



Kanton Zug

Staatskanzlei

Protokoll des Kantonsrates

29. Sitzung: Donnerstag, 26. Juni 2008

(Nachmittagssitzung)

Zeit: 14.15 – 16.50 Uhr

Vorsitz

Kantonsratspräsident Karl Betschart, Baar

Protokoll

Guido Stefani

462 Interpellation der Alternativen Fraktion und der SP-Fraktion betreffend Absage der Beratungen der Tiefbaukommission zur Tangente Zug/Baar

Traktandum 3 – Die **AL-Fraktion** und die **SP-Fraktion** haben am 16. Juni 2008 die in der Vorlage Nr. 1695.1 – 12780 näher begründete Interpellation eingereicht und dabei dem Regierungsrat sechs Fragen gestellt.

Baudirektor Heinz **Tännler** kommt direkt zur Beantwortung der Fragen.

1. Seit wann ist dem Regierungsrat bekannt, dass die Zahlen in der Vorlage Nr. 1646.1 -12640 nicht stimmen?

Die Interpellanten meinen mit den Zahlen jene von Modellrechnungen für den Verkehr im Raum der Tangente Zug/Baar. Solche Modellrechnungen gehen auf so genannte Verkehrsmodelle zurück, die vom Kanton Zug beauftragte Ingenieurunternehmen entwickelt hatten. Die Verkehrsmodelle zeigen auf, wie sich die Verkehrsbelastungen auf verschiedenen Strassenabschnitten mutmasslich entwickeln. Der Vorlage Tangente Zug/Baar wurden Modellrechnungen vom März 2006 zugrunde gelegt. Diese Modellrechnungen basierten auf mit der Stadt Zug und der Gemeinde Baar festgelegten Voraussetzungen per 2020, so zum Beispiel Annahme der Siedlungsentwicklung zwischen Zug und Baar, Festlegung des Modalsplits, Verkehrslenkungsführung auf Kantons- und Gemeindestrassen usw. Ende 2007 wurde eine Verkehrslenkungsarbeitsgruppe mit Vertretungen aus dem Tiefbauamt, der Gemeinde Baar und der Stadt Zug eingesetzt, um die Verkehrsauswirkungen der bald zu eröffnenden Nordzufahrt zu evaluieren. Die Arbeitsgruppe zog in der Folge auch die Tangente Zug/Baar in diese Abklärungen mit ein. Die Standortgemeinden veränderten zudem teilweise die vorgenannten Voraussetzungen, was somit zu grösseren Inkongruenzen zu den ersten Verkehrsmodellrechnungen führte. Es kam weiter hinzu, dass diese Modellrechnungen zudem auf Basis neuerer technischer Hilfsmittel erfolgten. Die Modellrechnungen erreichten so einen neuen Stand, der naturgemäss von jenem früherer Jahre abwich. Wir wissen aus allen Bereichen, dass Prognosen ändern. Die Baudirektion hat nun nichts anderes getan, als sicher zu stellen, dass die Tiefbaukommission mit aktualisierten Zahlen arbeiten kann. Die Baudirektion hat davon Ende Mai 2008 Kenntnis genommen und der Regierungsrat am 29. Mai 2008.

2. Wie stellt sich die Regierung zu den Informationstätigkeiten, welche die Baudirektion im Hinblick auf die Tangente bereits entfaltet hat, und in denen nun seit Monaten mit unkorrekten Zahlen für das Projekt geworben wurde?

Die Baudirektion hat sachlich und mit aktuellen Zahlen über das Richtplanziel orientiert. Die Tangente Zug/Baar ist ein Eckpfeiler der Verkehrsinfrastruktur unseres Kantons. Die Baudirektion hat bei ihrer Informationstätigkeit jeweils aktuelle Zahlen verwendet und Sinn und Zweck der neuen Strassenverbindung dargestellt. Wie erwähnt sind Verkehrsprognosen als solche zu verstehen. Sie werden immer Annahmen sein, deren Eintreffen einige Wahrscheinlichkeit für sich hat, jedoch nicht absolut sicher ist.

