



Protokoll des Kantonsrates

48. Sitzung: Donnerstag, 30. April 2009
(Vormittagssitzung)
Zeit: 8.30 – 12.00 Uhr

Vorsitz

Kantonsratspräsident Bruno Pezzatti, Menzingen

Protokoll

Guido Stefani

703 Namensaufruf

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 76 Mitgliedern.

Abwesend sind: Irène Castell-Bachmann und Regula Töndury, beide Zug; Eric Frischknecht, Hünenberg; Rosemarie Fähndrich Burger, Steinhausen.

704 Mitteilungen

Der **Vorsitzende** teilt mit, dass Direktorin des Innern, Manuela Weichert, sich für den grössten Teil der Morgensitzung entschuldigt, da sie ein Treffen mit Vertretungen der Gemeinderäte hat.

705 Traktandenliste

1. Traktandenliste. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 26. März 2009.
2. Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben (zu Beginn der Nachmittagssitzung).
3. Kommissionsbestellungen:
 - 3.1. Änderung des Steuergesetzes (Entlastung des Mittelstandes).
1805.1/2 – 13052/53 Regierungsrat
 - 3.2.1. Änderung des Tourismusgesetzes.
1809.1/2 – 13059/60 Regierungsrat
 - 3.2.2. Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Schifffahrtsgesellschaft für den Zugersee für die Revision des Motorschiffs Rigi.
1809.1/3 – 13059/61 Regierungsrat

3.2.3.Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Zugerbergbahn AG für die Revision der Standseilbahn auf den Zugerberg.
1809.1/4 – 13059/62 Regierungsrat

3.3.Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit zur Förderung von Massnahmen für geringeren Energiebedarf.
1796.1/2 – 13035/36 Regierungsrat

4. Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Familienzulagen (EG FamZG).
1697.5 – 12998 2. Lesung
1697.6 – 13016 Regierungsrat
1697.7 – 13047 Silvan Hotz
1697.8 – 13065 Felix Häckli

5. Änderung des Gesetzes über die Entschädigung der nebenamtlichen Behördenmitglieder (Nebenamtsgesetz).
1719.4 – 13019 2. Lesung

6. Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (EG USG).
1747.1/2 – 12907/08 Regierungsrat
1747.3 – 13050 Kommission Gesundheitswesen

7.1.Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projektes «Tangente Zug/Baar».

7.2.Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Tangente Zug/Baar».
1646.1/2/3 – 12640/41/42 Regierungsrat

7.3.Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend «Tangente Zug/Baar».
1694.1 - 12779 Postulat
1646.4/1694.2 – 12948 Zusatzbericht Regierungsrat und Postulat
1646.5 - 13045 Kommission für Tiefbauten
1646.6/1694.3 – 13055 Staatswirtschaftskommission

7.4.Interpellation von Alois Gössi betreffend «Tangente Zug/Baar».
1541.1 - 12387 Interpellation
1541.2 - 12644 Regierungsrat

8. Kantonsratsbeschluss betreffend Beitritt des Kantons Zug zum Verein Metropolitan Raum Zürich und zur Stiftung Greater Zurich Area.
1769.1/2/3 – 12962/63/64 Regierungsrat
1769.4 – 13046 Kommission
1769.5 – 13056 Staatswirtschaftskommission

9. Änderung des Kantonsratsbeschlusses betreffend Bewilligung von Personalstellen in den Jahren 2009-2011 (Statistik).
1795.1/2 – 13032/33 Regierungsrat
1795.3 – 13034 Staatswirtschaftskommission

10.Motion der SVP-Fraktion betreffend die Einführung von Sozialinspektoren.
1635.1 – 12611 Motion
1635.2 – 13025 Regierungsrat

11.Motion von Bettina Egler, Christina Bürgi Dellsperger, Hubert Schuler und Eusebius Spescha betreffend Einführung des Vorkindergartens im Kanton Zug.
1651.1 – 12655 Motion
1651.2 – 13029 Regierungsrat

12. Postulat von Fredy Abächerli, Monika Barmet, Franz Hürlimann und Karl Nussbaumer betreffend Intervention bei den Bundesbehörden zur sofortigen Aufhebung des Impfzwanges gegen die Blauzungenkrankheit.
 1785.1 – 13005 Postulat
 1785.2 – 13031 Regierungsrat

13. Interpellation von Beni Langenegger und Beat Zürcher betreffend Agrarfreihandelsabkommen mit der EU – Auswirkungen auf den Kanton Zug.
 1761.1 – 12938 Interpellation
 1761.2 – 13024 Regierungsrat

706 Protokoll

→ Das Protokoll der Sitzung vom 26. März 2009 wird genehmigt.

707 Änderung des Steuergesetzes – Entlastung des Mittelstands

Traktandum 3.1 – Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1805.1/2 – 13052/53).

Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** wird das Geschäft zur Beratung an eine 15-köpfige Kommission überwiesen (CVP 5, FDP 4, SVP 3, AL 2, SP 1).

→ Als Kommissionsmitglieder werden gewählt:

<i>Stephan Schleiss, Steinhausen, Präsident</i>	SVP
1. Manuel Aeschbacher, Lerchenweg 5, 6343 Rotkreuz	SVP
2. Philippe Camenisch, Ringstrasse 13, 6300 Zug	FDP
3. Daniel Grunder, Rosenweg 10B, 6340 Baar	FDP
4. Andreas Hausheer, Unterfeldstrasse 8, 6312 Steinhausen	CVP
5. Silvan Hotz, Schutzenstrasse 43, 6340 Baar	CVP
6. Andreas Hürlimann, Blickensdorferstrasse 20, 6312 Steinhausen	AL
7. Gabriela Ingold, Seestrasse 8, 6314 Unterägeri	FDP
8. Martin B. Lehmann, Wilbrunnenstrasse 130, 6314 Unterägeri	SP
9. Karl Nussbaumer, Brettigen, 6313 Menzingen	SVP
10. Martin Pfister, Dorfring 15, 6319 Allenwinden	CVP
11. Stephan Schleiss, Hammerstrasse 5, 6312 Steinhausen	SVP
12. Silvia Thalmann, Widenstrasse 26a, 6317 Oberwil	CVP
13. Vreni Wicky, Hofstrasse 78a, 6300 Zug	CVP
14. Leonie Winter, Chrüzacherstrasse 26, 6331 Hünenberg	FDP
15. Berty Zeiter, Ägeristrasse 34, 6340 Baar	AL

708

–Änderung des Tourismusgesetzes

–Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Schifffahrts-
gesellschaft für den Zugersee für die Revision des Motorschiffs Rigi

–Kantonsratsbeschluss betreffend Investitionsbeitrag an die Zugerbergbahn
AG für die Revision der Standseilbahn auf den Zugerberg

Traktandum 3.2 – Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1809.1./2./3./4 – 13059/60/61/62).



Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** werden die Vorlagen zur Beratung an die Kommission für öffentlichen Verkehr überwiesen.

709

**Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit zur Förderung von Mass-
nahmen für geringeren Energiebedarf**

Traktandum 3.3 – Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1796.1./2 – 13035/36).

Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** wird das Geschäft zur Beratung an eine 15-köpfige Kommission überwiesen (CVP 5, FDP 4, SVP 3, AL 2, SP 1).



Als Kommissionsmitglieder werden gewählt:

Daniel Abt, Baar, Präsident

FDP

1.	Daniel Abt, Oberbrüglenweg 10, 6340 Baar	FDP
2.	Karin Andermatten, St. Wolfgangstrasse 9, 6331 Hünenberg	CVP
3.	Daniel Burch, Eichmatt 47, 6343 Rotkreuz	FDP
4.	Maja Dübendorfer Christen, Pfisternweg 9, 6340 Baar	FDP
5.	Thiemo Hächler, Grubenstrasse 18, 6315 Oberägeri	CVP
6.	Felix Häckli, Weinbergstrasse 17, 6300 Zug	SVP
7.	Andreas Hausheer, Unterfeldstrasse 8, 6312 Steinhausen	CVP
8.	Georg Helfenstein, Luzernerstrasse 43, 6330 Cham	CVP
9.	Thomas Lötscher, Edlibachstrasse 15, 6345 Neuheim	FDP
10.	Karl Nussbaumer, Brettigen, 6313 Menzingen	SVP
11.	Philipp Röllin, Eggstrasse 4a, 6315 Oberägeri	AL
12.	Markus Scheidegger, Ringstrasse 23, 6343 Rotkreuz	CVP
13.	Hanni Schriber-Neiger, Unterer Haldenweg 5, 6343 Rotkreuz	AL
14.	Eusebius Spescha, Hertistrasse 49, 6300 Zug	SP
15.	Franz Zoppi, Waldetenstrasse 11, 6343 Rotkreuz	SVP

710 **Einführungsgesetz zum Bundesgesetz über die Familienzulagen (EG FamZG)**

Traktandum 4 – Das Ergebnis der 1. Lesung vom 29. Januar 2009 (Ziff. 632) ist in der Vorlage Nr. 1697.5 – 12998 enthalten. – Zusätzlich sind auf die 2. Lesung folgende Anträge eingegangen: Regierungsrat (Nr. 1697.6 – 13016), Silvan Hotz (Nr. 1697.7 – 13047) und Felix Häckli (Nr. 1697.8 – 13065).

Der **Vorsitzende** hält fest, dass zuerst über die Anträge des Regierungsrats und von Felix Häckli debattiert wird.

Volkswirtschaftsdirektor Matthias **Michel** weist darauf hin, dass es wichtig ist, dass es sowohl im Regierungsrat wie in der Kommission nie eine andere Meinung gab, als dass diese Kaufkraftbereinigung auf der Basis unserer kantonalzugerischer Ansätze bemessen wird. Er hat auch noch recherchiert, wie es in anderen Kantonen aussieht. Kantone mit höheren Zulagen als der Bund bemessen die Kaufkraftbereinigung auch auf ihren Zulagen, führen also hier kein doppeltes System ein. Er verweist auf den schriftlichen Bericht der Regierung. – Der Regierungsrat wird dem Antrag Hotz zustimmen und zum Antrag Häckli wird der Volkswirtschaftsdirektor im Anschluss an die Votanten nochmals sprechen.

Felix **Häckli** spricht auch als Vertreter der SVP-Fraktion. – Zuerst sind ein paar grundlegende Gedanken angebracht. Bei der Erarbeitung des Gesetzes über die Familienzulagen hat der Bund bei der Vernehmlassung zum Gesetz sehr viel Zustimmung aus weitesten Kreisen erhalten, obwohl er in gewissen Bereichen eine restriktive Haltung in die Gesetzgebung hat einfließen lassen. Diese Zurückhaltung ist auch angebracht und verständlich, wenn man daran denkt, wer denn am Ende die Zeche bezahlt: weitestgehend die Arbeitgeber und zum kleineren Teil nur die Arbeitnehmer. Der Staat oder seine Institutionen zahlen nur in wenigen Ausnahmefällen, z.B. bei Zulagen für Nichterwerbstätige. Nun, der Zuger Regierungsrat hat da eine andere Haltung. Er will viel grosszügiger mit dem Geld der Unternehmer umgehen. Im Kanton Zug bezahlen ja einzig die Arbeitgeber Beiträge an die Familienausgleichskassen. Dies zeigt sich im neuen Gesetzesentwurf nach der 1. Lesung: Die Leistungen, welche die Arbeitnehmenden im Kanton Zug, wohlverstanden nicht die wohnhaften, wegen den höheren Lebenskosten im Kanton Zug erhalten sollen. Es gibt nur noch zwei Kantone, die grosszügigere Lösungen haben: die Kantone Wallis und Jura, interessanterweise Kantone, die Mühe mit der Wirtschaftsentwicklung haben. 15 Kantone halten sich an die Bundeslösung, 8 Kantone haben etwas bessere Lösungen und dann eben das Dreigestirn Zug, Jura und Wallis mit Luxuslösungen. Interessant ist dabei, wenn man an die Argumentation des Kantons Zug denkt, dass der Kanton Zug einerseits einen grossen Zupendlerstrom hat, der eigentlich nicht unter den hohen örtlichen Lebenskosten leidet, und anderseits auch einen massiven Wegpendlerstrom aufweist, der nicht von den hohen Familienzulagen profitiert, aber die hohen Lebenskosten trägt. Jetzt geht es konkret um den Export von Familienzulagen. Wer sich mit den Materialien des Bundes auseinandergesetzt hat, sieht klar, dass der Bund bewusst eine sehr restriktive Haltung eingenommen hat und diese Haltung sowohl im eidgenössischen Gesetz als auch in der zugehörigen Verordnung zum Ausdruck kommt. Zudem findet man entsprechende Bemerkungen in Kommentaren des Bundesamts für Sozialversicherung zur Verordnung. Im Gegensatz dazu will sich der Regierungsrat von Zug zum Vorreiter in Sachen Luxuslösung machen. Man akzeptiert

zwar inzwischen, dass gemäss Bundesrecht die exportierten Familienzulagen kaufkraftbereinigt werden *müssen*, aber er will dies auf der Basis der extremen Zug-zulagen machen. Der Votant sieht schon nicht, was die hohen Lebenskosten in Zug mit Kindern, die irgendwo in der Schweiz wohnen, zu tun haben. Noch weniger sieht er den Zusammenhang mit Kindern, die irgendwo in fernen Ländern leben, wo Jahresverdienste unter oder auf der Höhe einer kaufkraftbereinigten monatlichen Kinderzulage in Zug liegen. Zudem ist die Verifizierung der Anzahl der Kinder in gewissen Ländern höchst schwierig bis unmöglich. Der Bund hat die Problematik auch gesehen und deshalb ein restriktives Gesetz gemacht. Nun beantragt Felix Häcki und mit ihm die SVP-Fraktion, wenigstens in Sachen Export von Familienzulagen etwas Zurückhaltung zugunsten der Zuger Arbeitgeber zu zeigen. Dies auch unter dem Aspekt, dass in Zug die Selbständigerwerbenden überhaupt nicht in den Genuss von Familienzulagen kommen wie in verschiedenen andern Kantonen. Warum soll die Solidarität mit Kindern von Arbeitnehmern, die irgendwo auf der Welt leben, grösser sein als mit den Kindern von Selbständigerwerbenden? Aus den genannten Gründen und mit Verweis auf die Begründung im schriftlichen Antrag zur zweiten Lesung bitten der Votant und seine Fraktion den Rat, den Anträgen zu § 4 zuzustimmen und den im Vergleich zur Bundeslösung ausreisserischen Antrag der Regierung zum abzulehnen.

Anna **Lustenberger-Seitz** weist darauf hin, dass es in den drei Anträgen, die zur 2. Lesung eingegangen sind, vor allem um § 4 geht und somit um die Höhe der Zulage. Sie erinnern sich, im Bericht der Stawiko zum Einführungsgesetz über die Familienzulagen wurde die Stawiko selber von der Ausgleichskasse informiert, dass der Bund mit Artikel 7 und 8 der Verordnung über die Familienzulagen vom 31. Oktober 2007 die Anspruchsvoraussetzungen und die Kaufkraftanpassungen für Kinder mit Wohnsitz im Ausland regelt. Die Familienzulage bezieht sich auf die in den Kantonen beschlossenen Ansätze.

