



**Protokoll des Kantonsrats**

24. Sitzung der 32. Legislaturperiode (2019–2022)

**Donnerstag, 28. Mai 2020, Vormittag**

Zeit: 8.30–12.25 Uhr

**Sitzungsort**

Dreifachturnhalle der Kantonsschule Zug, Lüssiweg 24, Zug

**Vorsitz**

Kantonsratspräsidentin Monika Barmet, Menzingen

**Protokoll**

Beat Dittli

**Detaillierter Report der Abstimmungsergebnisse**

<https://www.zg.ch/kr-abstimmungsergebnisse>

**Traktanden**

1. Genehmigung der Traktandenliste
2. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 30. April 2020
3. Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben:
  - 3.1. Motion der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Standesinitiative zur Sicherung der Versorgung mit Medikamenten und Wirkstoffen
  - 3.2. Postulat von Beni Riedi, Michael Riboni, Rainer Leemann und Michael Arnold betreffend keine staatlich finanzierten Medientrainings für Zuger Politiker
  - 3.3. Postulat der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Hilfe für GeschäftsmieterInnen während der Corona-Krise
  - 3.4. Postulat von Luzian Franzini und Andreas Lustenberger betreffend Gewerbe-gutscheine zur Förderung der lokalen Wirtschaft
  - 3.5. Postulat von Andreas Lustenberger, Rita Hofer und Luzian Franzini betref-fend Ausrichtung eines «Pflege-Bonus» an das Personal im Gesundheits-wesen infolge der Corona-Pandemie
  - 3.6. Postulat der SP-Fraktion betreffend Ausgleich der Entschädigungskürzung für Arbeitnehmende, welche von Kurzarbeit wegen der Corona-Krise betrof-fen sind und deshalb eine Lohnneinbusse erleiden
  - 3.7. Postulat von Pirmin Andermatt, Guido Suter, Karen Umbach und Tabea Zimmermann Gibson betreffend Strategie Alter und Altershilfe
4. Kommissionsbestellungen:
  - 4.1. Kantonsratsbeschluss betreffend die Aufhebung der Genehmigung der Kün-digung der Vereinbarung über den Ausbau und Betrieb der Interkantonalen Försterschule Maienfeld durch den Kanton Zug und über den Widerruf der Kündigung bzw. den Wiederbeitritt zur Vereinbarung
  - 4.2. Erlasse betreffend die Bekämpfung der Auswirkungen des Coronavirus Covid-19:
    - 4.2.1. Änderung des Steuergesetzes betreffend Massnahmen zur Bewältigung des Coronavirus (Covid-19): Senkung des Kantonssteuerfusses von 82 Pro-zent auf 80 Prozent für die Steuerjahre 2021–2023, Erhöhung der persön-

- lichen Abzüge (dauerhaft), Ausbau und Vereinfachung des Mieterabzugs (dauerhaft)
- 4.2.2. Kantonsratsbeschluss betreffend Kreditausfallgarantie zugunsten der Zuger Kantonalbank und weiteren Banken im Kanton Zug infolge des Coronavirus (Covid-19-Kreditausfallgarantie)
  - 4.2.3. Kantonsratsbeschluss betreffend Errichtung eines Epidemie- und Pandemiefonds
  - 4.2.4. Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung vorgezogener Budgetkredite 2021–2023 für die individuelle Prämienverbilligung in der Krankenversicherung (Covid-19)
  - 4.2.5. Kantonsratsbeschluss betreffend Nachtragskredit Nr. 2a zum Budget 2020 in Zusammenhang mit Covid-19 (Kinderbetreuung)
  - 4.2.6. Kantonsratsbeschluss betreffend Bürgschaft zur Sicherung von Bankkrediten an qualifizierte Startup-Unternehmen (Covid-19-Startup-Bürgschaften)
- 4.3. Geschäftsbericht 2019
  - 4.4. Kantonsratsbeschluss betreffend Kenntnisnahme des Geschäftsberichts inkl. Jahresrechnung 2019 der Gebäudeversicherung Zug
  - 4.5. Zwischenbericht zu den per Ende März 2020 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen
  - 4.6. Rechenschaftsbericht 2019 des Obergerichts
  - 4.7. Bericht 2019 der Ombudsstelle Kanton Zug
  - 4.8. Tätigkeitsbericht 2019 der Datenschutzbeauftragten des Kantons Zug
- 5. Kantonsratsbeschluss betreffend Ablösung des NOK-Gründungsvertrags durch einen Aktionärbindungsvertrag der Aktionäre der Axpo Holding AG:
    - 2. Lesung
  - 6. Geschäfte, die am 30. April 2020 nicht behandelt werden konnten:
    - 6.1. Genehmigung der Schlussabrechnung betreffend Objektkredit für das Projekt Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee, Gemeinden Cham und Steinhäusen (1. Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee» 2. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee»)
    - 6.2. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Planung der Instandsetzung und eines Neubaus an der Hofstrasse 15, Zug
    - 6.3. Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (L 11 Gebiete für Erholung und Sport; V 2 Nationalstrassen; V 3 Kantonsstrassen; V 6 Busverkehr/Feinverteiler, u. a. auf Eigentrassee; V 9 Radverkehr; V 10 Kantonales Wanderwegnetz; V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben; E 15 Energie)
    - 6.4. Totalrevision des Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Harmonisierung der Einwohnerregister und anderer amtlicher Personenregister (EG RHG)
    - 6.5. Motion von Beat Sieber betreffend adaptive Leistungstests während der obligatorischen Schulzeit an den gemeindlichen Schulen des Kantons Zug
    - 6.6. Motion der FDP-Fraktion betreffend mehr Kompetenz und Flexibilität an die Gemeinden im Führen der Oberstufe nach deren Bedürfnissen
    - 6.7. Motion von Luzian Franzini, Rita Hofer, Tabea Zimmermann Gibson, Andreas Lustenberger und Hanni Schriber-Neiger betreffend die Schaffung einer kantonalen Behörde zur Förderung der Chancengleichheit zwischen den Geschlechtern
    - 6.8. Postulat von Stéphanie Vuichard, Isabel Liniger und Anna Spescha betreffend Klimanotstand in Zug ausrufen

- 6.9. Postulat von Manuela Leemann, Benny Elsener und Richard Rüegg betreffend stufenlose Unterführung Brüggli
- 6.10. Postulat von Tabea Zimmermann Gibson, Stéphanie Vuichard und Esther Haas betreffend 50. Geburtstag des Frauenstimm- und Wahlrechts gebührend feiern
- 6.11. Interpellation von Stéphanie Vuichard, Marianne Hess und Andreas Lustenberger betreffend Anstrengungen des Kantons zur Vermeidung von schädlicher und lästiger Lichteinwirkung
- 6.12. Interpellation von Daniel Stadlin betreffend Nutzung der Windenergie
- 6.13. Interpellation von Ivo Egger und Zari Dzaferi betreffend Förderung des Veloverkehrs für Arbeits- und Schulweg
- 6.14. Interpellation der CVP-Fraktion betreffend Aushub-Deponien im Kanton Zug
- 6.15. Interpellation der SP-Fraktion betreffend Pestizide und Nitrat im Zuger Trinkwasser
- 6.16. Parlamentarische Vorstösse zum Thema Airbnb:
  - 6.16.1. Interpellation der SP-Fraktion betreffend Wohnformen mit kurzer oder beschränkter Mietdauer (Airbnb, Expats)
  - 6.16.2. Interpellation von Markus Spörri und Thomas Gander betreffend kommerzielle kurzfristige Beherbergung (u.a. Airbnb) in Wohnzonen
- 6.17. Interpellation von Fabio Iten, Laura Dittli und Anna Bieri betreffend Praktikum ohne Perspektive – Schwächung der Berufsbildung
- 6.18. Interpellation von Philip C. Brunner, Barbara Gysel, Anna Spescha, Andreas Lustenberger und Tabea Zimmermann Gibson betreffend die Frage, ob die Zuger Polizei die Ausübung demokratischer Grundrechte behindert
- 6.19. Interpellation der SP-Fraktion betreffend «Dreckschleudern» auf den Zuger Strassen
- 6.20. Interpellation der SVP-Fraktion betreffend Sicherstellung der politischen Neutralität der Volksschulen im Kanton Zug
7. Postulat der Rischer Kantonsrättinnen und Kantonsräte, Helene Zimmermann, Hanni Schriber-Neiger, Steffen Schneider, Roger Wiederkehr, Kurt Balmer, Flavio Roos und Matthias Werder betreffend Reduktion der Höchstgeschwindigkeit beim Weiler Breiten
8. Postulat der SVP-Fraktion betreffend Förderung der Eigenverantwortung bei der Integration durch die Möglichkeit der Kostenbeteiligung für Kulturvermittler und Dolmetscher an Schulen
9. Postulat von Peter Rust betreffend Busverbindungen von Walchwil Richtung Zug und Arth-Goldau ab Dezember 2020
10. Interpellation der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend vergiftete Kinder rund um Glencore Mine in Peru
11. Parlamentarische Vorstösse zum internationalen Wirtschaftsstandort Zug:
  - 11.1. Interpellation der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Angola - Zug: Kanton Zug international in den Schlagzeilen
  - 11.2. Interpellation der SP-Fraktion betreffend wirksames Vorgehen gegen internationale Wirtschaftsdelikte
12. Parlamentarische Vorstösse zur Crypto AG:
  - 12.1. Interpellation der SP-Fraktion betreffend Aufarbeitung für die Zukunft, Umgang des Zuger Rechtsstaats mit der Crypto-Affäre
  - 12.2. Interpellation der Fraktion Alternative - die Grünen betreffend Cryptoleaks

## 399 Präsenzkontrolle

An der heutigen Vormittagssitzung sind 78 Kantonsratsmitglieder anwesend.

Abwesend sind: Isabel Liniger, Baar; Marc Reichmuth, Steinhausen.

## 400 Mitteilungen

Die Vorsitzende begrüßt die Anwesenden zur heutigen Ganztagsessitzung, die wiederum in der Dreifachturnhalle der Kantonsschule Zug stattfindet. Das gemeinsame Mittagessen nimmt der Rat im Parkhotel bzw. im Restaurant CU ein. Die Aufteilung erfolgt alphabetisch: Kantons- und Regierungsratsmitglieder, deren Familienname mit den Anfangsbuchstaben A bis L (bis Rainer Leemann) beginnt, gehen ins Restaurant CU, die übrigen (ab Peter Letter bis Z) ins Parkhotel. Das Essen beginnt um 12.15 Uhr. Spätestens um 13.30 Uhr soll man das Restaurant verlassen, damit die Nachmittagssitzung pünktlich um 13.45 Uhr beginnen kann. Es gibt am Morgen und am Nachmittag keine Pause.

Es gilt heute jeweils folgende Reihenfolge der Fraktionssprechenden: SP, CVP, SVP, FDP, ALG.

Gemäss Einladung der Direktion des Innern findet nach der heutigen Sitzung ein ungefähr halbstündiger Informationsanlass zum Denkmalschutzgesetz statt.

Am Mittwoch, 24. Juni, findet um ca. 17 bis 19 Uhr eine Besichtigung der Baustelle der Tangente Zug/Baar, eines wichtigen Teilstücks der Verbindung zwischen dem Berggebiet und dem Tal, statt. Die detaillierte Einladung wird den Ratsmitgliedern demnächst zugestellt.

Am 26. Mai konnte Protokollführer Beat Dittli seinen 65. Geburtstag feiern. Die Vorsitzende gratuliert ihm herzlich und wünscht ihm alles Liebe und Gute, viel *Gfreuts* und beste Gesundheit. Beat Dittli wird über seine ordentliche Pension hinaus bei der Staatskanzlei arbeiten, was gemäss § 20 Abs. 2 Personalgesetz bis zur Erfüllung des 70. Altersjahr möglich ist. Der Rat kommt also noch lange in den Genuss seiner Protokolle. Die Vorsitzende freut sich sehr über diese Verbundenheit mit dem Parlament. Beat Dittli wird allerdings etwas kürzertreten und einen Teil seines bisherigen Pensums an Claudia Locatelli übertragen. Die Vorsitzende freut sich somit doppelt auf weitere gehaltvolle und lesenswerte Protokolle. (*Die Vorsitzende überreicht Beat Dittli ein Geschenk, der Rat applaudiert.*)

Heute, am 28. Mai, feiert Kantonsrat Philip C. Brunner ebenfalls seinen 65. Geburtstag. Die Vorsitzende gratuliert ihm herzlich und wünscht ihm alles Gute, beste Gesundheit und weiterhin viel Freude an seiner politischen Arbeit. Sie hat zur Feier des Tages beim heutigen Mittagessen extra ein Dessert vorgesehen. (*Der Rat lacht und applaudiert.*)

Am letzten Samstag hat Kantonsrat Drin Alaj geheiratet. Die Vorsitzende gratuliert ihm herzlich und wünscht ihm und seiner Frau alles Liebe und Gute für den gemeinsamen Lebensweg. (*Der Rat applaudiert.*)

**TRAKTANDUM 1**  
**401 Genehmigung der Traktandenliste**

- Der Rat genehmigt die vorliegende Traktandenliste ohne Änderungen.

**Manuel Brandenberg** möchte deponieren, dass die SVP-Fraktion das Merkblatt für die heutige Sitzung «extra muros» als unangenehm empfindet. Die SVP fühlt sich mit diesen Vorgaben in den Zustand eines Vorkindergärtlers versetzt, und sie findet die Hinweise auf dem Merkblatt übertrieben. Die SVP-Fraktion bittet um Verständnis, wenn sie sich nicht an diese Vorgaben gebunden fühlt, insbesondere nicht an die Aussage, man dürfe im Sitzungsraum und auch in der Wandelhalle keine Gespräche führen. Diese Vorgaben sind für ein Parlament aus Sicht der SVP schlicht nicht akzeptabel.

Die **Vorsitzende** hält nochmals fest, dass die Hinweise auf dem Merkblatt einzig dem Schutz der Ratsmitglieder dienen und der Wortlaut mit dem BAG abgesprochen ist. Das Merkblatt hat nichts mit «Nanny-Regime» oder dergleichen zu tun. Es enthält einzig die Vorgaben des BAG bezüglich Hygiene- und Abstandsregeln. Nicht darauf hinzuweisen, wäre grobfahrlässig bzw. eine Missachtung der Sorgfaltspflicht.

**TRAKTANDUM 2**  
**402 Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 30. April 2020**

- Der Rat genehmigt das Protokoll der Sitzung vom 30. April 2020 ohne Änderungen.

**TRAKTANDUM 3**  
**Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben**

Das Traktandum folgt usanzgemäß zu Beginn der heutigen Nachmittagsitzung.

**TRAKTANDUM 4**  
**Kommissionsbestellungen:**

- 403** Traktandum 4.1: **Kantonsratsbeschluss betreffend die Aufhebung der Genehmigung der Kündigung der Vereinbarung über den Ausbau und Betrieb der Interkantonalen Försterschule Maienfeld durch den Kanton Zug und über den Widerruf der Kündigung bzw. den Wiederbeitritt zur Vereinbarung**  
Vorlagen: 3086.1/1a/1b - 16294 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3086.2 - 16295 Antrag des Regierungsrats.
- Stillschweigende Überweisung an die Konkordatskommission.

**Traktandum 4.2: Erässe betreffend die Bekämpfung der Auswirkungen des Coronavirus Covid-19:**

- 404** Traktandum 4.2.1: Änderung des Steuergesetzes betreffend Massnahmen zur Bewältigung des Coronavirus (Covid-19): Senkung des Kantonssteuerfusses von 82 Prozent auf 80 Prozent für die Steuerjahre 2021–2023, Erhöhung der persönlichen Abzüge (dauerhaft), Ausbau und Vereinfachung des Mieterabzugs (dauerhaft)

Vorlagen: 3091.1 - 16307 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3091.2 - 16308 Antrag des Regierungsrats.

- 405** Traktandum 4.2.2: Kantonsratsbeschluss betreffend Kreditausfallgarantie zu gunsten der Zuger Kantonalbank und weiteren Banken im Kanton Zug infolge des Coronavirus (Covid-19-Kreditausfallgarantie)

Vorlagen: 3094.1/1a - 16313 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3094.2 - 16314 Antrag des Regierungsrats.

- 406** Traktandum 4.2.3: Kantonsratsbeschluss betreffend Errichtung eines Epidemie- und Pandemiefonds

Vorlagen: 3092.1 - 16309 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3092.2 - 16310 Antrag des Regierungsrats.

- 407** Traktandum 4.2.4: Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung vorgezogener Budgetkredite 2021–2023 für die individuelle Prämienverbilligung in der Krankenversicherung (Covid-19)

Vorlagen: 3090.1 - 16305 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3090.2 - 16306 Antrag des Regierungsrats.

- 408** Traktandum 4.2.5: Kantonsratsbeschluss betreffend Nachtragskredit Nr. 2a zum Budget 2020 in Zusammenhang mit Covid-19 (Kinderbetreuung)

Vorlage: 3093.1/1a - 16311 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3093.2 - 16312 Antrag des Regierungsrats.

- 409** Traktandum 4.2.6: Kantonsratsbeschluss betreffend Bürgschaft zur Sicherung von Bankkrediten an qualifizierte Startup-Unternehmen (COVID-19-Startup-Bürgschaften)

Vorlagen: 3103.1/1a – 16325 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 3103.2 – 16326 Antrag des Regierungsrats

→ Der Rat überweist alle Geschäfte betreffend Bekämpfung der Auswirkungen des Coronavirus Covid-19 stillschweigend an die erweiterte Staatswirtschaftskommission.

- 410** Traktandum 4.3: Geschäftsbericht 2019

Vorlage: 3095.1 - 00000 Bericht und Antrag des Regierungsrats.

→ Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Staatswirtschaftskommission.

- 411 Traktandum 4.4: **Kantonsratsbeschluss betreffend Kenntnisnahme des Geschäftsberichts inkl. Jahresrechnung 2019 der Gebäudeversicherung Zug**  
Vorlage: 3083.1/1a - 16289 Bericht und Antrag des Regierungsrats.
- Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Staatswirtschaftskommission.
- 412 Traktandum 4.5: **Zwischenbericht zu den per Ende März 2020 zur Berichterstattung fälligen parlamentarischen Vorstössen**  
Vorlage: 3089.1/1a - 16299 Bericht und Antrag des Regierungsrats.
- Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Staatswirtschaftskommission.
- 413 Traktandum 4.6: **Rechenschaftsbericht 2019 des Obergerichts**  
Vorlage: 3085.1 - 00000 Bericht und Antrag des Obergerichts.
- Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Justizprüfungskommission.
- 414 Traktandum 4.7: **Bericht 2019 der Ombudsstelle Kanton Zug**  
3082.1 - 00000 Bericht der Ombudsstelle
- Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Justizprüfungskommission.
- 415 Traktandum 4.8: **Tätigkeitsbericht 2019 der Datenschutzbeauftragten des Kantons Zug**  
Vorlage: 3096.1 - 00000 Tätigkeitsbericht der Datenschutzbeauftragten.
- Stillschweigende Überweisung an die erweiterte Justizprüfungskommission.

#### TRAKTANDUM 5

- 416 **Kantonsratsbeschluss betreffend Ablösung des NOK-Gründungsvertrags durch einen Aktionärbindungsvertrag der Aktionäre der Axpo Holding AG: 2. Lesung**  
Vorlage: 3011.5 - 16293 Ergebnis 1. Lesung.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass kein Antrag auf die zweite Lesung eingegangen ist.

#### SCHLUSSABSTIMMUNG

Nach drei wegen einer technischen Störung an der Abstimmungsanlage ungültigen Versuchen schlägt die Vorsitzende vor, die Schlussabstimmung im offenen Handmehr durchzuführen. Michael Riboni stellt darauf namens der SVP-Fraktion den Antrag auf eine Abstimmung unter Namensaufruf. Dieser Antrag wird mit 39 Ja-

Stimmen zwar angenommen (§ 81 Abs. 1 GO KR), er wird gleichzeitig aber hinfällig, da die Störung an der Abstimmungsanlage zwischenzeitlich behoben werden konnte.

→ **Abstimmung 1:** Der Rat stimmt der Vorlage mit 45 zu 30 Stimmen zu.

**Beni Riedi** teilt mit, dass die SVP-Fraktion nach Abwägung von Pro und Kontra den Kantonsratsbeschluss betreffend Ablösung des NOK-Gründungsvertrags durch einen Aktionärbindungsvertrag der Aktionäre der Axpo Holding AG abgelehnt hat. Wie der Votant bereits in seinem letzten Votum erklärte, möchte die SVP nicht, dass ausländische Investoren die Möglichkeit haben, sich bei der Axpo einzukaufen. Es geht hier um die Energieversorgung und die Versorgungssicherheit, und diese muss zwingend in den Händen der Schweiz bleiben. Es ist dem Votanten ein Anliegen, nochmals zu erwähnen, dass die Axpo Power AG im Besitz von 22,69 Prozent der Aktien der Swissgrid ist, die als nationale Netzgesellschaft für den Betrieb, die Sicherheit und den Ausbau des Höchstspannungsnetzes verantwortlich ist.