3. Wie beurteilt der Regierungsrat das Projektmanagement, wenn die Baudirektion trotz der ausreichend langen Vorbereitungszeit offensichtlich nicht in der Lage ist, mit zuverlässigen Zahlen zu operieren?

Das Projektmanagement ist professionell und korrekt vorgegangen. Die Baudirektion hat richtig erkannt, dass Verkehrsmodelle und daraus folgende Verkehrszahlen immer wieder der Überprüfung bedürfen.

4. Teilt der Regierungsrat unsere Auffassung, dass eine solche Verkehrsplanung auf wackligen Füßen steht, wenn Modellrechnungen innert Monaten überholt sind, Projekte jedoch auf zehn Jahre und mehr hinaus geplant werden?

Nein, der Regierungsrat teilt die Auffassung der Interpellanten nicht. Die Verkehrsplanung steht dank klarer Aussagen im kantonalen Richtplan auf solidem Grund. Modellrechnungen müssen von Zeit zu Zeit aktualisiert werden. Noch in jedem Fall hat sich der Richtplanbeschluss bestätigt, dass die Infrastruktur des Kantons Zug einen Nachholbedarf besitzt und mit einer Ergänzung des Strassennetzes à jour zu bringen ist.

5. Würden zweistufige Verfahren sowie Etappierungen von Strassenprojekten nicht mehr planerische Sicherheit sowie mehr Transparenz gegenüber dem Stimmbürger/der Stimmbürgerin ergeben?

Nein. Die umfassende Planung verschafft dem Kanton erst Gewähr, dass nichts verborgen bleibt und ein Vorhaben in allen Teilen umfassend abgeklärt wird. Es entspricht unserem Ziel, Vorlagen zu erarbeiten, die grösstmögliche Transparenz für die Stimmberechtigten schaffen. Ein zweistufiges Verfahren lehnen wir aus folgenden Gründen ab: Mit dem einstufigen Verfahren kann ein erheblicher zeitlicher Vorteil geschaffen werden. Die Qualität eines Generellen Projektes erreicht einen hohen Standard und bietet dem Parlament und den Stimmberechtigten ausreichende Informationen zur Willensbildung. In diesem Zusammenhang kann dem Risiko von planerischen Nullsummenspielen, die nur Kosten generieren, aus dem Weg gegangen werden. Somit kann ein Vorhaben in einem Zug zum Abschluss gebracht werden.

6. Wie zuverlässig sind Modellrechnungen für kantonale Strassen generell?

Modellrechnungen für die Belastung von Kantonsstrassen sind von Ingenieuren entwickelte Planungshilfen. Sie ermöglichen Prognosen, um Strassenprojekte richtig dimensionieren und später reibungslos betreiben zu können. Wenn die Prognosen sich über mehrere Jahre erstrecken, bergen sie gewisse Unschärfen. In jedem Fall sind sie von Zeit zu Zeit zu ergänzen und auf neue Erkenntnisse abzustimmen. Modellrechnungen sind nachvollziehbarerweise mit einem kurzen Zeithorizont von ein bis drei Jahren zuverlässig; je mehr sie auf einen langfristigen Zeithorizont zielen, sind sie begründete Prognosen bzw. Annahmen.

Martin **Stuber** hält fest, dass die AL-Fraktion grosses Verständnis hat dafür, dass der Baudirektor die Bedeutung der Sistierung der Tiefbaukommissions-Sitzung versucht herunterzuspielen. Aber man kann es drehen und wenden, wie man will – der Tangenten-Express ist mit kreischenden Bremsen zu einem völlig unvorhergesehenen Halt gekommen. Wie viele Jahre arbeitet die Baudirektion nun schon an diesem Projekt? Um dann drei Monate nach Veröffentlichung der Vorlage kürzestfristig der Tiefbaukommission mitzuteilen, dass die Sitzung abgesagt werden muss. Mit einem solchen Vorgehen wird diese Vorlage noch unglaubwürdiger. Seit bald einem Jahr trommelt die Baudirektion nun schon für die Tangente, hat für teures Geld Leporellos und aufwendige Präsentationen machen lassen für ein Projekt, das noch gar nicht fertig und noch gar nicht in der Regierung war. Das ist für sich genommen schon ein Skandal – und dass der Regierungsrat dieser Propagandakampagne bisher tatenlos zugeschaut hat, ist gerade noch einmal ein Skandal!

