, müsste man wohl auf das kantonale Gemeindegesetz zurückgreifen. Dort gibt es Bestimmungen, §§ 30 aufwärts, wo der Kanton ein Aufsichtsrecht bzw. eine Aufsichtspflicht hat mit Möglichkeiten der Ermahnung, von Fristansetzung zum Handeln und sogar als Ultima Ratio Ersatzvornahme. Der Votant spricht aber nur im Konjunktiv. Im Prinzip kann der Regierungsrat mahnen und nach fruchtloser Mahnung hätte er das Recht – aber man muss natürlich die Verhältnismässigkeit im Auge behalten –, eine Ersatzvornahme zu beschliessen. Im konkreten Fall wäre es möglich gewesen – gestützt auf Bundesrecht bzw. kantonales Gewässergesetz – beispielsweise in diesem zweiten Fall ohne Mahnung eine Ersatzvornahme zu treffen. Dass man sagt: Man stützt sich auf das Musterreglement und setzt dort – weil das Musterreglement eben gerade bei den Gebühren Lücken offen hat – die Gebühren fest. Man muss diese Informationen bei der Stadt einholen und könnte so eine Ersatzvornahme machen mit zugleich einer Fristansetzung an die Stadt, innert einer bestimmten Frist dann das Reglement zu erlassen. Aber das ist eine reine Hypothese und ist heute überholt durch Zeitablauf. Das wäre theoretisch die Möglichkeit gemäss dem kantonalen Gemeindegesetz.



Kenntnisnahme

- 66 -Postulat der Alternativen Fraktion betreffend Reduzierung der Feinstaubbelastung und Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung
-Motion von Thomas Lötscher betreffend «Notfallkonzept Staub»

Traktandum 11 – Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1401.2/-1491.2 – 12310).

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die beiden parlamentarischen Vorstösse wegen des Zusammenhangs gemeinsam behandelt werden.

Berty **Zeiter** dankt im Namen der AL der Regierung für die differenzierte und kompetente Antwort auf die Thematik Feinstaubbelastung. Vielen Überlegungen und Folgerungen können wir im Grossen und Ganzen zustimmen. Die Regierung bringt eine treffende Analyse der Situation, welche die Bedrohung unserer Gesundheit ernst nimmt und sie als gravierendes Problem bezeichnet. Auch zeigt sie auf, dass auf der Ebene des Bundes wie der Zentralschweizer Kantonszusammenarbeit einiges geschehen ist im Verlaufe des Jahres seit dem Einreichen des Postulats. Wir danken der Regierung vor allem, dass sie bei den landwirtschaftlichen Fahrzeugen ein Anreizsystem geschaffen hat für die Nachrüstung mit Partikelfiltern und für die Anschaffung von filterbestückten Fahrzeugen. Wir danken auch für das Versprechen, dass die Regierung dranbleiben wird mit der Verschärfung der Vorschriften für Holzheizungen, und bereit ist, bei hoher Feinstaubbelastung stark staubende Reinigungsarbeiten einzuschränken und so eine Vorbildfunktion einzunehmen.

Diese Vorbildfunktion hat die Regierung auch ausgeübt, als sie im Februar 2006 als erste Kantonsregierung den Mut hatte, kurzfristig eine Temporeduktion auf der Autobahn zu verfügen. Innert Tagesfrist zogen zehn weitere Kantone nach. In der Nähe der Autobahn nahm die Feinstaubbelastung um beachtliche 5-10 % ab. Ein erwähnenswerter Nebeneffekt entstand in der Reduktion der ebenfalls gesundheitsschädlichen Stickoxide um verblüffende 50 %. Interessanterweise nahm auch der Verkehr beträchtlich ab. Insgesamt waren 10-12 % weniger Fahrzeuge unterwegs als sonst an vergleichbaren Wochentagen. Die Massnahme, von der man sich eine zusätzliche Sensibilisierung der Bevölkerung erhofft hatte, erfüllte somit auch diesen Zweck.

Ebenfalls danken wir für das Engagement der Zuger Regierung in der ZUDK (Zentralschweizer Umwelt-Direktoren-Konferenz), die einen Massnahmenplan mit sehr guten Ansätzen beschlossen hat. Allerdings kommen wir damit auch zu den kritischen Punkten im Bericht, denn da gibt es den ersten Tolgen im Reinheft: Gemäss dem Massnahmenplan Luftreinhaltung der ZUDK müssten bis September 2007 alle Maschinen auf allen Baustellen mit Partikelfiltern ausgerüstet sein. Doch die ZUDK hat einen Kniefall gemacht vor dem Baumeisterverband und die Massnahme stark abgeschwächt. Die Übergangsfristen wurden allzu stark ausgedehnt. Im Kanton Zug sind erst 20 % aller dieselbetriebenen Baumaschinen filterbestückt. Da liegt ein grosses Verbesserungspotenzial drin, auf das die Regierung ihr Augenmerk legen müssen. Das ist einer der Gründe, warum wir nicht mit der Regierung einverstanden sind, unser Postulat nicht erheblich zu erklären. Auf drei weitere Punkte will die Votantin noch explizit hinweisen:

Auf S. 11 und 12 der Vorlage, unter den nachhaltig wirkenden Massnahmen, wird aufgezeigt, dass die Partikelfilterpflicht für Neuanschaffungen von Dieselfahrzeugen und die Nachrüstpflcht in die Kompetenz des Bundes fallen. Der Kanton hat allerdings die Möglichkeit, über verursachergerechte Strassenverkehrssteuern die Attraktivität solcher Anschaffungen und Nachrüstungen mit Partikelfiltern zu stei-

gern. Und die Neugestaltung der Motorfahrzeugsteuern steht unmittelbar bevor. Deshalb fordern wir den Regierungsrat auf, seine Kompetenz hier wahrzunehmen. Auf S. 15 der Vorlage nimmt der Regierungsrat ablehnend Stellung zu Spezialangeboten im ÖV-Bereich. Hier müssen wir zwei Argumente entgegenhalten: Zum einen beinhaltet bereits die Informationsstufe – bei eineinhalblicher Überschreitung des Grenzwerts – den Auftrag, die Bevölkerung zu sensibilisieren. Das würde mit einer originellen ÖV-Aktion bestimmt geschehen. Zum andern ist es kein überzeugendes Argument, dass die täglichen ÖV-Benutzer damit ungleich behandelt würden. Man könnte ja etwas Ähnliches lancieren, was die ZVB bereits seit Jahren kennt, dass jeder Jahresbuspass abends und an Wochenenden zur Mitnahme einer zweiten Person berechtigt. Wie wäre es, wenn ab einer bestimmten Feinstaubbelastung jede Person mit einem Dauer-Fahrausweis (sei das ein Buspass oder ein Streckenabo) gratis eine Begleitung mitnehmen dürfte?

Sehr zögerlich reagiert der Regierungsrat in Bezug auf sofort umsetzbare Massnahmen, wo er die Kompetenz hätte, zeitlich befristete Fahrverbote und weitere Einschränkungen anzurufen. Das wird in der Vorlage auf S. 17 unten / S. 18 ersichtlich. Damit die Zuger Regierung ermutigt wird, solche Massnahmen zu treffen, und damit sie ihren Einfluss auch in der ZUDK in dieser Richtung geltend macht, stellen wir den Antrag auf Erheblicherklärung des Postulats und bitten den Rat, uns dabei zu unterstützen.

Thomas **Lötscher** spricht auch im Namen der FDP-Fraktion. – Feinstaub ist nicht nur für die Lungen ein Reizstoff, sondern auch in der öffentlichen Diskussion. Dabei wird leider auch mit Ängsten gespielt und es werden zum Teil Massnahmen gefordert, welche das Problem nicht lösen, sondern bestenfalls das Gewissen beruhigen. Die FDP-Fraktion will das Postulat der AL nicht erheblich erklären, dagegen aber die Motion Thomas Lötscher. Nur auf den ersten Blick erscheint dies als Negierung der Feinstaub-Problematik. Die Regierung ist in einigen aufgegriffenen Themen mit dem «Notfallkonzept Feinstaub» bereits weiter als das Postulat, bzw. hat dessen Anliegen erfüllt, und in anderen ist eine grossräumige Lösung auf Bundesebene angezeigt. Die FDP ist deshalb für Nichterheblicherklären und Abschreiben.