Die SVP vertritt hier nicht nur die Anliegen des Kantons und Freistaats Zug, sondern auch die Interessen der Schweizer Bevölkerung – und der Votant glaubt nicht, dass es im Interesse der Schweizer Bevölkerung ist, dass ausländische Investoren in einem so wichtigen Unternehmen die Fäden ziehen können. Aus diesem Grund ist aus Sicht der SVP eine Mitsprache der Zuger Bevölkerung unbedingt notwendig. Die SVP stellt deshalb den **Antrag** auf ein Behördenreferendum.

**Karen Umbach**, Präsidentin der vorberatenden Kommission, hält fest, dass ein Behördenreferendum in der Kommission kein Thema war. Wie sie letztes Mal mitgeteilt hat, unterstützte die Mehrheit der Kommission die Ablösung des NOK-Gründungsvertrags.

Die Votantin plädiert hier für etwas Vernunft und Pragmatismus. Bei aller Liebe zur Direktdemokratie: Will der Rat wirklich, dass das Volk über die Ablösung des NOK-Konkordats befindet? Es ist wohl wirklich unbestritten, dass ein so alter und längst überholter Gründungsvertrag – notabene aus dem Jahr 1914 – abgelöst werden soll und muss, und die Votantin fragt sich, ob es tatsächlich im Sinne der Wähler ist, ein so hochtechnisches Geschäft vor das Volk zu bringen. Die Mitglieder des Kantonsrats sind gewählt, um solche Entscheidungen zu treffen. Was hier vonseiten der SVP abgeht, ist letztlich schlicht Populismus und Angstmacherei. Der Markt in der Schweiz ist nicht vergleichbar mit demjenigen in anderen Ländern: Er ist bereits heute stark reguliert, und es ist für einen ausländischen Investor sehr schwierig, eine entscheidende Aktionärsbeteiligung zu erlangen. Wie in der letzten Sitzung ausgeführt wurde, gibt es für die Produktion von Strom aus Wasser Konzessionen, die bereits 2030 erneuert werden müssen. Und auch die Axpo ist jetzt dem Markt ausgesetzt – das hat die Politik bereits entschieden –, und der neue Aktionärbindungsvertrag erlaubt es der Axpo, sich dem Markt anzupassen.

Natürlich kann man argumentieren, dass es um die Absicherung eines wichtigen Versorgers gehe. Aber man soll doch bitte die Kirche im Dorf lassen: Der Kanton Zug hält lediglich 0,873 Prozent des Aktienkapitals. Mit knapp 1 Prozent Anteil an der Axpo Holding nationale Energiepolitik betreiben zu wollen, ist doch etwas weit hergeholt. Freude werden in diesem Fall nur Anwälte und Gerichte haben, die auf Kosten des Steuerzahlers mehr Arbeit kriegen.

Dass auf nationaler Ebene eventuell Handlungsbedarf besteht, löst man nicht im Kanton Zug. Das muss in Bern passieren – und die Votantin weist auf zwei Vorschläge hin. Die Motion von Ständerat Beat Rieder aus dem Wallis zielt genau auf die vorliegende Problematik. Sie wurde in beiden Räten angenommen, und somit

muss der Bundesrat nun ein Gesetz ausarbeiten. Die zweite Initiative stammt von der Zürcher Nationalrätin Jacqueline Badran. Die Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrats hat am 19. Mai 2020 gestützt darauf eine Kommissionsmotion beschlossen, gemäss welcher der Bundesrat beauftragt werden soll, dem Parlament die gesetzlichen Grundlagen für eine Investitionskontrolle bei kritischen Infrastrukturen zu unterbreiten, sofern ausländische Direktinvestitionen in Schweizer Unternehmen zu einer faktischen Kontrolle der Unternehmung führen. Das heisst, dass die angesprochene Problematik behandelt wird – und zwar dort, wo sie behandelt werden sollte, nämlich in Bern. Was den Kanton Zug betrifft, so wurde hier bereits gehandelt: Durch die Anpassungen in § 2 und § 3 hat das Parlament jederzeit die Handlungshoheit über die Zukunft dieses Vertrags.

Die Votantin ruft den Rat nochmals auf, die Kirche im Dorf zu lassen und den Antrag auf ein Behördenreferendum abzulehnen; das Volk wird es ihm danken. Die FDP-Fraktion wird den Antrag der SVP auf jeden Fall ablehnen.

**Anastas Odermatt** spricht für die ALG-Fraktion. Diese wird den Antrag auf ein Behördenreferendum aus den von Karen Umbach genannten Gründen ablehnen. Zur Problematik, dass der Ablösungsvertrag eine sehr juristische Sache ist, kommt hinzu, dass das Thema im Abstimmungskampf mit dem angeblichen «Ausverkauf der Heimat» symbolhaft aufgeladen würde. Das will die ALG nicht. Denn es ginge nicht mehr um die Sache – nämlich einen altrechtlichen in einen neurechtlichen Vertrag zu überführen –, sondern es würde reine Symbolpolitik betrieben.

**Jean Luc Mösch** informiert, dass die CVP anlässlich ihrer Fraktionssitzung auch die Frage eines Behördenreferendums eingehend besprochen hat. Basierend auf ihrer Haltung schon in der ersten Lesung wird sie den Antrag der SVP grossmehrheitlich unterstützen. Es ist zwar richtig, dass sich in Bern etwas tut. Aber ein Haus wird bekanntlich von unten gebaut, und deshalb soll von unten her ein klares Signal ausgesandt werden. Man wird dann sehen, wie es herauskommt. In diesem Sinn bittet der Votant um Unterstützung für den Antrag auf ein Behördenreferendum.

Finanzdirektor **Heinz Tännler** erinnert an sein Votum in der letzten Sitzung, das heute auch von der Kommissionspräsidentin nochmals aufgenommen wurde: Marktwirtschaft, Teilliberalisierung, Versorgungsauftrag, Service public etc. treffen nicht mehr zu. Es ist eine Mär, was die SVP erzählt: Dass die Axpo einen Versorgungsauftrag habe, ist schlicht falsch.

Seit 2001 versucht man diesen blöden NOK-Gründungsvertrag abzulösen, dies vor allem auf Druck der Kantonswerke, die gegen 40 Prozent der Aktien halten – und nicht 0,87 Prozent wie der Kanton Zug. Die Kantonswerke, die ja Konkurrenten der Axpo sind, wollen diesen Vertrag nicht mehr, weil sie ihn als Knebelvertrag wahrnehmen. Seit 2001 also diskutiert man über die Ablösung des Vertrags. 2009 hat Zürich das verhindert, und jetzt liegt ein Vertrag vor, der einen Lösungsansatz bringt. Wer die Unterlagen genau gelesen hat – der Finanzdirektor wendet sich hier vor allem an seine eigene Fraktion, die SVP –, weiss auch, dass die Thematik in einem Abstimmungskampf schwer vermittelbar wäre. Es würden in Leserbriefen etc. dem Volk nichts als Märchen darüber erzählt, was dieser Vertrag mit sich bringen würde. Wenn es am Ende des Tages keine Lösung gibt, weil der Kanton Zug den neuen Vertrag ablehnt – was demokratisch gesehen selbstverständlich legitim ist –, dann gilt weiterhin der Gründungsvertrag. In diesem Vertrag aber gibt es keinerlei Eignerstrategie, und die Kernbotschaften sind völlig überholt. Wenn der neue Vertrag angenommen wird, hat man acht Jahre lang eine Eignerstrategie, die es verbietet, irgendetwas zu verkaufen. Wenn der Vertrag in einer Volksabstimmung aber – was

die SVP ja hofft – mit dem Argument, dass nichts verkauft werden dürfe, versenkt würde, hat man weiterhin keine Eignerstrategie. Der Finanzdirektor hatte im letzten Monat, seit der ersten Lesung, Kontakt mit den Kantonswerken – und diese werden den heute gültigen Vertrag kündigen. Sie haben genug von der Diskussion in den Kantonen, die nie zu einer Einigung finden. Und wenn sie den Vertrag kündigen, werden sie tun, was sie wollen. Axpo hat in den letzten zwanzig Jahren etwa fünfzig Wasserkraftwerke gekauft. Hat das irgendwen interessiert? Axpo kann aufgrund des Gründungsvertrags aber auch fünfzig Wasserkraftwerke wieder verkaufen, ohne irgendjemanden fragen zu müssen. Wenn der Gründungsvertrag seine Gültigkeit behält, kann der Axpo-Verwaltungsrat über die Köpfe der Kantone hinweg entscheiden, beispielsweise Linth-Limmern zu verkaufen. Ist das Rechtssicherheit? Da hat der Finanzdirektor lieber den jetzt ausgehandelten neuen Vertrag, der acht Jahre lang gültig ist, Rechtssicherheit bringt und es erlaubt, in dieser Zeit politisch Druck auszuüben, dass die Eignerstrategie deponiert wird. Das wird – so behauptet der Finanzdirektor – vor allem das Bestreben der Kantone sein. Dazu kommt, dass auf Bundesebene – wie von der Kommissionspräsidentin gehört – in beiden Räten die Motion von Beat Rieder überwiesen wurde. Der Bundesrat *muss* also ein Gesetz vorlegen, das einen allfälligen Verkauf nach Wuhan, Dubai, Abu Dhabi oder wohin auch immer sicher verhindert.

Der Finanzdirektor bittet den Rat, wirklich aufzupassen. Wenn der Aktionärbindungsvertrag versenkt wird, geht die Juristerei los. Dann wird der alte Vertrag gekündigt. Es gibt zwar den juristischen Grundsatz «*Pacta sunt servanda*», also «Man muss Verträge einhalten». Der NOK-Gründungsvertrag kann aber gar nicht mehr eingehalten werden, er ist Nonsense. Er ist im Kerngehalt ausser Kraft gesetzt, beispielsweise betreffend Bezugspflicht etc. Und da gibt es eben auch die «*Clausula rebus sic stantibus*»: Wenn sich die Situation total verändert, kann der Richter sagen, dass ein Vertrag nicht mehr gilt und an die neuen Verhältnisse angepasst werden muss. Ein Gutachten von Prof. Matthias Finger bestätigt denn auch, dass der alte Vertrag kündbar sei. Das haben die Kantonswerke aufgenommen. Und nun glaubt der Kanton Zug, er könne mit der Ablehnung des Aktionärbindungsvertrags ein Zeichen für die Wasserkraft setzen! Zug würde damit genau das Gegenteil tun: Die Schleusen würden geöffnet. Der Axpo-Verwaltungsrat könnte dann – wie gesagt – fünfundzwanzig oder dreissig Wasserkraftwerke nach Abu Dhabi oder wohin auch immer verkaufen. Die Axpo ist ja auch in Amerika tätig und hat auch dort ihre Finger in der Energiewirtschaft drin.

Man muss sich wirklich gut überlegen, ob man in dieser Frage das Volk bemühen will. Auch der Finanzdirektor ist ein Demokrat, aber für ihn ist das der falsche Ansatz. Es ist schwer vermittelbar, worum es wirklich geht – und dann wird Populismus betrieben und einfach gesagt, man wolle den Vertrag nicht, weil man die Wasserkraft nicht nach China verkaufen wolle. Das wird die Argumentation sein – und sie ist total falsch. Vor diesem Hintergrund bittet der Finanzdirektor die Ratsmitglieder, wirklich gut zu überlegen, ob im Kanton Zug mit seinen 0,87 Prozent Aktien – was mit Strategie ja wirklich nichts zu tun hat – tatsächlich das Behördenreferendum unterstützt werden soll. Man würde damit ein schwer vermittelbares Thema vor das Volk zerren, dies mit Argumenten, die letztlich ins Gegenteil gehen und mit denen man nichts erreicht. Der Finanzdirektor bittet den Rat, sich seiner Verantwortung bewusst zu sein.

**Beni Riedi** spricht üblicherweise nach dem Regierungsrat nicht mehr. Er hat aber zwei Anliegen. Erstens erinnert er daran, dass die Bevölkerung über die Unternehmenssteuerreform oder über STAF, zwei hochkomplexe Themen, abstimmen konnte. Dagegen ist der Axpo-Vertrag ein kleines Ding. Wenn man dem Volk also Ersteres

zumutete, kann man ihm durchaus zubilligen, dass es sich auch zum Axpo-Vertrag eine angemessene Meinung bilden kann. Zweitens weist der Votant darauf hin, was in den anderen Kantonen abgegangen ist. Wenn man «Axpo-Vertrag» googelt, sieht man, dass die Ablösung des NOK-Gründungsvertrags grundsätzlich überall unbestritten war. Es ging immer nur um das von der SVP angesprochene Thema. Es wurde gestritten, es wurden Analysen gemacht und Berichte verfasst. Das Thema bewegte, im Kanton Zug – und das ist auch eine Rüge an die Medien – leider etwas weniger. Es geht also einzig um den Grundsatzentscheid, ob man diesen Teil erlauben soll oder nicht. Nur dieser eine Punkt ist bestritten, alles andere ist auch überparteilich völlig unbestritten. Und wenn der Vertrag aus dem Jahr 1914 einen einzigen Punkt enthält, der in sämtlichen Kantonen keine Zustimmung findet, sollte man das wirklich anpassen. Und der Votant glaubt, dass die Schweiz im Moment Corona-bedingt andere Probleme hat, die viel höher gewichtet werden sollten. Man könnte mit dem vorliegenden Thema also durchaus zuwarten und eine Lösung finden, hinter der sämtliche Parteien stehen könnten. Aus diesem Grund ist es dem Votanten ein Anliegen, dass das Volk hier mitsprechen kann.

Finanzdirektor **Heinz Tännler** hält Beni Riedi erstens entgegen, dass eine Steuerreform oder andere finanzpolitische Geschäfte den Kanton Zug und seine Bevölkerung ganz anders betreffen als der Axpo-Vertrag. Zu den anderen Kantonen: Ja, hoffentlich wird gestritten! Auch in der vorberatenden Kommission wurde gestritten. Man hat keineswegs alles durchgewinkt, sondern sehr angeregt diskutiert. Offen ist der Entscheid noch in den Kantonen Aargau, Zürich, Schaffhausen und Zug; Glarus hat die Sache bereits durchgewinkt. Im Aargau ging die erste Lesung wie im Kanton Zug vor anderthalb Monaten problemlos über die Bühne, dies mit dem Zusatz, der auch in Zug aufgenommen wurde, nämlich der Legitimation des Parlaments bezüglich der Umwandlung des Aktienanteils vom Verwaltungs- in das Finanzvermögen. Die Weichen wurden im Aargau also bereits entsprechend gestellt.

Wenn man Beni Riedi zugehört hat, geht es immer um dasselbe, nämlich um einen möglichen Verkauf nach China oder irgendwohin. Entscheidend ist aber, dass die Kernbotschaften des Gründungsvertrags nicht mehr gültig sind. Dieser Vertrag muss deshalb abgelöst werden. Und wenn im Kanton Zug das Volk allenfalls den neuen Vertrag nicht akzeptiert, wird es in den nächsten fünf, sechs Jahren sicher keine Lösung geben. Es ist nicht so, dass man schnell an den runden Tisch sitzt und husch, husch einen neuen Vertrag vorlegt. Die Kantonswerke machen nämlich nicht mehr mit, sie haben eine diametral andere Idee und andere Interessen – und man muss auch sie irgendwie ins Boot holen. Der neue Vertrag ist tatsächlich ein Kompromiss, aber ist besser, ihn zu haben, als ihn zu versenken.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass es gemäss § 74 Abs. 3 GO KR für ein Behördenreferendum mindestens ein Drittel der Stimmen aller Kantonsratsmitglieder braucht.

→ **Abstimmung 2:** Der Rat lehnt den Antrag der SVP-Fraktion auf ein Behördenreferendum mit 57 zu 18 Stimmen ab.

Es liegt kein parlamentarischer Vorstoss zum Abschreiben vor. Damit ist dieses Geschäft für den Kantonsrat erledigt.

## TRAKTANDUM 6

### Geschäfte, die am 30. April 2020 nicht behandelt werden konnten:

- 417 Traktandum 6.1: **Genehmigung der Schlussabrechnung betreffend Objektkredit für das Projekt Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee, Gemeinden Cham und Steinhausen (1. Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee»; 2. Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee»)**  
Vorlagen: 1527.1/1a/1b/1c - 12360 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 1527.2 - 12361 Antrag des Regierungsrats; 1527.3 - 12362 Antrag des Regierungsrats; 1527.4 - 12443 Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten; 1527.5 - 12444 Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission; 1527.6 - 12502 Ergebnis der 1. Lesung im Kantonsrat; 1527.7 - 12519 Ablauf der Referendumsfrist: 2. Januar 2008; 1527.8/8a - 16204 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 1527.9 - 16275 Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat und die Staatswirtschaftskommission beantragen, die Schlussabrechnung zu genehmigen.

**Andreas Hausheer**, Präsident der Staatswirtschaftskommission, teilt mit, dass die Stawiko dieses Geschäft behandelte, weil es um mehr als 10 Mio. Franken geht und es deshalb dazu einen separaten Kantonsratsbeschluss gibt. Interessant war die Feststellung der Finanzkontrolle, dass für knapp 1 Mio. Franken Aufträge ohne rechtsgültige Unterschrift vergeben wurden. Die Stawiko hat von der Baudirektion eine Erklärung dafür eingeholt; diese findet sich im Stawiko-Bericht. Die Stawiko erwartet, dass daraus – wie das Tiefbauamt zugesichert hat – die nötigen Lehren gezogen wurden und in Zukunft keine Aufträge ohne rechtsgültige Unterschrift mehr vergeben werden. Im Übrigen beantragt die Stawiko, die Schlussabrechnung zu genehmigen.

**Rainer Suter**, Präsident der Kommission Tiefbau und Gewässer, unterstützt als Sprecher der SVP-Fraktion das Votum des Stawiko-Präsidenten. Es ist unschön, dass Aufträge im Umfang von fast 1 Mio. Franken nicht rechtsgültig unterzeichnet wurden. Diese Unterlassung wurde aber erkannt und durch die Freigabe durch den Regierungsrat legitimiert. Die Schlussabrechnung zeigt, dass die Tiefbaukommission auf dem richtigen Weg ist, wenn sie die Kosten von Einzelprojekten hinterfragt und wenn nötig anpasst. Damit sollten Abweichungen von 13,6 Prozent wie bei diesem Projekt – das entspricht über 4 Mio. Franken – nicht mehr vorkommen. Die SVP-Fraktion befürwortet die Genehmigung der Schlussabrechnung.

- Der Rat genehmigt die Schlussabrechnung betreffend Objektkredit für das Projekt Ausbau Verbindung Knoten Grindel–Bibersee stillschweigend.

Es liegt kein parlamentarischer Vorstoss zum Abschreiben vor. Damit ist dieses Geschäft für den Kantonsrat erledigt. Die Finanzdirektion wird den Geschäftsbericht entsprechend nachführen.

**418 Traktandum 6.2: Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Planung der Instandsetzung und eines Neubaus an der Hofstrasse 15, Zug**

Vorlagen: 2964.1/1a - 16055 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 2964.2 - 16056 Antrag des Regierungsrats; 2964.3/3a - 16214 Bericht und Antrag der Kommission für Hochbau; 2964.4 - 16220 Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat beantragt, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Die Kommission für Hochbau beantragt Eintreten und Zustimmung mit der Änderung, einen Objektkredit von insgesamt 6 Mio. Franken zu bewilligen. Die Staatswirtschaftskommission schliesst sich dem Antrag der Kommission für Hochbau an.

**EINTRETENSDEBATTE**

**Hubert Schuler**, Präsident der Kommission für Hochbau, dankt der Baudirektion und speziell dem Baudirektor für die gute Vorbereitung und die zügigen Abklärungen nach der ersten Kommissionssitzung. Für die Kommission war es auch sehr hilfreich, dass an beiden Kommissionssitzungen die Vertreterinnen und Vertreter der Nutzerseite anwesend waren. So konnten Fragen unkompliziert geklärt werden. Der Votant dankt auch diesen Personen herzlich.

Der Gebäudekomplex Hofstrasse 15 besteht aus drei Teilen: der Shedhalle, dem Ostteil und dem Hochhaus im Süden. Der bauliche Zustand aller drei Teile ist bedenklich schlecht. Nebst vielen undichten Stellen hat sich besonders im Ostteil der Schimmel eingenistet. Dadurch werden gelagerte Objekte etwa des Amts für Denkmalpflege und Archäologie zerstört, müssen sehr aufwendig restauriert und dann an einem anderen Ort sicher gelagert werden. Die Kommission machte sich von dieser prekären Situation auf dem rund einstündigen Rundgang selbst ein Bild. So war Eintreten unbestritten, denn dieses Gebäudeensemble muss für spätere Generationen erhalten bleiben und steht unter Denkmalschutz.

Die Detailberatung war geprägt von der Frage, ob es sinnvoll und möglich wäre, beim Ostbau ein zusätzliches Stockwerk zu planen, und welche Kosten das auslösen würde; auch wollte die Kommission wissen, ob diese Räumlichkeiten von der kantonalen Verwaltung sinnvoll genutzt werden könnten. Nebst den Kosten wollte die Kommission über allfällige Ersparnisse bei den Mietkosten informiert werden, welche durch einen Umzug entstehen könnten. Die Mehrkosten für die Planung wurden von der Baudirektion mit 300'000 Franken berechnet; die Kosten für die Realisierung auf 4,3 Mio. Franken geschätzt. Im Antrag für den Baukredit werden die Zahlen selbstverständlich genauer und verbindlicher ausgewiesen.