An der 1. Lesung wollte die Regierung mit einem Antrag für einen neuen Absatz bei § 4 dies verdeutlichen, worauf Felix Häcki einen Antrag stellen wollte, dass Kinderzulagen für im Ausland lebende Kinder gemäss Minimalansätzen des Bundes berechnet werden sollten. Um keine Unklarheiten aufkommen zu lassen, haben Sie dem Ordnungsantrag zugestimmt; die Anträge mussten schriftlich eingereicht werden, sie liegen nun vor.

Die Votantin möchte im Namen der Kommission wie folgt Stellung nehmen. Zu den Anträgen von Felix Häcki. Gemäss dem ersten Antrag von Felix Häcki (§ 4 Abs. 2 Bst. a) wird, unabhängig von der Kaufkraftbereinigung, eine neue, tiefere Familienzulagen für Anspruchsberechtigte aus dem Ausland eingeführt. In der Kommission wurde *nie* vorgebracht, dass man zwei verschiedene Ansätze von Familienzulagen definieren sollte, einen Normalansatz und einen tieferen Ansatz gemäss minimalen Bundesansätzen für Anspruchsberechtigte mit Kindern im Ausland. Im Gegenteil hat die Kommission das vom Regierungsrat vorgeschlagene System als solches gutgeheissen.

Zum zweiten Antrag (§ 4 Abs. 2 Bst. b). Die Kommission stimmte einstimmig für die Abschreibung der Motion Betschart/Hodel/Villiger; diese hat ja unter anderem verlangt, Kinderzulagen für im Ausland lebende Kinder sollen gemäss Kaufkraft des entsprechenden Landes berechnet werden. Da dies nun das Bundesgesetz regelt, müsste dies eigentlich in unserem Gesetz gar nicht mehr aufgeführt werden. Der Regierungsrat verdeutlicht dies einfach mit seinem Antrag. Die Kommission weicht daher im Grundsatz nicht von den einheitlichen Kinderzulagen gemäss kantonalzurischem Recht ab. Auch wenn die Kommission nun die Anträge von Felix Häcki

nicht im Einzelnen beraten hat, kann Anna Lustenberger namens der Kommission deshalb keine Zustimmung zu seinen beiden Anträgen beantragen.

Zum Antrag des Regierungsrats. Es ergibt sich aus dem eben Gesagten, dass die Kaufkraftbereinigung logischerweise auf den Ansätzen des Kantons und nicht etwa des Bundes vorgenommen wird. Auch die Begründung des Regierungsrats dazu verdeutlicht dies sehr klar. In der Kommission war dies selbstverständlich, und auch gemäss Stawiko-Bericht ist klar, dass sich die allfälligen Reduktionen wegen Kaufkraftbereinigung auf die im Kanton geltenden Ansätzen beziehen. Die Kommission unterstützt also den Antrag der Regierung, der zusätzliche Klarheit bringt.

Gregor **Kupper** weist darauf hin, dass die Stawiko an der letzten Sitzung diese Anträge, soweit sie vorlagen, nochmals behandelt hat. Es lagen uns der Antrag der Regierung und jener von Silvan Hotz vor. Da Felix Häckli Mitglied der Stawiko ist, haben wir selbstverständlich auch das von ihm dann anschliessend eingereichte Anliegen diskutiert. Die Stawiko unterstützt den Antrag der Regierung mit der Formulierung, wie sie in der Vorlage 1697.6 vorliegt. Sie schafft die nötige Klarheit für den Vollzug des Gesetzes. Die persönliche Meinung des Stawiko-Präsidenten zum Antrag von Felix Häckli ist nach Rücksprache mit Rolf Lindenmann, dem Leiter der Familienausgleichskasse, dass beim Bst. a mit den Kinderzulagen in sämtliches Ausland (also auch EU, EFTA) eine rechtsungleiche Behandlung vorliegt, die zumindest juristisch problematisch werden könnte. Beim Bst. b mit der Kaufkraftbereinigung hat Rolf Lindenmann dem Votanten bescheinigt, dass es zurzeit keinen einzigen Fall gibt, der diesbezüglich zu bearbeiten wäre. Wir haben also einen Sturm im Wasserglas. Gregor Kupper empfiehlt dem Rat, den Antrag der Regierung zu unterstützen und das Ganze nicht komplizierter zu machen, als es schon ist.

Hanni **Schriber-Neiger** hält fest, dass sich die AL-Fraktion dem Antrag der Regierung anschliesst.

Barbara **Gysel** weist darauf hin, dass der Antrag Häckli vorsieht, Zulagen für im Ausland lebende Kinder herabzustufen. Die Fälle, in denen diese Regelung zur Anwendung gelangt, sind sehr wenige – im Moment ist kein Fall bekannt. Die SP-Fraktion unterstützt deshalb ausdrücklich den Gedanken der Rechtsgleichheit, welche die Regierung anführt. Wir lehnen die Anträge von Felix Häckli ab.

Volkswirtschaftsdirektor Matthias **Michel** möchte besonders noch auf die Rechtsgleichheit eingehen. Es ist nun einmal so: Die Staatsverträge mit der EU und der EFTA sind so abgefasst, dass ein Gleichbehandlungsprinzip gilt. Das heisst, wir haben den Arbeitnehmenden, der für eine Zuger Unternehmung im Ausland arbeitet, gleich zu behandeln, wie wenn er hier wohnen würde. Von daher ginge es in diesem Bereich überhaupt nicht, für diese Länder eine differenzierte Regelung zu finden. Das Gleiche gilt für vier Balkanstaaten, mit denen die Schweiz Sozialversicherungsabkommen hat. Aber auch für den anderen Fall. Stellen wir uns vor, ein Zuger Arbeitnehmer geht für zwei, drei Jahre in die USA mit seiner Familie. Und obwohl gerade in den Städten der USA die Lebenskosten wohl ähnlich sind wie in der Schweiz, würden wir ihn gemäss Antrag Häckli anders behandeln. Wir gäben ihm tiefere Kinderzulagen, bzw. seiner Unternehmung. Er schaut, was er Ende

Monat netto in der Kasse hat. Es heisst nichts anderes, als dass die Zuger Unternehmung, wenn sie konkurrenzfähige Löhne anbieten will, den Lohn so gestalten müsste, dass tiefere Kinderzulagen wieder ausgeglichen würden. Wir treffen also im Endeffekt die Zuger Unternehmung und nicht den Arbeitnehmer, der nur schaut, ob sein Lohn stimmt – mit oder ohne Kinderzulagen. Es ist nicht gerade unternehmerfreundlich und auch von der Rechtsgleichheit her nicht statthaft, wenn wir diesen Zuger Unternehmer, der schliesslich hier Steuern bezahlt, für seine Arbeitnehmenden im Ausland anders behandeln, als wenn er die Leute hier beschäftigt. Das wäre die Quintessenz! Es gibt keine Gründe, weshalb wir hier zwei Systeme einführen sollten. Wir wären der einzige Kanton, der hier ein quasi doppeltes System einführen würde.

Beim zweiten Antrag ist es klar, dass wir unseren Regierungsantrag dem Antrag Häcki gegenüberstellen. Bitte unterstützen sie unseren Antrag und lehnen die Anträge Häcki ab!

Felix **Häcki** ist nicht zufrieden mit dem, was er eben gehört hat wegen der Delegierten, die von Zuger Firmen ins Ausland geschickt werden. Laut Bundesrecht erhalten sie dieselben Kinderzulagen wie in Zug. Er sieht nicht, wieso diese dann disqualifiziert wären oder schlechter behandelt als andere. Er verlangt ja, dass Bundesrecht angewendet wird. Und dort ist es ganz klar: Diejenigen, die durch eine Schweizer Firma ins Ausland delegiert werden, erhalten dieselben Kinderzulagen wie zu Hause.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass sofern der Antrag Häcki bezüglich Bst. a angenommen wird, die Annahme von Bst. b eine logische Folge davon ist. Grund: Die Kaufkraftbereinigung erfolgt immer auf der Basis der gesetzlichen Mindestansätze. Dann ist Bst. b des Antrags Häcki ebenfalls beschlossen. – Wenn aber Bst. a abgelehnt wird, könnte formalrechtlich Bst. b doch noch angenommen werden. Die Bundesansätze wären in diesem Fall nur dann massgebend, wenn eine Kaufkraftbereinigung erfolgt. Sonst nicht.

- ➔ Der Antrag Häcki bezüglich § 4 Abs. 2 Bst. a wird mit 56:18 Stimmen abgelehnt.
- ➔ Der Antrag Häcki bezüglich § 4 Abs. 2 Bst. b wird mit 56:18 Stimmen abgelehnt.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass nun über den Antrag von Silvan Hotz (Vorlage Nr. 1697.7) debattiert wird. Sowohl Stawiko wie Regierung stimmen dem Antrag zu.

Silvan **Hotz** dankt für die Zustimmung zu seinem Antrag. Sie haben die Richtigkeit erkannt! Der Automatismus, wie wir ihn in der 1. Lesung eingeführt haben, ist bei einer so grossen Differenz zu Mindestzulage nicht notwendig. Es kann nicht sein, dass wir blindlings immer alles übernehmen, was Bern uns vorgibt. Jede Erhöhung der Zulagen sollte genau abgewogen werden, bevor sie eingeführt wird. Übrigens ändert der Antrag nichts an der heutigen Zulagenhöhe. Der Regierungsrat kann dann aber frei entscheiden, ob er die Teuerung, welche Bern auf die Mindestzulage ausrichtet, auch geben will. Und wenn ja in welche Umfang.

Anna **Lustenberger-Seitz** hält fest, dass die Kommission auch diesen Antrag nicht beraten hat, weshalb sie keinen formellen Antrag der Kommission stellt. Sie haben es aber bereits gehört: Stawiko und Regierung stimmen dem Antrag Hotz zu. Der Kommission war die heutige Stellungnahme der Votantin bekannt und sie hat keine Gegenreaktion erhalten. Auch wurde gemäss Doodle-Umfrage keine zusätzliche Sitzung gewünscht. Daher kann die Kommissionspräsidentin annehmen, dass die grosse Mehrheit der Kommissionsmitglieder dem Antrag von Silvan Hotz zustimmt.

Hanni **Schriber-Neiger** weist darauf hin, dass die Regierung gemäss Antrag Hotz mit einer Kann-Formulierung nicht verpflichtet ist, die Erhöhung der Zulagen regelmässig anzupassen. Die AL-Fraktion lehnt diesen Antrag ab, denn er fördert eine willkürliche Anpassung und die Regierung kann beliebig reagieren. Wir wollen Rechtssicherheit und halten am Antrag der 1. Lesung fest.

Barbara **Gysel** stellt einen neuen Antrag. Die SP-Fraktion kann mit der Kann-Formulierung der Regierung leben. Wir möchten aber Festhalten, dass das Minimum feststeht. Deshalb würde es dann neu heißen:

«Bei der Anpassung der bundesrechtlichen Mindestansätze an die Teuerung nach Artikel 5 Abs. 3 FamZG kann der Regierungsrat gleichzeitig die Zulagen nach § 4 Abs. 1 mindestens im Umfang der Teuerung, maximal aber im doppelten Umfang erhöhen.»

Es ist uns nicht verständlich, weshalb das Minimum wegfallen sollte.

Volkswirtschaftsdirektor Matthias **Michel** möchte sich nur kurz zur Willkür äussern. Er glaubt nicht, dass wenn man dem Regierungsrat die Kompetenz gibt, damit eine Willkür verbunden ist. Im Gegenteil: Wir wehren uns ja nie dagegen, wenn man uns Ermessensspielraum einräumt. Zum Antrag von Barbara Gysel. Das macht insofern keinen Sinn: Wenn wir können, können wir auch eine Nulllösung beschliessen. Wenn der Bund anpasst, können wir auch gar nichts tun. Und der Antrag Gysel würde heißen: Wenn wir uns entschliessen, trotzdem etwas zu tun, müssen wir die Teuerung geben, können aber nicht nur die halbe geben. Es macht keinen Sinn, uns zu sagen: Wenn ihr etwas tut, müsst ihr die volle Teuerung geben oder gar nichts. Stimmen Sie deshalb dem Antrag Hotz zu!

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass es sich beim Antrag der SP-Fraktion um einen Unteränderungsantrag zum Antrag Hotz handelt, über den wir zuerst abstimmen müssen.

- ➔ Der Antrag der SP-Fraktion wird mit 57:10 Stimmen abgelehnt.
- ➔ Der Rat schliesst sich mit 53:18 Stimmen dem Antrag Hotz an.
- ➔ Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 59:7 Stimmen zu.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass Regierungsrat, vorberatende Kommission und Stawiko beantragen:

- die bereits erheblich erklärte Motion von Karl Betschart, Andrea Hodel und Beat Villiger betreffend Änderung des Gesetzes über die Kinderzulagen und der Vollzugsverordnung zum Gesetz über die Kinderzulage (Vorlage Nr. 1223.2 – 11513) sei abzuschreiben;
- die Motion der CVP-Fraktion betreffend Kinderzulagen für Selbständigerwerbende (Vorlage Nr. 1518.1 – 12327) sei erheblich zu erklären und abzuschreiben;
- die Motion Silvan Hotz und Irène Castell-Bachmann betreffend Senkung der Arbeitgeberbeiträge für Kinderzulagen (Vorlage Nr. 1580.1 – 12483) sei erheblich zu erklären und abzuschreiben.

→ Der Rat ist einverstanden.

711 Änderung des Gesetzes über die Entschädigung der nebenamtlichen Behördenmitglieder (Nebenamtsgesetz)

Traktandum 5 – Das Ergebnis der 1. Lesung vom 26. Februar 2009 (Ziff. 667) ist in der Vorlage Nr. 1719.4 – 13019 enthalten.

→ Der Rat stimmt der Vorlage in der *Schlussabstimmung* mit 69:0 Stimmen zu.

712 Änderung des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über den Umweltschutz (EG USG)

Traktandum 6 – Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1747.1/2 – 12907/08) und der Kommission (Nr. 1747.3 – 13050).

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass diese Vorlage von der Stawiko nicht vorbereitet wurde, da sie keine finanziellen Auswirkungen hat.

Silvia **Künzli** weist darauf hin, dass es in der Politik auch immer wieder Geschäfte gibt, die trotz ihrer Bedeutung so unbestritten sind, dass sie beinahe schon langweilig sind. Über ein solches Geschäft müssen wir heute beschliessen. Denn bei dieser Gesetzesvorlage geht es ausschliesslich um die Regelung der Zuständigkeiten zum Vollzug von Vorschriften, die der Bund schon am 18. Mai 2005 beschlossen hat. Und in Kraft gesetzt wurden das neue Chemikaliengesetz und die darauf abgestützten Verordnungen auf den 10. August 2005.

Während die Kompetenz zum Erlass des materiellen Rechts in der Chemikaliengesetzgebung allein beim Bund liegt, ist der Vollzug der Vorschriften dagegen Sache der Kantone. Wir befassen uns heute daher nur mit der Frage, wer innerhalb des Kantons dafür besorgt ist, dass die Vorschriften des Bundes eingehalten werden.

Der Anstoss zu dieser Gesetzesvorlage ging vom Bund aus, der damit seine Chemikaliengesetzgebung umfassend überarbeitete und insbesondere das frühere Giftgesetz durch das Chemikaliengesetz austauschte. Grundlage der Chemikaliengesetzgebung auf Bundesebene sind aber nicht nur das Chemikaliengesetz, sondern auch das Umweltschutz- und das Landwirtschaftsgesetz.