Das Notfallkonzept Feinstaub sieht Verbote und Zwangsmassnahmen vor, welche in die persönliche Freiheit eingreifen. Das Mindeste, was die Politik den Betroffenen schuldet, ist der Nachweis, dass diese Einschränkungen wenigstens einen substantiellen Beitrag zur Problemlösung leisten. Diesen Wirksamkeitsnachweis ist die Regierung bis dato schuldig geblieben. Nicht einmal eine fundierte Schätzung liegt vor, und hier setzt die Motion Lötscher an. In ihrer Schlussfolgerung befürchtet die Regierung bei der Umsetzung der Motion eine Vermischung der Aufgaben von Legislative und Exekutive sowie mangelnde Praktikabilität. Der Votant wird in der Folge die Argumentation der Regierung kommentieren und aufzeigen, dass diese Befürchtungen unbegründet sind:

Wir messen den Regierungsrat nur an seinen eigenen Worten. Zu Tempolimiten auf Grund der Ozonbelastung schrieb er bezüglich Zwangsmassnahmen im Jahr 2005: «Allerdings müssten diese landesweiten Massnahmen von der Politik, der breiten Öffentlichkeit und der Wirtschaft getragen werden.» Zwischen Ozon und Feinstaub besteht diesbezüglich kein Unterschied. Bei Massnahmen, die von Umweltdirektoren hinter verschlossenen Türen ausgebrütet und per Pressemitteilung kommuniziert wurden, kann keine Rede davon sein, dass sie von der Politik, der breiten Öffentlichkeit und der Wirtschaft getragen würden. Mindestens das Parlament sollte aber in den grundsätzlichen Entscheidprozess einzbezogen werden,

damit Öffentlichkeit und Wirtschaft wenigstens vertreten sind. Wir schulden der Bevölkerung eine seriöse Analyse und Evaluation der möglichen Massnahmen. Genau das fordert die Motion.

Behördliches Handeln stützt sich auf drei Anforderungen, welche kumulativ erfüllt sein müssen: Gesetzliche Grundlage, Eignung einer Massnahme, um das Ziel zu erreichen, und Verhältnismässigkeit. Das Konzept stützt sich zwar auf eine gesetzliche Grundlage, jedoch sind die anderen beiden Anforderungen nicht erfüllt. Bei Tempolimiten auf Autobahnen ist erwiesen, dass ihr Effekt vernachlässigbar klein ist. So reduziert Tempo 80 auf Autobahnen einen Bruchteil eines Bruchteils eines Bruchteils der Hälfte von 4,4 % unserer Feinstaub-Belastung. Diese Zahlen sind vom Buwal. SP-Bundesrat Leuenberger formulierte es anfangs 2006 so, und er ist kein ausgesprochener Autofan: «Tempo 80 wäre deshalb eine unehrliche Augenwischerei, wir hätten etwas Wesentliches gegen den Feinstaub getan.»

Bei den anderen Massnahmen bleibt die Regierung die Wirksamkeitsanalysen ebenfalls schuldig und damit auch den Nachweis der Eignung zu einem substantiellen Lösungsbeitrag. Wo aber die Wirksamkeit nicht gegeben ist, kann bei Verboten und Einschränkungen der persönlichen Freiheit auch nicht von Verhältnismässigkeit gesprochen werden.

Zur gesetzlichen Grundlage: Der Regierungsrat reklamiert für sich gemäss EG USG die Kompetenz für Erlass und Ergänzungen eines Massnahmenplans. Das ist korrekt. Nicht korrekt ist aber, dass dies gegen eine Verschiebung der Kompetenz im Allgemeinen (nicht im konkreten Einzelfall) an den Kantonsrat sprechen würde. Das EG USG ist ein kantonales Gesetz und gerade die kantonale Gesetzgebung ist die zentrale Aufgabe des Kantonsrats. Es ist somit sinnvoll, dass der Kantonsrat das Massnahmensest und die Schwellenwerte sowie einen allfälligen Toleranz- und Ermessensspielraum absegnet, der Regierungsrat aber im konkreten Einzelfall auf diese Vorgaben gestützt den Einsatz gewisser Massnahmen beschliesst. Damit ist die Gewaltentrennung berücksichtigt und Legislativ- und Exekutivaufgaben werden nicht vermischt. Damit ist auch die vom Regierungsrat in Frage gestellte Praktikabilität durchaus gegeben.

Es gäbe zur regierungsrätlichen Vorlage noch einige Ungereimtheiten zu kommentieren. So eben das Fehlen fundiert und quantitativ begründeter Argumente für die vorgesehenen Notfallmassnahmen, während eher banale Belehrungen Eingang fanden. So scheint folgende Erkenntnis nicht wirklich neu zu sein: «Autobahnen sind die mit dem Signal „Autobahn“, Autostrassen die mit dem Signal „Autostrasse“ gekennzeichneten Strassen.»

Zusammenfassend die Vorstellungen der FDP zur Umsetzung dieser Motion:

1. Sie sollte erheblich erklärt werden.
2. Die Regierung beantragt Massnahmen und zeigt pro Massnahme auf, welchen (ungefähren) quantitativen Effekt sie hat, welche Einschränkungen sie bringt, und dokumentiert damit die Eignung und die Verhältnismässigkeit.
3. Der Kantonsrat befindet allgemein über die einzelnen Massnahmen und die Kriterien, welche den Einsatz rechtfertigen.
4. Die Regierung löst darauf basierend im konkreten Einzelfall die verabschiedeten Massnahmen aus. Sie kann genau so schnell reagieren, wie nach dem jetzt vorliegenden Notfallkonzept. Sie benötigt keine weiteren Zustimmungen des Kantonsrats mehr.
5. Es findet keine Steuerung irgendwo in der (Zentral-)Schweiz statt, die wir automatisch nachvollziehen (müssen), da wir sonst um unser Image fürchten müssten. Nachvollzüge (zumeist von EU-Recht) und Image-Diskussionen haben wir zur Genüge. Wir müssen uns neuen schaffen und sollten auch unsere Souveränität nicht leichtfertig aus der Hand geben.

Thomas Lötscher dankt dem Rat auch im Namen der FDP-Fraktion, wenn er sich gegen nutzlose aber medienwirksame Alibiübungen und für eine konstruktive Sachpolitik ausspricht und seine Motion erheblich erklärt.

Martin **Pfister** hält fest, dass sich die CVP-Fraktion generell auf den Standpunkt stellt, dass die Auswirkungen der zunehmenden Umweltbelastung auf Mensch und Umwelt ernst zu nehmen sind und Massnahmen rechtfertigen. Massnahmenpläne sind fundiert in ruhigen Zeiten zu erarbeiten, damit sie in Zeiten, wenn die Klimaerwärmung auch Köpfe und Gemüter erfasst, verhältnismässig und mit der nötigen Wirkung vollzogen werden können. Bei den Massnahmenplänen der Schweizerischen und der Zentralschweizer Umweltdirektoren ist dies der Fall. Die CVP-Fraktion unterstützt die beiden Anträge des Regierungsrats, das Postulat der AL und die Motion Lötscher nicht erheblich zu erklären, und zwar aus folgenden Gründen:

- Wie der Regierungsrat darlegt, liegen für alle Forderungen der AL Massnahmenkonzepte vor oder werden noch erarbeitet. In Umweltfragen generell und beim Feinstaub speziell ist es sinnvoll, die Zusammenarbeit mit Partnern zu suchen.
- Für viele der vorgeschlagenen Massnahmen ist der Kanton nicht zuständig. An Orten, wo er Spielraum besitzt, legt der Regierungsrat plausibel dar, dass er bereits das Nötige tut. Alleingänge sollten vermieden werden.
- Innovative und wirkungsvolle neue Massnahmen sind unter den Forderungen nicht zu finden.
- Das Postulat ist einseitig auf den Strassenverkehr ausgerichtet. Hier könnte folgende Stichworte erwähnen: Raumtemperaturen, Gebäudesanierungen, Heizungssanierungen.