Mögliche Auswirkungen auf den zeitlichen Rahmen resp. die Möglichkeit allfälliger Einsprachen, welche das Projekt verzögern könnten, wurden in der Kommission ausführlich diskutiert. Die ursprüngliche Planung für eine neue Wirtschafts- und Fachmittelschule ging ebenfalls von einem weiteren Geschoss aus. Der Nachbarschaft wurde das frühere Projekt an verschiedenen Treffen vorgestellt, und es kann angenommen werden, dass die Nachbarschaft im Osten vom früheren Bauvolumen ausgeht. Aus dem Bericht der Stawiko ist ersichtlich, dass die Regierung bereits mit den Verantwortlichen der Stadt Zug gesprochen haben. Die Stadt Zug hat keine Einwände gegen ein allfälliges weiteres Geschoss auf dem Ostbau. Dass die Gesamtregierung zur Zeit der Sitzung der Hochbaukommission noch keine Meinung äusserte, bedauert die Kommission. Ihren Mitgliedern war bewusst, dass die Grobschätzung der Kosten von ca. 4,3 Mio. Franken für die Aufstockung nur einen Finanzrahmen darstellt. Die Kommission unterstützt einstimmig die zusätzlichen

Planungskosten von 300'000 Franken für die Aufstockung. Damit wird es möglich, mit einem kleinen Mehrbetrag die Weiterentwicklung und die konkreteren Zahlen für den Baukredit zu erhalten.

Im Namen der Hochbaukommission bittet der Votant, den Antrag der Kommission für Hochbau zu unterstützen. Die SP-Fraktion schliesst sich diesem Antrag an.

Stawiko-Präsident **Andreas Hausheer** teilt mit, dass die Stawiko den Antrag der Hochbaukommission unterstützt. Sie fordert aber – auch mit Blick auf den eigentlichen Objektkredit – etwas mehr Verbindlichkeit. So wurden die Kosten für die Aufstockung mit gut 4 Mio. Franken angegeben, auf Nachfrage der Stawiko wurde in einem kleinen Text dann dargelegt, wie sich der geschätzte Betrag zusammensetzt. Der betreffende Text ist im Stawiko-Bericht abgedruckt, die Fachpersonen in der Hochbaukommission konnten die Angaben wohl verifizieren. Mehr Verbindlichkeit verlangt die Stawiko auch bezüglich der Nutzung des zusätzlichen Geschosses. Man könne Teile der Direktion für Bildung und Kultur dort unterbringen, hiess es, aber will die Regierung das, oder will sie es nicht? Die Forderungen der Stawiko sind auf Seite 4 ihres Berichts festgehalten, und der Votant will sie nicht im Einzelnen darlegen. Er geht davon aus, dass die Regierung bzw. der Baudirektor diese Forderungen gelesen hat und bei der Vorlage für den Baukredit dazu Stellung nehmen wird; es zeigt sich hier auch der Vorteil des zweistufigen Verfahrens. Auch bezüglich der Terminplanung, auf die auf Seite 4 und 5 des Stawiko-Berichts hingewiesen wird, geht der Stawiko-Präsident davon aus, dass der Baudirektor hierzu mündlich Stellung nimmt.

Fazit: Die Stawiko empfiehlt, dem Antrag der Hochbaukommission zu folgen und den entsprechenden Kredit zu bewilligen.

**Heini Schmid** empfiehlt im Namen der einstimmigen CVP-Fraktion, dem Projektierungskredit Hofstrasse 15 zuzustimmen. Der Bedarf nach einer Sanierung der Liegenschaft ist ausgewiesen, und die neuen Nutzungen sowie das Überbauungskonzept überzeugen. Insbesondere unterstützt die CVP die Planung eines zusätzlichen Geschosses beim Neubau Ost und die damit verbundene Erhöhung des Planungskredits auf 6 Mio. Franken. Als Anregung für die nun beginnende Planung bittet sie, die folgenden Punkte zu beachten:

- Die Verhandlungen mit der Stadt betreffend Grenz- und Näherbaurecht sollen umgehend aufgenommen werden, und der abgeschlossene, von der Stadt genehmigte Vertrag soll für den Baukredit vorliegen.
- Dem Gastrokonzept und der gemeinsamen Nutzung der Shedhalle inkl. Foyer muss die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt werden. Das Nutzungs- und Gastrokonzept sollte schon beim Baukredit vorliegen. Nur so ist sichergestellt, dass die gemeinsamen Nutzungen auch betrieblich funktionieren.

Aufgrund der sich verschlechternden Konjunkturaussichten bittet die CVP den Regierungsrat, den Baukredit so schnell wie möglich dem Kantonsrat vorzulegen.

**Karl Nussbaumer** teilt mit, dass die SVP die Vorlage für den Planungskredit Hofstrasse 15 in ihrer Fraktionssitzung beraten hat. Wie die Hochbaukommission es beschrieben hat, ist das Gebäude in einem sehr schlechten Zustand. Es besteht also Handlungsbedarf, und es ist notwendig, dieses Objekt zu sanieren und mit einem Neubau Ost zu ergänzen. Zu diskutieren gab in der SVP-Fraktion, ob es sinnvoll sei, beim Neubau Ost ein zusätzliches Geschoss einzuplanen. Da die Abklärungen des Hochbauamts klar aufzeigten, dass ein zusätzliches Stockwerk sinnvoll wäre für die Direktion für Bildung und Kultur sowie zusätzliche Synergien bringen würde, ist die SVP der Ansicht, dass das zusätzliche Stockwerk gebaut werden

sollte. Sie findet auch, dass der Grundsatz «Eigentum vor Miete» wirtschaftlicher ist und umgesetzt werden sollte. Der Kanton Zug steht – auch dank eines guten Finanzdirektors – finanziell wieder besser da als auch schon und kann sich das zusätzliche Geschoss leisten. Die SVP ist aber gespannt auf die Beantwortung der Fragen der Stawiko im Rahmen der Vorlage für den Baukredit. Sie bittet den Baudirektor, beim Baukredit darauf zu achten, dass Wünschbares von Notwendigem getrennt wird und der Baukredit so eventuell tiefer als geplant ausfallen könnte. Die Vertreter der SVP-Fraktion in der Hochbaukommission werden ein wachsames Auge darauf haben.

Die SVP-Fraktion tritt einstimmig auf die Vorlage ein und stimmt ihr gemäss Antrag der Hochbaukommission zu.

**Mario Reinschmidt** spricht für die FDP-Fraktion. Nach deren Meinung ist die Vorlage sehr ausgewogen, und der Handlungsbedarf ist gegeben. Die FDP empfiehlt, der Vorlage zuzustimmen.

**Hanni Schriber-Neiger** spricht für die ALG-Fraktion. Die Zuger Bevölkerung darf sich freuen: An der Hofstrasse 15 wird ein weiterer Schritt gemacht, nachdem der Kantonsrat vor eineinhalb Jahren in einem ersten Schritt einen Objektkredit für die Sanierung des Theilerhauses gesprochen hat. Die ALG-Fraktion begrüsst die Sanierung der Shedhalle und den Hochbau Süd. Die geplante Instandsetzung ist dringend nötig und kann nicht mehr auf die lange Bank geschoben werden. Denn die Bauschäden werden jährlich grösser.

Beim Neubau Ost unterstützt die ALG den Antrag der Hochbaukommission auf ein zusätzliches Geschoss, was den Planungskredit um 300'000 Franken erhöht. Die vorliegende Machbarkeitsstudie stellt das Raumprogramm gut dar und zeigt auch den Handlungsbedarf auf. Die ALG erwartet, dass bei der Planung des Neubaus auch die Holzbauweise berücksichtigt wird, denn Bauen mit Holz ist gelebte Nachhaltigkeit. Mit Holz lässt sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz eines Gebäudes massiv verbessern. Die ALG kann sich gut vorstellen, in diesem Gebäude das Staatsarchiv und viele verschiedene Nutzungen mit Bezug zu Bildung, Kultur und Kulturgütern an der Hofstrasse anzusiedeln.

Die Votantin ruft dazu auf, diesen Planungsprozess anzupacken und sich schon jetzt auf 2026 zu freuen, wenn die Hofstrasse 15 endlich im neuen Glanz erstrahlen darf. Die ALG ist für Eintreten und stimmt dem Antrag der Hochbaukommission zu, für die Planung 6 Mio. Franken zu bewilligen.

**Philip C. Brunner** dankt für die verschiedenen Voten und ist eigentlich mit allem einverstanden. Er wundert sich aber darüber, dass der Hochbaukommissionspräsident aus Hünenberg, der Stawiko-Präsident aus Steinhausen, ein CVP-Vertreter aus Baar, der SVP-Vertreter aus Menzingen und eine Kantonsräatin aus Risch zu dieser Vorlage gesprochen haben – wo sind die Vertreter der Stadt Zug? Es geht um eine bedeutende Sache, dies hinsichtlich Denkmalschutz, Standort, zukünftige Benutzerschaft etc. – und aus der Stadt Zug meldet sich niemand zu Wort! Der Votant wundert sich auch, dass offenbar niemand einen Auftrag gefasst hat, allenfalls noch einen Wunsch aus der Sicht des Stadtrats anzubringen; die dort vertretenen Parteien CVP, FDP, SVP haben ja auch ihre Vertreter im Kantonsrat. Heini Schmid hat verschiedene Punkte aufgeführt, mit denen der Votant sehr einverstanden ist: Man solle vorwärtsmachen, das Projekt konjunkturell und mit Bezug auf Corona betrachten, die entsprechenden baldigen Aufträge seien für viele Gewerbetreibende in Stadt und Kanton wichtig etc. Die Stadt Zug hat neunzehn Vertreter im Kantonsrat, was einem knappen Viertel des Parlaments entspricht, und offenbar

hat sich niemand davon intensiv mit dem vorliegenden Geschäft befasst. Das beschäftigt den Votanten. Wenn die Stadzuger Mitglieder des Kantonsrats die Interessen ihrer Standortgemeinde bei einem solchen Geschäft nicht vertreten, müssen sie sich nicht wundern, wenn die Kolleginnen und Kollegen aus den anderen Gemeinden über ihre Köpfe hinweg Entscheidungen treffen wie beispielsweise beim Hauptstützpunkt ZVB – wobei diese «Übung» zum Glück noch nicht ganz beendet ist und man aus der Stadt Zug noch das eine oder andere dazu sagen wird. Auch bei der Hofstrasse 15 geht es um ein wichtiges Objekt, und es beschäftigt den Votanten wirklich, dass sich kein Stadzuger Ratsmitglied – zugegebenermassen auch der Votant selbst nicht – die Zeit genommen hat, sich detailliert mit der Vorlage auseinanderzusetzen. Er hofft – im Sinne eines Weckrufs –, dass auch beim eigentlichen Baukredit am Ende dann alle so zufrieden sind wie heute.

Kommissionspräsident **Hubert Schuler** weist darauf hin, dass es sich um eine kantonale Vorlage handelt und es doch erfreulich ist, wenn die anderen Gemeinden der Stadt etwas Schönes schenken. Und wenn man sich bei einer solchen Vorlage nicht zu Wort meldet, heisst das noch lange nicht, dass man sich nicht damit beschäftigt hat. Die Baudirektion, die Hochbaukommission und die Stawiko haben hier aber eine so gute Vorlage erarbeitet, dass es dazu schlicht nichts mehr zu sagen gibt.

Baudirektor **Florian Weber** dankt für die positive Aufnahme der Vorlage. Er kann Philip C. Brunner beruhigen: Er wohnt seit seiner Geburt zwar in Walchwil, ist aber Bürger und sogar Korporationsbürger von Zug. In der vorliegenden Frage kann zusammenfassend festgehalten werden:

- An der Hofstrasse 15 ist eine Sanierung zwingend nötig. Diese wurde seit Jahren hinausgezögert.
- Man kann die bestehende Raumsituation verbessern, Ämter mit vergleichbaren Anforderungen zusammenfassen und so Synergien schaffen und Abläufe optimieren.
- Es werden dringend benötigte Flächen für das Staatsarchiv bereitgestellt.
- Das Projekt steht in Abhängigkeit zum Areal des ehemaligen Kantonsspitals.

Zur berechtigten Frage der Stawiko, was passiere, wenn die Termine nicht eingehalten werden können, hält der Baudirektor fest, dass man im Moment wegen der aktuellen Situation und wegen des politischen Prozesses eine Verzögerung von etwa sieben Monaten hat. In den Unterlagen, welche den Investoren ausgehändigt wurden, wurde ein voraussichtlicher Start des möglichen Baubeginns im Jahr 2027 kommuniziert, nicht 2026; diese Angabe ist rechtlich aber nicht bindend. Und man merkt es: Der Termin wurde um ein Jahr verschoben. Somit ist man – wenn man so will – Stand heute noch fünf Monate voraus.

Selbstverständlich wird der Regierungsrat beim Abschluss des Baurechtsvertrags über das Areal des alten Kantonsspitals auf den Raumbedarf des Kantons Rücksicht nehmen. Bekanntlich spielen hier ja die Bauprojekte Hofstrasse Zug und Durchgangsstation Steinhausen eine wichtige Rolle. Diese Platzbedürfnisse einzumieten, dürfte im Kanton Zug enorm schwierig werden. Im Entwurf für den Baurechtsvertrag über das Areal des alten Kantonsspitals steht, dass der Kanton dem Investor die Räumlichkeiten geräumt und frei von Miet- und Pachtverträgen übergibt. Zu welchem Zeitpunkt diese Übergabe erfolgt, wird der Regierungsrat im Rahmen der Finalisierung des Baurechtsvertrags in Herbst 2020 präzisieren.

Die angesprochenen Verhandlungen mit der Stadt Zug betreffend Näherbaurecht sind abgeschlossen, der entsprechende Vertrag wurde unterzeichnet. Und selbstverständlich wird die Baudirektion die Fragen und Forderungen der Stawiko in der

Detailplanung prüfen und im Bericht und Antrag der Regierung für den Baukredit dazu Stellung nehmen.

Bezüglich der Höhe des Planungskredits schliesst sich der Regierungsrat dem Antrag der vorberatenden Kommission an.

#### EINTRETENSBESCHLUSS

- ➔ Eintreten ist unbestritten.

#### DETAILBERATUNG (1. Lesung)

##### **Titel und Ingress**

- ➔ Der Rat genehmigt stillschweigend den vorliegenden Antrag

##### **Teil I**

###### **§ 1**

Die **Vorsitzende** hält fest, dass die Kommission für Hochbau und die Stawiko eine Erhöhung der Kreditsumme um 300'000 Franken auf 6 Mio. Franken beantragen. Der Regierungsrat stimmt dieser Änderung zu.

- ➔ Der Rat genehmigt stillschweigend den vom Regierungsrat unterstützten Antrag der Hochbaukommission.

##### **Teil II (Fremdänderungen) und III (Fremdaufhebungen)**

Die **Vorsitzende** teilt mit, dass es keine Fremdänderungen und keine Fremdaufhebungen gibt.

- ➔ Der Rat ist stillschweigend einverstanden.

##### **Teil IV (Referendumsklausel und Inkrafttreten)**

- ➔ Der Rat genehmigt stillschweigend den vorliegenden Antrag.

Damit ist die erste Lesung abgeschlossen. Es folgt eine zweite Lesung.

An dieser Stelle übernimmt die stellvertretende Landschreiberin Renée Spillmann Siegwart den Platz des Landschreibers.

- 419 Traktandum 6.3: **Kantonsratsbeschluss betreffend Anpassung des kantonalen Richtplans (L 11 Gebiete für Erholung und Sport; V 2 Nationalstrassen; V 3 Kantonsstrassen; V 6 Busverkehr/Feinverteiler, u. a. auf Eigentrasssee; V 9 Radverkehr; V 10 Kantonales Wanderwegnetz; V 12 Prioritäten bei den Verkehrsprojekten; E 15 Energie)**

Vorlagen: 2991.1/1a - 16103 Bericht und Antrag des Regierungsrats; 2991.2 - 16104 Antrag des Regierungsrats; 2991.3/3a - 16228 Bericht und Antrag der Kommission für Raum, Umwelt, Verkehr.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass der Regierungsrat beantragt, auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen. Die vorberatende Kommission beantragt Eintreten und Zustimmung mit Änderungen. Dieser Kantonsratsbeschluss ist nicht allgemein verbindlich, sondern behördenspezifisch. Es gibt daher nur eine einzige Lesung.

#### EINTRETENSDEBATTE

**Heini Schmid**, Präsident der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr, dankt der Baudirektion und insbesondere Baudirektor Florian Weber für die gute Zusammenarbeit. Namens der Kommission beantragt er, auf die Vorlage einzutreten und bei den einzelnen Vorhaben den Anträgen der Kommission zuzustimmen.

Mit Ausnahme des Golfplatzes in Baar betreffen alle Richtplananpassungen Verkehrsprojekte. Da der Votant die Kommissionsmeinung jeweils bei den einzelnen Vorhaben erläutern wird, äussert er sich jetzt in der Eintretensdebatte nur zur allgemeinen Stossrichtung der Kommission. Bekanntlich ist die Regierung damit beschäftigt, das von allen Seiten geforderte Mobilitätskonzept für den Kanton Zug zu erarbeiten. Für die Kommission war bei ihren Beratungen wegleitend, dass man die Entwicklungen bei der Mobilität zum jetzigen Zeitpunkt nicht voraussehen kann. Wie sich der MIV oder der ÖV in zwanzig Jahren präsentieren werden, weiß niemand. Welche neuen Infrastrukturen gebaut werden sollen, ist zum jetzigen Zeitpunkt ungewiss. Demzufolge hat die Kommission versucht, den Variantenspeicher für neue Infrastrukturen nicht schon jetzt ohne Not einzuschränken. Denn eines ist klar: Aufgrund des steigenden Wohlstands wird das Bedürfnis nach Mobilität nicht ab-, sondern zunehmen. Wenn man es sich leisten kann, bewegt man sich, tauscht sich aus und will Neues sehen. Zentrale Herausforderung wird darum in Zukunft sein, nicht die Mobilität zu unterdrücken, sondern sie so zu gestalten, dass sie für die Menschen, die Siedlungen und die Natur verträglich ist. Raumeffizienz wird dabei eine zentrale Rolle spielen. Dementsprechend steht die Effizienzsteigerung und nicht der Neubau von Infrastrukturen – wie das Beispiel Ausbau Nord- und Chamerstrasse zeigt – im Vordergrund. Wo aber Neubauten die Effizienz des ganzen Systems erheblich verbessern und beispielsweise Siedlungen besser geschützt werden können, sollen auch sie noch möglich sein. Es gilt, sich die Optionen offenzuhalten und daranzugehen, die bestehenden Infrastrukturen effizienter zu nutzen – und zu schauen, was die Zukunft bringt.

**Barbara Gysel** spricht für die SP-Fraktion. Diese wird auf die Vorlage eintreten, allerdings ohne Begeisterung. Die vorliegenden Richtplananpassungen sind in den Augen der SP eine Verschlimmung. Die Strassenbauprojekte sind überdimensioniert und werden die Probleme der heutigen Mobilität und des heutigen Verkehrs nicht lösen. Dabei ist es doch gerade der Verkehr, der im Kanton Zug die Lebens- und Arbeitsqualität strapaziert. Und es war das Corona-Virus, das zwar unerwünscht, aber lehrreich offenbart: Sinkt der motorisierte Verkehr, steigt die Lebensqualität. Eine Kurskorrektur zugunsten von mehr Wohn-, Arbeits- und Lebens-

qualität vor Ort und damit auch zugunsten etwa von Velofahrenden ist für die SP dringend angezeigt. Der Fokus scheint aber noch immer darauf gerichtet zu sein, den MIV zu fördern, anstatt die Anreize zu dessen Reduktion und effizienter Lenkung zu unterstützen.

In diesem Sinn ist die SP gegen den geplanten Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd. Die Verkehrsprobleme auf den dortigen Strassen werden damit nicht gelöst, sondern verlagert. Insgesamt beurteilt die SP-Fraktion die vielen Straßenbauprojekte rund um Rotkreuz sehr skeptisch. Der Straßenbauaktivismus löst keine Probleme, sondern verschärft sie. Und wenn nicht vermehrt Wert darauf gelegt wird, den Verkehr zu reduzieren, verwundert es nicht, dass der Widerstand beispielsweise der IG «Halbanschluss Nein» gewachsen ist. Ausdruck der nicht befriedigenden Situation und Lösungsfindung ist auch der Rückkommens- und Änderungsantrag zum Bügel Rotkreuz. Die SP wird diesen Antrag unterstützen. Es ist auch sehr sinnvoll und äusserst wichtig, dass ein allfälliger Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz erst nach der Sanierung des Autobahnanschlusses Küssnacht kommt.

Die SP ist nach wie vor auch gegen einen Autobahn-Halbanschluss Steinhausen, und sie will nach wie vor keine Verlängerung der General-Guisan-Strasse – was hier im Rat ja schon mehrmals versprochen wurde. Die SP-Fraktion befürwortet, dass die Kapazitäten der Chamer- und der Nordstrasse gesteigert werden. Sie ist der Meinung, dass die Problematik so tatsächlich gelöst werden kann, ohne viel Land zu verbauen.