Gestützt auf die überarbeiteten Grundlagen auf Gesetzesstufe fasste der Bund das Verordnungsrecht vollständig neu. Das neue Recht umfasst sieben Verordnungen des Bundesrats, die sich auf drei verschiedene Gesetze stützen. Die verschiedenen Regelungen wurden zwar anders gegliedert als bisher, materiell änderte sich jedoch kaum etwas. Nach früherem Recht hat der Bund nach dem Schutzobjekt differenziert. Was den Menschen gefährdete, wurde in der Giftverordnung, was die Umwelt gefährdete, in der Stoffverordnung geregelt. Diese Unterscheidung hat der Bund nun fallen gelassen. Neu ist das Gefährdungspotential des Stoffes für die Systematik verantwortlich. Die Chemikalienverordnung schützt Gesundheit und Umwelt.

Das Wichtigste in Kürze:

- Die Giftklassen und die entsprechende Kennzeichnung mit Giftbändern werden aufgehoben. Stattdessen werden gefährliche Chemikalien nach den Bestimmungen von EU-Richtlinien eingestuft und gekennzeichnet. Die Kennzeichnung erfolgt mit Gefahrensymbolen und -bezeichnungen sowie mit standardisierten Gefahrenhinweisen (so genannte R-Sätze) und Sicherheitsratschlägen (so genannte S-Sätze).
- Nach dem Prinzip der Selbstkontrolle erfolgt das Inverkehrbringen von Chemikalien unter Verantwortung des Herstellers oder des Importeurs. Zulassungen sind für eine grosse Mehrzahl der Chemikalien nicht mehr erforderlich.
- Für den Verkehr mit Chemikalien sind keine Bewilligungen mehr notwendig. Die allgemeinen Giftbewilligungen, die Giftbücher und die Giftscheine werden abgeschafft. Für den beruflichen Umgang mit gewissen besonders gefährlichen Chemikalien sind jedoch Fachbewilligungen notwendig.
- Bei gewissen Tätigkeiten mit Chemikalien ist der kantonalen Vollzugsbehörde eine Ansprechperson mitzuteilen. Verkaufsstellen, die besonders gefährlichen Stoffe und Zubereitungen an das Publikum abgeben, müssen über Mitarbeiter mit Sachkenntnis verfügen.
- Die Einschränkungen und Verbote für umweltgefährdende Chemikalien, die bisher in der Stoffverordnung geregelt wurden, sind in die Chemikalien-Risikoreduktionsverordnung übernommen worden. Neue Bestimmungen wurden aus dem europäischen Chemikalienrecht übernommen.

Die vorberatende Kommission hat an ihrer Sitzung vom 27. Februar 2009 die Vorlage der Regierung beraten. Sie liess sich dabei durch Gesundheitsdirektor Joachim Eder und seine Mitarbeitenden, Generalsekretär Daniel Schriber und die juristische Mitarbeiterin Christine Aschwanden, über diese komplexe Materie näher orientieren. Eintreten war seitens aller Fraktionen unbestritten. Fragen wurden gestellt und näher diskutiert.

Obwohl die Änderung des Einführungsgesetzes erst heute vorliegt und die Bundesgesetzgebung bereits seit 2005 in Kraft ist, konnte in der Zwischenzeit problemlos weitergearbeitet werden. Das zeigt, dass bereits nach dem neuen Recht gelebt wird und gewisse Bestimmungen des alten Rechts hinfällig wurden. Viele Kantone haben ihre Rechtsvorschriften aber bis heute noch nicht angepasst.

Es gibt eine 13-seitige Vollzugsliste mit den einzelnen Aufgaben des Chemikalienrechts und den entsprechenden Zuständigkeiten im Kanton. Die Ämter haben wie bisher Überwachungs- und Kontrollaufgaben in ihrem jeweiligen fachlichen Zuständigkeitsbereich. Nötige Abgrenzungen sind bereits umgesetzt. Mit dem Erlass der neuen Vorschriften werden keine neuen Stellenprozente erforderlich. In der Schlussabstimmung wurde die Vorlage mit 15:0 Stimmen gutgeheissen.

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit, verbunden mit der Bitte, auf diese Vorlage einzutreten. Die SVP ist einstimmig für Eintreten auf diese Vorlage.

Josef **Murer** möchte sich der Kommissionssprecherin vollumfänglich anschliessen. Die CVP hat sich einstimmig für Eintreten ausgesprochen.

Hubert **Schuler** hält fest, dass auch die SP-Fraktion für Eintreten ist.

Gesundheitsdirektor Joachim **Eder** verzichtet auf ein Votum und verweist auf den umfassenden Bericht.

EINTRETEN ist unbestritten.

DETAILBERATUNG

Das Wort wird nicht verlangt.

→ Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1747.4 – 13085 enthalten.

713

- **Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Tangente Zug/Baar»**
- **Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Tangente Zug/Baar»**
Traktandum 7.1/2 – Es liegen vor: Bericht und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1646.1./2./.3 – 12640/41/42).
- **Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend «Tangente Zug/Baar»**
Traktandum 7.3 – Es liegen vor: Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1646.4/1694.2 – 12948), der Kommission für Tiefbauten (Nr. 1646.5 – 13045) und der Staatwirtschaftskommission (Nrn. 1646.6/1694.3 – 13055).
- **Interpellation von Alois Gössi betreffend «Tangente Zug/Baar»**
Traktandum 7.4 – Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1541.2 – 12644).

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, die Eintretensdebatte für die beiden Vorlagen Nr. 1646.2 und 1646.3 wegen des materiellen Zusammenhangs zusammen vorgenommen wird. Gleichzeitig wird beim Eintreten über das Postulat und die Interpellation debattiert, da sie mit den beiden anderen Vorlagen eng zusammenhängen.

Daniel **Burch** weist darauf hin, dass im Kommissionsbericht das Vorgehen, die diskutierten Aspekte und die Abstimmungsergebnisse dargestellt sind. Er beschränkt sich daher auf die wichtigsten Punkte.

Warum brauchen wir diese Tangente? Seit 1960 hat sich im Kanton Zug die Bevölkerungszahl verdoppelt, die Zahl der Arbeitsplätze verdreifacht und jene der Motorfahrzeuge verachtfacht. Diese Entwicklung hat in unserem Kanton vieles sichtbar verändert. Das Kantonsstrassennetz hingegen wurde nicht weiterentwickelt. Die Konsequenzen des vernachlässigten Strassenbaus sind regelmässige Staus in den

Spitzenstunden auf den Hauptverkehrsachsen. Damit verbunden sind höhere Emissionen und ein höherer Treibstoffverbrauch. Allein im Kanton Zug belaufen sich die jährlichen Staukosten auf rund 50 Mio. Franken. Es ist höchste Zeit, die nötigen Infrastrukturen zu schaffen, damit der Kanton als Lebens- und Wirtschaftsstandort attraktiv bleibt.

2004 haben wir in diesem Rat nach intensiven Diskussionen den Richtplan genehmigt. Darin haben wir unsere Vorstellungen, wie wir die Mobilität der Bevölkerung für die Zukunft sicherstellen möchten, genau definiert. Wir haben uns für ein komplementäres Verkehrssystem entschieden, bei dem sich der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Verkehr und der so genannte Langsamverkehr (Velofahrer und Fussgänger) bestmöglich ergänzen.

Mit der Tangente Zug/Baar sollen die Ortszentren vom Durchgangsverkehr entlastet, die verkehrsmässige Anbindung an und von den Siedlungsgebieten verbessert und der Individualverkehr direkt auf die Nationalstrasse geführt werden. Die Tangente Zug/Baar wird zum zentralen Dreh- und Angelpunkt in der Talebene zwischen Zug und Baar. Sie ist zugleich das letzte Glied im fein abgestimmten Netz der prioritären Strassenbauvorhaben. Die übrigen Projekte der ersten Priorität haben die politischen Hürden genommen und sind teilweise schon im Bau.

Wie beurteilen die betroffenen Gemeinden das Projekt? Die direkt betroffenen Gemeinden Zug und Baar haben sich für den Bau der Tangente ausgesprochen. Ihre Fragen konnten beantwortet und ihre Anliegen und Wünsche weitgehend berücksichtigt werden. Für das gesamte Berggebiet ist die Tangente lebenswichtig und für die Entwicklung notwendig. In der Gemeinde Menziken befürchtete man anfänglich, die Tangente würde mehr Durchgangsverkehr im Dorf bewirken. Eine Studie zeigt nun, dass die Tangente keinen oder allenfalls einen minimalen Effekt auf den Durchgangsverkehr haben wird.

Welche Auswirkungen hat der Riegel in der Industriestrasse? Mit dem von der Stadt Zug gewünschten Riegel wird der gesamte Verkehr von der Industriestrasse Richtung Westen primär auf die Baarerstrasse und teilweise auf die Nordzufahrt verlagert. Das Ziel, die Baarerstrasse für den öffentlichen Verkehr und die Bevölkerung attraktiv zu gestalten, ist daher sehr fraglich. Um eine ausgewogene Verkehrsbelastung zu erreichen, ist die Industriestrasse nötig. Wahrscheinlich muss, um den Fahrplan des Busverkehrs auf der Baarerstrasse einzuhalten, auf diesen Riegel verzichtet werden.

Wäre eine Etappierung sinnvoll? Diese Frage gilt es bezüglich Zielerreichung und Kosten differenziert zu betrachten. Allein mit der direkten Erschliessung des Wirtschaftsraumes Baarermatte, Göbli, Neufeld und Neuhof und der Vernetzung der Gewerbegebiete untereinander werden wichtige Ziele der Tangente nicht erfüllt. Die Berggemeinden hätten immer noch keinen besseren Anschluss an die Autobahn und die Arbeitsgebiete. Die Zentren von Zug und Baar wären ebenfalls nicht entlastet. Zudem wäre ein solches Bauvorhaben keine kantonale, sondern eine Aufgabe der Gemeinden. Gegen eine Etappierung haben sich insbesondere auch die Berggemeinden ausgesprochen.

Aus finanziellen Überlegungen macht eine Etappierung ebenfalls keinen Sinn. Eine erste Etappe, d.h. ohne Berganschluss, würde ca. 140 Mio. Franken kosten. Für den Endausbau müssten mit diesem Vorgehen weitere ca. 70 bis 80 Mio. Franken aufgewendet werden. Eine Etappierung des Gesamtprojekts macht keinen Sinn! Sie erfüllt das Ziel nicht und ist teurer.

Welche Massnahmen sind im Bereich Umwelt und Landschaftsschutz vorgesehen? Es ist unbestritten, dass die Tangente Zug/Baar den Raum zwischen Neufeld und Geissbühl verändern wird. Dieses Gebiet wurde in den letzten Jahren durch die Ausdehnung der Siedlungsgebiete stark überbaut und auch verändert. Mit dem

Richtplan und den gemeindlichen Zonenplänen wird der freie Landschaftsraum zwischen Baar und Inwil/Göbli umfassend gesichert. Im Projekt sind als Kompensation für die Veränderung durch die Strasse Schutz-, Ausgleichs- und Wiederherstellungsmassnahmen vorgesehen. Ebenfalls werden Massnahmen aus früheren Zeiten korrigiert und der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt. Allein die Kosten von ökologischen Ausgleichsmassnahmen, die nicht im direkten Zusammenhang mit den Bauprojekt stehen, unter anderem die Wiederherstellung des Tobels beim Margel, belaufen sich auf 7 Mio. Franken. Das Projekt nimmt in hohem Masse Rücksicht auf die Anliegen des Natur und des Landschaftsschutzes, wertet die Natur in einigen Abschnitten auf und schafft neue Erholungsräume.

Wie wird dieses Bauvorhaben finanziert? Die gesamten Baukosten von 201 Mio. Franken werden aus den Mitteln der Spezialfinanzierung Strassenbau, also von den Motorfahrzeughaltern finanziert. Alle Projekte der ersten Priorität können ohne Verschuldung und ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer finanziert werden. Längerfristig betrachtet, reicht das Geld auch für den Bau des Stadttunnels Zug und die Umfahrung im Berggebiet. Der Baudirektor versicherte auch, dass bei einer allfälligen Erhöhung des Erwerbspreises für Landwirtschaftsland die Kostensteigerung von ca. 4,85 Mio. Franken im Gesamtkredit Platz finden wird.

Macht ein zweistufiges Kreditbewilligungsverfahren Sinn? Das vorliegende generelle Projekt ist sehr detailliert. Alle relevanten Aspekte werden aufgezeigt und alle Grundsatzfragen plausibel beantwortet. Die relativ kurze Beratung in der Kommission ist im Wesentlichen auf die gute Vorbereitung und Ausarbeitung des Projekts durch die gesamte Baudirektion zurückzuführen. An dieser Stelle dankt der Kommissionspräsident allen Beteiligten für ihr Engagement. Es gab kaum Fragen, die nicht unmittelbar beantwortet werden konnten. Mit den vorliegenden Informationen kann das Bauvorhaben Tangente Zug/Baar zweifelsfrei beurteilt werden. Bei den bisherigen Strassenbauprojekten hat sich das einstufige Verfahren bewährt. Es wäre töricht, die bisherige Praxis zu ändern. Mit dem einstufigen Verfahren schaffen wir Planungssicherheit und gewinnen Zeit.

Daniel Burch fasst zusammen. Die vorberatende Kommission beantragt,

- auf die Vorlagen einzutreten und diesen zuzustimmen,
- vom Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrats vom 2. Dezember 2008 Kenntnis zu nehmen und
- das Postulat von SP- und AL-Fraktion betreffend Tangente Zug/Baar erheblich zu erklären und gleichzeitig als erledigt abzuschreiben. Die darin gestellten Fragen wurden umfangreich beantwortet.

Stawiko-Präsident Gregor **Kupper** weist darauf hin, dass dieses Geschäft im Gegensatz zum vorherigen für jeden erkennbare finanzielle Auswirkungen hat. Es wurde daher von der Stawiko ausführlich diskutiert und ausgeleuchtet. Wir wurden dabei vom Baudirektor tatkräftig unterstützt. Er hat keine Frage offen gelassen. Damit kann der Votant die wesentlichen Ausführungen zu den finanziellen Aspekten machen. Er hält sich dabei an die Tabelle auf S. 42 der regierungsrätlichen Vorlage, wo wir die Kostenzusammenstellung im Detail sehen.

Wir haben als erste Position den Landerwerb. Der Kommissionspräsident hat schon gesagt, dass da natürlich Diskussionsstoff drin ist, weil wir ja wissen, dass eine Erhöhung dieses Werts von 20 auf evtl. 80 Franken im Raum steht. Das wird auch diese Vorlage treffen. Der Baudirektor rechnet diesbezüglich mit Mehrkosten in der Grössenordnung von knapp 5 Millionen. Er ist aber der Ansicht, dass diese Mehrkosten im Kredit Platz haben.

Es stellte sich natürlich bei der Stawiko die Frage, wie viel Luft denn überhaupt in diesem Kreditvolumen von 201 Mio. Franken vorhanden ist. Wir sehen aber, dass ja Reserven eingebaut sind. Wir wissen auch, dass bei der Ermittlung der Baukosten selbst noch grosse Unsicherheiten bestehen. Der Baudirektor hat uns zwar versichert, dass aufgrund des heutigen Wissensstands diese Kosten seriös ermittelt worden sind, dass aber natürlich im Verlauf der Projektweiterbearbeitung noch Veränderungen eintreten können. Er hat uns versichert, dass er jedenfalls mit dem Kostendach von 201 Millionen dieses Projekt realisieren will und keine Nachtragskredite in Aussicht stehen. Wir sehen in der Tabelle, dass Reserven von 35 Millionen eingebaut sind. Das mag im ersten Augenblick als grossen Betrag erscheinen. In der Projektphase, in der wir aber heute stehen, ist diese Position unbedingt erforderlich und auch üblich in dieser Grössenordnung.