Die CVP-Fraktion ist auch gegen die Erheblicherklärung der Motion Lötscher, weil wir der Meinung sind, dass der Erlass und Vollzug eines Massnahmenplans in diesem Bereich klar Aufgabe der Regierung ist. Zwar stellen wir die Wirksamkeit und die Verhältnismässigkeit von Tempobeschränkungen auf die Feinstaubbelastung auch in Frage. Der Kantonsrat sollte sich jedoch davor hüten, dem Regierungsrat Vollzugsaufgaben zu entziehen, nur weil er mit der Umsetzung einer Massnahme nicht einverstanden ist. – Lehnen Sie also beide Vorstösse ab!

Christina **Bürgi Dellspenger** hält fest, dass die SP-Fraktion mit dem Regierungsrat dahin einig geht, dass die Motion Lötscher nicht erheblich zu erklären sei. Die geforderte Kompetenzverschiebung von Exekutive zu Legislative in einer Angelegenheit, welche rasche Entscheide erfordern kann, macht keinen Sinn. Sind nämlich die Feinstaubbelastungen sehr hoch, müssen Massnahmen schnell ergriffen werden. Der Kantonsrat, welcher nur einmal monatlich tagt, kann einen dringend erforderlichen Entscheid nicht gewährleisten. Es scheint uns, als ob damit eben solche Entscheide verunmöglich werden sollen. Dem darf nicht sein. Wir sind darüber hinaus auch der Überzeugung, dass der Schutz der Gesundheit der Bevölkerung dem Recht auf persönliche Freiheit, wie sie der Motionär bei einer Senkung der Tempolimits auf Autobahnen eingeschränkt sieht, bei weitem vorgeht. Wer nicht 80 auf der Autobahn fahren will, der hat eine Option, er kann nämlich auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Wenn die Luft schmutzig ist, hat man keine Option. Man kann nicht irgendwie schnell irgendwo hingehen, wo es sauberer ist. Was das Postulat der AL betrifft, plädieren wir dafür, dass dieses, zumindest teilweise, erheblich erklärt wird. Die Antwort des Regierungsrats zum Postulat betreffend Reduzierung der Feinstaubbelastung und Einhaltung der Grenzwerte der Luft-

reinhalteverordnung ist uns zu wenig verbindlich. Der Kanton Zug darf ruhig etwas mehr Eigeninitiative ergreifen und nicht auf die Entscheide anderer warten. In anderen Bereichen macht er das ja auch.

Wir erwarten, dass der Regierungsrat in Bezug auf die hohen Feinstaubbelastungen konkrete und verbindliche Massnahmen plant und ergreift, und zwar denken wir da beispielsweise an:

- Die obligatorische Einführung der Partikelfilter für Baumaschinen.
- Man könnte auch die Zuger Busse etwas schneller umrüsten auf Fahrzeuge mit Partikelfilter, sich auch überlegen, mit Biodiesel zu fahren. Es gibt Städte die das machen, z.B. Luxemburg. Wenn die das können, sollte das hier auch möglich sein.
- Die Vorbereitung von temporären Umweltzonen, in denen in ausserordentlichen Smogperioden nur noch entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge verkehren dürfen. Dies könnte im Kanton Zug die Agglomeration Zug, Cham, Baar und Steinhausen umfassen – oder auch nur die Stadtzentren. Die Südtiroler Stadt Bozen hat diesbezüglich eine Vorbildsfunktion. Sie finden alle Informationen auf der Webseite von Bozen.

Darüber hinaus fordern wir den Regierungsrat auf, die Zuger Motorfahrzeugsteuer baldmöglichst dem Verursacherprinzip anzupassen. Wer die Luft stärker verschmutzt, soll dafür finanziell aufkommen

Die Votantin war früher mal Lehrerin, unter anderem in Zürich an der Berufsschule für das Detailverkaufspersonal. Sie unterrichtete dort Detailhandelsschüler im Fach Deutsch. In einem Abschlussaufsatz schrieb ein Schüler: «Der Schweizer denkt mit dem Herzen, und mit dem Portemonnaie rechnet er nach, ob es sich lohnt.» Eine saubere Luft, Umweltverhältnisse, die nicht krank machen, sind im Interesse aller. Deshalb soll das Verursacherprinzip gelten. Das Portemonnaie soll eingesetzt werden, wie wir das beispielsweise in Zug bei den Abfallsack-Gebühren haben. Dort hat das sehr gut funktioniert.

Berty **Zeiter** muss doch noch schnell auf das Votum des Motionärs Thomas Löttscher eingehen, weil darin Aussagen sind, die sie nicht so stehen lassen kann. Ihr fehlt nämlich ein neuer Ansatz des Denkens bei diesen Begründungen. Wenn der Motionär sagt, der Effekt sei absolut vernachlässigbar, den solche Massnahmen auslösen, so ist sie nicht einverstanden. Wenn man weiß, dass die Feinstaub-Thematik noch gar nicht so lange aktuell ist, so ist auch klar, dass hier ständig eine Weiterentwicklung entstehen wird. Und man merkt jetzt auch, dass die Aussage nicht genügt, man messe die Feinstaubbelastung in Mikrogramm. Wirklich aussagekräftig ist, dass man die Anzahl der Feinstaubpartikel misst. Weil gerade die leichten Partikel, die man praktisch nicht mehr wahrnehmen kann, die gesundheitsschädlichsten sind. Und diese Nanopartikel im winzigsten Bereich sind eben lungendurchgängig, sie gehen ins Blut und bis ins Gehirn. Diese neuen Zusammenhänge mit der Arteriosklerose sind in der Vorlage der Regierung auch angesprochen. Und damit ist eben auch klar, dass man die Wirkungen von Massnahmen nicht nur in Prozenten festlegen kann, was effizient und was weniger nützlich ist. Und wir im Kantonsrat müssen eben jetzt genau den Schritt machen, dass wir diese Problematik stützen. Dass wir das Augenmerk hierhin legen und nicht einfach sagen: Die Öffentlichkeit steht nicht dahinter. Da müssen wir führen und erkennen und konstruktive Massnahmen stützen. Und nicht konservativ vorgehen, was hier gesundheitsschädlich ist und einen sehr negativen Einfluss hat. Darum bittet Berty Zeiter den Rat, das Postulat erheblich zu erklären und die Motion abzulehnen.

Thomas **Lötscher** meint, die Emotionen seien sehr unterschiedlich. Eine schöne Emotion für ihn ist, dass er heute zum ersten Mal die Klingen kreuzen darf mit seiner ehemaligen Geschichtslehrerin Christina Bürgi. Er möchte einfach festhalten, dass es immer schwierig ist, wenn man als Fraktionssprecher ein Votum vorschreibt und dann verpasst, auf allfällige zusätzliche Informationen einzugehen. Er denkt aber, dass er hat aufzeigen können, dass auch seine Motion will, dass wir die gesetzlichen Grundlagen klären, bevor wir die Massnahme ergreifen müssen. Die Feinstaub-Saison ist jetzt dann zu Ende, jetzt ist dann Sommer und wir haben Möglichkeiten. Die Regierung kann diese Massnahmen aufzeigen und bringen. Der Votant will auch nicht, dass wir dann, wenn wir diese hohen Werte haben, eine Runde über den Kantonsrat machen müssen. Das wäre absurd, das ist ihm auch klar. Er will die Basis vorher legen. Aber er will entsprechende Entscheidgrundlagen haben. Und da muss er jetzt den Bogen spannen zu Berty Zeiter. Im BUWAL sind entsprechende Untersuchungen gemacht worden, die gezeigt haben, welche Emittenten welchen Beitrag zur Feinstaubbelastung leisten. Dort sehen wir auch, welche Hebel wir ansetzen können und wie wirkungsvoll sie sind. Es geht nicht darum, Massnahmen à tout prix zu verhindern. Aber wir haben auch in der Vorlage der Regierung ein wunderbares Beispiel dafür, wohin es führen kann, wenn wir in die falsche Richtung rennen. Sie haben auf S. 13 im Bericht des Regierungsrats gerade unter dem fett gedruckten Satz: «Die heutigen Holzfeuerungen stossen im Vergleich zu Öl- und Gasfeuerungen bis zu 300 Mal mehr Feinstaub und ein Mehrfaches an Stickoxiden aus.» Genau diese Holzfeuerungen wurden noch vor kurzer Zeit als das Ei des Kolumbus verkauft. Sie wurden angepriesen, um die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren, um eine nachhaltige Energienutzung zu machen. Es sind Hausbesitzer und viele Leute aus der Wirtschaft umgestiegen, haben investiert in diese Technologie, in der Meinung, etwas für die Umwelt zu tun. Sie wurden als Ökopioniere gefeiert und sind jetzt mit einem Schlag die Sündenböcke in der Ökologie. Und das ist genau der Punkt, worauf Thomas Lötscher hinaus will. Wir können nicht einfach aus einem Gefühl des Unguten, des Druckes, der irgendwo vage in der Öffentlichkeit herrscht jetzt sagen: «Also gut, wir machen jetzt eine Reihe von Massnahmen. Ob Sie uns nützen oder nicht, ist uns egal!» Alle diese Massnahmen haben auch ihre Nebenwirkungen. Man sollte sie abklären und sie sollten durch den seriösen demokratischen Prozess gehen. Nichts mehr und nichts weniger wünscht sich der Votant mit dieser Motion.