Der Ausbau des kantonalen Radnetzes scheint für die SP zukunftsweisend zu sein, damit das Velo vermehrt genutzt wird, auch für den Arbeitsweg. Dazu gehören zunehmend auch E-Bikes. Bei den vorgeschlagenen Änderungen des Radstreckennetzes wird die SP-Fraktion entsprechende Anträge stellen.

Wie schnell die positive Umstellung der Mobilitätsformen möglich und notwendig sein kann, hat – wie gesagt – die Corona-Pandemie gezeigt. Die SP ruft daher alle auf, ihre Verantwortung wahrzunehmen, nicht zu vermeintlich raschen Lösungen zu neigen, sondern die nachhaltigen zu *pushen*; der MIV gehört nicht dazu. Die SP erhofft und erwartet vom angekündigten Mobilitätskonzept des Kantons, dass es diesen Namen tatsächlich verdient und so eine wichtige Grundlage ist, um den Richtplan entsprechend weiterzuentwickeln, heute und in Zukunft.

Die SP-Fraktion ist – wie gesagt – für Eintreten, wird aber Anträge stellen bzw. unterstützen.

**Manuela Leemann** spricht für CVP-Fraktion. Der Regierungsrat legt dem Kantonsrat verschiedene Anpassungen im Richtplan vor. Einige Anträge sind völlig unbestritten, andere lösten ziemlich emotionale Diskussionen aus. So wurde von Gegnerinnen und Gegnern des Halbanschlusses Rotkreuz sogar vor Kantonsratssitzungen auf Gegenargumente hingewiesen. Die Raumplanung und vor allem die Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität sind grosse Herausforderungen. Die Bevölkerung wächst, doch bei jedem Ausbau sind auch Personen betroffen, die durch die Änderungen benachteiligt werden.

Bei der heutigen Vorlage merkt man, dass sich die Kommission, gut unterstützt durch die Baudirektion, Mühe gegeben hat, einen Weg zu finden, der für alle tragbar sein sollte. Die CVP-Fraktion ist daher einstimmig für Eintreten und wird sich in sämtlichen Punkten einstimmig oder grossmehrheitlich den Anträgen der Kommission anschliessen.

**Flavio Roos** spricht für die SVP-Fraktion. Der Richtplan ist für die SVP ein sehr wichtiges Instrument für die Gestaltung der Zukunft des schönen Kantons Zug. Er sollte schlank und effizient, aber auch wirtschaftsfreundlich sein und der Bevölke-

rung ein schönes Wohnklima mit Naherholung ermöglichen. Die SVP-Fraktion tritt auf die Vorlage ein.

**Markus Spörri** spricht für die FDP-Fraktion. Mehr Menschen – mehr Mobilität – mehr Verkehr. Die räumlichen Eckwerte zu den Siedlungsgebieten sind bereits definiert, nun fällt der Fokus in der kantonalen Raumplanung auf die Verbindungswege. Folgendes lässt sich beobachten: Auf der einen Seite hat man ein höheres Verkehrs-aufkommen, auf der anderen Seite eine Umschichtung in der Mobilität. Will heissen: Eine veränderte Mobilität mit neuen Formen und Möglichkeiten der Fortbewegungs-mittel wird Realität. Aufgabe der Politik ist es, zwar nicht im Detail, aber in groben Zügen festzulegen, welche Möglichkeiten den kommenden Generationen offen gehalten werden sollen. Die Entscheidungen von heute bestimmen die Voraussetzungen von morgen. Heute – morgen – übermorgen: Es wird eine Planung mit Bedacht, Weitsicht und Offenheit erwartet.

Die FDP ist klar der Überzeugung, dass die vorliegenden Richtplananpassungen vom Regierungsrat und von der vorberatenden Kommission mit Weitsicht und Offenheit behandelt wurden. Beim Abwägen von lokalen Bedürfnissen und lang-fristigen planerischen Gesichtspunkten gilt es Kompromisse zu finden. Wie so oft bei übergeordneten Zielsetzungen können auch grundsätzlich nachvollziehbare Partikularinteressen, etwa von einzelnen Gemeinden oder Unternehmen, nicht in jedem Fall berücksichtigt werden. Mit flankierenden Massnahmen können diese immerhin entgegenkommend miteinbezogen werden – wie beispielsweise beim Autobahn-Knotenpunkt in Rotkreuz.

In der Raumplanung befindet man sich auf einer gewissen, eher hohen und definierten Flughöhe. Das bedeutet aber nicht, dass später bei der Ausarbeitung nicht auch Bestvarianten gefunden sowie Korrekturen und Feinjustierungen angebracht werden können. Man muss ganz einfach verschiedene Optionen offen halten – wie beim Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd.

Priorität haben die Ausschöpfung von vorhandenen Möglichkeiten und die Moderni-sierung von bestehenden Verkehrsabschnitten. Das garantiert – mit gezielten Mass-nahmen – den notwendigen Kapazitätsausbau.

Anstatt sich im Detail zu verlieren, muss man das Gesamtbild verfolgen. Man muss Chancen nutzen – und etwa einen Freihaltekorridor für die spätere Erdverlegung einer Stromleitung definieren. Es werden somit Lösungen gesucht, die künftig aus-reichend Spielraum lassen. Mit dem Instrument des Zwischenergebnisses und der zeitlichen Priorisierung kann der sich ändernden Mobilität Rechnung getragen wer-den. In diesem Zusammenhang warten alle gespannt auf das Mobilitätskonzept des Kantons.

Die FDP stimmt den vom Regierungsrat vorgelegten Anpassungen im Richtplan und den punktuellen Anpassungen durch die vorberatende Kommission mehrheitlich zu. Entsprechend tritt sie auf die Vorlage ein, sie wird jedoch in den einzelnen Punkten noch Anträge oder Änderungen einbringen.

Für die vorliegenden Richtplanänderungen schweift der Blick des Votanten vom «Berg» hinunter ins Tal. Er ist sich der Tatsache bewusst, dass die heutigen Ent-scheidungen auch in lokale Gegebenheiten eingreifen. Umso wichtiger ist es, stets die Gesamtperspektive zu wahren und wenn immer möglich Optionen für künftige Generationen zu erhalten. Der Teufel steckt bekanntlich im Detail. Diskussionen über Details kann sich der Rat – aufgrund der Top-Level-Betrachtungsweise – für einmal aber ersparen. Partikularinteressen müssen zurückgestellt werden, und künf-tigen Entwicklungen ist Raum zu gewähren. Es gilt, das zu definieren, was eines Richtplans würdig ist, und den Mut zu haben, das nicht zu definieren, was nicht in einen Richtplan gehört.

**Hanni Schriber-Neiger** spricht für die ALG-Fraktion. Nach dem deutlichen Nein zum Zuger Stadttunnel sollte auch den letzten Politikerinnen und Politikern klar geworden sein, dass grosse Strassenbauprojekte keine Zukunft mehr haben. Das gilt nicht nur für den Kanton Zug, es zeigte sich zum Beispiel auch beim deutlichen Nein der Zürcher Stimmbevölkerung zum Rosengartentunnel.

Was aber tun die Regierung und die Raumplanungskommission im Kanton Zug? Sie legen eine Richtplanänderung vor, als würde man noch in den 1980er Jahren leben. Die Zuger Regierung setzt auf neue Strassen und glaubt, damit den motorisierten Verkehr verflüssigen zu können. Das Gegenteil ist der Fall: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr – wenn man nicht wie gerade jetzt eine Pandemie hat. Es ist gegen den Trend, neue Strassen im Richtplan festzusetzen, gibt es doch übergeordnete Ziele zu Klima, Biodiversität und Umweltschutz. Andere Mobilitätsformen müssen aus Sicht der ALG heute unbedingt stärker gewichtet werden.

Die ALG ist enttäuscht über den vorliegenden Vorschlag und bedauert, dass die Zuger Regierung es anscheinend nicht schafft, die Mobilität der kommenden Jahre sinnvoll zu gestalten. Seit der Kommissionsarbeit sind bereits ein paar Monate vergangen, und man schlägt sich heute mit der Corona-Krise herum. Diese Pandemie zwang Mitte März viele Arbeitnehmende, innert Tagen auf Home-Office umzustellen, was auf den Strassen noch immer gut sichtbar ist: Der Autoverkehr hat stark abgenommen, auch in der Industriezone und am Kreisel Forren in Rotkreuz. Das zeigt in aller Deutlichkeit, dass mit Home-Office, also mit einer relativ einfachen Massnahme, eine sehr grosse verkehrstechnische Wirkung erzielt werden kann – wenn man will oder eben muss. Unter diesem Aspekt ist der Halbanschluss Rotkreuz Süd erst recht überflüssig.

Die ALG unterstützt nachhaltige Mobilität mit einem leistungsfähigen, attraktiven ÖV-Angebot. Ebenso sieht sie beim Radstreckennetz grosses Verbesserungspotenzial und wird deshalb noch in diesem Jahr die Velonetzinitiative einreichen. Der Modalsplit muss sich ändern, und der ÖV sowie der Velo- und der Fussverkehr müssen zulasten des motorisierten Individualverkehrs erhöht werden. Der Kanton soll u. a. zusammen mit der Wirtschaft Kampagnen durchführen, um die Bevölkerung und Pendelnde generell für mehr nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren und zu motivieren. Zudem braucht es finanzielle Anreize, damit der Umstieg auf eine klimaschonende Mobilität rasch und gut funktioniert. Im Detail bedeutet das, dass die ALG jegliche neuen Halbanschlüsse wie in Steinhausen und Rotkreuz Süd sowie Verbindungsstrassen ablehnt und deren Umsetzung bekämpfen wird. Sie wird dazu entsprechende Anträge stellen. Es braucht einen raschen Wechsel auf mehr ÖV und mehr Langsamverkehr. Das heisst: Schienennetz ausbauen, Velowegen fördern, Anreize für eine klimaverträgliche Mobilität schaffen.

Dass der Golfplatz Zugersee aus dem Richtplan gestrichen wird, ist einer der wenigen Lichtblicke in dieser Vorlage. Im Übrigen aber liegt wieder einmal eine Vorlage auf dem Tisch, die man mit der Brille der Strassenbauturbos betrachten muss – es sei denn, der Rat nimmt das Heft in die Hand und fordert konsequent eine klimaschonende Mobilität. Die ALG ist bereit, diesen Weg gemeinsam mit dem ganzen Kantonsrat und mit der Regierung jetzt einzuschlagen. Die ALG-Fraktion ist für Eintreten und wird in der Detailberatung verschiedene Anträge stellen.

**Andreas Lustenberger** erinnert daran, dass der Rat vor knapp zwei Jahren die letzte grosse Richtplandebatte führte. Damals ging es um das Thema «Wachstum». Die Mehrheit entschied sich für ein mittleres statt für ein tiefes Wachstum. Was das bedeutet, wurde heute Morgen in einer Medienmitteilung der kantonalen Fachstelle für Statistik aufgezeigt: Bis 2050 wird die Bevölkerung des Kantons Zug nochmals um 40'000 Personen wachsen.

Der 2018 beschlossene Richtplan dient als Grundlage für die Ortsplanungsrevisionen, die in den Gemeinden angelaufen sind. Heute, zwei Jahre später, wird der Rat erneut zukunftsweisende Entscheide für den Kanton Zug fällen. Dabei scheint der Regierung und der vorberatenden Kommission nicht bewusst zu sein, dass die Ressourcen endlich sind und deshalb der Schutz der Umwelt und die Eindämmung des Klimawandels stärker gewichtet werden müssen. Der Votant fragt sich: Wurden all die Stimmen der jungen Menschen, die für mehr Klimaschutz auf die Strassen gingen und denen mit breiter Zustimmung geantwortet wurde, schon wieder vergessen? Gerade heute konnte man in der «Zuger Zeitung» lesen, dass sich die Jungparteien von CVP, GLP, Grünen und SP gemeinsam für griffige CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen im Rahmen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes einsetzen.

An der vorliegenden Verkehrsplanung im Richtplan kann der Votant leider nichts Fortschrittliches erkennen. Es wäre am Parlament, die Eckpfeiler für innovative Lösungen einzuschlagen und endlich eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung anzupacken. Dazu bräuchte es auch ein gutes Mobilitätskonzept, das leider schon 2018 gefehlt hat. Die Betonung liegt auf *gutes* Mobilitätskonzept, denn was am ersten Workshop präsentiert wurde und jetzt per Online-Umfrage kommentiert werden kann, hat das Prädikat «gut» noch nicht verdient.

Zurück zur heute versandten Medienmitteilung der Fachstelle für Statistik: 40'000 Personen mehr im Kanton Zug, das entspricht der heutigen Bevölkerung der Stadt Zug und der Gemeinde Risch zusammen. Glaubt da wirklich jemand, dass die damit einhergehende Mobilität einfach mit mehr Strassen gelöst werden kann? Der Titel der Medienmitteilung lautet interesserweise «Der Kanton Zug wächst und wird älter», und darin steht unter anderem folgender Satz: «Der Altersquotient, also das Verhältnis der Bevölkerung im Pensionsalter zur Bevölkerung im Erwerbsalter, steigt bis 2050 von 28 auf 52 Prozent.» Im Jahr 2050 – das ist der Zeithorizont für die vorliegenden grossen Strassenbauprojekte – wird das Mobilitätsverhalten nur schon aufgrund des demografischen Wandels ganz anders aussehen. Der Votant fragt deshalb: Wie will man die Klimaproblematik lösen, wenn man weiterhin den Strassenbau für den motorisierten Verkehr als oberste Priorität setzt? Wie schafft man Raum für innovative Lösungen, wenn man einfach Autos zählt und dann die Strassenkapazitäten entsprechend erhöht? Wie sehen die zukünftigen Arbeitsformen aus? Ist Home-Office nun doch auf einmal höher im Kurs als noch vor drei Monaten? Übrigens hat dem Vernehmen nach Home-Office bei der Firma Roche in den letzten Monaten sehr gut funktioniert. Der Votant bittet, die obigen Fragen mitzunehmen, wenn der Rat anschliessend in der Detailberatung über Änderungsanträge spricht. Es gilt, die sich heute bietende Chance zu nutzen, den Kanton Zug fortschrittlich vorwärtszubringen.

Für Kommissionspräsident **Heini Schmid** ist es richtig, dass in der Eintretensdebatte über die Mobilität der Zukunft gesprochen wird. Er möchte sich nachher in der Detailberatung nicht bei jedem einzelnen Vorhaben wieder zu dieser Frage äussern.

Klimanotstand, Bewältigung des zukünftigen Verkehrs etc.: Es wird jetzt so getan, als ob beim Verkehr alles beim Alten bliebe. Dabei weiss jedermann, dass die Elektrifizierung des Verkehrs in gigantischen Schritten vorwärtsgeht. Der heutige Verkehr könnte mit 14 Prozent mehr Strom völlig elektrifiziert werden, wobei der Strom in der Schweiz hauptsächlich aus der Wasserkraft kommt. Warum man sich in Zukunft mit wasserkraftproduziertem Strom nicht soll bewegen können, ist dem Votanten völlig schleierhaft. Man baut jetzt die Grundinfrastruktur, um sich in Zukunft bewegen zu können, und die Linke sollte mal zur Kenntnis nehmen, dass sich die Dinge verändern. Heute hat man ja das Problem, dass man die Fahrzeuge nicht mehr hört und man daher eine Auflage machen muss, dass Elektroautos einen ge-

wissen Lärm produzieren, damit insbesondere Blinde hören, wenn Autos auf sie zu kommen. Das Mobilitätskonzept wird erarbeitet, weil man sich genau diesen Fragen stellen muss. Die heutige Trennung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr wird sich zunehmend aufweichen. Denn was ist ein Kollektivtaxi: öffentlicher Verkehr oder Individualverkehr? Man sollte die Scheuklappen ablegen und sich auf die Zukunft freuen, denn sie wird ermöglichen, die Mobilität viel umwelt- und siedlungsverträglicher als heute abzuwickeln. Auch das Verletzungsrisiko wird viel kleiner sein, wenn die Fahrzeuge zunehmend durch Computer und nicht durch Menschen gelenkt werden.

Vor diesem Hintergrund war es für die Kommission richtig, entsprechende und sowohl dem Individualverkehr als auch dem öffentlichen Verkehr dienende Optionen offenzuhalten. Eines ist nämlich klar: Ein autonom fahrendes Fahrzeug will die Leute möglichst punktgenau an den gewünschten Ort bringen. Es wäre deshalb schade, wenn man den Verkehr, der in Zukunft sehr viel weniger stören wird, zunehmend aus den Siedlungen ausschliessen würde und die Leute dann irgendwie zu Fuss an ihren Zielort kommen müssten. Und eines muss der Kommissionspräsident klar sagen: Wenn man eine andere Sicht hat als die Linke, heißt das nicht, dass einem das Klima und die Menschen egal sind. Der Votant hat die Hoffnung, dass man in Zukunft den Verkehr, der heute so stark polarisiert, viel verträglicher abwickeln kann. Das ist zugegebenermaßen eine Hoffnung, aber mindestens die technische Entwicklung geht in diese Richtung. Im Übrigen hat sich der Votant bekannterweise sehr gegen den Stadttunnel Zug eingesetzt. Er hat das damals auch mit dem Hinweis auf die zukünftige Entwicklung des Verkehrs und aus der Überzeugung heraus getan, dass es nicht richtig sei, den Verkehr irgendwo weit ausserhalb der Siedlungen durchzuführen. Jetzt hat der Rat die Chance, das Verkehrsnetz für die Zukunft zu bestimmen, und mindestens die bürgerliche Seite will dem Verkehr nicht künstliche Hindernisse in den Weg stellen, weder dem öffentlichen noch dem Individualverkehr. Auch diese Vision ist klimaverträglich, und der Kommissionspräsident wehrt sich gegen den Vorwurf, dass alle, die Straßen bauen wollen, unverantwortlich mit der Umwelt umgehen würden.

**Andreas Hürlimann** hält fest, dass von Kommissionspräsident Heini Schmid eben das Prinzip Hoffnung zu hören war: Wir hoffen, dass es dann schon irgendwie gut kommt. In seinem ersten Votum hat der Kommissionspräsident von der Raumfrage gesprochen: Wie viel Raum soll für den Verkehr, den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr übrig gelassen werden? In der Replik auf den Vorwurf der rein MIV-fokussierten Sicht war der Raum nun plötzlich kein Thema mehr. Nur durch die Elektrifizierung und irgendwann vielleicht autonom fahrende Autos löst man die Raumfrage in der Verkehrsproblematik aber nicht. Man hat dann vielleicht einen nachhaltigeren Antrieb, aber die Frage, wie viele Autos sich auf dem Straßennetz befinden, wird durch die neuen Techniken nicht gelöst. Es spielen dann auch noch ganz andere Themen eine Rolle: Sind die Leute bereit, die Autos zu teilen, oder bleibt das Auto – auch dank des Wohlstands hierzulande – weiterhin möglichst Privatsache, die man nicht teilt? Der Entscheid, wie viel zusätzlichen Straßenraum man bauen will, ist eine entscheidende Weichenstellung, mit der man die Entwicklung in die eine oder in die andere Richtung stimulieren kann. Deshalb ist die heute vorliegende Frage so zentral und wichtig.

Baudirektor **Florian Weber** dankt dem Präsidenten und den Mitgliedern der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr für die gute und detaillierte Beratung und Kommissionsarbeit. Diese hat wie erwartet viel Zeit in Anspruch genommen, konnte aber – so hofft der Baudirektor – fast sämtliche Fragen auf Stufe Richtplanung

klären. Es hat sich gezeigt, dass der Teufel im Detail liegt und man aufpassen muss, dass man die Flughöhe für eine gute Richtplanung in der Beratung nicht verliert.

Der Kommissionspräsident hat es bereits erwähnt: Eintreten auf die Vorlage war in der Kommission unbestritten, und der Baudirektor geht davon aus, dass das auch hier im Rat der Fall sein wird. Er wird sich deshalb zu den meisten Themen erst in der Detailberatung äussern. Zu – wie die bisherige Debatte gezeigt hat – unbestrittenen Themen wie L 11 Streichung Golfpark Zugersee, E 15 Raumfreihaltung Trassee Erdverlegung Hochspannungsleitung und V 12 Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben wird er sich nur äussern, falls das explizit gewünscht wird. Er geht aber noch kurz auf einige in der Eintretensdebatte genannte Punkte ein:

- Die Auswirkungen von Covid-19 auf das Arbeitsverhalten, etwa in Bezug auf Home-Office, angepasste Arbeitszeiten, ÖV-Benutzung etc., sind im Moment noch nicht absehbar. Was man aber weiss: Die Verkehrszahlen auf der Nordstrasse und der Artherstrasse sind zu Spitzenzeiten bereits seit drei Wochen fast wieder auf dem Niveau der Zeit vor Corona.
- Andreas Lustenberger hat es erwähnt: Gemäss den heute publizierten Zahlen bezüglich Wachstum rechnet man im Kanton Zug bis 2050 mit einem Anstieg der Bevölkerung um 40'000 Personen. Natürlich kann man mit einem guten Mobilitätskonzept – zu dessen Qualität kann auch der Kantonsrat beitragen – gewisse Grenzen setzen. Man muss aber realistisch sein: Ein Mobilitätskonzept allein kann die mit dem Wachstum verbundenen Verkehrsprobleme nicht lösen. Und selbst wenn es in Zukunft selbstfahrende Fahrzeuge etc. gibt, wird es auf den Strassen nicht weniger Autos geben. Und damit wird sich die Problematik, dass gewisse Strassen im Kanton Zug in den Spitzenzeiten überlastet sind, nicht entschärfen. Man darf sich da nichts vormachen.