Als letzte Position haben wir die Mehrwertsteuer. Selbstverständlich ist es so, dass auf dem Landerwerb keine Mehrwertsteuer bezahlt werden muss. Auch da steckt nochmals eine Reserve in der Grössenordnung von etwa 1,4 Mio. Franken drin.

Die Stawiko hält den Kostenrahmen, wie er hier vorgegeben ist, für vertretbar. Sie ist sich bewusst, dass es ein wichtiges Strassenbauwerk für die Entwicklung unserer Region ist. Wir müssen uns auch bewusst sein, dass die Strasse im besten Fall 2020/21 zur Verfügung steht. Wir leiten also da etwas ein, das sicher noch zehn Jahre Bearbeitung und Bau beanspruchen wird.

Auf S. 9 des Kommissionsberichts sehen wir Ausführungen zur Finanzierung dieses Geschäfts. Sie finden dort eine Tabelle zur Entwicklung der Spezialfinanzierung. Der Kommissionspräsident hat ausgeführt, dass das Bauvorhaben voll zulassen der Spezialfinanzierung Strassenbau abgewickelt wird. Wir waren mit der vorliegenden Kurve nicht ganz zufrieden und wollten auch wissen, wie sie zustande gekommen ist. Wir haben deshalb vom Baudirektor eine Tabelle erhalten über die Projekte der ersten Priorität. Sie finden sie auf S. 2 unseres Berichts. Sie gibt jedem genügend Aufschluss, damit die Entwicklung dieser Strassenbaufinanzierung beurteilt werden kann. Die Stawiko schliesst sich den Ausführungen der beratenden Kommission und des Baudirektors an, dass wir davon ausgehen können, dass die Projekte in der ersten Priorität voll finanziert werden können, ohne dass die Kurve ins Minus absackt.

Wir haben diskutiert über den Bereich zweistufiges Kreditbewilligungsverfahren und über die Etappierung der Strasse. Daniel Burch hat in seinem Votum ausführlich dazu Stellung genommen. Der Stawiko-Präsident verzichtet auf die Wiederholung dieser Argumente und weist darauf hin, dass die Stawiko sich hier Daniel Burch vollumfänglich anschliesst, ein einstufiges Verfahren und keine Etappierung unterstützt. – Die Stawiko hat dem Geschäft mit 6:1 Stimmen zugestimmt. Gregor Kupper beantragt Eintreten und Zustimmung.

Franz **Hürlimann** weist darauf hin, dass der Kanton Zug anhaltend überproportional wächst. Eng mit diesem Wachstum verbunden ist das Verlangen der arbeitenden, der shoppenden, der wohnenden und der Erholung suchenden Bevölkerung nach Mobilität. So ist die Verkehrsbelastung im Kanton Zug heute zehnmal grösser als 1960. Um dieser Frage der veränderten Verhältnisse Rechnung tragen zu können, müssen Infrastrukturen zwingend angepasst und neue Verkehrs- und Zufahrtsstrassen gebaut werden. Denn eines belegen uns die aktualisierten Erhebungen mit aller Deutlichkeit: Im Raum Zug muss bis im Jahre 2020 mit einer Verkehrszunahme von deutlich über 20 Prozent gerechnet werden. Das heisst aber auch: Ohne die neue Tangente Zug/Baar wird die Verkehrsbelastung auf den bestehenden Strassen in Zug und Baar zweifelsfrei massiv grösser werden.

Bei der «Tangente Zug/Baar» handelt es sich um das letzte Projekt der ersten Priorität. Mit dem Projekt können gleich mehrere grosse Bedürfnisse zweckmässig berücksichtigt werden:

1. Die neue Kantonsstrasse Tangente Zug/Baar verbindet die Berggemeinden mit der Autobahn Richtung Zürich und Luzern/Gotthard auf dem kürzestmöglichen Weg. Einem alten Anliegen der Berggemeinden kann damit nachgekommen werden.
2. Die Tangente Zug/Baar ist das Rückgrat der aufstrebenden Arbeitsplatzgebiete Baarermette, Göbli, Neufeld und der Gewerbezone Neuhof westlich der Bahnlinie Zug-Baar.
3. Der Verkehr aus den Berggemeinden fliesst direkt auf die Autobahn. Die Tangente Zug/Baar entlastet namentlich die Wohngebiete entlang der Ägeristrasse und das Zentrum von Baar sowie die nordöstlichen Wohngebiete der Stadt Zug.
4. Die Tangente Zug/Baar ist ein wesentlicher Bestandteil des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts. Sie ist auf das Strassenverkehrsnetz im Kanton Zug abgestimmt. Von diesem Zusammenwirken kann auch der öffentliche Verkehr nachhaltig profitieren.

Die CVP hat sich mit der Vorlage intensiv auseinandergesetzt. Sie ist einheitlich der Meinung, dem zunehmenden Verkehr auf Zuger Strassen sei rechtzeitig zu begegnen und die aufkommenden Verkehrsströme müssten in einem verträglichen Mass um die Wohngebiete herum geführt werden. Die Tangente Zug/Baar erachtet sie als notwendig. Sie bildet ein wichtiges Element für die Verkehrsplanung der Zukunft und ist für den aufstrebenden Kanton Zug unabdingbar.

Flankierende Massnahmen sind für die CVP-Fraktion dort angebracht, wo sie wirklich notwendig sind, wie etwa die Dosierung beim Knoten Margel und an der Zugerstrasse oder die Unterbrechung des motorisierten Individualverkehrs an den Nord-Süd-Verbindungen von Inwilerried- und Rigrstrasse.

Ebenfalls ist die CVP der Meinung, dass mit den Bachrenaturierungen auf eine zweckmässige landwirtschaftliche Nutzung zwingend Rücksicht genommen werden muss.

Die Projektierung der Tangente Zug/Baar wurde durch die Baudirektion seriös erarbeitet. In einem Zusatzbericht berücksichtigte sie nachträgliche Wünsche der Gemeinden Zug und Baar und liess neueste Verkehrserhebungen einfließen. Dies hat allerdings eine einjährige Verzögerung zur Folge. Zeit also, unbedingt vorwärts zu machen.

Die CVP gibt den Anträgen der Regierung grünes Licht. Insbesondere lehnt sie eine Etappierung entschieden ab, weil sie sich negativ auf die Verkehrsströme auswirken und deutlich höhere Kosten für das Gesamtprojekt verursachen würde. Gleichfalls befürwortet sie das einstufige Verfahren. Die CVP spricht sich ohne Gegenstimme aus für das Generelle Projekt Tangente Zug/Baar sowie zum Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts Tangente Zug/Baar. Das Postulat wird einstimmig erheblich erklärt.

Peter **Diehm** wird sich kurz halten, da schon sehr vieles zu diesem Projekt gesagt wurde. Das Projekt ist gut, die betroffenen Gemeinden sind damit einverstanden. Die Finanzierung ist gesichert. Es muss aber an dieser Stelle wieder einmal gesagt werden, dass die Gelder für den Strassenbau durch Motorfahrzeugsteuern generiert werden. Und wer so gemolken wird wie der Autofahrer (es sind ja auch noch Treibstoffzuschläge usw.), hat ein Recht auf eine gute Infrastruktur.

Eine Aufsplittung des Projekts kommt für die FDP-Fraktion absolut nicht in Frage. Die Tangente Zug/Baar hat die Aufgabe, den Berg an die Autobahn direkt anzubin-

den. Ebenso soll sie die Ägeristrasse in Zug und Baar vom Durchgangsverkehr entlasten. Als angenehmer Nebeneffekt kann der Wirtschaftsraum Baarermatte, Göbli, Neufeld und Neuhof besser erschlossen werden. Bei einer Etappierung aber würde nur dieser Wirtschaftsraum besser erschlossen. Das wäre aber keine Kantonsaufgabe, sondern müsste von den Gemeinden Zug und Baar gemacht werden.

Ebenso ist die FDP-Fraktion für das einstufige Verfahren. Die Vorlage ist auf einem hohen Niveau, und man kann sich vorstellen, wie die neue Strasse in die Landschaft zu liegen kommt. Somit soll und kann man *einmal* zu diesem Projekt Stellung nehmen – und zwar möglichst früh, denn Planungsleichen haben wir in der Vergangenheit genügend produziert. Wer am letzten Wochenende am West-Fest war oder die Autobahn durch das Knonauer Amt schon mal gesucht und eventuell gefunden hat, konnte feststellen, dass sich die Art des Strassenbaus massiv verändert hat, die Opposition dagegen jedoch nicht!

Beat **Zürcher** erinnert daran, dass bis jetzt alles rund lief für dieses Projekt. Nach ihm wird das vielleicht anders aussehen. – Die SVP-Fraktion ist einstimmig mit dem generellen Projekt einverstanden, so wie es vom Regierungsrat mit einem Objektkredit von 201 Mio. Franken beantragt wird. Das heisst auch, dass wir gegen eine Etappierung sind.

Das 2,3 km lange Strassenbauwerk, das mit einem Tunnel versehen ist und durch eine Grundwasserzone geführt werden muss, ist für das gesamte Verkehrskonzept des Kantons Zug von enormer Bedeutung. Alles zusammen, das heisst die Nordzufahrt, die Umfahrung Cham/Hünenberg, die Tangente Zug/Baar und verschiedene weitere Projekte braucht es, damit die Dörfer und Städte zur Ruhe kommen. Speziell bei dieser Strasse erhofft sich Baar eine enorme Dorfkernentlastung. Der Bergverkehr kann damit direkter und schneller auf die Autobahn oder an die jeweiligen Arbeitsorte in der Stadt Zug und südlichen Teil von Baar geführt werden.

Der Votant will dem Rat nicht weiter von diesem Projekt erzählen, denn es wurde an verschiedenen Orientierungen in den Gemeinden vorgestellt. Es steht auch sehr ausführlich in der regierungsrätlichen Vorlage und in den Berichten von Tiefbaukommission und Stawiko, was das Finanzielle anbelangt. Dennoch möchte der Votant erwähnt haben, dass sämtliche Strassenbauvorhaben der ersten Priorität durch die Spezialfinanzierung Strassenbau finanziert werden können – ohne eine Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer. Darüber hinaus kann und wird unser Regierungsrat die Beiträge vom Bund abholen, weil die Tangente Zug/Baar auch ein Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Kantons Zug ist.

Berty **Zeiter** meint, ihr Vorredner habe Recht; es wird den Rat nicht überraschen, dass die AL-Fraktion den Antrag für Nichteintreten auf die Vorlagen Nr. 1646.2 und 3 stellt. Die Gründe dafür sind folgende.

Als erstes steht der Nutzen dieses Projekts in keinem Verhältnis zu den Nachteilen. Nach den Berechnungen des Verkehrsmodells werden täglich ca. 6'000 Fahrzeuge aus dem Berggebiet die Tangente benützen, weil sie direkt die Autobahn ansteuern wollen. Die Stadt Zug wird jedoch im Kern nicht entlastet, Baar nur marginal. Der Verkehrsstrom auf der Rigistrasse wird im Jahr 2020 gleich hoch sein, egal ob mit oder ohne Tangente. Stattdessen jedoch werden wir die grüne Lunge zwischen Baar und Inwil, zwischen der Zugerstrasse und der Oberallmend Baar unwiederbringlich zerstört haben. Deshalb kam auch der Prüfbericht des Bundes zum Aggro-Programm zur negativen Einschätzung, dass Kosten und Nutzen dieses Projekts in keinem Verhältnis zueinander stehen.

Die gleichen Nachteile, die der Prüfbericht aufzählt, sind auch dem Gemeinderat Baar wie dem Stadtrat Zug sehr wohl bewusst Deshalb haben sich die beiden Exekutiven nur mit grossen Vorbehalten für das Projekt ausgesprochen. So heisst es in der Stellungnahme des Stadtrats Zug vom 17. Februar 2009: «Angesichts der geringen Entlastungswirkung und der unerwünschten Immissionsverlagerungen in bestehende Siedlungsgebiete, aber auch der negativen Zerschneidungs- und Zersiedlungseffekte erzeugt das Projekt einen ungenügenden Nutzen, um die hohen Kosten rechtfertigen zu können.»

Der Gemeinderat Baar hatte in der Vernehmlassung vom März 2007 festgehalten: «Bezüglich der Immissionen ist im Zentrumsgebiet von Baar nicht mit einer markanten Verbesserung zu rechnen. Im Süden von Baar mit den Wohngebieten Inwil und Neufeld sowie im Siedlungsgebiet im Hangbereich verschlechtert sich hingegen die Situation. Negativ zu werten ist die erforderliche offene Linienführung in der freien Landschaft und die damit einhergehende Zerschneidung intakter Kulturlandschaften. Mit Blick auf eine umfassende Kosten-/Nutzenabwägung wirft das vollständige Projekt Tangente Neufeld sicherlich gewichtige Fragen auf. Wir beantragen, dass eine Etappierung ernsthaft geprüft wird und deren Auswirkungen im Hinblick auf die politische Diskussion aufgezeigt werden.» In der Stellungnahme zum Zusatzbericht des Regierungsrats moniert der Gemeinderat Baar, dass die Kostenangaben zur Etappierung fehlen. Eine Zahl, die allerdings nicht konkret nachvollziehbar ist, wurde uns in der Tiefbaukommission nachgeliefert.

Ein weiterer Grund, warum die AL-Fraktion nicht auf diese Vorlage eintreten will, liegt in der aktuellen ökologischen Situation: Wir müssen dringend beginnen umzudenken! Die Klimaveränderung auf Grund des CO₂-Ausstosses beschleunigt sich und stellt eine existentielle Bedrohung dar. Statt diese Realität wahrzunehmen – als wahr anzunehmen – und adäquat darauf zu reagieren, erweitern wir grosszügig unsere Strassenkapazitäten und versuchen dadurch, unsere wirtschaftlichen und persönlichen Interessen und Privilegien in kurzsichtiger Weise zu verteidigen.

Es ist bezeichnend, dass die Regierung in den Modellrechnungen nur die Verkehrszahlen von 2020, also kurz nach der geplanten Fertigstellung der Tangente, präsentiert. Das Verkehrsmodell weiss nämlich etwas, das die meisten von Ihnen nicht wahrhaben wollen! Das Verkehrsmodell würde nämlich dynamisch rechnen. Sobald auf einer Strasse eine Verkehrsabnahme entsteht, werden neue Kapazitäten geschaffen. Das bedeutet, dass der Verkehr bald wieder über die entlastete Strasse fahren wird. Das Modell basiert also auch auf der Erkenntnis, dass durch neuen Strassenbau zusätzlicher Verkehr generiert wird. Und fünf Jahre später werden wieder alle Strassen voll sein, genau wie das bisher schon nach den Eröffnungen der Umfahrungen von Cham und Baar geschehen ist.

Deshalb trägt das vorliegende Projekt weiter dazu bei, den Verkehr im Kanton Zug zu verstärken statt zu reduzieren. Unser Lebensraum wird weiter eingeengt, unsere Luft noch stärker belastet. Dabei ist den meisten von uns doch bewusst, dass wir für einen langfristigen Erhalt unserer Lebensqualität letztlich genau das Gegenteil brauchen.