Eusebius **Spescha** hofft, dass Thomas Lötscher im Geschichtsunterricht bei Christina Bürgi mehr gelernt hat als im Umweltbereich. Er ist zwar der Meinung, dass er dem Rat seine Motion nachvollziehbar begründen konnte. Nach Ansicht des Votanten konnte er das aber gerade nicht. Die Motion, so wie sie geschrieben ist, will eigentlich verhindern, dass der Regierungsrat schnell entscheiden kann. Und genau das geht nicht. Diese Kompetenzverschiebung vom Regierungsrat zum Kantonsrat bei den konkreten Massnahmen macht keinen Sinn. Das kann man in der Vorlage des Regierungsrats gut nachlesen. Und die Begründungen Thomas Lötschers zu den diesbezüglichen Veränderungen haben Eusebius Spescha überhaupt nicht überzeugt.

Christina **Bürgi Dellperger** möchte noch ergänzen zu ihrem vorherigen Votum, dass der Antrag der SP-Fraktion zur teilweisen Erheblicherklärung des Postulats der AL folgende Punkte betrifft: bei Bst. a *finanzielle Anreize zum Einbau / Nach-*

rüsten von Partikelfiltern bei Holzfeuerungsanlagen und bei Bst. b Einschränkungen von Holzfeuerungen ohne Partikelfilter.

Thomas **Villiger** hält fest, dass auch die SVP dieses Problem ernst nimmt. Nur dürfen wir nicht übertreiben! Zuerst zum Partikelfilter. Diese Ratseite weiss wohl nicht, wie ein Partikelfilter funktioniert. Die Partikel sind nicht weg. Sie werden gefiltert, verbrannt, und sind nachher kleiner. Der Feinstaub wird noch feiner und er kommt direkt in das Blut. Er ist nicht weg. – Weiter dürfen wir in einem Gesetz nicht die Technik vorschreiben. Wir müssen nur die Grenzwerte festsetzen. Wie die Automobilindustrie das macht, ist nicht unser Problem. Wichtig ist, dass die Grenzwerte gesetzt werden. Viele Dieselfahrzeuge könnten nachgerüstet werden mit Partikelfiltern. Wer macht das? Der Votant wäre bereit, diese Filter einzubauen. Er ist gespannt.

Martin **Stuber**: Wenn Thomas Villiger Mitglied des VCS wäre, wäre er gestern Abend in den Genuss eines sehr interessanten Referats gekommen, das uns Thomas Ackermann hielt, ein Luftspezialist, der die Massnahmen zur Luftreinhaltung in verschiedenen Kantonen begleitet und erarbeitet hat. Er hat uns unter anderem auch erklärt, wie ein Partikelfilter funktioniert. Was aber viel wichtiger war, ist dass er uns aufgezeigt hat in diesem Zusammenhang, dass die Zunahme der Dieselfahrzeuge bei den Autos, die in der Schweiz relativ stark ist (wir hatten ja bisher einen relativ kleinen Anteil, der jetzt stark zunimmt), zur Folge hat, dass wesentlich mehr Feinstaub ausgestossen wird. Trotz Partikelfilter ist das eine sehr schlechte Entwicklung. Es wird nur über gesetzliche Einschränkungen und Steuerungsmassnahmen möglich sein, zu steuern, dass man diesen Anteil nicht noch weiter ansteigen lässt, sondern senkt.

Zu den Autobahnen und Tempo 80. Der Votant ist froh, dass Thomas Lötscher jetzt relativ moderat gesprochen hat. Aber seien wir ehrlich: Schlussendlich geht es natürlich auch noch darum, dass nachher der Kantonsrat die Reduktion auf Tempo 80 verhindern soll. Das ist sicher eine der Motivationen für diese Motion, wenn nicht sogar die Hauptmotivation. Martin Stuber wäre gespannt, wie dann die Diskussion in diesem Rat läuft. Ob man es tatsächlich verbieten soll, dass man bei hohen Feinstaubbelastungen Tempo 80 auf Autobahnen einführen darf. Er möchte alle dazu anregen, einmal aufs Internet zu gehen auf die Seite des BUWAL. Dort hat es eine schöne Grafik, wo man schweizweit die Feinstaubbelastungen aufzeichnet. Schön mit Farben, je nachdem wie intensiv diese Belastungen sind. Und wenn Sie diese Karte anschauen, sehen Sie das Autobahnnetz der Schweiz und die grossen Agglomerationen. Es kann niemand behaupten, dass die Autobahnen, was den Verkehr betrifft als Emittent von Feinstaubpartikeln, nicht wirklich die grossen Verursacher sind. Also soll man auch dort ansetzen.

Baudirektor Heinz **Tännler** meint, es sei jetzt viel gesagt worden. Er ist auch kein Spezialist, und das ist ein relativ hochkomplexes Thema. Aber er möchte doch mal einige allgemeine Aspekte beleuchten.

Zuerst zu den Zuständigkeiten. Wir haben eine Zuständigkeit beim Bund. Er erlässt die Gesetze, die Verordnungen, die Richtlinien, z.B. das Umweltschutzgesetz, Luftreinhalteverordnung und nicht zuletzt auch den Aktionsplan Feinstaub. Auf der anderen Seite haben wir die Kantone. Sie sind für den Vollzug zuständig, sie erarbeiten regionale Massnahmenpläne. Und jetzt gibt es langfristige und kurzfristige

Massnahmen. Bei den langfristigen haben wir eben diesen Aktionsplan Feinstaub. Dieser beinhaltet verschiedene Punkte bezüglich Verkehr, Kriterien für effiziente Energie und emissionsarme Fahrzeuge, die Förderung von Partikelfiltern bei Dieselbussen im öffentlichen Verkehr, auch verstärktes internationales Engagement der Schweiz für die verschärften europäischen Abgasnormen. Hier sprechen wir von der früheren EURO 5, wo die Privat- und Lastwagen unter verschärfte Abgaswerte gestellt werden. Auch bei den Holzfeuerungen, da haben wir die Einführung der Konformitätsnachweise für diese Feuerungen, also der Qualität, die Typenprüfung, dann auch die Verschärfung der Staubgrenzwerte, Vermeidung von Verbrennungen, Waldabfällen und so fort. Und nicht zuletzt auch die Verschärfung des allgemeinen Emissionsgrenzwerts für den Gesamtstaub. Dann haben wir den Massnahmenplan Luftreinhaltung Kanton als Ergänzung. Und ganz wichtig: In Koordination mit dem Aktionsplan sind die Zentralschweizer Kantone bei der Erarbeitung eines zweiten Massnahmenplanpakets, das im Frühjahr oder Mitte dieses Jahres zur Beschlussfassung unterbreitet wird. Das erste geht auf die 90er-Jahre zurück. Dann haben wir die kurzfristigen Massnahmen. Hier hat der Paradigmawechsel stattgefunden. Der Bund hat früher auch gesagt, kurzfristige Massnahmen seien nicht effizient. Da hat er seine Meinung nun deutlich geändert. Es hat richtigerweise ein Paradigmawechsel stattgefunden, dass man eben bei akuter Luftbelastung auch kurzfristige Massnahmen in Ergänzung zu den langfristigen trifft. Es handelt sich hier um dieses Interventionskonzept Wintersmog, also Feinstaub, mit diesen drei Stufen. Aber es gibt auch das Interventionskonzept Sommersmog bezüglich Ozons. Wobei wir hier erst auf einer Informationsstufe operieren.