In diesem Sinn dankt der Baudirektor für das Eintreten auf die Vorlage und wünscht allen eine gute Detailberatung.

## EINTRETENSBESCHLUSS



Eintreten ist unbestritten.

## DETAILBERATUNG

Die **Vorsitzende** hält fest, dass dieser Kantonratsbeschluss nicht allgemein verbindlich, sondern behördenverbindlich ist. Es gibt daher nur eine einzige Lesung.

### **L 11.4.1 Baar Neubau Golfplatz**

Kommissionspräsident **Heini Schmid** legt seine Interessenbindung offen: Er spielt sehr gerne und oft Golf und hat damals das Projekt «Golfpark Zugersee» juristisch unterstützt, leider ohne Erfolg, da der Kanton Zürich nicht mitmachte.

Die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr unterstützt den Antrag des Regierungsrats auf Streichung, da das Gebiet ohne Zürcher Teil nicht sinnvoll für einen Golfplatz erschlossen werden kann.



Der Rat stimmt der Streichung von L 11.4.1 Baar Neubau Golfplatz stillschweigend zu.

### **V 2.3.1 Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd mit Verbindung nach Baar oder Zug**

Die **Vorsitzende** hält fest, dass die Kommission beantragt, den Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd als Zwischenergebnis im Richtplan zu belassen, dies jedoch als eigenständiges Vorhaben. Der Regierungsrat schliesst sich der Kommission an.

Kommissionspräsident **Heini Schmid** hält fest, dass bei diesen Verkehrsvorhaben in der Lorzenebene, welche die Verbindung von Zug, Baar, Cham und Steinhausen zur Autobahn verbessern sollen, die Kommission mit Ausnahme der Aufteilung in Halbanschluss und Verbindung nach Baar und Zug dem ursprünglichen Vorschlag des Regierungsrats folgt. Zentral ist dabei, dass die Kommission mit 10 zu 3 Stimmen für den Ausbau der Nordstrasse und mit 8 zu 6 Stimmen für die Ertüchtigung der Chamerstrasse ist. Hier soll dem Grundsatz der Effizienzsteigerung von bestehender Infrastruktur Nachachtung verschafft werden. Wie der Regierungsrat befürwortet die Kommission, dass der Halbanschluss Steinhausen als Zwischenergebnis erhalten bleibt. Neu ist im Vergleich zum Antrag der Regierung, dass die Kommission auch eine Koordination der verschiedenen Vorhaben vorschlägt. Der Halbanschluss mit den Verbindungen nach Baar und Zug soll erst in Angriff genommen werden, wenn die Ertüchtigungen der Nord- und der Chamerstrasse nicht die gewünschte Wirkung erzielen.

Neben der Koordinationsbestimmung schlägt die Kommission neu vor, dass der Halbanschluss Steinhausen auch unabhängig von einer Verlängerung nach Baar und Zug Sinn machen könnte. Insbesondere im Gebiet Choller liegt ein grosses Verdichtungsgebiet der Stadt Zug, das mit einem Halbanschluss direkt an die Autobahn angebunden werden könnte. Bis jetzt will der Bund möglichst wenig Autobahnanschlüsse. Wie Beispiele im Kanton Zug zeigen, führt das aber zu unnötigen Umwegfahrten und Überlastungen bei den Anschlüssen. Ob das im Zeitalter des autonomen Fahrens mit übergeordneter Verkehrslenkung noch die richtige Haltung ist, wird sich zeigen. Die Kommission findet darum, dass allenfalls auch ein Halbanschluss ohne unterirdische Verbindung nach Zug oder Baar die Effizienz des zukünftigen Verkehrssystems erheblich verbessern könnte, und empfiehlt die losgelöste Aufnahme des Halbanschlusses als Zwischenergebnis.

**Cornelia Stocker** ersucht namens der FDP-Fraktion den Rat, den Antrag der vorberatenden Kommission zu unterstützen. Mobilität wird auch für künftige Generationen von zentraler Bedeutung sein. Sie wird – davon ist die FDP überzeugt – wesentlich klimafreundlicher werden, aber Raum wird sie garantiert immer brauchen. Und gerade in der Lorzenebene und im Choller gibt es – wie gehört – noch ein grosses Verdichtungspotenzial.

Seit die Votantin politisch tätig ist, ist eine allfällige Erweiterung der Verkehrsführung in der Lorzenebene ein grosses Thema; gemeint ist damit auch die Verlängerung der General-Guisan-Strasse, wobei man sich mittlerweile hüben wie drüben einig ist, dass – wenn überhaupt – nur eine unterirdische Variante in Frage käme. Welche Möglichkeit dereinst gewählt werden soll, gilt es später zu entscheiden. Sicher aber ist es falsch, sich bereits heute jeglichen Optionen zu verschliessen.

**Flavio Roos** teilt mit, dass die SVP-Fraktion den Kommissionsvorschlag unterstützt, der dem Vorschlag der Regierung entspricht, diesen aber präzisiert. Damit wird auch der Entkopplung des Halbanschlusses Rechnung getragen. Die SVP empfiehlt in diesem Sinn, der vorberatenden Kommission und der Regierung zu folgen.

**Andreas Hürlimann** spricht für die ALG-Fraktion. Diese stellt den **Antrag**, V 2.3.1 Neubau Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd aus dem Richtplan zu streichen. Als Hinweis: Der Votant war in seiner Funktion als Bauchef und Gemeinderat von Steinhausen im Begleitgremium, welches die Anbindung von Zug/Baar an die A4a überprüfte und Vorschläge zuhanden des Kantons resp. des Kantonsrats erarbeitete. Das waren langwierige und überaus intensive – auch kostenintensive – Arbeiten, und ein über 110 Seiten dickes Abschlussdokument zeugt von umfassenden und vertieften Abklärungen. Gemäss Auftrag aus dem gültigen kantonalen Richtplan wurden in einer verkehrlichen Gesamtstudie die Kapazitäten der Zubringeroutes auf die A4a überprüft und die Auswirkungen eines neuen Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd untersucht. Es wurde geprüft, ob eine neue Anbindung durch die Lorzenebene langfristig notwendig sei oder ob es andere, bessere Möglichkeiten gebe, die Anbindung an die Autobahn ohne einen neuen Zubringer resp. Anschluss in Steinhausen zu verbessern. Der Votant wird deshalb das Thema des Autobahnanschlusses in Kapitel V 2.3, aber auch der Zubringerstrassen in Kapitel V 3 thematisieren müssen.

Interessant ist auch zu wissen, dass aus verkehrlicher Sicht die Wunschlinien bzw. Quell-Ziel-Beziehungen des motorisierten Individualverkehrs der Stadt Zug im Jahr 2030 insbesondere in Richtung Baar oder dann in Richtung Hünenberg/Cham und A4 nach Luzern gerichtet und somit vor allem lokaler Art sind. Die Diagramme sprechen hier eine deutliche Sprache, und wenn man sie studiert, fällt einem das sofort auf. Das führt natürlich dazu, dass dann in den Spitzentunden praktisch alle Knotenpunkte auf der Chamerstrasse und der Nordstrasse mit der heutigen Infrastruktur überlastet sein werden, was sich in den Verkehrsqualitätsstufen E und F zeigt. Das bedeutet jedoch nicht, dass an den Knoten alle Zufahrten gleichermassen überlastet sind. Im Prognosejahr 2030 werden primär die Zufahrten der Hauptlastrichtungen entlang der Chamer- und der Nordstrasse die vorhandene Knotenkapazitätsgrenze überschreiten. Der Druck zu einer Verbesserung der Verkehrssituation ist darum vorhanden und wird auch von der ALG grundsätzlich nicht bestritten. Wichtig ist aber auch, dass aus räumlicher Sicht im Untersuchungsperimeter die Lorzenebene möglichst zu erhalten ist. Gemäss «Leitbild Lorzenebene» ist eine Zerschneidung mit neuen Infrastrukturen absolut unerwünscht. Aus diesem Grund sind für die Zubringervarianten unterirdische Lösungen diskutiert worden, die jedoch aus Gründen des Gewässernetzes nicht einfach – wenn überhaupt – zu realisieren sind. Und ohne entsprechend angepasste Zubringer würden die bestehende Infrastruktur und die Zufahrtsachse gerade nach Steinhausen dem Druck nicht standhalten können und würden jeglicher seriösen verkehrlichen Grundlage widersprechen. Zudem ist auch klar, dass die räumlichen Eingriffe für einen neuen Autobahnanschluss sehr hoch sein würden, besonders bei einer neuen, zusätzlichen Strasse durch die Lorzenebene. Und auch bei einer Tunnellösung würden mächtige Rampenbauwerke in der Landschaft stehen.

Dies Studie zeigt als Fazit klar auf, dass die beiden Varianten mit der Stärkung der Nordstrasse und Chamerstrasse bei den geringsten Kosten trotzdem den meisten Nutzen aufweisen. Insgesamt schneiden alle Varianten, die einen neuen Autobahnanschluss verlangen, klar am schlechtesten ab. Somit konnten abschliessend folgende Aussagen gemacht werden:

- Auf eine verbesserte Anbindung von Zug/Baar an die A4a mithilfe eines neuen Zubringers durch die Lorzenebene kann verzichtet werden, da es Varianten gibt, die günstiger sind und einen höheren Nutzen erzeugen.
- Solche Varianten bestehen in Ausbauten nur an der Nordstrasse oder nur an der Chamerstrasse. Beide Varianten sind denkbar, bedingen jedoch, dass die Nachfrage nach MIV-Fahrten bis 2030 weniger stark als prognostiziert ansteigt bzw. dass

solche Fahrten in den Spitzenstunden modal oder zeitlich verlagert werden können. Die ALG ist gespannt, welche Elemente das neue Mobilitätskonzept hier einfließen lässt.

- Eine Variante mit dem Ausbau von Knotenpunkten sowohl an der Nordstrasse als auch an der Chamerstrasse kann den gesamten prognostizierten MIV in Spitzenstunden auch 2030 bewältigen.

Die durchgeführte Studie mit der Bewertung der verschiedenen Varianten zeigt also, dass es gegenüber dem aktuellen und auch gegenüber dem nun vorgeschlagenen Richtplaneintrag gemäss Kommission und Regierung günstigere Varianten gibt. Diese Varianten sind zudem zukunftsähig. Egal, wie innovativ oder eben nicht innovativ ein neues Mobilitätskonzept des Kantons denn sein wird: Eine Streichung der bestehenden Einträge «Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd» und – später bei den Kantonsstrassen – «Verlängerung der General-Guisan-Strasse» ist darum die einzige logische Konsequenz.

Der Votant bittet den Rat deshalb auch im Namen der ALG-Fraktion, den Antrag auf Streichung des Autobahn-Halbanschlusses Steinhausen Süd zu unterstützen.

**Thomas Meierhans** bittet, den Antrag der ALG nicht zu unterstützen. Wie Andreas Hürlimann kommt auch der Votant aus Steinhausen – und Steinhausen braucht diesen Halbanschluss tatsächlich nicht. Trotzdem ist der Votant dafür, dass der Halbanschluss Steinhausen Süd im Richtplan bleibt. Denn dieser trägt eigentlich einen falschen Namen: Er sollte Halbanschluss Zug heißen. Und er ist wichtig, weil im Westen von Zug, im Choller, ein neuer Stadtteil entstehen wird, der bereits auch im Richtplan enthalten ist. Der Halbanschluss ist also nicht für Steinhausen oder das heutige Zug, sondern für die zukünftige Stadt gedacht. Wenn man den Halbanschluss streicht, müsste man konsequenterweise auch das Gebiet Choller aus dem Richtplan streichen. Denn man kann nicht diesen Stadtteil bauen und erst im Nachhinein überlegen, wie man mit dem Verkehr umgehen soll. Der Halbanschluss muss also unbedingt als Zwischenergebnis im Richtplan bleiben, damit man sich die entsprechende Möglichkeit offenhält, wenn die heutigen Pläne bezüglich Choller spruchreif werden. Und der Votant hofft natürlich, dass sich auch Philip C. Brunner und die übrigen Stadzuger Kantonsratsmitglieder überlegen, wie in ihrem Entwicklungsgebiet mit dem Verkehr umgegangen werden soll. Oder will man den Verkehr einfach den Steinhausern und Chamern überlassen?

**Martin Zimmermann** legt seine Interessenbindung offen: Sein Geschäft befindet sich an der Sumpfstrasse, also im Bereich des Halbanschlusses Steinhausen Süd, und seine Mitarbeiter kommen, wenn sie nicht im Home-Office arbeiten – dies nicht erst seit Corona, sondern schon seit längerem –, zu einem wesentlichen Teil mit dem Auto zur Arbeit.

Auch der Votant ist für diesen Halbanschluss. Er teilt zwar die Anliegen der linken Ratsseite bezüglich innovativer Konzepte etc. Man muss aber auch berücksichtigen, dass es im betreffenden Gewerbegebiet nicht nur Büros mit der Möglichkeit zu Home-Office gibt, sondern auch Elektrounternehmen oder Brandschutzfirmen, die nicht auf ihre Fahrzeuge verzichten können. Auch der Baumaterialhändler HGC hat seinen Standort in diesem Gebiet – und wahrscheinlich wird auch in zwanzig Jahren niemand zwei Paletten Backsteine per ÖV abholen kommen. Man muss alternative Arbeitsformen überall fördern, wo es geht. Es gibt auch die Versorgung durch Gewerbe- und Handwerksbetriebe, die angewiesen sind auf Strassen. Und der Halbanschluss Steinhausen Süd ist da ein gutes Beispiel. Heute fahren viele Lastwagen, beispielsweise Zulieferer von HGC, durch Steinhausen oder via Riedmatt. Steinhausen baut südlich und westlich an der Knonauerstrasse immer mehr

aus, was zu mehr Schulwegquerungen führen wird. Es ist dem Votanten daher ein Anliegen, dass die Fahrzeuge, die als Zulieferer oder für das Gewerbe weiterhin auf der Strasse fahren müssen, im Sinne einer Entflechtung möglichst schnell auf die Autobahn gelangen. Man sollte die Scheuklappen also ablegen und alle Aspekte betrachten. Und da kann es durchaus Sinn machen, einen Halbanschluss Steinhausen Süd festzusetzen. Im Übrigen ist es eine ausgezeichnete Idee der Kommission, den Halbanschluss von der Frage der Lorzenebene, die auch der Votant unbedingt freihalten möchte, zu trennen und entsprechend festzusetzen.

Kommissionspräsident **Heini Schmid** weist darauf hin, dass die Kommission dem Konzept der Regierung folgt, die Kapazitäten auf der Chamer- und der Nordstrasse auszubauen. Das wird festgesetzt, und diese Massnahme soll bis 2035 umgesetzt werden, nach dem Credo, bestehende Infrastrukturen besser zu nutzen. Der Richtplan hat aber immer auch die Funktion der Raumfreihaltung. Wenn der Halbanschluss Steinhausen Süd im Richtplan gestrichen wird, gibt man der Verwaltung das Signal, in diesem Bereich keine Raumfreihaltung mehr zu betreiben. Damit wäre die Option, in späteren Jahren allenfalls einen Halbanschluss bauen zu können, nicht mehr gegeben. Etwas als Zwischenergebnis aufzunehmen, ist noch lange kein Entscheid für eine Realisierung; der Kantonsrat kann immer noch entscheiden, ob er die betreffende Massnahme definitiv aufnehmen oder sie streichen will. Die Debatte hat gezeigt, welche sinnvollen Möglichkeiten ein Halbanschluss Steinhausen Süd allenfalls mit sich bringen könnte. Der Kommissionspräsident bittet den Rat im Namen der Kommission deshalb, der Regierung zu folgen und einen Ausbau der bestehenden Infrastrukturen festzusetzen, gleichzeitig aber auch die Möglichkeit eines Halbanschlusses für die Zukunft offenzuhalten.

**Jean Luc Mösch** unterstützt die Ausführungen von Heini Schmid und Thomas Meierhans. Einer Streichung des Halbanschlusses Steinhausen Süd kann er keinesfalls zustimmen. Man kann mit diesem Halbanschluss den Verkehr nämlich direkt dorthin bringen, wo er hinwill, bzw. ihn dort abholen, wo er herkommt, ohne lange Umwege über die Umfahrungsstrasse Steinhausen oder über die Chamer- resp. Zugerstrasse zur Kreuzung Alpenblick, die schon heute mit enorm viel Verkehr belastet ist. Im Übrigen ist die Umfahrungsstrasse Steinhausen schon längst keine Umfahrungsstrasse mehr, sondern liegt mitten in Wohnquartieren oder gemischten Zonen. Auch die Riedstrasse ist stark mit Verkehr belastet. Der Votant bittet den Rat deshalb, den Halbanschluss im Richtplan zu belassen. Als Chamer Kantonsrat hält er fest: Es braucht diesen Halbanschluss, über den man ja schon lange diskutiert und debattiert, unbedingt.

Für **Tabea Zimmermann Gibson** als Stadzugerin ist es offensichtlich, dass die Kapazitätssteigerungen auf der Chamer- und auf der Nordstrasse sinnvoll sind. Sie versteht aber gewisse Steinhauser nicht, welche den Halbanschluss Steinhausen befürworten. Dieser saugt doch den ganzen Verkehr in Richtung Steinhausen! Viel besser ist es doch, den Verkehr vom Choller her auf der bestehenden Achse Richtung Alpenblick auf die Autobahn zu führen; das ist die direkteste Verbindung. Der Umweg Richtung Steinhausen macht keinen Sinn. Im Übrigen kann seit den 1970er Jahren überall auf der Welt beobachtet werden: Wo Strassen gebaut werden, wird Verkehr gesät. Und wenn man die Kapazität steigern will, muss man von Anfang an auch daran denken, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr mit Velos etc. so zu organisieren, dass der Autoverkehr nicht das einzige mögliche heilbringende Mittel ist, um die Mobilität zu verändern. Die Votatin bittet den Rat deshalb, dem Antrag auf Streichung des Halbanschlusses Steinhausen Süd zu folgen.

**Jean Luc Mösch** möchte ergänzen, dass die Entwicklung des Quartiers Sumpfstrasse zeigt, dass man hier raumplanerisch früher hätte den Hebel ansetzen und eine tolle Geschichte hätte planen können. Strassen sind zwar nicht alles. Es wurde aber bereits gesagt, welche Firmen im betreffenden Quartier ansässig sind, und diese Firmen braucht es, sie bedeuten Arbeits- und Ausbildungsplätze. Zu erinnern ist auch an das Postulat, das die direkte Bahnverbindung von Cham nach Steinhausen wieder erstellen wollte. Diese Verbindung wäre nach wie vor machbar, und man würde damit die betreffende Zone noch besser mit dem ÖV erschliessen. Das ist ein Denkanstoss, der aber leider nicht wirklich aufgenommen wurde.

**Thomas Werner** wendet sich an Tabea Zimmermann Gibson. Wenn mehr Strassen mehr Verkehr bedeuten, dann sollte man gemeinsam das Problem bei der Wurzel packen und die Einwanderung entsprechend regeln. Weniger Leute bedeutet weniger Verkehr, und das Klima könnte man so auch noch schonen.

**Manuela Leemann** möchte wiederholen, was Heini Schmid bereits gesagt hat: Es wird noch nichts gebaut, wenn der Halbanschluss als Zwischenergebnis im Richtplan bleibt. Es wird dadurch aber sichergestellt, dass das benötigte Land nicht verbaut ist, wenn man irgendwann Bedarf nach dem Halbanschluss haben sollte. Im Übrigen ist auch der Ausbau der Chamer- und der Nordstrasse nicht ganz einfach. An der Chamerstrasse wohnen viele Leute, die von einem Ausbau betroffen wären und das überhaupt nicht lustig finden würden.

**Andreas Lustenberger** möchte – auch zuhanden des Protokolls – darauf hinweisen, dass vor zwei Jahren, als es in der Richtplandebatte um Wachstum ging, die SVP-Fraktion für das mittlere Szenario gestimmt hat, also gegen den Antrag von linker Seite, welche ein tieferes Wachstum bevorzugt hätte. Die SVP ist also mitverantwortlich für das hohe Wachstum im Kanton Zug, für das man nun irgendwie Lösungen suchen muss.