Auch die aktuelle Situation der Wirtschaft lässt uns dieses Strassenprojekt ablehnen. Die Weltproduktion von Erdöl wird in absehbarer Zeit unwiderruflich zurückgehen, und dies bei wachsender Nachfrage. Ölabhängige Verkehrssysteme müssen so bald wie möglich umgebaut und nicht noch verstärkt werden – je schneller damit angefangen wird, desto einfacher wird der Übergang werden.

Unter diesen Voraussetzungen ist eine 200 Millionen-Megainvestition in eine neue Strasse, welche die Kapazität für den ölabhängigen und CO₂-produzierenden Autoverkehr massiv erhöht, eine kapitale Fehlinvestition. Alle diese Argumente

münden bei uns in die Forderung Übungsabbruch! Und deshalb beantragen wir, auf die Vorlage 1646 nicht einzutreten.

Noch zwei Bemerkungen. Der Präsident der Tiefbaukommission hat sich in seinem Votum gegen den Riegel Industriestrasse ausgesprochen. Da hat er nicht die Meinung der Kommission vertreten, sondern seine persönliche Meinung. In der Kommission haben wir zwar in zwei, drei Sätzen Informationen darüber erhalten, dass der Riegel nicht sakrosankt ist, aber wir haben darüber nicht diskutiert und auch keinen Beschluss gefasst.

Im Zusammenhang mit dem Postulat von SP und AF muss die Votantin zum Schluss auch noch einen Tadel anbringen. Die Antwort der Regierung ist hier, wie bei allen Themen, die von der gegnerischen Seite her eingebracht wurden, äußerst mager ausgefallen. Berty Zeiter möchte im Namen ihrer Fraktion darum bitten, dass die Regierung sich mehr bemüht, objektive und neutrale Antworten zu liefern. Es ist bedenklich, wenn ihr Widerstand und ihre einseitige Stellungnahme so weit gehen, dass sogar die Anregungen der beiden betroffenen Gemeindeexekutiven spürbar widerspenstig aufgenommen und nicht mal halbherzig beantwortet werden, wenn sie nicht zugunsten des Projekts gedreht werden können.

Markus **Jans** muss als letzter Fraktionssprecher nicht nochmals alles wiederholen, was bereits gesagt wurde. Deshalb kann er sich etwas kürzer fassen. – Trotz weiteren Strassenkilometern gibt es keine echte Entlastung vom Verkehr. Wie üblich bei neuen Strassen steht die Verkehrsverlagerung im Vordergrund, in neue und bisher von weniger Verkehr belastete Quartiere. In diesem Fall trifft es vor allem die Ortschaft Inwil, welche unter dem Mehrverkehr zu leiden hat. Zur Erschliessung dieses Quartiers und der angrenzenden Industriegebiete braucht es keinen Berganschluss. Dazu genügt eine direkte Anbindung der Baarermatte an den Knoten Neufeld. Dass dies funktioniert, zeigt der Zusatzbericht des Regierungsrats deutlich.

Von der neuen Strasse profitiert die Stadt Zug nur wenig und Baar nicht viel mehr. Das Einzige was sich wirklich verändert ist, dass sich der Stau an andere Orte wie z.B. an den Knoten Neufeld verlagern wird. Die landschaftspflegerische Begleitplanung ist reine Kosmetik. Es ist unbestritten, dass die neue Strasse 8,5 Hektaren wertvolles Kulturland benötigt, das heute ohne landschaftspflegerische Begleitplanung auskommt. Die Wege entlang der neuen Hauptstrasse machen aus dem bisherigen Naherholungsgebiet für Velofahrende und zu Fuss Gehende einen Erlebnispfad der negativen Art: Lärm, Abgase, begrenzte Sicht aufgrund von Lärmschutzwänden. Die Einschränkung der Naherholung und mangelnde Querverbindungen verhindern die attraktive Erholung. Zumindest werden frühere falsche Eingriffe in die Landschaft heute wieder korrigiert. Die Tangente Zug/Baar kostet viel und bringt nur wenigen wirklich etwas. Der Kanton Zug gibt 201 Mio. Franken aus, ohne dafür einen entsprechende Nutzen oder eine wirkliche Gegenleistung zu erhalten. Für 6'000 Fahrzeuge, welche wirklich vom Berg auf die Autobahn wollen, gäbe es in der Tat billigere Alternativen. Grundsätzliche Gedanken wie der Verkehr auch längerfristig bewältigt werden könnte, werden durch solche Projekte verhindert. Bei zunehmendem Verkehr wird einfach eine neue Strasse gebaut, kostet es, was es wolle. Alternativen oder Ausscheidungen von langfristigen Freihaltezonen für den öffentlichen Verkehr bleiben auf der Strecke.

Auch mit der vorliegenden Vorlage unterbreitet uns der Regierungsrat einmal mehr die Genehmigung des generellen Projekts und den Objektkredit zusammen. Mit dem einstufigen Verfahren kaufen wir eine Wundertüte oder eine Katze im Sack. Wir wissen nicht, welche Gegenleistung wir dafür erhalten. Damit dies letztlich auf-

geht, werden satte 35 Mio. Franken als Reserve vorgesehen. Das ist aus Sicht der SP-Fraktion keine seriöse Planung. In der Detailberatung werden wir dazu noch entsprechende Anträge stellen.

Wie Sie unschwer feststellen, lehnt die SP-Fraktion die Vorlage rundweg ab. Wir sind nicht bereit, unsere Umwelt noch mehr dem Mammon Auto zu opfern. Wir haben zur Umwelt Sorge zu tragen und dürfen nicht ohne zwingende Gründe nachfolgenden Generationen noch grössere Umweltbelastungen und zubetonierte Landschaften hinterlassen. Weil die Vorlage zu einseitig ausfällt und zu wenig Rücksicht auf die Umwelt nimmt, stellt die SP-Fraktion den Antrag, auf die Vorlage nicht einzutreten.

Werner **Villiger** weist darauf hin, dass die Gegner der Tangente Zug/Baar immer wieder das schlechte Kosten/Nutzverhältnis betonen und deshalb sogar einen Übungsabbruch verlangen. Das ist nach Meinung des Votanten eine äusserst kurzsichtige Betrachtungsweise. Denn wir sprechen hier über ein Bauvorhaben, das die nächsten 50 oder 100 Jahre den Verkehr direkt von den Berggemeinden zur Autobahn weiterleiten wird. Die Gegner müssten hier unbedingt umdenken. Wir können doch den Berggemeinden ihre Attraktivität und damit ihr Wachstum nicht einfach abwürgen, indem wir die Tangente nicht bauen. Mobilität ist ein Grundrecht. Es kann nicht sein, den Mobilitätsbedarf durch Vorschriften einzuschränken. Es ist die Aufgabe des Kantonsrats, langfristig zu planen, das heisst an künftige Generationen zu denken. Für den Votanten gibt es keine Alternative. Die Tangente muss jetzt gebaut werden.

Abschliessend noch eine Stellungnahme zu den im Zusatzbericht erwähnten flankierenden Massnahmen. Werner Villiger stellt den Antrag, der Riegel Industriestrasse sei aus dem Katalog der flankierenden Massnahmen zu streichen. Kurze Begründung: ... (Der Vorsitzende unterbricht den Votanten und bittet ihn, diesen Antrag erst in der Detailberatung zu stellen.)

Monika **Barmet** erinnert daran, dass die Menzinger Kantonsräte bereits 2006 mit einer Interpellation auf das zunehmende Verkehrsaufkommen in Menzingen aufmerksam gemacht haben. Damals hat der Regierungsrat in der Beantwortung betreffend Bau der Tangente Zug-Baar festgehalten: «Eine Verkehrszunahme für Menzingen ist mit grosser Wahrscheinlichkeit zu erwarten.» Nun zeigt die aktuellste Analyse über das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde Menzingen auf, dass davon ausgegangen werden kann, dass die Tangente keinen oder nur einen minimalen Effekt auf den Durchgangsverkehr haben wird. Hauptursache ist neben der allgemeinen Verkehrszunahme zu einem wesentlichen Teil der Stau in Sihlbrugg und die Behinderungen beim Streckenabschnitt Hirzel-Sihlbrugg. Möglicherweise bringen die Inbetriebnahme der N4 im Knonaueramt und die Eröffnung der Westumfahrung Entlastung für die chronischen Stausituationen in Sihlbrugg. Monika Barmet ist sehr gespannt, ob dies eintreffen wird.

Die grösste und effizienteste Entlastung für Menzingen bringt aber nur der Bau des Hirzeltunnels. Für eine schnelle Realisierung, erwartet die Votantin die Unterstützung des Rats und das Engagement des Baudirektors. Trotz der neuen Erkenntnisse der Studie ist es wichtig, die Verkehrssituation in Menzingen und bei der Verbindung zu der Tangente kritisch zu beobachten, besonders den Kreisel Talaucher. Die Belastung ist bereits heute zu Stosszeiten sehr hoch, eine zusätzliche Spur Richtung Tangente muss in Betracht gezogen werden. Ebenso erwartet Monika Barmet, dass die Strecke Nidfuren/Schmidli baldmöglichst saniert wird.

Der öffentliche Verkehr auf der Tangente Zug-Baar wurde ebenfalls bereits im Vorfeld in einer Interpellation thematisiert. Für die Votantin *muss* der öffentliche Busverkehr einbezogen werden und Buslinien *müssen* realisiert werden. Im Bericht ist erwähnt, dass aufgrund der langen Realisierungszeit zurzeit offen gelassen wird, ob Buslinien verkehren. Es braucht aber eine klarere Absichtserklärung! Auch im öffentlichen Verkehr können die Angebote für die Berggemeinden verbessert werden, vor allem an die Arbeitsplatzgebiete zwischen Zug und Baar oder das Zuger Kantonsspital. Auch wenn die Gemeinde Menzingen durchaus von der Tangente Zug-Baar durch die Anbindung an die Nationalstrasse und an die Arbeitsplatzgebiete zwischen Zug und Baar profitieren wird, muss auf die Entwicklung des Verkehrs in Menzingen und Umgebung ein Augenmerk gelegt werden und Folge dessen müssen eventuell auch flankierende Massnahmen geplant werden!

Martin **Stuber** möchte kurz zurückblenden auf die Diskussion vom 28. November 2004 hier in diesem Rat – noch in einer anderen Besetzung, als wir über das Generelle Projekt für diese Vorlage diskutiert haben. Die AL-Fraktion stellte damals den Antrag, dass wir zuerst die Zweckmässigkeit eines solchen Projekts abklären, weil wir die Entlastungswirkung einer solchen Tangente bezweifelten. Vor fünf Jahren war die Entlastungswirkung der Tangente eigentlich das Hauptargument für dieses Projekt. Und wir bezweifelten das damals. Wir wollten das zuerst abgeklärt haben, wir wollten Geld sparen. Denn das UZB-Debakel war damals noch sehr präsent. Und sie wissen ja, wie viel Geld damals in den Sand gesetzt wurde. Das wurde abgelehnt. Inzwischen wurde das Geld ausgegeben für das vorliegende Generelle Projekt. Und wir haben auch die Antwort auf diese Zweckmässigkeitsfrage, mit hoffentlich im zweiten Anlauf dann richtigen Zahlen. Und die Erkenntnis ist eindeutig: die Entlastung von Zug findet nicht statt, es ist blass eine Umverteilung des Verkehrs. Und die Entlastung in Baar ist ausser auf der Ägeristrasse nirgendwo matchentscheidend, ja die Rigistrasse wird überhaupt nicht entlastet, sondern erhält tendenziell noch ein wenig mehr Verkehr. Das sind eigentlich die Haupterkenntnisse aus dem Zusatzbericht, wenn wir über die Entlastungswirkung der Tangente sprechen.

Die Modellrechnungen im Zusatzbericht zeigen es definitiv auf: Die Tangente verteilt den Verkehr anders und sie erhöht die Strassenkapazitäten massiv, aber eine Entlastung bringt sie nicht. Im Gegenteil: Die Grüne Lunge zwischen Baar und Zug, das wichtigste Naherholungsgebiet für Tausende von Leuten, wird unwiederbringlich zerstört. Neu werden 24'000 Autos täglich über das Feld beim Göbli brausen. Diese Tatsache werden Sie auch mit eher plump geschönten Visualisierungen nicht verschleiern können – so dumm sind die Leute nicht! Glauben Sie es: Die Inwilerinnen und Inwiler kümmert es schon. Es ist nur folgerichtig, dass trotz grossen politischen Drucks die Nachbarschaft Baar/Inwil an einer sehr gut besuchten GV kürzlich dem Komitee Grüne Lunge beigetreten ist. Und wenn die Bewohnerinnen des Göbliquartiers realisieren, dass die Tangente nicht nur keine Entlastung, sondern Mehrverkehr vom Norden bringt und de facto den Riegel Industriestrasse verhindert und das Quartier mit Verkehr überschwemmen wird, dann werden Sie das am Resultat der Volksabstimmung ablesen können.

Noch einige Bemerkungen zu den Vorrednern. – Zum Hirzeltunnel. Die billigste Variante des Hirzeltunnels wird über eine halbe Milliarde kosten. Der Votant versteht das Anliegen vom Berg. Und es wären sicher auch politische Szenarien denkbar, bei denen man ein Gesamtpaket macht, wo auch ein Hirzeltunnel seinen Platz haben könnte. Das ist leider unter den heutigen Bedingungen nicht möglich, weil die politische Situation anders ist. Aber dieser Tunnel wird sehr, sehr teuer. Es

gibt auch eine Variante, die 1,3 Milliarden kostet. Von daher darf man nicht allzu sehr auf den Hirzeltunnel hoffen.

Ob wohl Beat Zürcher den Agglomerationsbericht noch in Erinnerung hat? Es ist ganz klar, dass die Tangente vom Bund kein Geld erhält, keinen Rappen. Das wissen wir heute, das ist ganz klar.

Dann möchte der Votant mit einem Mythos aufräumen, den der Präsident der Tiefbaukommission gebracht hat und den auch der Baudirektor immer wieder beschwört. Dass nämlich die Infrastruktur im Kanton Zug nicht an das Wachstum angepasst worden sei. Daniel Burch sagte, seit 1960 sei so und soviel Wachstum zu verzeichnen. Was er nicht sagte ist, dass in den 70er-Jahren die grosse Umfahrung für den Kanton Zug gebaut wurde, Martin Stuber hat sie selber mit vermessen als Werkstudent. Nämlich die A4 und die A4a. Davon spricht niemand. Schauen Sie sich mal die Karte von 1960 und jene von heute an! Dann sehen Sie, dass es ein Mythos ist, dass die Infrastruktur nicht an das Wachstum angepasst worden sei.

Zum Stau. Die Tangente beseitigt nirgendwo einen Stau! Den Stau müssen Sie dem Votanten noch zeigen, den die Tangente beseitigen soll! Im Gegenteil, man kann in einem Bericht lesen, dass man schon froh ist, wenn der grosse Knoten im Neufeld nicht mehr belastet wird.