Die Koordination – nicht nur zwischen Bund und Kantonen, sondern auch zwischen den Kantonen – scheint dem Baudirektor wichtig. Zum ersten Mal haben wir diese Koordination. Nicht jeder Kanton macht irgendetwas, die einen mehr, die anderen weniger, der Dritte gar nichts. Sondern es ist eine Koordination vorhanden, vor allem jetzt mit diesen kurzfristigen Massnahmen. Und das ist grundsätzlich sicher nicht schlecht. Auch wenn zugegebenermaßen viele Experten sich nicht einig sind. Da gibt es Meinungsverschiedenheiten, das ist nicht zu bestreiten. Es ist aber nicht an der Politik, zu warten, bis die Experten sich dann mal einig sind. Dann sind wir noch im Jahr 2015 nicht im Stande, einen Entscheid zu treffen, weil die Expertenmeinungen immer irgendwie und irgendwann auseinander gehen werden.

Entscheidend sind auch die Emissionsquellen. Sie sind nämlich einerseits von der Jahreszeit abhängig und anderseits von den Regionen. Im Sommer haben wir ganz andere Belastungen, der Anteil der Landwirtschaft ist hoch, hingegen der Heizaufwand relativ tief oder sogar gering. Im Winter ist der Anteil der Landwirtschaft tief und der Heizaufwand hoch. Auch zwischen Land, Agglomeration und Stadt haben wir Unterschiede bezüglich des Verkehrs.

Abschliessend zum Allgemeinen noch Folgendes: Massnahmen zur Senkung der Luftverschmutzung sind in der Vergangenheit bis jetzt erfolgreich gewesen. Auch wenn man über gewisse Massnahmen selbstverständlich streiten kann. Und vor allem, wenn man sie aus der Paketlösung herausnimmt, einfach den Verkehr oder Tempolimiten rauszieht, so ist das falsch. Man muss das Gesamtpaket anschauen. Und dieses hat absolut seine Wirkung. Diesel, Partikel, Holzfeuerungen, Tempo – das gesamte Paket ist nicht schlecht. Seit Mitte der 80er-Jahre konnten nämlich die Luftschaadstoff-Emissionen rund halbiert werden. Stichwort Katalysator. Da haben auch alle geschrieen. Da brauchte es auch einen Umdenkprozess. Heute spricht niemand mehr davon. Und jetzt sind wir bei den Partikelfiltern und man schreit jetzt auch. Heinz Tännler ist überzeugt, dass das in fünf Jahren auch kein Thema mehr sein wird. Aber es richtig: Heute stagniert der Trend zur Verbesserung der Luftqualität. Das ist nicht zu bestreiten. Die Emissionen, vor allem Stickoxid, Feinstaub,

auch Ozon im Sommer; die Grenzwerte werden zwar noch immer überschritten, aber das Ziel ist es, eine weitere Reduktion der Luftschadstoffe um etwa 40 % zu erreichen. Und die Strategie ist es logischerweise nicht mehr, grosse Würfe zu machen; diese sind realisiert worden. Zukünftig stehen Einzelmaßnahmen auf allen Ebenen und speziell im Bereich der Energieeffizienz im Vordergrund. Wir beschreiben also die Politik der kleinen Schritte.

Zu den einzelnen Votanten. Berty Zeiter hat die Antwort des Regierungsrats mit Abstrichen gelobt. Der Baudirektor dankt. Sie hat aber auch in Bezug auf die Teil-erheblicherklärung gewisse Anträge gestellt, und zwar die Partikelfilterverpflichtung als Sofortmaßnahme. Hier sollten wir nicht davon abrücken, dass man 2010 – das ist diese Interventionsstufe 3 – eine Verpflichtung einführt. Warum nicht? Koordination! Die Zentralschweizer Kantone zusammen mit Zürich haben entschieden, koordiniert 2010 diese Verpflichtung einzuführen. Der Kanton Zug soll nun nicht aus dieser Koordinationsstrategie ausscheren. Das wäre falsch. Und man soll auch – gerade dort, wo noch technische Schwierigkeiten vorliegen, etwa in der Land- und Bauwirtschaft – eine angemessene Übergangsfrist gewähren. Es kommt noch dazu, dass die Interventionsstufe 3 (dreifaches Überschreiten der Grenzwerte) in den letzten Jahren nie eingetreten ist. Insofern besteht also hier auch kein dringender Handlungsbedarf.

Neuanschaffung Dieselfahrzeuge, Nachrüstung mit Partikelfiltern bei diesen Fahrzeugen ist Bundessache. Hier muss der Kanton grundsätzlich die Hände davon lassen. Es wird beantragt, man soll die Motorfahrzeugsteuer entsprechend erhöhen. Das ist Sache der Sicherheitsdirektion und es ist ein Antrag ausserhalb des Postulats. – Spezialangebote öffentlicher Verkehr. Dazu ist zu sagen, dass das eine Ungleichbehandlung wäre. Wenn man denjenigen, der immer mit dem Auto herumfährt, noch belohnen soll, wenn er umsteigt auf den öffentlichen Verkehr, ist das eine Ungleichbehandlung gegenüber denjenigen, welche den öffentlichen Verkehr immer benutzen. Das ist nicht unbedingt der richtige Ansatz und bringt auch nicht sehr viel. Wir haben ja ein dichtes Angebot.

Zu Christina Bürgi Dellisperger bezüglich des Postulats. Der Baudirektor hat dazu eigentlich schon in seinen eben gemachten Ausführungen Stellung genommen.

Zu Thomas Villiger, der gesagt hat, was mit dem Feinstaub aus dem Partikelfilter geschieht. Heinz Tännler ist der Ansicht, dass es nicht kleineren Feinstaub ergibt, sondern diese Filter werden gesammelt und verbrannt, und was in die Luft geht ist CO₂. Das ist zwar auch unschön, aber es ist gemäss Untersuchungen relativ vernachlässigbar.

Zur Motion von Thomas Lötscher; Alibiübungen, Ängste. Der Baudirektor möchte nicht mehr darauf eingehen. Er glaubt, das sind falsche Stichworte, die hier eingebracht werden. Einen Punkt zu den Massnahmen möchte er aber noch kommentieren: Einschränkung der Persönlichkeitsrechte. 2003 bis heute hätte es zwei Mal Temporeduktionen gegeben. Einmal wurde es im letzten Jahr umgesetzt. 80 Stundekilometer musste man fahren während fünf Tagen. Wenn man hier von Einschränkung der Persönlichkeitsrechte spricht, so findet das Heinz Tännler doch etwas weit hergeholt. Erstens war die Akzeptanz gross. Es gab weniger Verkehr auf den Autobahnen. Das war also absolut kein Problem für die Autofahrer. Die Sensibilisierung ist erfolgt. Es hat grundsätzlich niemanden aufgereggt. Hier von Einschränkung der Persönlichkeitsrechte zu sprechen, ist sicher unverhältnismässig.