Baudirektor **Florian Weber** weist auf den Bericht und Antrag des Regierungsrats hin, dem zu entnehmen ist, dass die Chamer- und Nordstrasse heute während der Spitzenstunden ausgelastet sind. Die Fertigstellung der Tangente Zug/Baar im nächsten Jahr dürfte diesen Zustand auf der Nordstrasse noch akzentuieren. Eine Ertüchtigung der Chamer- und Nordstrasse ist aus vielerlei Hinsicht eine gute Variante, um dieser Lage Herr zu werden. Wie in der Kommission aufgezeigt, bieten die Trassen auf der Nordstrasse genügend Platz, um diese für Langsamverkehr, ÖV und MIV zu ertüchtigen. Die Kosten für eine Ertüchtigung dieser Strassen sind tiefer als jene für eine Realisierung des Halbanschlusses Steinhausen Süd mit einer Verbindung nach Baar oder Zug. Die Regierung anerkennt jedoch den Entscheid des Kantonsrats aus dem Jahr 2015, den Halbanschluss nicht zu streichen und diesen als strategische Reserve im Richtplan als Zwischenergebnis zu belassen. Wenn man die Entwicklung der Zuger Gemeinden in den letzten Jahren analysiert, erkennt man, dass das grösste Wachstum in Zug stattgefunden hat. Auch wenn das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum künftig etwas gedämpft sein wird, erachtet die Regierung es trotzdem als sinnvoll, diese Möglichkeit für zukünftige Generationen zu erhalten, und beantragt deshalb, den Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd mit der Verbindung nach Baar oder Zug im Zwischenergebnis zu belassen. Für dieses Anliegen hat sich der Regierungsrat auch auf Bundesebene eingesetzt, mit dem Ergebnis, dass das Astra dafür grünes Licht gegeben hat. Mit grosser Wahrscheinlichkeit wird kein heutiges Mitglied des Kantonsrats mehr aktiv als kantonaler Politiker unterwegs sein, wenn es irgendwann zu einer Fest-

setzung des Halbanschlusses Steinhausen Süd im Richtplan kommt. Die Möglichkeit, dass zukünftige Generationen dies tun können, muss man aber erhalten. Der Regierungsrat schliesst sich deshalb den Anträgen der Kommission an und dankt allen, die das auch tun.

- **Abstimmung 3:** Der Rat lehnt mit 56 zu 20 Stimmen den Antrag der ALG-Fraktion auf Streichung ab und genehmigt den Antrag der vorberatenden Kommission und des Regierungsrats.

### **V 3.2.8 Kapazitätssteigerung Chamer- und Nordstrasse**

**Andreas Lustenberger** beantragt namens der ALG- und der SP-Fraktion, die Klammerbemerkung «(inkl. Knoten Autobahnanschluss Baar)» zu streichen. Hier überlegt sich die Baudirektion – so wurde in der Kommission informiert –, einen so genannten *Underly*, also eine Unterführung, ins Dorfzentrum Baar zu bauen. Für Autofahrende: Wenn man von Zug kommend ab der Autobahn fährt, hat man drei Möglichkeiten: nach rechts auf die Nordstrasse – dort gibt es bereits eine solche Unterführung –, neu geradeaus auf die Tangente Richtung Berg oder nach links ins Zentrum von Baar. Mit der Tangente soll bekanntlich Baar vom Verkehr entlastet werden. Deshalb ist die von der Baudirektion angedachte Unterführung Richtung Baar-Zentrum nicht gut überlegt und nicht nachvollziehbar. Deshalb stellen die ALG und die SP den **Antrag**, die Klammerbemerkung zu streichen.

Kommissionspräsident **Heini Schmid** glaubt sich zu erinnern, dass diese Thematik auch in der Kommission kurz diskutiert und dort auch der Antrag gestellt wurde, auf diese Unterführung zu verzichten. Die Kommission war der Ansicht, dass es wichtig sei, auch den Knoten Autobahnanschluss Baar in die Kapazitätssteigerung einzubeziehen, und dass allenfalls auch eine solche bessere Verbindung nach Baar hinein sinnvoll wäre.

Baudirektor **Florian Weber** bittet die Flughöhe des Richtplans zu beachten: Es wird hier von möglichen Projekten und einer allfälligen Steigerung der Kapazitäten gesprochen. Wenn das Projekt dann wirklich vorliegt, kann der Kantonsrat im Detail darüber diskutieren. Man sollte sich hier diese Möglichkeit aber nicht vergeben. Auch Baar hat die Möglichkeit, mit flankierenden Massnahmen die Durchfahrt durch das Zentrum zu erschweren – der Baudirektor geht davon aus, dass Baar dies tun wird – und so den Verkehr auf die Nordstrasse und die Tangente Zug/Baar zu leiten. Der Baudirektor bittet deshalb, den Streichungsantrag nicht zu unterstützen.

- **Abstimmung 4:** Der Rat lehnt mit 57 zu 15 Stimmen den Antrag der ALG- und der SP-Fraktion auf Streichung der Klammerbemerkung ab und genehmigt den Antrag der vorberatenden Kommission und des Regierungsrats.

### **V 3.3.2 Neubau Verbindung Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug**

Die **Vorsitzende** hält fest, dass die vorberatende Kommission beantragt, den Neubau einer Verbindung vom Autobahn-Halbanschluss Steinhausen Süd nach Baar oder Zug als Zwischenergebnis im Richtplan zu belassen; zudem beantragt sie die

Aufnahme einer Präzisierung bezüglich Vorgehen und Frist. Der Regierungsrat schliesst sich der Kommission an.

**Andreas Lustenberger** weist darauf hin, dass hier im Richtplan an zwei Strassen festgehalten werden soll, die seit Jahren als nicht baubar bezeichnet werden. Schon bei der Debatte um den Stadttunnel haben die Befürworterinnen und Befürworter argumentiert, dass die Verlängerung der General-Guisan-Strasse niemals gebaut werden können. Auch eine Verbindung von der Nordstrasse quer durch das Naherholungsgebiet Lorzenebene ist kaum denkbar. Trotzdem wollen die Regierung und die Mehrheit der Kommission leider daran festhalten. Das bedeutet konkret, dass dieses Vorhaben immer noch auf der *To-do*-Liste der Baudirektion steht und allenfalls sogar Kosten für Planung, Freihaltung etc. anfallen könnten. Die zwei Strassen – notabene als Tunnelvarianten – im Richtplan zu behalten, ist nicht notwendig. Deshalb stellen die ALG- und die SP-Fraktion den **Antrag** auf Streichung.

- **Abstimmung 5:** Der Rat lehnt mit 53 zu 20 Stimmen den Antrag der ALG- und der SP-Fraktion auf Streichung ab und genehmigt den Antrag der vorberatenden Kommission und des Regierungsrats.

### V 3.6

Die **Vorsitzende** hält fest, dass die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr beantragt, im Einleitungssatz die Ergänzung «[...] gestalterische *und akustische* Aufwertung der Strassenräume [...]» einzufügen. Der Regierungsrat schliesst sich der Kommission nicht an.

Kommissionspräsident **Heini Schmid** teilt mit, dass die Mehrheit der Kommission der Meinung war, dass man der akustischen Sanierung mehr Beachtung schenken und hier die entsprechende Ergänzung einfügen sollte. Es ist der Regierung recht zu geben, dass die akustische Aufwertung immer auch geplant wird, die Kommission wollte aber etwas stärker auf diesen Aspekt fokussieren.

**Flavio Roos** erklärt, dass nach Ansicht der SVP-Fraktion der Richtplan nicht zusätzlich aufgeblättert werden müsse. Das Lärmschutzgesetz und das gesetzliche Vorsorgeprinzip sind ausreichend, um alle Grenzwerte einzuhalten und zu kontrollieren. Die SVP lehnt die Ergänzung «*und akustische*» deshalb ab. Die gesetzlichen Vorgaben beinhalten alles, was es für den Strassenbau braucht, auch bezüglich Akustik. Die von der Kommission beantragte Ergänzung führt zur Pflicht der Prüfung und folglich zu einer zusätzlichen flankierenden Massnahme. Die SVP-Fraktion warnt dringlichst vor diesem Zusatz und bittet, dem Antrag der Regierung zu folgen.

**Nicole Zweifel** hält fest, dass man die Frage betreffend «akustisch» – wie Heini Schmid ausgeführt hat – unterschiedlich sehen kann. Die Diskussion in der Kommission hat gezeigt, dass es hier darum geht, ein Signal zu setzen. Wenn man Strassenräume baulich-gestalterisch aufwertet, heißt das nämlich nicht unbedingt, dass sie auch akustisch so gestaltet werden, dass die Aufenthaltsqualität steigt. Es gibt zahlreiche Beispiele dafür, dass Strassen ohne allzu viel Verkehr extrem laut sein können, man den Lärmpegel aber mit einfachen Massnahmen wie einer bestimmten Stellung von Gebäuden oder mit Pflanzen oder Brunnen in der Wahrnehmung deutlich senken kann. Die Votantin ist der Meinung, dass diesem Anliegen viel zu wenig Gewicht beigemessen wird. Die Lärmschutzgesetzgebung legt zwar

statische Grenzwerte als Grundlage fest, berücksichtigt aber nicht das Empfinden der Menschen und die physiologischen Auswirkungen einer Lärmbelastung auf Personen. Es lohnt sich deshalb, vorausschauend auch akustische Massnahmen generell mitzubedenken und nicht nur die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte sicherzustellen. Man kann nämlich – wie gesagt – mit einfachen Massnahmen, die je nachdem keinen einzigen Rappen kosten, in akustischer Hinsicht viel erreichen. Das ist für die Zukunft und für die Gesundheit aller ein wichtiges Anliegen, dem bis heute schlicht zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Die Votantin weist auch darauf hin, dass der Rat vor einiger Zeit in den Richtplan aufgenommen hat, dass sich der Regierungsrat beim Bund für einen Lärmschutz auch entlang von Autobahnen einsetzen soll, die nicht an bebautes Siedlungsgebiet, sondern an Freiräume grenzen. Baudirektor Urs Hürlimann hat den entsprechenden Antrag damals unterstützt, und der Rat hat ihn angenommen. In diesem Sinn dankt die Votantin für die Aufnahme der Ergänzung «und akustische» in den Richtplan.

**Philip C. Brunner** war Mitglied der vorberatenden Kommission und möchte dem Rat schildern, wie es zu diesem Antrag kam. In einer Kommissionssitzung wurde aus dem Nichts heraus vorgeschlagen, die Ergänzung «und akustische» einzufügen – und kein Mensch hat diesem Antrag eine Chance gegeben. Eine knappe Mehrheit der Kommission hat den Vorschlag aber gutgeheissen, ohne jegliche Grundlagen oder Abklärungen. Erst im Nachhinein hat man begonnen, sich zu überlegen, was die Ergänzung bedeuten könnte. Der Votant bittet den Rat, sich jetzt nicht aus dem Konzept bringen zu lassen. Und die CVP-Mitglieder bittet er, an ihrer Meinung festzuhalten, ungeachtet der GLP-Minderheit in ihrer Fraktion, und sich von diesem akustischen Signälchen nicht ins Bockshorn jagen zu lassen.

Auch **Markus Spörri** mag die Ruhe. Zu viel Lärm, sei es von der Strasse, aus der Luft, vom See her oder während der Nachtruhe, stört auch ihn. Die Lärmbekämpfung wird bei Strassenbauprojekten bereits heute mit baulichen Massnahmen stark berücksichtigt. Noch mehr Gewicht und noch teurere Lärmpflästerli mit immer weniger Wirkung braucht es nicht. Die Mobilität und die Technologie der Fortbewegungsmittel ändern sich. Es wird nicht weniger Verkehr geben, der Votant glaubt aber an eine Zukunft mit leisem Antrieb: Hybridlösungen, Elektromotoren, Wasserstoffantrieb etc. Man soll sich deshalb auf diese zukunftsweisenden Lösungen konzentrieren, welche teure und immer noch teurere bauliche Entlärm-Massnahmen hinfällig werden lassen.

**Martin Zimmermann** weist darauf hin, dass bekannterweise bereits ab einer sehr niedrigen Geschwindigkeit die Abrollgeräusche entscheidend sind für den Lärm, den ein Auto erzeugt. Man kann deshalb bezüglich Lärm nicht ausschliesslich auf die Elektromobilität hoffen. Die Akustik ist stark von den Abrollgeräuschen abhängig, und das wird sich kurz- oder mittelfristig wahrscheinlich nicht ändern.

Baudirektor **Florian Weber** hält fest, dass die flankierenden Massnahmen in jedem Fall den lärmrechtlichen Anforderungen genügen müssen, sie sind also lärmrechtlich zu optimieren. Das ergibt sich bereits aus den Bundesvorgaben bzw. der Lärmschutzverordnung. Dabei ist die Reduktion des Lärms an der Quelle zentral. Sind die flankierenden Massnahmen lärmrechtlich optimiert – was Voraussetzung ist –, sind auch die Emissionen logischerweise in einem zumutbaren Bereich. Weitere Massnahmen sind dann nicht mehr nötig.

Selbst aus dem Vorsorgeprinzip lassen sich gemäss Rechtsprechung des Bundesgerichts nur Massnahmen rechtfertigen, die zu einer deutlichen Lärmreduktion führen

und gleichzeitig wirtschaftlich tragbar sind. Dazu gehören akustische Aufwertungen jedoch gerade nicht, weil mit ihnen keine Lärmreduktion, sondern allenfalls eine Lärmveränderung verbunden ist. Akustische Aufwertungen lassen sich somit lärmrechtlich auch nicht mit dem Vorsorgeprinzip begründen. Würden akustische Aufwertungen realisiert, würde dies also zu einer Verteuerung führen, die lärmrechtlich gar nicht erforderlich bzw. nicht begründbar ist. Mit der beantragten Ergänzung «und akustische» würde einzig ein unnötiger Nebenschauplatz in allfälligen Beschwerdeverfahren eröffnet.

Der Baudirektor bittet deshalb im Namen der Regierung, dem Antrag der Kommission nicht zu folgen.

- **Abstimmung 6:** Der Rat lehnt mit 38 zu 37 Stimmen den Antrag der Kommission ab und genehmigt damit den Antrag des Regierungsrats.

#### **V 2.2.2 Neubau Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd mit Massnahmen zur Verflüssigung des Verkehrs zwischen Halbanschluss Rotkreuz Süd und Vollanschluss Rotkreuz**

Die **Vorsitzende** hält fest, dass die vorberatende Kommission die Festsetzung des Halbanschlusses Rotkreuz Süd beantragt, dies verbunden mit ergänzenden Bestimmungen bezüglich Zeitpunkt der Realisierung (nach der Sanierung des Anschlusses Fänn), flankierenden Massnahmen sowie Mitwirkung im weiteren Planungsprozess. Der Regierungsrat schliesst sich der Kommission bezüglich dieser Ergänzungen nicht an.

Kommissionspräsident **Heini Schmid** hält fest, dass sich die Kommission bemüht hat, bezüglich der besseren Erschliessung von Rotkreuz einen Ausgleich zwischen den Interessen der Anwohner und jenen der Wirtschaft zu finden. Er ist froh, dass es gelungen ist, eine Variante für den Bügel als Zwischenergebnis zu finden, hinter dem die antragstellenden Kantonsräte, die betroffenen Grundeigentümer, die Gemeinde, die Kommission und der Regierungsrat stehen können. Der Bügel allein wird keine Wunder bewirken, er wird aber einen Beitrag leisten, dass die Verkehrslast in Rotkreuz besser verteilt werden kann.

Die Frage, ob der Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd festgesetzt oder nur als Zwischenergebnis aufgenommen werden soll, wurde in der Kommission mit Stichentscheid des Präsidenten zugunsten der Festsetzung entschieden. Die Meinungen darüber, ob der Halbanschluss mit dem Bügel gleichgestellt oder ob mit der Festsetzung dem Bund ein klares Zeichen für die Realisierung des Halbanschlusses gesandt werden soll, waren geteilt. Für die Mehrheit der Kommission war aber unbestritten, dass der Halbanschluss, ob festgesetzt oder als Zwischenergebnis, eine sehr sinnvolle Massnahme ist, um die Verkehrsprobleme in Rotkreuz lösen zu können.

Auf Anregung der Opposition und der Gemeinde Risch schlägt die Kommission einen zusätzlichen Abschnitt betreffend flankierende Massnahmen vor. Sie tut dies insbesondere deshalb, weil die Gefahr besteht, dass Rotkreuz beim Bau von zusätzlichen Anschlüssen an die Autobahnen bei Staus auf der Autobahn zunehmend von ausserkantonalem Durch- und Schleichverkehr belastet wird. Schon jetzt sind Rotkreuz und der Kanton gut beraten, mit flankierenden Massnahmen den Durchfahrtswiderstand durch die Wohngebiete zu erhöhen. Die Kommission ist überzeugt, dass mit dem Bügel, der Koordination mit Küsnacht und den explizit er-

wähnten flankierenden Massnahmen den Bedenken gegen den Halbanschluss in der Bevölkerung von Risch Rechnung getragen wurde.

Der Regierungsrat möchte diese Ergänzungen nicht in den Richtplan aufnehmen, sondern sie im Sinne von Gesetzesmaterialien bei der Umsetzung berücksichtigen. Die Kommission hält an ihren Ergänzungen im Sinne von vertrauensbildenden Massnahmen für die Rischer Bevölkerung fest. Materiell besteht keine Differenz mit der Regierung, die Kommission bevorzugt es aber, wenn die Rahmenbedingungen für den Halbanschluss Schwarz auf Weiss im Richtplan stehen.

**Kurt Balmer** spricht für die CVP-Fraktion. Der Vorschlag für einen Halbanschluss Rotkreuz Süd hat in der Gemeinde Risch bekanntlich hohe Wellen geworfen. Es ist ein Thema, welches die Bewohnerinnen und Bewohner von Risch sehr beschäftigt, und man könnte deshalb versucht sein, hier einen Spagat zwischen den Interessen der Bevölkerung und quasi übergeordneten Verkehrsinteressen zu konstruieren. Der Votant hat sich in der Vergangenheit verschiedentlich kritisch zum geplanten Halbanschluss geäussert und dies vor allem mit der zeitlichen Koordination und den verschiedenen Entscheidungsträgern begründet. Die Systematik hat für ihn also nicht gestimmt, zumindest bis zur Kommissionsarbeit. Unter der kompetenten Führung von Heini Schmid hat die Kommission zwischenzeitlich das Dilemma des Votanten gelöst, die Vorlage deutlich nachgebessert und auch eine einmalige gesetzliche Spezialregelung gefunden. Heini Schmid hat elegant formuliert, materiell habe sich nichts geändert. Für den Votanten aber hat sich de facto materiell etwas wesentlich geändert.

Um die auch von vielen Bewohnerinnen und Bewohnern kritisierte Verkehrsproblematik zu lösen, wurde ein umfangreiches Gutachten in Auftrag gegeben. Die 140-seitige Verkehrsstudie der Baudirektion von 2018 hat ergeben, den heute zur Debatte stehenden Autobahn-Halbanschluss als Bestvariante vorzuschlagen. Mit deren Präsentation im Verenasaal in Rotkreuz liess der damalige Baudirektor Urs Hürlimann eine kleine Bombe platzen und brachte auch den Votanten dazu, sofort gewisse kritische Fragen zu stellen. Heute nun geht es mit der Frage des Richtplaneintrags um einen kleinen Puzzlestein, und es wäre völlig verfehlt zu argumentieren, dass damit quasi morgen eine Autolawine durch das Dorf Rotkreuz rolle. Das passiert aufgrund des Richtplaneintrags nicht. Vielmehr stellt der Kantonsrat mit der Variante der vorberatenden Kommission vorsichtig und mit Weitsicht die richtigen Weichen. Obwohl der Rat heute nicht zum ersten Mal über den Knoten Forren und den Autobahn-Halbanschluss diskutiert und die sogenannte Planbeständigkeit doch arg strapaziert wird, ist es der Kommission gelungen, dem Kantonsrat eine im Vergleich zur erwähnten Studie sogar noch optimierte Bestlösung zu präsentieren. Die Kommissionslösung vernachlässigt zwar etwas, dass der Richtplan gemäss Definition nur in den Grundzügen festlegt, wie sich der Kanton und die Gemeinden langfristig räumlich entwickeln sollen, und dass er üblicherweise nicht wie vorliegend ein ausgeklügeltes Kompetenz- und Zeitmanagementsystem mit den Bedingungen gemäss Kommissionsvorschlag enthält. Gesamthaft gesehen überzeugt der ergänzte Eintrag des Autobahn-Halbanschlusses an der Buonaserstrasse trotzdem. Es geht um ein Gesamtkonzept, da mindestens die bundesgesetzliche Planung fortgeführt werden kann; über die Realisierung spricht man zurzeit ja definitiv noch nicht. Sehr wichtig sind für den Votanten die drei Zusätze: Eröffnung erst nach der Sanierung des Autobahnanschlusses Küssnacht, gleichzeitige Realisierung von flankierenden Massnahmen, Einbindung von Gemeinde und Bevölkerung in den Planungsprozess. Für den Votanten ist auch wichtig, dass aus den erwähnten Gründen kein Präjudiz für zukünftige Richtplaneinträge geschaffen werden soll. Sonst diskutiert man nämlich bei sämtlichen zu-

künftigen Richtplaneinträgen über Details, die eigentlich in das Ausführungsprogramm gehören. Die genannten einschränkenden Zusätze der Kommission, für die sich auch der Gemeinderat Risch sehr einsetzte, führen dazu, dass eine Realisierung in sehr weite Ferne rückt, zumal auch ausserkantonale Bauten vorausgesetzt werden. Nach der persönlichen Interpretation des Votanten muss der Bund unter diesen Umständen die Planung nicht zwingend vorantreiben und vielleicht vorerst nur mal eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben.