Zug und Baar sind dafür. Das haben wir von mehreren Rednern gehört. Wenn Martin Stuber die diversen Stellungnahmen liest von Zug und Baar, dann wird er an den Spruch erinnert «Deine Rede sei ja, ja, nein, nein». Berty Zeiter hat Zitate dazu gebracht. Es ist ganz klar: Die Gemeinden Zug und Baar haben die grössten Vorbehalte gegen dieses Projekt. Sie sind ganz sicher nicht mit Herzblut dabei. Der Votant möchte jetzt nicht spekulieren, mit welchen Mehrheiten die Entscheide in den jeweiligen Exekutiven gefällt wurden. Es kann sich jeder selber dazu Gedanken machen. Aber die Unterstützung für dieses Projekt durch die beiden betroffenen Gemeinden ist nicht sehr gross. Auch in den Exekutiven nicht. Das werden wir dann wahrscheinlich auch beim Abstimmungskampf sehen. Das ist anders als z.B. bei der UCH-Abstimmung. Und Sie wissen, wie knapp diese ausgegangen ist.

Zu den ökologischen Ausgleichsmassnahmen. 7 Millionen sind dafür vorgesehen. Wer sagt, dass wir diese Massnahmen nicht treffen können, ohne dass wir die Tangente bauen? Wenn sie sinnvoll sind, kann man sie machen. Dazu brauchen wir keine Tangente.

«Mobilität ist ein Grundrecht» hat Werner Villiger gesagt. Martin Stuber ist einverstanden damit. Er unterschreibt diesen Satz zu 100 Prozent. Aber Mobilität mit einem Auto, das Öl verbrennt, ist kein Grundrecht. Der Votant ist sehr mobil, obwohl er kein eigenes Auto hat. Er hat sein Velo, er hat immer einen Chauffeur oder eine Chauffeuse mit seinem GA und er hat 2'000 Autos zur Verfügung, denn er ist Mitglied von «Mobility». Er bezahlt für seine Mobilität im Jahr 3'800 Franken. Er nutzt dieses Grundrecht auf Mobilität extrem aus. Aber es gibt kein Grundrecht, das jeden Tag mit einem Auto zu machen, das Öl verbrennt. Das muss man sich wirklich vor Augen halten.

Das Zitat des Tages hat der Präsident der Tiefbaukommission gebracht. Daniel Burch hat gesagt: «Die Tangente schafft neue Erholungszonen.» Martin Stuber fordert Daniel Burch auf, das mit ihm zusammen vor Ort zu besuchen, damit er dem Votanten die neuen Erholungszonen zeigt. Dieser zeigt Daniel Burch dann die Erholungszonen, die zerstört werden.

Eusebius **Spescha** möchte Werner Villiger daran erinnern, dass er sich sehr für Verfassungsfragen interessiert. Er wäre froh, dieser könnte ihm mal sagen, wo die-

ses Grundrecht für Mobilität in der Verfassung verankert ist. In der Zuger Verfassung ganz sicher nicht, dort steht ja sowieso nichts über Grundrechte. Und in der Bundesverfassung hat Eusebius Spescha in dieser Form auch noch nichts gefunden. – Machen wir uns nichts vor, die Meinungen hier im Saal zur Tangente Zug-Baar sind gemacht. Die Komitees für und gegen das Projekt haben sich formiert. Wie Sie wissen, präsidiert Eusebius Spescha das Gegner-Komitee. Die Argumente sind formuliert. Es wird eine hart umkämpfte Abstimmung geben.

Trotzdem, auch hier im Saal müssen die Argumente ausgetauscht werden. Wir werden uns voraussichtlich gegenseitig im Abstimmungskampf auf diese Aussagen beziehen. Eigentlich ist der Votant immer davon ausgegangen, Bauprojekte seien eine rationale Sache. Eine Investition soll auch einen entsprechenden Nutzen erzielen. Ausgerechnet beim Strassenbau, wo es um sehr hohe Beträge geht, scheint dies nicht der Fall zu sein.

Konkret: Immer wieder wird als Argument für die Tangente Zug/Baar ins Feld geführt, diese soll die Berggemeinden an die Autobahn anschliessen. Aber schon die regionale Verkehrsstrategie der Zuger Berggemeinden unter Beteiligung der Städte Zug und Baar von 1998 hat gezeigt, dass diese Verbindung faktisch keine grosse Bedeutung hat. Genau dies dürfte auch der Grund sein, wieso die Regierung im Zusatzbericht diese Zahl nicht nennt. Mit einer Wolke wird suggeriert, es könnten gegen 30 % sein. Für suggerierte 6'000 Fahrten pro Tag zerstören Sie eine Grüne Lunge und verschlechtern Sie die Lebensqualität eines grossen Wohngebiets massiv. Der Verkehr der Berggemeinden will in erster Linie nach Zug und in zweiter Linie nach Baar. Das sind die Tatsachen. Von daher erstaunt es auch kaum, dass die Entlastungswirkung dieses 201-Millionen-Baus sehr bescheiden ist. Mit einer Investition von 50 Mio. Franken (einem Viertel der Gesamtsumme) liesse sich aber das Problem der ungenügenden Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete Göbli und Baarermatte in vernünftiger Weise lösen. Sie hätten einen einsehbaren Nutzen zu einem tragbaren Preis. Aber eben, Rationalität ist beim Strassenbau im Kanton Zug nicht gefragt.

Es wird auch immer wieder gesagt, dass einstufige Verfahren habe sich bewährt. Wir haben es bis jetzt dreimal zur Geltung gebracht, nämlich bei der Nordzufahrt, bei der Umfahrung Cham/Hünenberg und beim Grindel. Bei der Nordzufahrt ist das Projekt demnächst hoffentlich abgeschlossen und es kann beurteilt werden, ob es sich bewährt. Immerhin war es dort auch so, dass für die Freigabe der Reserve der Kantonsrat eingeschaltet werden musste. Wie wollen Sie bei der UCH und beim Grindel beurteilen, ob sich das bewährt? Bei der UCH können wir das dann vielleicht in 15 Jahren sagen, wenn alles gut läuft, wahrscheinlich eher in 20 oder 25 Jahren. Wir sprechen hier über ein Projekt mit einer unglaublich langen Planungs- und Bauzeit. Da hätte es ohne weiteres Platz für einen Kantonsrats- und allfälligen Volksabstimmungs-Entscheid.

Der Votant gesteht dem Projekt Tangente Zug/Baar gerne zu, dass es ingeniermäßig sorgfältig erarbeitet wurde. Es ist auch spürbar, dass in der grünplanerischen Begleitplanung viel Mühe investiert wurde. Von neuen Erholungsräumen zu sprechen, erachtet Eusebius Spescha allerdings als ausserordentlich zynisch. Ihm persönlich sind keine Personen bekannt, welche es erholsam finden, neben einer Strasse mit 23'000 Autos sich erholungsmässig zu bewegen.

Wenn es aber um die planerischen Fakten geht, welche eine sachliche Beurteilung des Nutzens der Tangente Zug/Baar ermöglichen sollten, so sind die Berichte der Regierung ungenügend. Nicht überraschen kann deshalb auch, dass die Problematik des überregionalen Schwerverkehrs überhaupt nicht seriös untersucht würde. Obwohl ein Blick auf die Landkarte sehr schnell zeigt, dass die Tangente für einen Teil des überregionalen Schwerverkehrs attraktiv ist, findet sich dazu keine

brauchbare Aussage. Vogel Strauss lässt grüssen! Würden wir Linken einen Vorschlag mit dermassen wenig Nutzen einbringen, das Projekt wäre schon lange versenkt worden. Und würden in Inwil die Einwohnerinnen und Einwohner aus dem Aberenrain-Quartier entscheiden, dieses Projekt wäre ebenfalls schon lange gestorben. Aber eben, den Bewohnerinnen und Bewohnern von Inwil und Göbli kann man dies schon zumuten. Der Votant vertraut darauf, dass die Bevölkerung in dieser Frage mehr Vernunft an den Tag legt. Die Volksabstimmung wird es zeigen!

Philip **Röllin** hat sich als Vertreter des Berggebiets gefragt, was die Tangente Zug/Baar wirklich bringt. Warum setzen sich die offiziellen Behörden zum Teil vehement für dieses Strassenbauprojekt ein? Im Bericht der Regierung wird für die nächsten Jahre von einem 25 %-Wachstum für die Einwohnerinnen und Einwohner und die Beschäftigten im ganzen Kanton Zug (also auch für die Berggebiete) aus gegangen. Das heisst auch eine Verkehrszunahme für Menzingen und fürs Ägerital. Die neuen Strassen bringen für die Dörfer im Berggebiet also keine Entlastung. Er wird nur umverteilt. Es wird sogar zusätzlich Durchgangsverkehr generiert. Schon jetzt ist die Route über Menzingen eine beliebte Ausweichroute von der Zentral- in die Ostschweiz, wenn z. B. am Hirzel der Verkehr zum Erliegen kommt. Auch im Ägerital ist der Durchgangsverkehr aus dem Kanton Schwyz in den letzten Jahren spürbar angestiegen.

Selbstverständlich kann man alle Dörfer der Berggemeinden untertunneln, wie es bekanntlich Unterägeri mit einem möglichst langen Tunnel versucht. Aber bis zur Realisierung wird der Verkehr weiter zunehmen und die Staus werden sich nur verlagern. Schon heute ist der Verkehrskreisel im Talacher in Stosszeiten an seiner Leistungsgrenze. Er würde mit der Tangente Zug-Baar wohl sehr bald zum Patienten für Bypässe. Es ist eine Tatsache, dass der Verkehr in unserem Kanton zum grossen Teil hausgemacht ist. Die Verkehrsstatistiken zeigen, dass der grösste Teil der Autos aus dem Ägerital von Pendlern sind, welche die Arbeitsplatz-Zentren von Zug und Baar erreichen möchten. Nur ein kleiner Teil will effektiv auf die Autobahn. Vor allem dieser Pendlerverkehr aus dem Ägerital muss mit attraktiven und verbesserten Busverbindungen eingedämmt werden. Aber gerade die Tangente Zug/Baar bringt dem öffentlichen Verkehr wenig. Wer will schon mit dem Bus auf die Autobahn? Nur der Stadttunnel würde da wahrscheinlich eine spürbare Entlastung bringen. Grundsätzlich ist der Wunsch der Berggemeinden für einen möglichst guten Anschluss an die städtische Agglomeration zwar zu beachten, die Frage ist nur wie. Ist es sinnvoll die individuelle Mobilität ständig zu steigern? Sind die Strassen-Rezepte aus den 60er-Jahren heute noch gültig? Wenn wir an die Klimaerwärmung, an die Luftbelastung und an den Lärm in den Dorfzentren denken, drängt sich eine Umkehr auf.

Mit den zahlreichen Strassenbau-Projekten ist im Kanton Zug eine Euphorie ausgebrochen, die gemäss Befürwortern endlich den Sprung ins noch mobilere 21. Jahrhundert ermöglicht. Die Frage ist nur, wie die nächste und übernächste Generation den heutigen Boom bewerten werden. Für den Votanten ist bereits der Begriff der Tangente eine Mogelpackung. Eigentlich werden die Gemeinden Zug und Baar durchschnitten und das Projekt gleicht eher einer Sekante durch einen Grüngürtel. Damit die Bergregionen zustimmen und nicht völlig im zusätzlich generierten Mehrverkehr erstickten, forcieren die bürgerlichen Kräfte die Umfahrung Unterägeri und den Hirzeltunnel. Obwohl bereits jetzt klar ist, dass beide Projekte innerhalb der nächsten 10-15 Jahre nicht zu realisieren sind, will man konsequent die zunehmende Mobilität mit zusätzlichen Strassen bewältigen.

Im Übrigen macht der Zugang auf die Autobahn über die Tangente für den Individualverkehr nur dann Sinn, wenn man vom Berggebiet Richtung Cham-Luzern fährt. Relevanter wäre für das Berggebiet eine Anbindung an die Grossagglomeration Zürich, denn ein grosser Teil der weiträumigen Pendlerfahrten vom Berg führt über Edlibach-Sihlbrugg. Die Frage, welche und wie viele Pendlerbewegungen aus ökologischer Sicht auf der beschränkten Fläche des Kantons Zug überhaupt möglich und sinnvoll sind, stellt sich nicht. Mit der Anbindung an eine Autobahn steigt der Siedlungsdruck in den Berggebieten. An den Wochenenden wir der Freizeitverkehr ebenfalls zunehmen. Man ist noch schneller im Naherholungsgebiet und die Überlastung der Ratenstrasse an schönen nebelfreien Tagen wird noch häufiger. Mit dem Bau der Tangente setzt man weiterhin auf mehr Verkehr und mehr Straßen, und der Kanton Zug wird in absehbarer Zukunft im Verkehr ertrinken.

Im Klartext heisst das, dass man sich an der Fehlentwicklung der Vergangenheit orientiert und die Prioritäten klar beim Individualverkehr setzt. Vermeintliche Sachzwänge bestimmen die Verkehrspolitik und bezüglich der Bedeutung des öffentlichen Verkehrs wird höchstens moniert, dass die Kapazitäten auch da langsam erschöpft sind. Laut unserem Baudirektor Heinz Tännler hat sich seit 1960 die Bevölkerung im Kanton Zug verdoppelt. Die Zahl der Arbeitsplätze hat sich verdreifacht und die Zahl der Motorfahrzeuge mehr als verachtfacht! Seit 1970 hat die Zahl der Motorfahrzeuge mit Zuger Nummernschilder von 17'000 auf heute 80'000 erhöht. Der Bestand hat sich also mehr als vervierfacht. Wenn man die von Heinz Tännler skizzierten Zahlen weiter hochrechnet, dann kommt irgendeinmal der Punkt, wo im Kanton Zug mehr Fahrzeuge immatrikuliert sind, als Menschen leben. Ob das Sinn und Zweck einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik ist?

Es gäbe auch andere Rechnungen zu machen. Man findet solche Beispiele vorläufig allerdings nur in den Rechnungsbüchern von Primarschulen und nicht in den Köpfen von Strassenplanern. Wie lang wäre die Kolonne von all den immatrikulierten Zuger Autos von 175 Kilometern noch, wenn nur 10 % oder 20 %, oder sogar 30 % des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden? Oder wie viele Quadratmeter Strasse braucht ein vollbesetzter Bus mit 100 Leuten im Vergleich zu 100 Pendlern, die allein in ihrem Auto sitzen? Wichtig erscheint unserm obersten Strassenbauer einzig und allein, dass der Verkehr fliesst. Bewegung ist eher möglich, wenn mehr Strassen und damit mehr Verkehrsfläche zur Verfügung stehen. Ob die Bewegungen aber überhaupt Sinn machen – diese Frage stellt sich gar nicht. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist eine heilige Kuh. Der Genuss dieser Freiheit wird zwar im Stau stark beeinträchtigt, aber trotzdem ist der Individualverkehr weiterhin im Vormarsch und mit dem Bau der Tangente ist keine Umkehr in Sicht. Vielleicht wären gerade für das Berggebiet neue Visionen nötig. Nach dem durchschlagenden Erfolg der Stadtbahn muss man sich fragen, ob nicht auch im Berggebiet etwas mehr an Pioniergeist gefragt wäre. Wie wäre es mit einer Bahn auf den Berg? Hätte es überhaupt noch Platz im überbauten Berggebiet? Oder braucht es eine lange Tunnelvariante? Es wäre derjenige Pioniergeist, den unsere Urgrossväter hatten, als sie die Berggebiete mit dem Tram erschlossen. Vielleicht brauchen wir wirklich mehr Bewegung, aber vor allem in den Köpfen.