Die Motion von Thomas Lötscher ist aber eine Frage der Gewaltentrennung. Wir stellen ja fest, dass gemäss Kantonsverfassung der Kantonsrat die gesetzgebende und beaufsichtigende Gewalt ist und der Regierungsrat die verwaltende und vollziehende Gewalt. Und mit der Erheblicherklärung der Motion würde diese Gewaltentrennung beiseite geschoben und ein nicht gerade optimales staatsrechtliches

Präjudiz geschaffen. Die Ausführungen zum Einführungsgesetz Umweltschutzgesetz sind richtig, man kann das machen. Aber es wäre ein falsches Signal. Es geht doch im Kantonsrat darum, die grossen Linien zu zeigen. Generell abstrakte Normen, die auf lange Zeit verbindlich sind, festzulegen. Und das individuell Konkrete, das Operative soll man doch beim Regierungsrat belassen. Der Baudirektor sieht hier wirklich keine effektiven Gründe, davon abzukommen. Und wenn er dann die Anträge grammatisch auslegt, die der Motionär gestellt hat: Massnahmen auf Grund von Luftbelastung vom Kantonsrat genehmigen zu lassen – das ist also der Massnahmenplan –, dann sind wir nicht mehr in Koordination mit den Zentralschweizer Kantonen, dann muss der Votant immer den Vorbehalt Genehmigung des Kantonsrats machen. Und der Obwaldner sagt ihm heute schon, was wir für Probleme hätten, bei ihnen sei das überhaupt keines. Und wenn Heinz Tännler das zweite Begehrten liest: Grenzwerte sind vom Kantonsrat zu genehmigen, ab welchen solche Massnahmen ergriffen werden können. Dann muss man wissen, dass das eine rollende Sache ist. Und wenn wir irgendwann die Grenzwerte auf Grund von was auch immer ändern (die Luftreinhalteverordnung kann sich ändern, da ist man jetzt in der Revision), muss der Baudirektor immer wieder in den Kantonsrat kommen und beantragen, diese Grenzwerte genehmigen zu lassen, weil die Flexibilität beim Regierungsrat nicht vorhanden ist. Machbarkeit und Praktikabilität wären so also wirklich eingeschränkt. Es ist ja letztlich auch eine Vertrauensfrage, ein Vertrauen gegenüber dem Regierungsrat auch in Zusammenarbeit mit den anderen Kantonen, hier ein Zeichen zu setzen.

Heinz Tännler beantragt im Namen der Regierung, das Postulat und die Motion nicht erheblich zu erklären.

- ➔ Der Rat erklärt die Motion mit 60:8 Stimmen nicht erheblich.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass zum Postulat drei Anträge vorliegen. Der Regierungsrat beantragt Nichterheblicherklärung, die AL beantragt, das Postulat gesamthaft erheblich zu erklären und die SP-Fraktion, es teilweise erheblich zu erklären. – In § 61 Abs. 2 der Geschäftsordnung heisst es: «Sind mehr als zwei Hauptanträge gestellt worden, so werden sie nebeneinander zur Abstimmung gebracht, wobei jedes Mitglied nur für einen stimmen darf. Hat keiner die absolute Mehrheit der Stimmenden erhalten, so wird darüber abgestimmt, welcher von den zwei Anträgen, die am wenigsten Stimmen auf sich vereinigten, aus der Abstimmung zu fallen habe.»

- ➔ 55 Ratsmitglieder stimmen für Nichterheblicherklärung, 10 stimmen für Erheblicherklärung und 8 stimmen für die teilweise Erheblicherklärung. Die Motion wird somit nicht erheblich erklärt.

67 Postulat betreffend einer Gedenkfeier zum 100. Jahrestag der Einweihung des Denkmals in Morgarten

Traktandum 12 – Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1497.2 – 12314).

Franz Peter Iten: «Eidgenossen, hütet Euch am Morgarten, am Tage vor St. Othmar.» So hat Heinrich von Hünenberg mit einem Pfeil, den er über die Brüstung in Arth geschickt hat, die Eidgenossen vor dem habsburgerischen Heer gewarnt. Die Schlacht am Morgarten, die innerhalb eines grösseren Zusammenhangs von umstrittener Königs- und Landesherrschaft, lokalen Rivalitäten, Konflikten zwischen dem Kloster Einsiedeln und dem Lande Schwyz und Streben nach grösserer Selbstständigkeit steht, war ein wichtiges Ereignis. Wirklich bedeutend wurde die Schlacht aber erst im 19. und 20. Jahrhundert, als sie identitätsstiftend zu einem zentralen Element der eidgenössischen Gründungsgeschichte gemacht wurde.

Das am 2. August 1908 eingeweihte Morgartendenkmal erinnert an die angeblich «erste Freiheitsschlacht». Die Morgartenfeier am 15. November und das damit verbundene Morgartenschiessen beim Denkmal wurden zum festen Ritual. Der historisch falsche, aber noblene schönste Standort des Denkmals auf Oberägerer Gemeindegebiet und damit auf Zuger Boden, der einst zu heftigem Streit zwischen Zug und Schwyz geführt hatte, ist heute nicht vergessen, aber Gott sei Dank zweitrangig.

Auch für das Ägerital erhielt die Schlacht am Morgarten erst in der forcierten Erinnerungskultur des 19. und 20. Jahrhunderts grössere Bedeutung. Ägerer setzten sich vehement für den Bau des Morgartendenkmals ein. Dabei dachten sie auch an den Tourismus. Schon das erste Ägerisee-Dampfschiff «Morgarten», das ab 1890 an der gleichnamigen Landestelle anlegen konnte, versuchte vom Morgarten-Bonus zu profitieren. Das neue Denkmal gab den wachsenden Touristenmassen, den Schulklassen und Vereinen auf vaterländischer Bildungsreise ein festes Ziel und mit der offiziellen Umbenennung der traditionellerweise als «Hauptsee» bezeichneten oberen Seegegend in «Morgarten» erhielt dieses neue Ziel auch eine passende Bezeichnung.

Der Regierungsrat hält in seinem Bericht und Antrag fest, dass es weder Pflicht noch Aufgabe des Staates sei, im Gedenken an alle in der Vergangenheit liegenden und den Kanton betreffenden geschichtlichen Ereignissen entsprechende Feste zu initiieren und zu organisieren. Solche vom Staat auszurichtende Festanlässe und Feierlichkeiten müssen beschränkt bleiben auf einige wenige denkwürdige Anlässe oder Jubiläen, denen auf Grund ihrer historischen und bis in die heutige Zeit hinein wirkenden Relevanz auf Grund tief verwurzelter Tradition oder ihrer künftig herausragenden und nachhaltiger Wichtigkeit für unseren Kanton und die gesamte Bevölkerung eine ganz besondere und zentrale Bedeutung zukommt.

Diese Haltung, in denkwürdigen und historisch gefassten Worten der Regierung, ist nachvollziehbar. Trotzdem möchte der Votant daran erinnern, dass der Erwerb des Schlachtgeländes durch die Schweizer Schuljugend im Jahre 1965, an dem 4'500 Schulkinder aus der ganzen Schweiz teilnahmen, zu denen auch Franz Peter Iten gehörte, ein Höhepunkt in der Geschichte der im Oktober 1965 gegründeten Morgarten-Stiftung war. Dass der Morgarten-Stiftung auch ein Mitglied der Zuger Regierung angehört, sei hier ebenfalls noch erwähnt. Erinnert sei zudem daran, dass am alljährlich am 15. November stattfindenden Morgartenschiessen, einem in der Schweiz grössthistorischen Anlass, verbunden mit einem Schiesswettkampf durchschnittlich 2'000 Schützen aus der ganzen Schweiz teilnehmen und so eine Tradition fortsetzen, dies es auch verdient.

Dass es der Regierungsrat begrüssen würde, wenn sich interessierte Organisationen und Private, vorab aus dem Ägerital, zusammenfänden und mit Eigeninitiative eine Denkmalsfeier an die Hand nehmen würde, ist in Anbetracht bevorstehender Organisationsarbeit eine durchschaubare Haltung. Dass der Regierungsrat aber durchaus bereit ist, an solche Feierlichkeiten einen angemessenen Beitrag auszurichten, stimmt den Votanten wieder versöhnlich.