Die Beibehaltung des Bügels als Alternativvariante macht für den Votanten Sinn, da sich der Kanton Zug nicht ausschliesslich auf Entwicklungen im Kanton Schwyz, sprich im Industriegebiet Küssnacht-Fänn, verlassen sollte. Zu betonen ist aber, dass der Bügel mit seinen zwei Teilen keine echte Alternative zum Autobahn-Halbanschluss darstellt. Die CVP-Fraktion unterstützt deshalb grossmehrheitlich die optimierte Bestvariante der Kommission für den Autobahn-Halbschluss Rotkreuz Süd, und sie dankt dem Rat für dessen Unterstützung.

**Flavio Roos** spricht für die SVP-Fraktion. Zu seiner Interessenbindung: Er wohnt in Rotkreuz und ist auch davon betroffen, täglich mehr oder weniger lang im Stau zu stehen, weil er an der betreffenden Hauptstrasse wohnt.

Kurt Balmer hat u. a. erwähnt, dass es fraglich sei, was der Halbanschluss Rotkreuz Süd tatsächlich bringe. Der Votant möchte noch etwas aufzeigen, was auf die Gemeinde Risch, auf ihre Verkehrssituation und auf ihr Naherholungsgebiet etc. zukommt. Am Standort Rotkreuz-Holzhäusern-Risch-Buonas finden sich Industrie, Kleingewerbe, Bevölkerung und Naherholungsgebiet auf engstem Raum. Diese Situation muss entsprechend geplant werden. Ob das in der Vergangenheit effizient und wohlwollend geschah, steht im Moment etwas im Raum. Vermutlich hat man raumplanerisch und verkehrstechnisch aber etwas geschlafen, was heute nun entsprechende Problemen verursacht. Sicher können sich verschiedene Ratsmitglieder an die grossen Projekte erinnern, die in Rotkreuz realisiert wurden: Finanz- und IT-Hochschule, Hochhausplanung generell, Grossüberbauung Suurstoffi, Lindenmatt, etc. Das sind durchwegs tolle und gut integrierte Bauten, aber der Verkehr ist auf der Strecke geblieben. Die Aussichten sind nicht besser: Es werden weitere Grossbauten folgen, und der Verkehr wird nochmals zunehmen. Der Halbanschluss, der Bügel und die Ostumfahrung von Rotkreuz werden deshalb eine wichtige Rolle spielen.

Bezüglich Halbanschluss spielt – wie gehört – der Kanton Schwyz eine wichtige Rolle. Es gibt dabei ein grosses Fragezeichen: Kann sich der Kanton Zug darauf verlassen, dass es dort in den nächsten fünfzehn oder zwanzig Jahren eine Lösung gibt, sodass er selbst dann in den nächsten dreissig Jahren vielleicht irgendetwas planen und umsetzen kann? Das steht in den Sternen. Sicher ist auf jeden Fall, dass der Halbanschluss Rotkreuz Süd bestimmt nicht in den nächsten fünfundzwanzig Jahren kommen wird – auch wenn drei weitere Hochhäuser mit über vierhundert Parkplätzen in den nächsten Jahren realisiert werden: Überbauung Forrenweg mit etwa sechzig Wohnungen, Chäsimatt mit über zweihundert Wohnungen etc. Die hinzukommenden Fahrzeuge werden auf die heute bestehenden Strassen geführt. Das wird ein Dilemma werden. Es ist deshalb klar, dass der Verkehr anders geführt werden muss. Dabei sollten die bestehenden Strassen eigentlich ausreichen, sodass keine zusätzlichen Bauten nötig sind, abgesehen von der Ostumfahrung und eventuell vom Bügel, für den auch die Firma Roche Hand bietet. Mit anderen Worten: Es gilt den Fokus auf die Ostumfahrung und den Bügel zu richten. In diesem Sinn spricht sich die SVP-Fraktion momentan gegen einen Halbanschluss Rotkreuz Süd aus, ist aber für die Ostumfahrung und den Bügel.

**Thomas Gander** hält fest, dass die FDP die Verkehrssituation in und um Risch-Rotkreuz verbessern möchte. Dazu ist es wichtig, dass man am Ende ein funktionierendes Gesamtsystem hat. Aufgabe des Kantonsrats ist es, mit den vorhandenen Puzzleteilen dieses Gesamtsystem zu erstellen. Zu den Puzzleteilen zählen nicht nur der Autobahn-Halbanschluss, sondern auch die zwei Teile des Bügels sowie die Ostumfahrung. Der Kantonsrat muss entscheiden, wann welches Puzzleteil eingesetzt wird und ob am Ende überhaupt alle Teile für dieses Gesamtsystem benötigt werden. Für die FDP steht ausser Frage, dass der Halbanschluss ein prioritärer Teil dieses Puzzles ist. Sie wird daher dessen Festsetzung unterstützen.

Die Gemeinde Risch ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Das ist zum einen auf die Zunahme der Wohnbevölkerung, zum anderen auf die vielen neuen Arbeitsplätze zurückzuführen. Ganz offensichtlich hinterlässt dabei auch der Verkehr seine Spuren. Staus gehören aufgrund der hohen Pendlermobilität leider zum Alltag. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Des Weiteren benötigt man Spielraum für die Zukunft, denn niemand weiss, was diese bringt. Auch wenn einige Mitbürgerinnen und -bürger in Zeiten der Corona-Krise das Verkehrsproblem dank dem Allerheilmittel Home-Office bereits gelöst sehen: So einfach wird es wohl nicht sein.

Für die FDP steht ausser Frage, dass der Autobahn-Halbanschluss in Rotkreuz die richtige Lösung ist, um das Verkehrsproblem in und um Rotkreuz zu lösen. Seine Festsetzung ist Voraussetzung dafür, dass der Bund dieses Projekt umsetzen kann. Eine knappe Mehrheit der FDP unterstützt hierbei die Fassung der Kommission, welche flankierende Massnahmen vorsieht. So soll die Eröffnung des neuen Halbanschlusses in Rotkreuz erst nach der Sanierung des Autobahnanschlusses Küssnacht erfolgen.

Über den Bügel wird erst später gesprochen. Aber all jenen, die denken, dass der Bügel das Problem lösen könne, muss der Votant sagen: nein. Es handelt sich in Rotkreuz um ein Zwei-Kammer-System, wobei der Halbanschluss der einen und der allfällige Bügel der anderen Kammer dient. Der Votant bittet den Rat daher mit Nachdruck, den Halbanschluss Rotkreuz Süd festzusetzen, vorzugsweise in der Version der vorberatenden Kommission.

**Hanni Schriber-Neiger** stellt im Namen der ALG- und der SP-Fraktion den **Antrag**, V 2.2.2 Neubau Autobahn Halbanschluss Rotkreuz Süd etc. zu streichen.

Vor Mitte März 2020, also vor der Corona-Krise, gab es an Werktagen morgens und abends viel Autoverkehr und etwas Stau auf der Chamerstrasse zum Forrenkreisel und beim Autobahn-Vollanschluss Rotkreuz. Er wurde von den vielen Pendelnden verursacht, die mit den Autos, meistens alleine, unterwegs waren. Die Bevölkerung von Buonas und Rotkreuz, wo auch die Votantin wohnhaft ist, fragt sich, warum die Lösung dieses Verkehrsproblems einem Autobahn-Halbanschluss auf der Buonaserstrasse erfordern soll. Damit wird der Verkehr in die Dorfkerne von Rotkreuz und Buonas umgelagert, und auch die Anwohnenden müssen den Pendlermehrverkehr ertragen. Wieso werden von den vielen Firmen in der Gemeinde Risch nicht mehr Massnahmen verlangt, die den Autoverkehr vermindern würden? Es brauchte leider die Corona-Pandemie, damit das Home-Office landesweit umgesetzt wurde und jetzt weniger Fahrzeuge auf den Strassen sind.

Die Buonaserstrasse ist für Rotkreuz die Lebensader und «Dorf-Strasse» schlechthin. Erst vor einigen Jahren wurde der Dorfkern mit einer Tempo-20-Zone verkehrsberuhigt, was sehr geschätzt wird. Die betroffene Buonaserstrasse ist auch der Schulweg für die Oberstufenkinder aus den Dörfern Buonas und Risch. Ebenso sind Kindergärten, Schulen, Alterszentrum, Sportplätze, Sporthallen, Schwimmbad sowie Dorfplatz mit Bahnhof, Gemeindeverwaltung und weiteren Institutionen an dieser «Dorf-Strasse» von Rotkreuz angesiedelt. Der geplante Autobahn-Halb-

anschluss Rotkreuz Süd, zwischen Buonas und Rotkreuz gelegen, würde massiven Mehrverkehr verursachen, wenn man – wie der Kanton – davon ausgeht, dass der Verkehr wieder die «Normalität» von vor Mitte März 2020 annimmt. Der Verkehr erhöht auch die Lärm- und Luftbelastung für die vielen Anwohnenden und Sporttreibenden. Dass die Bevölkerung den Halbanschluss Rotkreuz Süd nicht will, unterstreicht sie auch mit der Petition mit mehr als 1000 Unterschriften. Diese wurde vor eineinhalb Jahren dem Rischer Gemeinderat überreicht. Der Richtplaneintrag ist noch fragwürdiger, wenn man bedenkt, dass der Halbanschluss genau beim Landwirtschaftshof Rüti, Areal Buonaserstrasse, geplant ist, wo der Kanton erst vor gut zwei Jahren eine nässende Wiese aufwendig saniert hat, was als Altlast noch vom Autobahnbau herrührte.

Nun, die Bevölkerung versteht überhaupt nicht, warum die Regierung und der Gemeinderat Risch einen Halbanschluss Rotkreuz Süd wollen und damit Mehrverkehr durch den belebten Dorfkern Rotkreuz auf die Luzerner- und Buonaserstrasse lenken. Als Ergänzung verlangen die Behörden flankierende Massnahmen auf der Buonaserstrasse, wenn dann die Verkehrslawine anrollt. Das ist schwer zu begreifen. Die Rischer Bevölkerung wird dieses Verkehrsregime mit Mehrverkehr auf der Buonaserstrasse sicher nicht akzeptieren. Nicht nur aus verkehrstechnischer, sondern auch aus klima- und umweltpolitischer Sicht ist das Ganze ein Unsinn und muss aus dem Richtplan gestrichen werden. Die Votantin dankt dem Rat für die Unterstützung des Antrags auf Streichung.

**Roger Wiederkehr** ist ein Befürworter des Richtplaneintrags für einen Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd – obwohl er ein Ingenieurbüro besitzt, das vom Ausbau der Bahninfrastruktur lebt, und obwohl die Gegner nun Home-Office als die Lösung aller Verkehrsprobleme anpreisen. Natürlich entlasten die Corona-Lösungen für die Arbeit die verschiedenen Verkehrsträger, dies vielleicht sogar nachhaltig. Wenn es dann 10 Prozent der Pendler sind, die auf Home-Office und dergleichen umsteigen, wird es wohl viel sein. Das Bevölkerungswachstum in der Schweiz und insbesondere das Wachstum im Kanton Zug sowie die Verdichtung werden diese Entlastung der Verkehrsträger früher oder später wieder auffressen. Der Umsetzungshorizont für diesen Autobahnanschluss liegt bei fünfzehn Jahren plus. Dass es den Halbanschluss aufgrund der Corona-Krise nun nicht mehr brauche, wie neulich auf «zentralplus» geschrieben wurde, ist Opportunitätspolitik und fehl am Platz.

Der Votant ist wie schon vor Krise überzeugt, dass es beide Seiten braucht: einerseits den Ausbau des ÖV mit möglichst vielen Projekten, andererseits aber auch einen massvollen Ausbau der Strasseninfrastruktur. In letzter Zeit sind viele Unwahrheiten über den Richtplaneintrag Halbanschluss verbreitet worden. Beispielsweise wird von Gegnern behauptet, durch den Halbanschluss würde der Sijentalwald zerstört. Das ist einfach nicht wahr. Wenn schon, wird der Wald belastet, aber sicher nicht zerstört. Es wird wegen des Halbanschlusses kein einziger Baum im Wald umgesägt. Gerade gestern liess sich der ALG-Fraktionschef in der «Zuger Zeitung» zitieren: «Dadurch wird Risch mit mehr Durchgangsverkehr belastet.» Auch das ist schlichtweg falsch. Genau um das zu verhindern, gibt es die flankierenden Massnahmen. Oder Anna Spescha findet das Problem in Rotkreuz noch nicht so akut, dass man aufs Geratewohl noch mehr Strassen bauen sollte. Es ist verständlich, dass sie sich als Zugerin im Ennetsee nicht so gut auskennt. Sie hat wohl auch alle bisherigen Studien verpasst. Diese können aber alle nachgelesen werden. Ihre Fraktion, die SP, strebe nachhaltigere Lösungen an. Das ist schön gesagt und tönt unheimlich gut, es wird aber mit keinem Wort gesagt, welche nachhaltigen Lö-

sungen. Nachhaltig ist doch, jetzt zu planen und den Richtplaneintrag vorzunehmen, sodass man dann zur rechten Zeit die gewünschte Entlastung hinkriegt.

Die Gemeinde Risch und insbesondere Rotkreuz sind in den letzten Jahren stark gewachsen: mehr Arbeitsplätze als Einwohner, nämlich über 11'000, Hochschulstandort und attraktive Wohngemeinde. Die Suurstoffi ist wohl eine der nachhaltigsten Überbauungen schweizweit, mit Wohn- und Arbeitsplätzen, CO<sub>2</sub>-neutral betrieben. Das ist genau das, wofür der Votant immer plädiert: dort wohnen, wo man arbeitet. Damit schiesst er sich und seinem Ingenieurbüro allerdings wieder ins Knie: je mehr Pendler, desto besser für sein Geschäft. Aber auch hier ist er überzeugt, dass es auch so noch genug Arbeit gibt mit den Ausbauprojekten der Bahnen. Es braucht beides. Von der aufstrebenden Gemeinde Risch haben sehr viele Einwohner in irgendeiner Form profitiert, sei es steuerlich, bezüglich guter Schulen, guter Infrastruktur oder Parkanlagen, durch den hervorragenden Anschluss des ÖV-Netzes in alle Richtungen etc.

Auch die linken Parteien profitieren davon. Denn nur wer einen gewissen Wohlstand hat, kann die Mittel aufbringen, um den Klimaschutz voranzutreiben. Das ist richtig, aber Klimaschutz und Umweltschutz gibt es nicht zum Nulltarif. Das hat Thomas Gander in einer Kolumne einmal vortrefflich beschrieben. Beispielsweise hat die Gemeinde Risch für die Rischer Energie-Genossenschaft, die Photovoltaikanlagen baut und betreibt, eine Anschubfinanzierung von einer halben Million Franken leisten können. Das ist ein konkretes Projekt für die Erzeugung von erneuerbarer Energie. Nun aber muss man auch – zugegebenermaßen zurzeit völlig unpopulär – die Verkehrserschliessung verbessern. Wenn der Votant den Vorschlag der Kommission studiert, herrscht bei ihm als Befürworter des Halbanschlusses eine mittlere Unzufriedenheit. Und genau deshalb hat die Kommission einen hervorragenden Job gemacht. Sie hat alle möglichen Begehrlichkeiten, Wünsche, Einsprüchen etc. in diese Richtplanänderung gesteckt. Auch die IG gegen den Halbanschluss hat viel erreicht, beispielsweise mit der flankierenden Massnahme, dass der Halbanschluss erst eröffnet wird, wenn das Problem der Ausfahrt in Küssnacht gelöst ist, oder dass der Kanton den Bund, die betroffenen Gemeinden und die Bevölkerung in den Prozess einbindet. Auch dem Anliegen eines minimalen Landverbrauchs wurde Rechnung getragen. Noch weniger Landverbrauch ist für einen Halbanschluss nicht möglich.

Der Halbanschluss soll Priorität geniessen und vorangetrieben werden. Darum braucht es die Festsetzung im Richtplan. Der Votant wird später in einem Änderungsantrag bezüglich des ersten und zweiten Teils Bügel noch darauf zu sprechen kommen. Der Richtplaneintrag inkl. flankierende Massnahmen ist gleichzeitig ein Signal bzw. eine Legitimation des Kantonsrats für die Umsetzung der temporeduzierenden Massnahmen in Rotkreuz selbst, die zeitnah bzw. unabhängig vom Halbanschluss realisiert werden sollen und welche die Gemeinde selbst vorantreiben kann. Der Votant bittet den Rat, den Richtplanänderungen der Kommission zuzustimmen.

**Hans Baumgartner** unterstützt den Antrag, den Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd nicht in den Richtplan aufzunehmen. Anders als der Halbanschluss Steinhäusen Süd, der in einer verkehrsreichen Arbeitszone geplant ist, soll der Halbanschluss Rotkreuz Süd mitten in einer Landwirtschafts-, Schutz- oder Naherholungszone auf der grünen Wiese entstehen. Es ist dabei unausweichlich, dass Zehntausende von Quadratmetern Kulturland neu versiegelt werden. Man darf dabei nicht vergessen, dass der haushälterische Umgang mit dem Gut Boden eine der wichtigsten Aufgabe von allen ist. Diese Haltung vertritt nicht nur der Votant als Landwirt, es ist auch der ausdrückliche Volkswille. Bei jeder Gelegenheit, bei der

die Bevölkerung zum Landverbrauch Stellung nehmen kann, bekräftigt sie diese Haltung eindrücklich. Zu erinnern ist hier an die Abstimmung zum eidgenössischen Raumplanungsgesetz, bei der über 70 Prozent der Stimmenden einem sparsamen Umgang mit Boden zustimmten, oder an die 75 Prozent Zustimmung zur Verfassungsbestimmung zur Ernährungssicherheit mit dem Auftrag, die Ernährungsgrundlage, also das Kulturland, zu sichern. Ganz klar zeigte sich diese Haltung auch in der gemeindlichen Abstimmung, in der eine Einzonung für eine Kantonschule in Cham deutlich abgelehnt wurde – wobei die Gemeinde diese Schule noch so gerne beheimaten würde, aber einfach nicht grossflächig auf der grünen Wiese. Das verdichtete Bauen ist also auch für Infrastrukturbauten anzuwenden. Es ist nicht einzusehen, warum der bestehende Autobahnanschluss Rotkreuz nicht einfach ausgebaut werden kann, allenfalls halt mit Verkehrsführungen auf mehreren Etagen. Der Votant wird sich auch nicht dagegen wehren, dass mit einem Richtplaneintrag als Zwischenergebnis die Erschliessung mit einem einfachen Bügel an die Industriestrasse geprüft wird. Auch das braucht Land, dies aber immerhin in einem bereits stark verbauten Gebiet.

Der Votant ruft dazu auf, in der Raumplanung auch bezüglich Strassenbau Nachhaltigkeit und Verdichtung anzustreben. Der Verkehr soll dort erschlossen werden, wo er entsteht. Darum ein klares Nein zu einem neuen Halbanschluss mitten auf der grünen Wiese.

**Luzian Franzini** hält fest, dass die Ratsmitglieder heute Morgen erneut eine kreative Kundgebung vor der Dreifachturnhalle gesehen haben. Das ist gelebte Demokratie. Bereits im letzten Jahr wurde eine Petition mit über tausend Unterschriften dem Rischer Gemeinderat übergeben. Der Widerstand gegen den Halbanschluss Rotkreuz Süd ist in der Gemeinde Risch gross.

Als ehemaliger Rotkreuzer hat der Votant das unglaubliche Wachstum dieser Gemeinde selbst miterlebt. Er ist dort aufgewachsen und kann somit die Sorgen der Bevölkerung sehr gut verstehen. Der Halbanschluss wirkt völlig aus der Zeit gefallen. In der heutigen Zeit braucht es nicht noch mehr Autobahnen und Beton. Das Kulturland ist im Kanton Zug bereits heute knapp, da stimmt der Votant seinem Voredner Hans Baumgartner absolut zu. Jeder verplante und verbaute Quadratmeter ist einer, der fehlen wird. Was es braucht, sind Mobilitätskonzepte für das 21. Jahrhundert.

Ein Autobahnanschluss Rotkreuz Süd würde – auch wenn es heute nur um die allfällige Aufnahme in den Richtplan geht – pro Stunde Hunderte von Fahrzeugen mehr durch das Dorfzentrum lenken. Von Buonas bis zum Lindenkreisel gäbe es ein massives Verkehrsaufkommen. Zusätzlich wäre auch Holzhäusern erheblich vom Mehrverkehr betroffen. Davon betroffen ist auch eine Tempo-20-Zone, durch die täglich viele Kinder zur Schule gehen und wo das Dorfleben stattfinden soll.

Bezüglich der Gefahren und des Lärms des Individualverkehrs nützt auch die heute schon oft erwähnte Elektrifizierung nichts. Die Zukunft des Verkehrs sind nicht einfach neue Bügel und Autobahnanschlüsse. Man muss an anderen Orten ansetzen. Das Stauproblem löst man nicht, indem man weiterhin neue Strassen baut, wenn im Pendlerverkehr weiterhin nur 1,1 Personen pro Auto im Stau stehen. Dort muss man ansetzen, mit intelligenten Apps und Carsharing.

Der Votant bittet den Rat deshalb, den Streichungsantrag der ALG-Fraktion zu unterstützen.