Beat Zürcher möchte wieder auf den Boden der Realität zurückkommen. Er ist der Meinung, dass seit es die Alternativen und die SP gibt, immer gesagt wird: Wer Strassen sät, erntet mehr Verkehr. Aber ob wir eine Strasse bauen oder nicht, der Verkehr nimmt so oder so zu. Und dann stehen wir im Stau. Wir müssen aber in den bevölkerungsdichtesten Gebieten, in den Dorfkernen eine Entlastung schaffen. Die merken es heute am meisten. Der Votant ist überzeugt: Ägeristrasse, Rigi-

strasse und Göbli, ganz Inwil werden mit der Tangente Zug/Baar entlastet. A propos Erholungszenen, Martin Stuber: Im nahe gelegenen Wald ist eine riesige Erholungszone. Wenn sich Beat Zürcher am Sonntag jeweils dorthin bewegt, hat es sehr wenige Erholungssuchende. Wir müssen keine weiteren Erholungszenen schaffen, es gibt sie, man muss sie nur finden.

Barbara **Strub** möchte sich als Vertreterin der Berggemeinde Oberägeri persönlich für dieses Anliegen ihrer Gemeinde einsetzen. Unser Gemeinderat als Vertretung der Einwohner spricht sich ebenfalls klar für die Realisierung dieser Kantonsstrasse aus. Oberägeri hat laut Richtplan keine grösseren Gebiete, welche für Gewerbe- und Arbeitszonen reserviert sind. Unser Einzugsgebiet soll als Wohn-, Erholungs- und Naturgebiet dienen. Dies macht einen grossen Teil unserer Einwohner zu Pendlern, welche auf eine gute Anbindung an die Arbeits- und Industriezonen im Tal angewiesen sind, die sie täglich benutzen müssen.

Befürchtungen, dass Mehrverkehr aus dem Kanton Schwyz angelockt würde, haben neueste Untersuchungen widerlegt. Sie zeigen, dass bereits heute viele Pendler aus dem Gebiet Morgarten den Autobahnanschluss über den Raten oder in Schwyz suchen. Dies wird auch mit einer neuen Kantonsstrasse so bleiben. Alle Berggemeinden haben sich seinerzeit für die Realisierung der Stadtbahn eingesetzt. Nun erwarten wir auch eine gute Anbindung an die Verkehrsadern im Tal. Statt Schienen ist es in diesem Fall eine Strasse; auch der ÖV braucht diese Strassen! Die täglichen Staus in Zug und/oder Baar sollen die Pendler vom Berg nicht mehr täglich absitzen müssen. Es macht Sinn, den Verkehr aus den Zentren auf eine Umfahrungsstrasse zu leiten. Ein direkter Anschluss an die Pulsadern im Tal zeigt unseren Einwohnern, dass auch wir als Teil dieses Kantons unterstützt werden. Darum dankt die Votantin dem Rat, wenn er die Tangente Zug/Baar befürwortet.

Martin **Stuber** möchte noch etwas zum Votum von Beat Zürcher sagen. Dieser soll doch bitte den Zusatzbericht zur Hand nehmen. Dort hat es Belastungskarten. B 1, Referenzzustand. Das ist der Zustand 2020, wenn wir keine Tangente bauen und die Nordzufahrt eröffnet ist. Da haben wir auf der Industriestrasse nördlich der Feldstrasse 8'700 Autos. Wenn wir dann B 2 anschauen, mit der Tangente und Riegel Industriestrasse, so haben wir 12'700 Autos. Wir haben eine Steigerung von 4'000 Autos. Die Tangente verteilt also den Verkehr um, sie entlastet Zug nicht! Der Verkehr kommt nachher stärker von Norden als von Osten. Und zu guter Letzt: Wenn Sie B 4 anschauen, das ist der Zustand mit Tangente und ohne Riegel, so haben wir 15'100 Autos in diesem Bereich. Das heisst, wir haben eine Steigerung von 8'700 auf 15'100, was beinahe einer Verdoppelung entspricht.

Baudirektor Heinz **Tännler** beginnt mit dem Pioniergeist, der von Philipp Röllin angesprochen wurde. Das ist sehr optimistisch. Wann bringen wir in der Schweiz und im Kanton Zug noch etwas Grosses zustande? Sie sehen ja, wie die Diskussionen geführt werden. Und wenn Sie von Bahnen ins Ägerital sprechen, nimmt es den Baudirektor doch wunder, wann so etwas realisiert werden soll. Und wenn man es dann noch einweihen möchte, hat man auch dagegen etwas einzuwenden. Obwohl das Westfest ein schönes Fest war.

Der Bericht des Kommissionspräsidenten hat viele Punkte angesprochen. Wir haben immer gesagt, dass es ein Gesamtkonzept ist. Wir sprechen also nicht nur

über die Tangente Zug/Baar, sondern über ein Gesamtkonzept in der ersten Priorität und dann über die Projekte in der zweiten Priorität. Also reissen wir nicht ein Stück davon heraus, denn dann funktioniert es letztlich nicht mehr. Und Beat Zürcher hat es gesagt: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Das Beispiel ist im Kanton Zug eben gerade nicht anwendbar. Martin Stuber hat schon von einer Umfahrung gesprochen, aber es ist keine Kantonsstrasse. Diese Umfahrung wurde als Nationalstrasse gebaut. Aber wir haben keine Kantonsstrassen gebaut seit 1960. Und die Diskussionen wiederholen und wiederholen sich! Man kommt mit Projekten – in den 90er-Jahren hat man sie zersägt und möchte sie auch jetzt wieder zersägen. Was ist dann die Medizin, die Sie verordnen wollen? Dass man nicht mehr Auto fahren soll? Das geht nicht. Wir haben einen Kanton, der wächst. Es ist auch ein Wirtschaftskanton. Und wir können doch nicht einfach zuwarten, bis der Leidensdruck so gross ist, dass wir dann effektiv nicht mehr wissen, in welche Richtung wir gehen sollen. Also lassen wir alle Projekte und besonders diese Tangente Zug/Baar nicht einfach sterben.

Diese Tangente hat ja verschiedene Wirkungen. Wir haben jetzt immer von der Entlastung gesprochen. Es geht aber auch um Verbinden, um das Erschliessen von Arbeitsgebieten, letztlich auch um das Vernetzen als Teil eines Gesamtkonzepts. Und letztlich geht es auch darum, dass wir Strassen auch deshalb bauen, dass für den öffentlichen Verkehr Platz geschaffen werden kann. Das haben wir auch bei der Umfahrung Cham/Hünenberg so begründet. Das wird auch bei der Nordzufahrt und bei der Tangente der Fall sein.

Zum Riegel. Die Haltung des Regierungsrats hat sich nicht geändert. Wir haben im Zusatzbericht darauf hingewiesen, wo die Problematik liegt. Nämlich darin, dass mit diesem Riegel ein Druck auf die Baarerstrasse entstehen wird. Gerade auf die Strasse, die man auch entlasten will – nicht zuletzt für den öffentlichen Verkehr. Das ist richtig. Das ist ein kritischer Punkt. Deshalb haben wir einen Kompromiss vorgeschlagen, dass wir weder ja noch nein sagen, sondern jein. In dem Sinn, dass wir für die nächste Abklärungsphase diesen Punkt noch einmal genau anschauen. Der Regierungsrat hält an diesem Riegel gemäss Ausführungen im Zusatzbericht fest.

Zur Etappierung. Da muss man zuerst mal fragen, welche Etappierung? Eine bauliche Etappierung ist kein Problem. Das kann man diskutieren und das haben wir im Bericht auch ausgeführt. Wenn man aber von Etappierung spricht, wie das auch in der Kommission geschehen ist, dass man nur den einen Teil bis Göbli realisiert, muss man schon mal die Kostenfrage stellen. Es sei einfach so ein Betrag von 140 Millionen dargestellt worden. Wir haben die Kosten sehr genau erhoben. Die Kosten wurden abschnittsweise nach ganz bestimmten Kriterien erhoben. Das ist keine Kostenschätzung, die der Kantonsingenieur ungefähr machte, sondern da wurden wirklich aufgrund standardisierter Vorgaben die Kosten relativ genau erhoben. Deshalb können wir sagen, was eine Etappierung kostet. Sie kostet 140 Millionen. Und wenn man dann den zweiten Teil noch realisieren möchte, dann haben wir mit Zusatzkosten von 10 bis sogar 20 Millionen zu rechnen. Eine Etappierung – wir haben das im Zusatzbericht aufgezeigt – findet nur Verlierer. Wir haben keine Verkehrsentlastung. Dann bringt diese Strasse für dieses Geld tatsächlich nichts. Und dann ist es wirklich eine Zuständigkeitsfrage, wenn es dann nur noch eine Erschliessungsstrasse ist. Dann ist grundsätzlich der Kanton nicht mehr zuständig. Heinz Tännler muss auf die Gemeinden hinweisen, die dann diese Strasse erschliessen sollen. Eusebius Spescha hat gesagt, für 50 Millionen könne man erschliessen. Ja, die Gemeinden, insbesondere Zug. Und Eusebius war dort Bauchef; warum hat er das nicht gemacht? Diese Erschliessung hätte er doch schon längstens machen müssen. Das wäre in seiner Kompetenz gewesen. Er hätte

locker ein Projekt in den Grossen Gemeinderat bringen können und dann wäre diese Anbindung schon längstens erledigt. Auch nicht erfüllt!

Zur Ökologie. Mit den Massnahmen werde nur das gemacht, was früher verbrochen worden sei. Es würden die Sünden der Vergangenheit wieder repariert. Das ist zum einen Teil richtig. Aber mit diesen ökologischen Massnahmen können wir ja auch nicht mehr machen, als was die Natur einmal hergegeben hat. Wir können nicht noch Berge bauen und versetzen, sondern wir machen ökologische Aufwertungsmassnahmen in dem Sinn, dass man Sünden, die tatsächlich passiert sind, wieder ungeschehen macht. Und da ist darauf hinzuweisen, dass gemäss unserem Spezialisten effektiv die ökologischen Aufwertungsmassnahmen in diesem Projekt einmalig, sehr gut, hervorragend sind. Das soll ganz klar betont werden.

Grüne Lunge, Naherholungsgebiet. Wir haben andere Naherholungsgebiete. Die Lorzenebene, den Zugerberg. Und jetzt plötzlich soll das eines der wichtigsten Naherholungsgebiete sein. Es ist erstaunlich, dass hat der Baudirektor vorher nie gehört! Er will damit nicht sagen, dass diese Grüne Lunge nicht wichtig ist. Sie ist sehr wichtig, aber er ist doch erstaunt, wenn er in den Zeitungen liest, man habe in den 70er-Jahren die richtigen Entscheide getroffen, als man auch schon über eine Strasse diskutierte, und nur deswegen sei diese Grüne Lunge heute noch vorhanden. Und wenn man die Flugbilder anschaut von 1960 bis heute, sieht man, dass über 50 % zubetoniert worden sind. Ja wohin führt dann diese Politik? Wir haben jetzt im Richtplan die entsprechenden Massnahmen getroffen mit Siedlungsbegrenzungslinien. Wir haben ein LEK zusammen mit Baar und da gibt es auch Massnahmen, die verhindern sollen, dass dort weiter in diese Grüne Lunge hinein gebaut werden kann.

Auf die Finanzierung will Heinz Tännler nicht weiter eingehen. Er kann auf die Kleine Anfrage von Silvan Hotz verweisen. Dort ist bezüglich Finanzierung vieles, wenn nicht alles gesagt. Die erste Priorität ist finanzierbar. Auch die Ausführungen des Stawiko-Präsidenten zu diesem Punkt muss der Votant nicht weiter kommentieren.

Zu Berty Zeiter und dem Nutzen. Es sei eine Strasse, die bringe überhaupt nichts, das sei auch aus dem Prüfbericht des Bundes hervorgegangen. Da muss man diesen Prüfbericht mal genauer anschauen. Er hat verschiedene Qualifikationen. Da spricht man über verschiedene Punkte, die ein Gesamtresultat geben. Und wenn man den Nutzen anschaut, den diese Strasse bringt, dann schneidet die Tangente hervorragend ab und bringt einen sehr hohen Nutzen. Dort ist diese Strasse wirklich im oberen Drittel aller Strassen in der ganzen Schweiz. Und dann kommen die Kosten. Die sind hoch. Und deshalb ist das Kosten/Nutzenverhältnis in diesem Prüfbericht dann halt weniger gut als vielleicht andere Strassen, die billiger sind. Was heisst das? Wir können die Strasse billiger machen. Wir können auf alle ökologischen Ausgleichsmassnahmen verzichten. Das sind nicht nur 7 Millionen. Wenn wir nicht nur die direkten, sondern auch die indirekten Kosten wegreissen, die in die Ökologie gehen, sind wir viel billiger bei dieser Strasse, und dann ist das Kosten/Nutzenverhältnis für das ARE in Bern plötzlich viele besser und wir haben vielleicht eine Chance, hier einen Betrag vom Bund zu erhalten. Wollen Sie das? Wenn wir das machen, werden wir gekillt. Das wollen Sie nämlich nicht, Sie wollen diese ökologischen Ausgleichsmassnahmen, und diese sollen auch etwas kosten.

Zu den Gemeinden mit den Vorbehalten. Es ist richtig, sie haben Vorbehalte angebracht. Sie haben aber vor allem auch gesagt, dass sie diese Strasse wollen. Mellingen, Oberägeri, Unterägeri, auch die Stadt Zug, der Stadtrat als Gremium haben gesagt, dass sie diese Strasse wollen. Auch Baar hat gesagt, dass es diese Strasse will. Und sie haben auch sehr viele positive Punkte gesehen. Und dann hat es gewisse Fragen gegeben. Darauf sind wir eingetreten. Wir haben alle diese Punkte

geprüft und haben sie beantwortet. Man hat ja auch mit den Gemeinden zusammen dieses Projekt erarbeitet. Dem Baudirektor kommt es manchmal so vor, dass man aus einem anderen Grund einfach keine Strassen will. Dazu eine kleine Anekdote im Zusammenhang mit der Automesse. Dort hat man über das Bonus/Malussystem bei der Motorfahrzeugbesteuerung gesprochen. Das ist wirklich eine gute, grüne Sache, die wir unterstützen. Aber der VCS will das auch nicht. Warum nicht? Weil das dazu animiere, dass mehr Autos gekauft werden, und das wolle man nicht. Das ist doch der Hintergrund. Man will einfach nicht Auto fahren. Dann gebt dem Votanten aber bitte das Rezept, wie wir das machen sollen. Umsteigen auf den ÖV? Wir haben am Berg eine hervorragende ÖV-Anbindung. Schauen Sie sich mal die Pendlerbewegungen an, wie viel mit dem Auto vom Berg herunterfahren nach Zug oder zur Autobahn. 75 Prozent! Marginal, was da mit dem ÖV ins Tal fährt. Obwohl unser Volkswirtschaftsdirektor und die ZVB ein hervorragendes Angebot bieten. Das ist die Realität, die gilt.

Und der peak oil, natürlich haben wir irgendwann dieses Öl nicht mehr. Am Westfest ist Heinz Tännler mit einem Tesla gefahren. Man kann aufs Gas drücken, man hört nichts, es stinkt nicht, wunderbar. Das sind die Elektromobile. Es wird in baldiger Zukunft andere Antriebsmittel geben. Da fahren wir mit Elektroautos oder was auch immer. Das wird auch unterstützt von Bundesrat Leuenberger, der die Mobilität unterstützt, auch Tunnels einweicht und sagt, irgendwann hätten wir Elektromobile. Vor 100 Jahren hat auch niemand geglaubt, dass man auf dem Mond landen und dort spazieren gehen kann. Wir werden auch dieses Problem lösen können.