Ob nun im Jahre 2008 eine Gedenkfeier zum 100. Jahrestag der Einweihung des Denkmals in Morgarten stattfinden wird, hängt vor allem von der so genannten Sattelrunde, einer lose Vereinigung von Zug Tourismus, des Kur- und Verkehrsvereines Unterägeri, des Verkehrsvereines Oberägeri, von Sattel-Tourismus und der Sattel-Hochstuckli AG ab. Der Votant erhoffe sich, wie es der Regierungsrat begrüssen würde und somit sein Interesse bekundet, dass eine Gedenkfeier für das Morgartendenkmal stattfindet. In einer Zeit, wo Werte, Werterhaltung und Tradition immer mehr an Boden verlieren, Kommerz, Egoismus, Geld und leider auch Gewalt das Sagen haben, erhofft er sich, dass unsere Gesellschaft Werte wie das Morgartendenkmal richtig deuten und eine Kehrtwendung im Verhalten zu sich selber und zu einander ernsthaft angehen. Er bedankt sich beim Regierungsrat im Namen des Postulanten, alt Kantonsrat Franz Müller, für die Beantwortung des Postulats. Wie heisst es doch unter anderem im Schlachtbrevier von Morgarten? «Unsere liebe Frau und alle andern Heiligen Gottes helfet uns anruoffen und bitten, dass Gott almächtiger, das liebe Vaterland vor allen Fynden behüete und alles, was uns nutz und wohl kumbt zu Seel und Lyb gnediglich beschütze und den biderben Sinn unserer Altfordern in uns bewahre!»

Christina **Bürgi Dellspenger** hält fest, dass die SP-Fraktion den Antrag des Regierungsrats unterstützt, dieses Postulat nicht erheblich zu erklären. Es macht wohl keinen Sinn, wenn man nicht die Ereignisse feiert, sondern die Denkmäler der Ereignisse. Umso mehr, als ja das Ereignis in acht Jahren zu feiern ist. Dann liegt die Schlacht am Morgarten 700 Jahre zurück. Das macht dann vielleicht Sinn, zu feiern. Wir müssen ja auch an den Steuerzahler denken.

Die Votantin möchte noch eine Bemerkung als Historikerin machen, es ist im vorigen Votum bereits angetönt worden. Sie wundert sich ein wenig. Es ist vorhin gesagt worden, die Schlacht am Morgarten sei die erste Freiheitsschlacht gewesen. Es war eine Strafaktion von Leopold I., Herzog von Habsburg und Steiermark, gegenüber den Schwyzern, die vorher im Kloster Einsiedeln Vieh gestohlen hatten. Man wollte den Bauern das Vieh wieder wegnehmen und ihnen sagen: Das geht nicht! Leopold ging nicht allein, er hatte noch einige Ritter als Unterstützung dabei, man spricht von 2'000 nördlich und südlich des Rheins, und etwa 5'000 Fussvolk. Dieses kam natürlich nicht aus Österreich, das waren Badener, Brugger, Aarauer, Winterthurer, Zürcher, Luzerner und Zuger. Zug war 1315 habsburgisch. Christina Bürgi ist doch etwas erstaunt, wenn wir etwas feiern sollen, bei dem wir eigentlich die Verlierer waren. Aber es gibt natürlich trotzdem gute Gründe, 2015 zu feiern. Denn 1315 nach der Schlacht am Morgarten wurde ein Bundesbrief abgefasst, und den könnte man eigentlich eher als Grundlage unserer Schweiz betrachten als derjenige von 1291. Jener hatte eine andere Aufgabe.

Dann gibt es noch einen Grund, 1315 als Zuger zu feiern. Wir alle haben in der Schule gelernt – die Votantin weiss nicht, ob das heute noch so ist –, dass Zug 1352 Teil der Eidgenossenschaft geworden ist. Das ist nicht falsch. Zug wurde erobert und gezwungen, dem Bund beizutreten. Im gleichen Jahr sind sie wieder ausgetreten. Dann wurden sie 1365 noch einmal erobert, von den Schwyzern. Und

anschliessend haben sie einen Landammann aus dem Kanton Schwyz gehabt. Wobei die Steuern immer noch an Habsburg gingen.

Christina Bürgi kann aber noch einen Schritt weiter machen. Wir bleiben immer noch im Jubeljahr 2015. Wir könnten 600 Jahre effektive Unabhängigkeit Zugs von Habsburg feiern. 1415 erhielt nämlich Zug (der Vorsitzende unterbricht die Votantin und bittet sie, zur Sache zu sprechen) von Sigismund I. die Reichsunmittelbarkeit und damit ist die habsburgische Obrigkeit weggefallen, d.h. wir feiern 1315 diverse feiernswerte Ereignisse.

Andrea **Hodel** bedankt sich herzlich für diese interessante Geschichtsstunde, möchte aber festhalten, dass sie sich sehr darüber freuen würde, wenn wir in Zukunft wieder ein wenig mehr über die Geschäfte sprechen würden.

Sicherheitsdirektor Beat **Villiger** möchte sich nicht auf historisches Glatteis begeben, aber einfach sagen, dass es dem Regierungsrat sehr wohl daran gelegen ist, dass eine Festivität zu Stande kommt, dass wir aber hier keine Initiative oder gar eine Organisation übernehmen möchten. In diesem Sinne bittet er den Rat, den Antrag des Regierungsrats zu unterstützen.

- ➔ Das Postulat wird nicht erheblich erklärt.

68 Interpellation von Monika Barmet, Karl Künzle, Karl Nussbaumer und Bruno Pezzatti betreffend Verkehrssituation in Menzingen im Zusammenhang mit der Planung und dem Bau der Tangente Neufeld Baar

Traktandum 13 – Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1468.2 – 12311).

Monika **Barmet** möchte vorerst an dieser Stelle nochmals erwähnen, dass die Menzinger Kantonsräte weiterhin eine langfristige Lösung der Verkehrsprobleme im Kanton Zug anstreben und unterstützen – dazu gehört unter anderem auch der Bau der Tangente Neufeld. Sie bedauert deshalb, dass an der Abstimmung vom 11. März zur Umfahrung Cham /Hünenberg die Solidarität und die Bereitschaft der Gemeinden fehlte, Projekte der anderen Regionen ebenfalls zu unterstützen.

Zur Interpellationsantwort des Regierungsrats. Wir teilen seine Meinung, dass mit der Tangente Neufeld eine Verkehrszunahme für Menzingen zu erwarten ist und fordern ihn auf, flankierende Massnahmen zur Verminderung des Durchgangsverkehrs zu prüfen und vorzuschlagen. Interessiert werden wir sein weiteres Vorgehen verfolgen. Ebenso ist es dringend nötig bei dieser Verkehrszunahme die Situation der Sicherheit zu überprüfen und evtl. mit geeigneten Massnahmen zu handeln. Auf Grund der Ergebnisse der Verkehrserhebungen empfehlen wir dem Regierungsrat, unabhängig von der Realisierung der Tangente Neufeld bereits jetzt zusammen mit der Gemeinde Menzingen Massnahmen zur Entlastung zu prüfen, wie z. B. ein Fahrverbot für Lastwagen über 28 Tonnen.

Wir unterstützen zudem die Überzeugung des Regierungsrats, dass der Bau des Hirzeltunnels eine Entlastung für Menzingen bringen würde und fordern ihn auf, seine Position im laufenden nationalen Vernehmlassungsverfahren und bei der Beantwortung der SVP-Motion einzubringen. Auch hier gilt: Verkehrsprobleme kön-

nen wir nur überregional zu lösen! – Auch die CVP-Fraktion hat die Antwort des Regierungsrats zur vorliegenden Interpellation zur Kenntnis genommen. Sie ist interessiert, die Verkehrsprobleme im Kanton Zug zu lösen, und überzeugt, dass Projekte und entlastende Massnahmen nur umgesetzt werden können, wenn von einer Gesamtschau zum Wohl des ganzen Kantons ausgegangen wird.