Für **Flavio Roos** sind gewisse Argumente, die vorgebracht werden, etwas fragwürdig. Es wird immer wieder von den flankierenden Massnahmen gesprochen. Man muss aber beachten, wo das Problem entsteht. Sehr viel Stau entsteht am

Forrenkreisel, einem Hauptknotenpunkt. Die flankierenden Massnahmen sind dort gebaut bzw. gestrichen worden, so die Fussgängerstreifen rund um den Kreisel, für die der Verkehr gewollt bremsen soll, sei es im Feierabendverkehr oder tagsüber. Der Verkehrsfluss wird also reduziert, gleichzeitig aber sagt man, man müsse den Verkehr abführen. Mit anderen Worten: Man will einen Halbanschluss bauen, gleichzeitig aber den Verkehr mit flankierenden Massnahmen reduzieren. Das geht irgendwie nicht auf. Der Votant ist deshalb der Meinung, dass man die flankierenden Massnahmen im Hauptflussbereich, also im Forrenkreisel, eliminieren sollte. Dann wird man sehen, dass sich der Verkehr ganz anders verhält. Es braucht in diesem Sinn keinen Halbanschluss Rotkreuz Süd. Wenn jemand ortskundig ist und weiß, wo dieser Halbanschluss entstehen soll, weiß er auch, dass dort die Fahrzeuge in eine andere Richtung fahren werden als dorthin, wo der Stau steht. Der Halbanschluss bringt also nur für die andere Seite des Bahngleises etwas, dort aber befindet sich das Naherholungsgebiet und Einfamilienhauszonen. Das ist von linker Seite bereits genau erklärt worden.

Der Halbanschluss Rotkreuz Süd macht also wirklich keinen Sinn. Und die Gemeinde sieht zusammen mit der Firma Roche, die über ein sehr gutes Mobilitätskonzept verfügt, nach längerer Zeit nun eine mögliche Lösung mit dem Bügel bzw. mit dem erweiterten Bügel. Sie setzt also auch eher auf diese Lösung als auf den Halbanschluss. Die SVP-Fraktion und der Votant als Rischer Kantonsrat empfehlen deshalb, den Autobahn-Halbanschluss Rotkreuz Süd aus dem Richtplan zu streichen. Er bringt nämlich nichts. Man investiert die dafür nötigen Mittel – Energie, Zeit und Geld – besser in eine richtige Lösung, um den Verkehrsfluss sicherzustellen und der Bevölkerung wieder etwas mehr Erholung zu erlauben, wenn der Verkehr nicht auch dort noch durchfährt.

Für Kommissionspräsident **Heini Schmid** hat die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr eine Hauptaufgabe: Sie muss zusammen mit der Regierung und dem Kantonsrat sicherstellen, dass im Kanton Zug genügend bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung steht und dass eine möglichst hohe Wertschöpfung erzielt werden kann. Es braucht Wohnraum, es braucht aber auch Arbeitsplätze. In Rotkreuz sieht man nun genau diesen Gegensatz zwischen den Interessen der Bevölkerung und denjenigen der Wirtschaft, die möglichst gute Arbeitsbedingungen haben will. Die Raumplanungskommission kann es sich nicht leisten, einseitig nur auf die Bedürfnisse der Bevölkerung Rücksicht zu nehmen. Der kurzfristige Egoismus einzelner Anwohner wird der Schaffung von Arbeitsplätzen immer im Wege stehen, denn von den Vorteilen profitieren alle, gewisse müssen aber eben auch die Nachteile in Kauf nehmen. Mit diesem grundsätzlichen Dilemma muss man in einer Demokratie leben. Raumplanungskommission und Kantonsrat tragen Verantwortung für den Kanton als Ganzes. Die Kommission war kurz vor dem Lockdown am Standort des geplanten Bügels und bei der Firma Roche, und an diesem Freitag gab Roche bekannt, dass sie ihre Tests für die ganze Welt zur Verfügung stellen könne. Der Kanton Zug hat in diesem Sinn auch eine Verantwortung dafür, dass Roche in Rotkreuz eine Zukunft hat. In den Zeiten von Corona spürt man auch die Verantwortung dafür, den Werk- und Denkplatz Zug zu fördern.

Und wo soll diese Förderung geschehen? Irgendwo in der Pampa draussen? Warum ist Rotkreuz als Unternehmensstandort so beliebt? Es kreuzen sich dort zwei Bahnenlinien, und damit ist Rotkreuz einer der strategisch besten Knotenpunkte in der Schweiz. Genau dahin will die Wertschöpfung, und der Kanton Zug hat die einmalige Chance, ein neues Zentrum entstehen zu lassen. Natürlich kann man aufgrund von Interessen aus der Rischer Bevölkerung darauf verzichten. Aber kann der Kantonsrat mit Blick in die Zukunft verantworten, auf diesen hervorragenden

Standort, der dem Kanton Wertschöpfung sowie Ausbildungs- und Arbeitsplätze bringt, zu verzichten? Es braucht diesen Standort. Und es braucht ihn gerade deshalb, weil er so hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist. Es ist gängige Praxis in der Raumplanung, das Wachstum dort zu platzieren, wo der öffentliche Verkehr hervorragend ausgestaltet wurde. Und das ist auch für Rotkreuz jetzt halt nicht nur ein Vorteil, sondern leider auch ein Nachteil, denn jede Entwicklung zu einer Stadt führt eben auch zu Immissionen. Es kann aber nicht sein, dass man in Rotkreuz, einem der am besten geeigneten Standorte in der Zentral schweiz, um Wertschöpfung, Wohnen und Arbeit zu konzentrieren, auf die Bremse tritt. Und wenn man mehr Arbeitsplätze hat, dann braucht es eben auch eine bessere Erschliessung für den Individualverkehr. Und der Bügel, für den sich auch der Kommissionspräsident sehr eingesetzt hat, wird das längerfristige Wachstum in Rotkreuz nicht auffangen können. Es braucht deshalb die Option eines Autobahn Halbanschlusses, um die Arbeitsplätze in Rotkreuz längerfristig genügend erschliessen zu können. Es ist ein Vorschuss für die Zukunft des Kantons Zug, diesem hervorragenden Standort jetzt die notwendige Ausstattung zukommen zu lassen. Der Kommissionspräsident bittet den Rat deshalb um das Signal, dass der Kanton Zug an Risch-Rotkreuz glaubt, dass es für ihn wichtig ist, dass dort Wertschöpfung passiert, und dass Risch unterstützt wird auf seinem Weg zu einem bedeutenden Standort für die Wirtschaft, die Bildung, aber auch für das Wohnen. Und der Rat hat eine Gesamtverantwortung für den Wohlstand und das Wohlergehen des Kantons Zug. Der Votant bittet den Rat, diese Gesamtverantwortung auf sich zu nehmen.

**Helen Zimmermann** ist sehr erstaunt über die Argumente der Gegner des Halbanschlusses. Immer wieder wird auf die tausend Unterschriften verwiesen, die bei der Gemeinde eingegangen sind, und es wird gesagt, die «Bevölkerung» wolle den Halbanschluss nicht. In Risch wohnen aber etwa 10'000 Leute, davon 6000 Stimm berechtigte. Die «Bevölkerung» hat sich also nicht wirklich geäussert, sondern nur ein Teil davon lehnt den Halbanschluss ab. Die Argumentation mit der «Bevölkerung» ist also nicht stichhaltig. Und wie Heini Schmid gesagt hat: Man muss das grosse Ganze betrachten. Die Firma Roche ist in der Tat sehr wichtig für Risch Rotkreuz. Die Votantin selbst wohnt an der Buonaserstrasse, und wenn sie heute auf die Autobahn kommen will, muss sie durch die Tempo-20-Zone fahren. Mit dem neuen Halbanschluss wäre das nicht mehr nötig. Es ist also nicht so, dass nachher der ganze Verkehr durch die Tempo-20-Zone fährt, vielmehr gibt es auch Verkehr, der dann nicht mehr durch diese Zone fahren muss. Deshalb bittet die Votantin, den Halbanschluss zu unterstützen. Sie wäre auch dafür, den Halbanschluss nicht nur als Zwischenergebnis aufzunehmen, sondern gleich festzusetzen.

Im Übrigen sind die flankierenden Massnahmen, die jetzt schlechtgeredet werden, in den Prozess eingeflossen, seit Baudirektor Urs Hürlimann im Verenasaal in Rotkreuz das Projekt vorstellte. Man hat damals gesagt, dass die Schüler, die in die Turnhalle im Schulhaus Dorfmatt gehen müssen, gut dorthin kommen müssten, und die Gegner brachten damals die flankierenden Massnahmen ein. Jetzt wird diese Tatsache dargestellt, als ob die flankierenden Massnahmen etwas ganz Neues wären. Die Votantin versteht wirklich nicht, wie man diese Massnahmen jetzt so ins Negative drehen kann. Sie bittet nochmals um Unterstützung für den Halbanschluss.

**Flavio Roos** hält fest, dass Heini Schmid recht hat, wenn er auf die Firma Roche verweist, einen der grössten Arbeitgeber im Kanton Zug. Diese Tatsache ist wichtig in Zusammenhang mit dem Bügel, bei dem von der ersten zur zweiten Version eine deutliche Verbesserung erzielt wurde. Und da muss man weitermachen. Die Idee

des Bügels wurde wichtig, weil die Firma Roche der Meinung ist, dass der Halbanschluss Rotkreuz Süd nichts bringe; das wurde zwar mal so mitgeteilt, aber man hört nichts davon. Roche ist ein sehr wichtiger Teil im Mobilitätskonzept und muss in dieses integriert werden. Der Fokus muss auf den Bereich um Roche, wo eben alles passiert, gerichtet werden, und es ist gut, dass Roche mit ins Boot genommen und das Problem dort gelöst wird.

Dass es im Bereich des Zentrums, wo sich Schulhäuser, Altersheime, Einkaufszentren etc. befinden, flankierende Massnahmen braucht, ist korrekt; dort sind sie auch wirksam. Der Stau befindet sich aber auf der anderen Seite des Dorfes, wo die Industrie ist. Das darf man nicht verwechseln – und Ortskundigkeit ist wichtig, um das nicht zu tun. Genauso verhält es sich mit der Einfahrt auf die Autobahn, wo die Dorfseite angesprochen wurde. Dafür gibt es als Zweites ja die Ostumfahrung, die den Verkehr so ableitet, dass dieser nicht mehr durch das Dorf fahren müsste. Davon wird später noch die Rede sein.

**Andreas Lustenberger** äussert sich zum Votum des Kommissionspräsidenten. Es bezweifelt niemand, dass Risch-Rotkreuz super gut angeschlossen sein und wirtschaftlich, bezüglich Bevölkerungswachstum und auch als Bildungsstandort florieren soll. Alle sind sich auch einig, dass dieser Ort sehr gut an den ÖV angeschlossen ist: Man erreicht Rotkreuz aus allen Landesteilen sehr gut. Genau deshalb ist dort die neue Fachhochschule entstanden, die sich noch weiter entwickeln wird. Es braucht für den Verkehr aber innovative Lösungen – und man hat nun von allen Seiten gehört, dass der Autobahn-Halbanschluss viel Land fresse, am falschen Ort sei und nicht die Lösung sein werde. Er ist weder nachhaltig noch fortschrittlich, und er ist kein Vorschuss, sondern ein Knieschuss für kommende Generationen.

Für **Martin Schuler** scheint die Debatte etwas auszuufern in Zukunftsvisionen, zukünftige Arbeitsplatzgestaltung etc. Eigentlich geht es um eine Autobahnausfahrt. Der Votant ist klar gegen den Halbanschluss Rotkreuz Süd, dies aus einem einfachen Grund: falscher Standort. Der Votant wohnt in Hünenberg, und wenn er in den Stosszeiten nach Rotkreuz fahren muss, wo sich sein Partnerbetrieb befindet, steht rund um den Forrenkreisel, also bei Roche und der Coop-Tankstelle, der gesamte Verkehr still. Dort liegt das Hauptproblem. Es besteht unbestrittenweise Handlungsbedarf, aber die Lösung liegt beim Forrenkreisel. *Dort* muss die Kapazität erhöht werden, und es braucht nicht noch eine weitere Baustelle. Wenn man den Halbanschluss bauen würde, müsste man den Verkehr vom Forrenkreisel auch auf die andere Seite des Dorfes bringen – ein weiterer verkehrstechnischer Schwachsinn. Dazu kommt: Der Bügel mündet ebenfalls in den Forrenkreisel, was dort wiederum zu einem Kollaps führen würde. Der Votant plädiert klar dafür, die Probleme vor Ort zu lösen und nicht eine weitere Baustelle zu schaffen. Sonst hat man nämlich zwei Lösungen, die nicht kompatibel sind.

Baudirektor **Florian Weber** hält fest, dass die Bevölkerung der Gemeinde Risch seit 1990 um rund 90 Prozent und die Zahl der Beschäftigten seit 1995 um rund 120 Prozent gewachsen ist. Rotkreuz hat sich nicht nur als attraktiver Standort für die Zuger Wirtschaft entwickelt, die Gemeinde konnte sich mit der Hochschule auch einen Namen als attraktiver Bildungsstandort inmitten vieler Unternehmen sichern. Die Wachstumstendenz wird sich gemäss den Grundzügen der räumlichen Entwicklung im kantonalen Richtplan in abgeschwächter Form fortsetzen. Was die wirtschaftliche Zukunft in den Zeiten von Corona bringen wird, ist jedoch unklar; zu hoffen ist, dass die schlimmsten Befürchtungen nicht eintreten werden. Umso mehr

muss man sich bewusst machen, welche Privilegien man im Kanton Zug, in diesem Fall speziell in Risch-Rotkreuz, hat – und dass man ihnen Sorge tragen muss.

Wie sich dem Bericht und Antrag entnehmen lässt, ist der Regierungsrat für eine Festsetzung des Halbanschlusses Rotkreuz Süd. Diesem Antrag folgt auch die vorberatende Kommission – und dies nicht ohne Grund. Die Ergänzung des Kreisels Forren mit einem Bypass, die bereits in Planung ist, dürfte maximal 4 bis 6 Prozent Entlastung bringen. Die Realisierung des Bügels wird die zusätzlich nötige Entlastung aber mit hundertprozentiger Sicherheit nicht bringen. Zudem würde dieser direkt vom ersten Kreisel bei der Autobahn abgegriffen werden, was den Verkehrsdruck auf den Kreisel Forren zwar etwas reduzieren würde, jedoch ganz sicher nicht genug, um der Lage Herr zu werden. Zudem muss man sich bewusst sein, dass diese Option beim Astra keinen guten Stand hat, da ein Rückstau auf die Autobahn wahrscheinlicher wird. Der Baudirektor kann sich gut vorstellen, dass das Astra die Variante Bügel deshalb gar nicht genehmigen wird.

Der Regierungsrat unterstützt die Anträge der Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr, Bügel 1. Teil und Bügel 2. Teil als Zwischenergebnis im Richtplan festzuhalten. Das gibt die Möglichkeit, Varianten und Wirkung nochmals im Detail zu prüfen.

Warum braucht es den Halbanschluss? Betrachtet man das ganze System aus etwas Distanz, erkennt man, warum die Verkehrsplaner, das Amt für Raum und Verkehr, das Astra, der Gemeinderat Risch, die Regierung und die Kommission für Raum, Umwelt und Verkehr den Antrag für den Halbanschluss unterstützen. Dieser ermöglicht nämlich ein Zwei-Kammer-System mit einem Autobahnanschluss Nord und einem Autobahn-Halbanschluss Süd. Zusammen mit den flankierenden Massnahmen fliesst der Verkehr eben gerade *nicht* mehr durch das ganze Dorf, auch können das Risiko eines Rückstaus auf der Autobahn und der Druck auf den Forrenkreisel enorm reduziert werden, weshalb das Astra das sogar als die einzige Lösung erachtet. Diese Lösung bringt eine Verkehrsentlastung von bis zu 35 Prozent im Norden.

Man hat wirklich jede erdenkliche Variante studiert. Das Astra war in den Erarbeitungsprozess involviert, und aus seiner Sicht ist der vorliegende Vorschlag die einzige Option für eine neue Anknüpfung an das Nationalstrassennetz.

Betrachtet man das ganze System aus noch etwas mehr Distanz, erkennt man auch die Abhängigkeit vom Autobahnanschluss Fänn. Die Regierung ist absolut der gleichen Auffassung wie die Kommission: Eine Fertigstellung des Halbanschlusses vor dem Anschluss Fänn darf nicht sein – und ist auch nicht möglich. Der Baudirektor wollte sich gestern nochmals vergewissern und hat beim Astra nachgefragt, wie der Stand betreffend Projekt Anschluss Küssnacht-Fänn sei. Er hat folgende Antwort bekommen: Das Projekt zum Anschluss Küssnacht-Fänn wird Ende 2020, eventuell Anfang 2021, öffentlich aufgelegt. Aus Sicht des Astra ist das Projekt sehr dringend wegen der Ausfahrproblematik seitens Zug, und es soll 2023/24 realisiert werden. Darin sind allfällige Rechtsverfahren nicht eingerechnet. Aus Erfahrung können diese Verfahren je nach Stufe zwischen zwei und fünf Jahren dauern.

Was bedeutet eine Festsetzung des Autobahnhalbanschluss Rotkreuz im Richtplan im zeitlichen Ablauf betrachtet? Für einen neuen Autobahnanschluss muss zuerst ein Generelles Projekt nach Bundesrecht erstellt werden. Aus Erfahrung kann im besten Fall ab Beginn der Planungsarbeiten in zehn Jahren, realistischerweise jedoch eher in fünfzehn Jahren mit der Realisierung gerechnet werden. In der langfristigen kantonalen Finanzplanung ist die Realisierung übrigens 2031/32 vorgesehen. Auch unter Hochdruck wird man mindestens noch zehn Jahre benötigen, um die Situation in Risch-Rotkreuz entlasten zu können. Eine Intervention in das

Projekt, um die Folgen einer frühzeitigen Fertigstellung vor dem Anschluss Küssnacht-Fänn zu verhindern, ist obsolet.

Zu den flankierenden Massnahmen: Der Regierungsrat unterstützt die flankierenden Massnahmen, die von der Kommission vorgeschlagen wurden, zu 100 Prozent. Für das Protokoll: Diese müssen wie beantragt umgesetzt werden – der Kommissionspräsident hat es bereits erwähnt. Die Regierung möchte aber daran erinnern, dass es wichtig ist, im Richtplan die planerische Flughöhe einzuhalten und diesen so schlank als möglich zu halten. Aus diesem Grund bleibt die Regierung bei ihrem Antrag und unterstützt den zusätzlichen Eintrag im Richtplan nicht.

Der Baudirektor ruft den Rat auf, ehrlich zu sein: Ein Eintrag des Halbanschlusses im Richtplan als Zwischenergebnis bringt nichts! Man wird weder neue Erkenntnis gewinnen noch eine bessere Alternative finden. Sämtliche Varianten zur Lösung des Verkehrsproblems in Rotkreuz wurden bereits über viele Jahre hinweg untersucht. Statt weiterhin kostbare Zeit bei der Lösung eines Problems zu verlieren, das in zehn Jahren noch viel ausgeprägter sein wird, gilt es für den Rat, seine Verantwortung wahrzunehmen – und der Festsetzung des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd im Richtplan zuzustimmen.

Es gilt noch etwas richtigzustellen: In der Debatte wurde gesagt, dass der Halbanschluss aus Sicht der Firma Roche nichts bringe. Das ist Mumpitz und stimmt nicht. Roche anerkennt die Wirksamkeit des Halbanschlusses, ist aber auch bereit, zu prüfen, was eine Realisierung des Bügels für ihr Areal und dessen Weiterentwicklung bedeuten würde. *Das ist die Haltung der Firma Roche.*

Der Baudirektor dankt für die Unterstützung und für die Festsetzung des Halbanschlusses Rotkreuz Süd im Richtplan.

Die **Vorsitzende** hält fest, dass – anders als im Vorfeld angekündigt – kein Antrag auf die Aufnahme des Halbanschlusses Rotkreuz Süd als *Zwischenergebnis* gestellt wurde. Es gibt also nur zwei Abstimmungen:

- Zuerst stimmt der Rat im Sinne einer Bereinigung über den Antrag der vorberatenden Kommission ab, den Richtplaneintrag mit ergänzenden Ausführungen zu Zeitpunkt, flankierenden Massnahmen und Mitwirkung zu versehen. Der Regierungsrat schliesst sich diesbezüglich der Kommission nicht an.
- In der zweiten Abstimmung wird der bereinigte Antrag dem Antrag der ALG- und der SP-Fraktion auf Streichung des Halbanschlusses Rotkreuz Süd gegenübergestellt.

→ **Abstimmung 7:** Der Rat stimmt dem Antrag der vorberatenden Kommission, den Richtplaneintrag mit Ausführungen zu Zeitpunkt, flankierenden Massnahmen und Mitwirkung zu ergänzen, mit 55 zu 21 Stimmen zu.

→ **Abstimmung 8:** Der Rat lehnt den Antrag der ALG- und der SP-Fraktion auf Streichung des Autobahn-Halbanschlusses Rotkreuz Süd mit 48 zu 28 Stimmen ab und genehmigt damit den Antrag der vorberatenden Kommission.

An dieser Stelle unterbricht der Rat seine Beratungen für das Mittagessen.

#### **Detaillierter Report der Abstimmungsergebnisse**

<https://www.zg.ch/kr-abstimmungsergebnisse>