Die Antwort der Regierung auf die Interpellation wirft mehr neue Fragen auf als sie beantwortet. Ende Februar hat der Regierungsrat die Vorlage Nr. 1646 beschlossen. Der Baudirektor sagte vorhin, dass Ende 2007 eine Verkehrslenkungs-Arbeitsgruppe mit Vertretungen aus dem Tiefbauamt, der Gemeinde Baar und der Stadt Zug eingesetzt worden war, um die Verkehrsauswirkungen der bald zu eröff-

nenden Nordzufahrt zu evaluieren und dass diese Arbeitsgruppe in der Folge auch die Tangente Zug/Baar in diese Abklärungen mit einbezogen hat. Mithin konnte also damit gerechnet werden, dass die Verkehrszahlen bezüglich Auswirkung der Tangente ändern können! Und diese Arbeitsgruppe ist Ende 2007 eingesetzt worden! Ende Februar hat der Regierungsrat über die Vorlage entschieden und es würde den Votanten schon interessieren, ob die Regierung anlässlich der Behandlung der Vorlage darüber informiert worden ist, dass diese Arbeitsgruppe an der Arbeit ist und diese Zahlen noch ändern werden.

Im weiteren erwähnt der Baudirektor in seiner Antwort auf Frage 1, dass die Standortgemeinden teilweise die vorgenannten Voraussetzungen verändert hätten, was zu grösseren Inkongruenzen zu den ersten Verkehrsmodellrechnungen geführt hätte. Welche Voraussetzungen haben geändert? Kann der Baudirektor dies konkretisieren?

Der Baudirektor spricht davon, dass diese Modellrechnungen auf Basis neuerer technischer Hilfsmittel erfolgten. Um welche technischen Hilfsmittel handelt es sich hierbei? Hat die Baudirektion einen neuen PC mit mehr RAM und einer grösseren Harddisc gekauft? Wenn Sie die Zahlen in der Vorlage auf S. 22 studieren, werden Sie schnell feststellen, dass die Stadt Zug durch die Tangente praktisch nicht entlastet wird, im Gegenteil; und Baar nur sehr punktuell und eigentlich nur auf der Ägerstrasse wirklich einschneidend. Das sehen Sie in der Vorlage auf S. 22. Das ist eigentlich die entscheidende Seite in der Vorlage – das sehen Sie die Auswirkungen der Tangente auf das Verkehrssystem. Das ist keine Überraschung, denn wir wissen seit Jahr 2000, dass nur ein kleiner Teil der Wunschlinien vom und zum Berg den Weg auf die Autobahn sucht. Der allergrösste Teil ist Ziel-Quellverkehr nach Zug und Baar. Kein Wunder, dass Sie in der Vorlage vergeblich eine Zahl suchen, die ihnen sagt, wie viele Autos den direkten Weg vom Berg zur Autobahn suchen. Wird der Zusatzbericht uns diese Zahlen liefern? Sie haben immerhin heute mit der Überweisung unseres Postulats den Regierungsrat dazu eingeladen. Wir haben eine Vermutung, weshalb es zur abrupten Sistierung der Vorlage in der Tiefbaukommission gekommen ist. Der Baudirektor hat realisiert, dass mit den erwähnten Zahlen auf S. 22 die Abstimmung nicht gewonnen werden kann. Es würde uns deshalb nicht überraschen, wenn mit den neuen Zahlen nun plötzlich auch Zug etwas entlastet werden wird. Ist der Baudirektor in diesem Zusammenhang bereit, im Zusatzbericht auch detailliert Auskunft über die Voraussetzungen für die Modellrechnungen per 2020 zu geben, damit die Plausibilität der Zahlen nachvollzogen werden kann?