Philippe **Röllin** weist darauf hin, dass die Antwort der Regierung auf die Interpellation zeigt, dass mit dem Bau der Tangente Neufeld eine Verkehrszunahme für Menzingen und wohl auch fürs Ägerital zu erwarten ist. Mit andern Worten: Neue Straßen bringen für die Dörfer im Berggebiet langfristig keine Entlastung. Sie verlagern nur die Stauprobleme. Es wird sogar noch zusätzlich Durchgangsverkehr generiert. Die Bevölkerung vom Berg weiss um die Problematik, darum hat sie auch den Kredit für die Umfahrung Cham-Hünenberg abgelehnt. Mit dem Bau der Tangente Neufeld und der Hochleistungsstrasse vom Berg zur Autobahn geraten Menzingen und das Ägerital noch mehr unter Druck und der Votant als Ägerer hat sehr grosses Verständnis für die Sorgen der Bevölkerung und der Kantonsrätinnen und Kantonsräte aus Menzingen. Grundsätzlich ist der Wunsch der Berggemeinden für einen möglichst guten Anschluss an die städtische Agglomeration zwar zu beachten, die Frage ist nur wie. Folgende Fakten sind bekannt:

1. Die durchschnittliche Belegung eines einzelnen Pendlerfahrzeugs beträgt zwischen 1,1 und 1,2 Personen. Hierin liegt ein grosses Reduktionspotential.
 2. Die Bevölkerung in den Berggebieten und den angrenzenden Regionen wächst. Man kann davon ausgehen, dass in naher Zukunft Ortschaften wie Menzingen, Unter- und Oberägeri (wenn man die 5 % hochrechnet) im Verkehr zu ertrinken drohen. Und dies wohl auch dann, wenn man alle Dörfer der Berggemeinden untertunnelt würde, denn die Realisierung von Grossprojekte nimmt bekanntlich Jahrzehnte in Anspruch. Im Übrigen kommt aller Verkehr – ob untertunnelt oder auf Umfahrungsstrassen umgeleitet – irgendwo wieder zum Vorschein und verbraucht wertvolles Kulturland.
 3. Eine weitere Tatsache ist, dass ein grosser Teil des Verkehrs in unserem Kanton hausgemacht ist. So zeigen z. B. Wunschlinien-Berechnungen, dass die meisten der Autos im Talacher eher die Arbeitsplatz-Zentren von Zug und Baar erreichen wollen, statt auf die Autobahn zu gelangen.
 4. Auch der Hirzeltunnel wird keine Entlastung für Menzingen bringen. Im Zürcher Richtplan ist er bloss als Scheiteltunnel vorgesehen. Dadurch wird er die Schwachpunkte der Hirzelstrasse auf Zuger Seite nicht beheben können.
- Die Frage stellt sich also grundsätzlich: Können wir die individuelle Mobilität ständig steigern. Sind die Strassen-Rezepte aus den 60er-Jahren heute noch gültig? Wenn wir an die Klimaerwärmung, die Luftbelastungen und den Lärm in den Dorfzentren denken, drängt sich eine Umkehr auf. Und diese Umkehr kann für die AL, was die Pendlerströme anbelangt, nur eine konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs bedeuten. Ein weiterer Ausbau der Buskapazität und der vermehrter Einsatz von Schnellbussen ist deshalb ernsthaft zu prüfen.

Alois Gössi: Auch wir haben – wie die CVP in ihrem Fraktionsbericht – sehr grosses Verständnis für das Anliegen der Interpellanten. Das Nadelöhr beim Restaurant Löwen in Menzingen ist ein Problem: Es gibt keine Kreuzungsmöglichkeit und dies behindert den Verkehr. Das zunehmende Verkehrsaufkommen, auch gefördert durch die Anzeige via GPS, führt zu vermehrten Stausituationen in Menzingen.

Jetzt kommt das Aber: Der grösste Teil des Verkehrs ist Ziel/Quellverkehr von und zu Menzingen. Dies kann aus der Tabelle 1 im Bericht indirekt schön herausgelesen werden. Bei der Zählung 2005 war das Verkehrsaufkommen im Bostadel 3'700 Autos pro Tag, zwischen Menzingen und Edlibach jedoch 7'700 Autos. Das heisst mit anderen Worten: 4'000 Autos zwischen Menzingen und Edlibach, also der grössere Teil, sind Ziel- und Quellverkehr. Auch wenn das GPS andere Routenempfehlungen abgäbe und dies auch befolgt würde, der grösste Teil vom Verkehr bleibt und somit auch die angespannte Verkehrssituation in Menzingen.

Wenn die durchschnittlichen Verkehrszahlen in Menzingen mit dem Verkehr durch Zug verglichen werden, kann Menzingen ja nur froh sein – sie haben einen Bruchteil davon.

Die geplante Tangente Neufeld wird das Problem nur verstärken: es wird dann sehr attraktiv werden, die Zufahrt über Menzingen zu nehmen und direkt zur Autobahn zu gelangen – und ab geht es dann Richtung Luzern. Das Gleiche wird übrigens auch Unter- und Oberägeri blühen.

Das GPS wird inskünftig noch effizienter werden. Ein Bericht in der NZZ am Sonntag vom letzten Wochenende trug den Titel «Mit GPS den Stau links liegen lassen». Der Votant ist überzeugt, dass mit der technischen Weiterentwicklung des GPS inskünftig die schnellsten Verbindungen online angezeigt werden und dies würde den Verkehr über Menzingen resp. Ober- und Unterägeri zur Tangente Neufeld sicher noch mehr anziehen. Oder anders gesagt: neue Strassen, mehr Verkehr.

Aus Sicht des Votanten müssen sich die bürgerlichen Kantonsräte von Menzingen, Ober- und Unterägeri die Frage stellen: Wollen wir wirklich eine Tangente Neufeld, die einen schnelleren Anschluss vom Berg via der Tangente Neufeld auf die Autobahn bringen soll, und nehmen wir dafür einen grossen zusätzlichen Mehrverkehr durch Menzingen resp. Ober- und Unterägeri in Kauf?

Baudirektor Heinz **Tännler** möchte nur ganz kurz vier Punkte ansprechen. – Zu Monika Barmet zwei Ergänzungen. Wir haben im Rahmen der Bearbeitung der Tangente Neufeld eine Abklärung in Auftrag gegeben, die genau eruiert, was die Auswirkungen einer Realisierung der Tangente Neufeld auf Menzingen sind. Deshalb können wir auch in diesem Zusammenhang noch nicht genaue Zahlen und Resultate liefern. Aber wir haben diese Resultate spätestens dann, wenn wir auch mit der Tangente Neufeld in den Kantonsrat kommen – das wird noch dieses Jahr sein. Wir haben dies der Gemeinde Menzingen als Antwort auf eine Anfrage auch brieflich mitgeteilt. Und wir haben im Rahmen der zweimonatlichen Gespräche, die der Regierungsrat mit allen Gemeinden über die nächsten zwei Jahre führen wird, am nächsten Dienstag ein Meeting mit der Gemeinde Menzingen, wo das auch thematisiert wird.

Zum Hirzel kurz einige Angaben, wo wir stehen. Die Studie liegt vor. Sie wurde zwischen Zug und Zürich gemacht. Eine Linienführung wurde festgelegt. Die ganze Studie ist in der Vernehmlassung. Wenn diese Mitte Jahr abgeschlossen ist, muss man sicher nochmals über die Bücher gehen und Anpassungen machen. Dann wird man damit nach Bern gehen und die Studie dort vorstellen. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass im Rahmen des NFA 2008 voraussichtlich die ganze Sache zum Bund übergeht. Der Bund ist dann letztlich verantwortlich und muss entscheiden, ob er bzw. der National- und Ständerat den Hirzeltunnel in den eidgenössischen Sachplan aufnimmt. Dann wird der Bund zuständig sein und darüber entscheiden, ob, warum, wann und zu welchem Preis gebaut wird.

Zu den Ausführungen von Philipp Röllin und Alois Gössi zur Tangente Neufeld. Diese Diskussion ist aus Sicht des Baudirektors zu verfrüht. Wir haben dann noch genügend Gelegenheit, darüber zu sprechen, wenn dann das Thema effektiv im Kantonsrat ist.

→ Kenntnisnahme

Die Beratung wird hier unterbrochen und nach der Mittagspause weitergeführt.