Dynamisches Verkehrsmodell, neue Strassen, mehr Verkehr. Das möchte Heinz Tännler insofern bestreiten, als neue Strassen nicht nur per se einfach neuen Verkehr anziehen. In diesem Zusammenhang stellt sich immer die Frage der Reduktion. Die Tangente reduziere den Verkehr nicht. Das muss sie auch nicht unbedingt tun. Sie muss den Verkehr so leiten, dass die Ortszentren entlastet werden. Das wollen wir doch! Das wollen wir mit der Tangente und sie macht das grossflächig. Man muss nicht nur immer die negativen Zahlen aufführen. Der Baudirektor hat eine Liste aller Entlastungen. Lesen Sie im Zusatzbericht, was über die Entlastungen steht. Es wird grossflächig entlastet im Raum Baar und in Zug Nord. Und wenn man von Entlastungen von 40 oder 60 oder 30 Prozent spricht, ist das nicht nichts. Das ist doch wirklich eine stattliche Zahl, eine reelle Entlastung, die Qualität bringt. Dann haben wir mit der Tangente eine Verkehrsachse, wo ja dann der Verkehr laufen soll. Es wird da immer so schwarz gemalt. Natürlich kann diese Entlastung nicht überall so erzielt werden, wie wir das gerne hätten. Die Rigistrasse ist ein Beispiel, das im Zusammenhang mit dieser Tangente auch aufgrund der Entwicklung in diesem Gebiet halt etwas schlechter abschneidet. Aber sonst haben wir wirklich massive Entlastungen.

Der Stadttunnel solle das Problem lösen. Wenn wir diese Tangente nicht bauen und den Stadttunnel an der Ägeristrasse anbinden wollen – was ja auch die Alternativen wollen: Gut Nacht um sechs Uhr! Dieser Druck dann auf diese Anbindung an der Ägeristrasse ist kaum lösbar. Und wenn man dann noch sagt: Man will den Stadttunnel, aber es muss dieses und jenes noch geändert werden und vor allem fordern wir noch die Etappierung, dann staunt Heinz Tännler und er ist gespannt, wie die Diskussion läuft, wenn man den Tunnel irgendwo bei der Gotthardstrasse abschneiden will. Da kollabiert alles! Das ist die Diskussion, die wir immer führen. Der Leidensdruck ist offenbar zu wenig gross.

Wir hätten so Wolken gezeichnet. Bezüglich Anbindung Berg hat Philipp Röllin ja den Pioniergeist gefordert und diese Wolken angesprochen. Es sind immerhin 35 Prozent. Das sind die Verkehrsmodellberechnungen. Wir haben in der Kommission aufgezeigt, wie sie funktionieren. Das ist auch nicht einfach eine Daumenpeilerei,

das sind sauber erhobene Zahlen mit einem Unsicherheitsfaktor. 35 Prozent werden direkt an die Autobahn angebunden durch diese Tangente. Das ist mehr als ein Drittel. Das ist doch auch eine stattliche Zahl, die man nicht einfach ausser Acht lassen kann.

Fehlende Objektivität von Seite des Regierungsrats und der Baudirektion. Diesen Vorwurf möchte Heinz Tännler schon zurückweisen. Wir klären alles, ob es von rechts oder von links kommt, sauber ab. Wir haben in der Baudirektion noch nie Parteipolitik gemacht. Wir versuchen die gestellten Fragen so objektiv wie möglich zu beantworten und abzuklären. Aber eine Meinung darf Baudirektion und Regierungsrat selbstverständlich dazu auch haben.

Markus Jans hat noch die Umwelt angesprochen und gesagt, wir machten nichts dafür. Verkehrsverflüssigung ist sehr wohl etwas für die Umwelt. Überall dort, wo wir Staus haben, haben wir sowohl ein Verkehrs- wie auch ein Umweltproblem. Das wollen wir mit unserem Gesamtkonzept ja auch lösen. Dass der Verkehr fliest. Der Baudirektor sagt nicht, dass es weniger Verkehr gibt. Wir rechnen ja mit einer weiteren Zunahme. Das liegt bei der Gesellschaft. Aber diese Wolfsburger Welle zeigt ja, wie viel man für die Umwelt tun kann, wenn der Verkehr fliest. Natürlich ist Strassenbau kein Umweltschutz, aber wenn der Verkehr fliest, machen wir sehr viel für die Umwelt. Diese Zahlen sind ja bekannt.

Zu Menzingen und dem Hirzeltunnel. Da möchte der Votant nicht so schwarz malen wie Martin Stuber. Wir sind dort sehr aktiv und das ist letztlich ein Bundesprojekt. Der Hirzeltunnel ist nota bene ein Projekt, das sämtliche Grünen und Linken im National- und Ständerat wie auch in Zürich unterstützen. Weil damit das Sihltal entlastet wird und dort ein Naherholungsgebiet geschaffen werden kann. Das unterstützen wir. Die Haltung der Gemeinde ist aber ein wenig kurios. Wir haben ja auf diese Angst, dass in Menzingen eine Verkehrszunahme kommt, versucht einzugehen. Und die Gemeinde hat die Hände hochgehalten und davon Abstand genommen. Wir wollten ja vorschlagen, dass z.B. eine Lastwagenreduktion, ein Verbote geprüft wird. Wir hatten das alles abgeklärt und hätten das einbringen können. Aber dann kam als einziger Wunsch der Kreiselausbau in Edlibach. Auch das machen wir! Was den ÖV anbelangt, verweist der Baudirektor auf die Interpellationsbeantwortung.

Zum Schluss. Diese Tangente ist ein wichtiges Projekt für den Kanton Zug. Teil eines Gesamtkonzepts. Lassen Sie nun endlich diesen Stillstand der letzten 30 oder noch mehr Jahre beiseite, treten Sie auf die Vorlage ein und stimmen Sie diesem Projekt zu! Die Nachfolgegenerationen werden es uns verdanken.

Eusebius **Spescha** möchte auf den Vorwurf des Baudirektors reagieren, er habe in seiner Zeit als Bauchef von Zug nichts getan für die Frage der Erschliessung der Baarermatte und des Göbli. Nach Abschluss der Ortsplanung 1994 haben wir diese Frage sehr wohl zielgerichtet angepackt. Der Votant hat es fertig gebracht, dass die Gemeinden Zug und Baar an einem Tisch gesessen sind. Wir haben gemeinsam eine Planung gemacht und uns auf eine Erschliessungslösung geeignet. Es gibt da Beschlüsse der Gemeinden Zug und Baar, wie diese Erschliessung aussehen soll. Bei diesem Stand hat Eusebius Spescha das Geschäft übergeben, weil er das Amt des Bauchefs abgab. Es entzieht sich seiner Kenntnis, wieso sein Nachfolger und die Gemeinde Baar das dann nicht mehr als weiter behandlungswürdig erachteten. Seine Pflicht bei diesem Thema hat der Votant also erfüllt!

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass nun über das Eintreten auf die Vorlage abgestimmt wird.

- Der Rat beschliesst mit 54:18 Stimmen, auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Tangente Zug/Baar» einzutreten.
- Der Rat beschliesst mit 54:18 Stimmen, auf den Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Tangente Zug/Baar» einzutreten.

DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1646.2

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass es nur eine einzige Lesung gibt, weil der Beschluss aufgrund von § 14 Abs. 1 des Gesetzes über Strassen und Wege nicht allgemeinverbindlich ist. Es ist ein so genannter einfacher Kantonsratsbeschluss gemäss § 55 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Kantonsrats. Er untersteht folglich nicht dem fakultativen Referendum.

Martin **Stuber** möchte zuerst seine Interessenbindung offen legen. Als Anwohner der Göblistrasse ist er von der Tangente – auch von einer abgespeckten Version – direkt betroffen. Er möchte nochmals kurz auf die Debatte anlässlich des Generellen Projekts zurückkommen. Sie haben damals ein Postulat von uns für eine Zweckmässigkeitsprüfung eines Bypasses abgelehnt. Inzwischen liegen dank eines weiteren Vorstosses die Zahlen dazu vor (B 3 im Zusatzbericht). Und siehe da, wie jede Strasse wäre auch eine erste Etappe zur Anbindung des Industrie- und Arbeitsgebiets Göbli/Baarermette an die Autobahn nicht ganz unproblematisch. Aber sie würde funktionieren und den erhofften Nutzen bringen. Dieser ist zweifach.

Erstens die direkte Anbindung des grössten industriellen Arbeitgebers der Stadt, die V-Zug, an die Autobahn. Das sind etwa 1'300 Leute, die dort arbeiten. Wir freuen uns auch sehr, dass die V-Zug mit dem Bau des neuen Hochregallagers einen strategischen Entscheid zugunsten des Standorts Zug gefällt hat. Und wir wollen, dass die V-Zug in Zug bleibt. Der Nutzen ist offensichtlich, wenn man das direkt an die Autobahn anbindet.

Der zweite Nutzen ist die Entlastung der Baarer Strasse zwischen Baar Nord und der Feldstrasse zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dem grössten Nachteil, nämlich dem Schleichverkehr vom Berg über die Göblistrasse zur Autobahn, könnte und müsste mit flankierenden Massnahmen begegnet werden. Es wird also aufgezeigt, dass auch diese Variante nicht unproblematisch ist.

In diesem Zusammenhang möchte der Votant einen Exkurs zum Riegel Industriestrasse machen. Im Zusatzbericht wird folgendes Problem angesprochen – und ein näherer Blick auf die Modellrechnungen zeigt das auch: Weil die Tangente mehr Verkehr vom Norden bringt und die Entlastungswirkung der Nordzufahrt auf der Zuger und Baarer Strasse nur bis zur Feldstrasse wirklich einschenkt, führt der Riegel zu soviel Mehrverkehr auf der Baarerstrasse südlich der Feldstrasse, dass diese nicht mehr als ÖV-Achse taugt. Es kann gar nicht genug betont werden: Dieser Zielkonflikt zwischen ÖV-Achse Baarerstrasse und Wohnquartier Guthirt existiert bei allen Varianten! Wir machen uns da nichts vor, dieser Zielkonflikt existiert. Es gibt aus unserer Sicht nur eine Lösung. Mit zwei Massnahmen kann man ihn wenn nicht lösen, dann zumindest entschärfen. Es braucht erstens einen Riegel, welcher den Durchgangsverkehr durch das Quartier unterbindet. Und zweitens

muss der neue Knoten Feldstrasse/Baarerstrasse den Verkehr auf die Baarerstrasse Richtung Süden und auf die Göblistrasse so dosieren, dass die ÖV-Achse Baarerstrasse funktioniert. Mit diesen beiden Massnahmen bekommen wir den Zielkonflikt einigermassen in Griff.

Der Baudirektor hat von Kollaps gesprochen, wenn der Stadttunnel kommt und wir die Tangente nicht haben. Die Alternativen haben in ihrer Vernehmlassung zum Stadttunnel ganz klar geschrieben: Wenn der Stadttunnel funktionieren soll (mit oder ohne Tangente) braucht es an den Eingangspforten in Zug eine Dosierung. So oder so. Diesen Preis sind wir gerne bereit zu zahlen, wenn dadurch die Innenstadt verkehrsärmer wird. Uns ist klar, dass sich der Baudirektor hüten wird, bezüglich Riegel Industriestrasse eine klare Aussage zu machen. Er weiss natürlich, dass er auch in der Stadt Zug genügend Ja-Stimmen für sein Projekt braucht. Und er ist ja ein guter Taktiker.

Zurück zur Variante Göbli-A4 direkt. Wir stellen folgenden Antrag: Es sei nicht die ganze Tangente zu bauen, sondern nur die direkte Verbindung von der Industriestrasse bis zum Knoten Zugerstrasse mit Verzicht auf die Unterführung Zuger-/Baarerstrasse. Dann braucht es diese Unterführung nämlich nicht mehr. Das hat Konsequenzen. Der Kantonsingenieur hat offenbar in der Tiefbaukommission auch auf diese Möglichkeit eines ebenerdigen Knotens explizit hingewiesen. Und es leuchtet ja auch ein: Mit der Eröffnung der Nordzufahrt wird der Knoten Zugerstrasse massiv entlastet. Und von Göbli/Baarermatte her kommt ja nicht mehr Verkehr. Er kommt einfach von einer neuen Strasse und nicht mehr vom Süden. Das heisst, mit dem Verzicht auf die teure Unterführung und die Grundwasserwanne erreicht man eine massive Kostenreduktion. Es sind 50 Millionen erwähnt worden, aber Martin Stuber glaubt, dass es weniger sind. Das ist eine relativ simple Strasse, die man da bauen kann, wenn man einen ebenerdigen Knoten macht. Wir wissen aber nicht genau, was eine solche Variante kostet. Das heisst, das Generelle Projekt für eine solche Variante muss zuerst erarbeitet werden. Das kann aber angesichts der Vorarbeiten und der wegfallenden Grundwasserproblematik sehr schnell geschehen. Deshalb kommen wir mit unserem Antrag auch beim Generellen Projekt.

Unser Antrag lautet:

Rückweisung des Kantonsratsbeschlusses betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Tangente Zug/Baar» an den Regierungsrat mit dem Auftrag, unverzüglich ein Generelles Projekt für eine Verbindung der Industriestrasse zum Knoten Zugerstrasse à niveau mit der gleichen Linienführung wie im Generellen Projekt «Tangente Zug/Baar» zu erarbeiten und dem Kantonsrat vorzulegen.

Baudirektor Heinz **Tännler** spricht nur noch zum eigentlichen Antrag der Rückweisung vor dem Hintergrund, dass man etappieren soll. Man wollte ja schon die UCH etappieren, will den Stadttunnel etappieren, will die Tangente etappieren, will alles amputieren. Das ist das Los, das wir uns da einhandeln. Bitte stimmen Sie diesem Rückweisungsantrag nicht zu, und zwar aus folgenden Gründen.

Wir haben es jetzt explizit gehört. Man will mit der gleichen Linienführung ohne Unterführung der Baarerstrasse die Arbeitsgebiete Industriestrasse/Göbli erschliessen. 50 Millionen oder wie viel auch immer das kosten würde. Das ist eine Frage der Zuständigkeit. Heinz Tännler sieht nicht ein, was die Regierung und die Baudirektion hier abzuklären hätten. Das ist eine Erschliessungsstrasse und damit Sache der Stadt Zug und der Gemeinde Baar. Wieweit sich hier der Kanton beteiligen würde, ist völlig offen. Aber das ist sicher keine Frage, die hier im Kantonsrat in dieser Form zu beurteilen und zu entscheiden ist. Über Erschliessungsstrassen befinden die Gemeinden. Bitte weisen Sie diesen Antrag zurück!

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass es für eine Zurückweisung eine Zweidrittelmehrheit braucht. 76 Mitglieder des Rats sind gemäss Präsenzkontrolle unseres Landschreibers anwesend. Das bedeutet, dass es ein Quorum von 51 Stimmen braucht.

- ➔ Mit 18 Stimmen wird das erforderliche Quorum für eine Rückweisung nicht erreicht.

Die Sitzung wird unterbrochen und nach der Mittagspause weitergeführt.