Wir kommen zum letzten Punkt: Die Frage der Etappierung, die ja erst kürzlich vom Baarer Gemeinderat ins Zentrum der Diskussion gerückt worden ist. Er nennt seine Variante «Anschluss Baarerstattstrasse» als Bedingung für eine Zustimmung zur Tangente. Aber wie der Teufel das Weihwasser scheut der Baudirektor die Etappierung. Und obwohl unsere Strassenturbos bei der UCH mit dem Zusammenlegen der beiden Etappen nur haarscharf an einer Abstimmungsniederlage vorbeigeschrammt sind, wird es hier wieder versucht. Und man setzt sich damit in Widerspruch zum Gemeinderat von Baar. Und Baar ist ja immerhin Standortgemeinde des grössten Teils der Tangente. Die Aussage stimmt nicht, dass mit dem einstufigen Verfahren ein erheblicher zeitlicher Vorteil geschaffen wird – im Gegenteil. Mit dem Alles oder Nichts riskiert der Baudirektor eine erhebliche zeitliche Verzögerung für den Teil der Tangente, der auf keinerlei ernsthafte Opposition stossen würde; nämlich die Anbindung des Arbeitsplatzgebiets Baarerstatt und Göbli mit dem grössten verbliebenen Industriebetrieb, der zudem erst kürzlich einen strategischen Standortentscheid zugunsten Zugs vorgenommen hat. Und diese Anbindung ist das Einzige, was wirklich dringend ist. Die Aufteilung der Vorlage mit einer ers-

ten Etappe, welche gezielt dieses Gebiet an die Autobahn anbindet, würde einen klaren zeitlichen Vorteil bringen. Gegen eine solche Etappe würde es wohl nicht einmal ein Referendum geben. Es ist uns wirklich schleierhaft, weshalb hier so hartnäckig gemauert wird. Das hat unseres Erachtens wenig mit vernünftiger und ausgewogener Verkehrspolitik zu tun.

Eusebius **Spescha** meint, der Baudirektor werde heute definitiv keine Freude am Votanten haben. Seit mehr als drei Jahren werkelt die Baudirektion am Projekt der Tangente Zug/Baar. Wo stehen wir heute? Der Name des Projekts wurde optimiert. Landauf landab singt der Baudirektor das hohe Lied dieses Projekts. Aber die Modellrechnungen rechtzeitig für die Vorlage à jour zu bringen, ist offenbar niemandem in den Sinn gekommen. Die Antwort des Regierungsrats auf unsere Interpellation ist wenig erhellend. Das haben wir ehrlich gesagt auch nicht anders erwartet. Eine Resthoffnung bleibt: Dass nämlich in der ergänzenden Vorlage tatsächlich endlich die entscheidungsrelevanten Grundlagen ausgebreitet werden. Diesen Wunsch hat ja auch der mehrheitlich bürgerliche Gemeinderat von Baar kürzlich geäußert.

Daniel **Burch** dankt dem Regierungsrat für die rasche und überzeugende Antwort. Ebenfalls begrüsst er das Vorgehen des Regierungsrats, die Verhandlung in der Tiefbau-Kommission zu verschieben, auch wenn diese Massnahme relativ kurzfristig erfolgte. Es ist richtig und unerlässlich, die Frage der Verkehrszahlen und damit die Basis für den Bau der Tangente vor der Behandlung im Rat und vor der politischen Diskussion zu klären. Hier geht es aber nicht primär um der Verkehrszahlen, sondern um neue Ideen in der Verkehrsplanung. Die Verkehrslenkungsarbeitsgruppe hat andere als die von den zuständigen Exekutiven eingebrachten Voraussetzungen verwendet. Der Baudirektion Inkompetenz zu unterstellen, hält Daniel Buch nicht für sehr fair. Der Kantonsrat hat die Tangente Zug/Baar in den Richtplan mit der Priorität 1 aufgenommen und damit die Notwendigkeit bestätigt. Dieses Bauwerk ist ein unverzichtbarer Bestandteil unserer Infrastruktur und für die Zukunft des Kanton mitentscheidend. Ebenso wichtig ist es, dieses Bauwerk zukunftsgerichtet zu planen und zu bauen.

Bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturen sind Verkehrsmodellrechnungen eine wertvolle Hilfe. Es sind Prognosen, deren Genauigkeit von den berücksichtigten Annahmen und Zielen abhängt. Dabei muss z.B. definiert werden, welche Strasse oder welches Gebiet man entlasten will, bzw. wie man den Verkehr lenken will. Im vorliegenden Fall hat offenbar die Verkehrslenkungsgruppe die festgelegten Kriterien und Voraussetzungen geändert. Dass dadurch andere Verkehrszahlen resultieren ist logisch. Es fragt sich, welches Gremium diese ändern Voraussetzungen vorgegeben, bzw. akzeptiert hat. Man kann ein Projekt auch damit behindern, in dem man ständig neue Ideen und Forderungen einbringt.

Bei der Planung der Umfahrung Cham-Hünenberg haben die beiden Gemeinden vorbildlich ihre Unterstützung zum Vorhaben bekundet und ihre Wünsche rechtzeitig klar definiert. Diese konnte im Sinne der Gemeinden bei der Projektierung berücksichtigt werden. Ebenfalls hat die Gemeinde Baar klar bekundet, dass sie mit der Tangente Zug/Baar den Ortskern entlasten will. Und was will Zug? Es wäre sehr hilfreich, wenn auch die Stadtzuger Exekutive in dieser Frage eine verbindliche Aussage machen würde.

Noch eine Anmerkung zum einstufigen Verfahren. Dieses Verfahren hat klare politische, zeitliche, und monetäre Vorteile. Es hat sich bewährt. Dem Stimmbürger

kann ein Projekt umfassend und transparent vorgelegt werden. Er erhält alle wichtigen Informationen zu Willensbildung. Er weiss, was und in welchem Zeitrahmen gebaut werden soll, und er weiss, wie viel es kosten wird. Nach dem Entscheid kann das Projekt effizient weiter geplant und realisiert werden. Das Risiko von Fehlplanungen und Planungsleichen kann damit praktisch ausgeschlossen werden. Es ist daher sinnvoll, dieses einstufige Verfahren weiterhin anzuwenden.

Baudirektor Heinz **Tännler** ist nun doch etwas herausgefordert und provoziert worden, so dass er einige Ausführungen zu den Bemerkungen von Martin Stuber und Eusebius Spescha machen will. Es wurde von Herunterspielen gesprochen, von Unglaubwürdigkeit, das Projekt sei nicht fertig und es sei *ein Skandal*. Der Begriff Skandal ist hier doch wirklich unverhältnismässig. Ein Skandal ist eine aussergewöhnliche Unregelmässigkeit, die jeglichen Rahmen sprengt. Und das wird nun einfach so in den Raum gestellt und wahrscheinlich morgen in der Presse noch abgedruckt. Dagegen muss sich der Baudirektor wehren: Es ist kein Skandal, sondern ein operativer Entscheid gewesen. Und er ist überzeugt, dass dieser Entscheid absolut richtig ist! Bei einem Projekt – Eusebius Spescha hat von drei Jahren gesprochen –, das zu einer Verzögerung von zwei bis drei Monaten führt, nachdem wir 30, 35 Jahre keine Strasse gebaut haben. Wer stört sich daran? Da möchte Heinz Tännler doch etwas relativieren und an den gesunden Menschenverstand appellieren.

Daniel Burch hat es richtig gesagt: Eine Modellberechnung ist wirklich eine Prognose, eine Tendenz, die übrigens bei allen anderen Projekten alle Jahre laufend wieder überarbeitet wird, weil Voraussetzungen und technische Hilfsmittel ändern können. Wenn wir beispielsweise die Tangente Zug/Baar durch den politischen Prozess bringen, werden im Hinblick auf ein Auflageprojekt, wie wir das jetzt bei der Umfahrung Cham/Hünenberg machen, die Verkehrsmodellberechnungen neu angestellt und es werden *wieder* neue Erkenntnisse in die Projektbearbeitung einfließen, die dazu führen, dass man *wieder* Justierungen macht – natürlich immer im Rahmen des politischen Entscheids. Das ist ein total normaler Ablauf. Und jetzt wird da so getan, als ob das ein Skandal wäre. Das ist es nicht, und der Baudirektor hat gerade deshalb die Kommissionssitzungen sistiert, denn wenn nachher verschiedene Zahlen herumschwirren, spricht man von Unglaubwürdigkeit und schlägt ein Projekt kaputt. Zum Thema Modellberechnungen wird uns ja jeden Abend von Herrn Bucheli vor Augen geführt, wie das funktioniert. Er sagt selber, die Prognostik sei ein unglaublich schwieriges Geschäft. Er sagt manchmal: Für den kommenden Montag liegen derzeit zwei Modelle vor, das eine verspricht Sonnenschein, das andere Regen. Und was ist nun die Konsequenz daraus? Die Annahme!

Noch etwas zu den Voraussetzungen, die geändert haben. Sie sind nicht einfach trivial. Diese Verkehrslenkungsgruppe wurde ja ins Leben gerufen, um die Auswirkungen der Nordzufahrt auf den zugerischen Verkehr zu evaluieren. Und man hat gesehen, dass man auch die Tangente einfließen lassen muss. Man hat bei diesen Voraussetzungen vier ganz wesentliche Punkte hinterfragt, die dann eben zu Zahlenverschiebungen geführt haben. Das eine ist der zukünftige Modalsplit. Ein ganz heisses Thema. Wie viele steigen 2020, 2025, 2030 auf den öffentlichen Verkehr um? Sind es 30, 35 oder 50 % aus diesem Siedlungsgebiet? Und da hat man auf Grund von erhärteten Erhebungen diesen Modalsplit heruntergenommen. Wir waren etwas zu optimistisch. Aber es ist eine Hypothese. Martin Stuber kann auch nicht sagen, wie lang die Haare des Baudirektors in 20 Jahren sind.

Das zweite ist die Wahl der flankierenden Massnahmen. Die ändern doch jeden Tag. Die Gemeinde Baar wünscht dies, die Stadtgemeinde Zug das, heute Riegel

ja, morgen Riegel nein, übermorgen kein Regal, aber verkehrsbehindernde Massnahmen mit Inseln, Tempo 30 usw. Und dann die Modellverfeinerungen und die Neukalibration. Man hat heute bei den Modellberechnungen andere technische Hilfsmittel mit Rückkoppelungsmöglichkeiten auf Strassen wie die Umfahrung Cham/Hünenberg, Grindel-Bibersee. Auf den ganzen Kanton kann man heute rückkoppeln – das konnte man 2006 ehr und redlich nicht! Und das sind verfeinerte Verkehrsmodellberechnungen, die zu verfeinerten Ergebnissen und somit auch zu anderen Resultat führen können als 2006. Verkehrsmodellberechnungen sind keine Mathematik. Das ist eine Wahrscheinlichkeit, eine Prognose, eine Tendenz.

Der nächste Punkt ist die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet. Wir sind 2006 davon ausgegangen, dass es nicht vollends entwickelt ist. Das es dort noch Expansionsmöglichkeiten hat. Heute gehen die Stadt Zug und die Gemeinde Baar davon aus, dass das dort total zu ist, die Siedlungsentwicklung abgeschlossen ist und im Prinzip bereits alles überbaut ist. Das sind Fragen, die zu veränderten Zahlen führen können.

Die Verkehrsmodellberechnungen sind nur das eine, das sind Hilfsmittel zur Unterstützung eines solchen Projekts. Das Projekt, das Heinz Tännler in den Regierungsrat und in den Kantonsrat gebracht hat, ist wirklich ausgereift. Es gibt bei den Modellberechnungen gewisse Anpassungen, die weiter nicht tragisch sind. Wichtig ist aber, dass wir, wenn wir in der Kommission und im Kantonsrat sprechen, das aus einem Guss tun. Dass nicht die Baarer so sprechen, die Zuger so und die Baudirektion so. Dass man sich auf die Voraussetzungen einigt. Zug und Baar müssen wissen, was sie wollen. Das planen wir und nichts anderes! Wir erfüllen den Auftrag so!

Zur Etappierung. Baar hat vier Bedingungen gestellt. Wir wollen sie erfüllen. Wir werden den Perimeter erweitern, bei den flankierenden Massnahmen und dem ökologischen Ausgleich hat der Baudirektor zugesagt. Wenn Zug auch noch Wünsche hat, so nehmen wir sie auf. Ob dieses Projekt 190 oder 210 Mio. kostet – wenn die Wünsche der Standortsgemeinden abgenommen werden können, müssen wir uns dem stellen! Aber bei der Etappierung haben wir einen Richtplanauftrag. Sie haben der Regierung den Auftrag gegeben, diese Tangente Zug Baar in einem Schwung zu planen. Das haben wir gemacht. Wenn Sie etwas anderes wollen, muss der Kantonsrat dem Baudirektor einen anderen Auftrag geben. Und wenn man von Etappierung spricht, so gibt es die bauliche Etappierung, aber auch die generelle, dass man nur bis zur Baarermatte, bis Inwil plant. Und wenn das so wäre – und das ist wohl die Auffassung der AL-Fraktion und der Sozialdemokraten, so weiss Heinz Tännler nicht, ob das überhaupt ein kantonales Projekt ist. Dann ist es ein Erschliessungsprojekt, wie das in Cham oder in Rotkreuz der Fall sein kann. Dann hat es keine kantonale Bedeutung mehr, wie das im Richtplan feststeht. Dann ist es eine Sache, die Baar und Zug für sich entscheiden und realisieren müssen. Diese Etappierung ist nicht unser Auftrag, und deshalb halten wir uns an den Richtplan.

Zu den taktischen Hinweisen von Daniel Burch möchte sich der Baudirektor nicht äussern. Er möchte schliessen mit einem wichtigen Spruch: Das einzig Beständige ist die Veränderung!

Martin **Stuber** weiss nicht, was die Haare des Baudirektors mit der Tangente zu tun haben. Er möchte einfach zu Händen des Protokolls und der Medien etwas klar stellen, damit keine Legende gebildet wird. Der Skandal ist die Propagandakampagne, welche die Baudirektion seit bald einem Jahr führt! Das hat nichts mit Modellrechnungen zu tun. Der Skandal ist, dass die Baudirektion das macht. Ange-

fangen hat es, als das Projekt noch gar nicht fertig war. – Zur Etappierung hat sich der Gemeinderat Baar klar geäussert in seiner Stellungnahme, vielleicht kommt Zug jetzt auch noch. – Es ist Martin Stuber neu, dass ein Autobahnzubringer keine Kantonsstrasse ist.

Es tut Baudirektor Heinz **Tännler** leid, wenn er Martin Stuber falsch verstanden hat. Zum Skandal bezüglich Propaganda. Das haben wir nie gemacht. Wir haben sachlich informiert. In diesem Leporello sind keine Zahlen aufgeführt. Wir haben einen Richtplanauftrag, und deshalb haben wir uns für dieses konkrete Infrastrukturprojekt in sachlicher Art und Weise eingesetzt. Das ist weder verboten noch skandalös, sondern normal. Sonst würde er Baudirektor plötzlich den Vorwurf von der anderen Ratseite hören, man habe nichts gemacht und hätte sich mehr dafür einsetzen müssen, wenn ein solches Projekt sich nicht durchsetzen kann. Wir haben das auch im Regierungsrat besprochen, diese Informationspolitik erfüllt alle Voraussetzungen und ist entsprechend erfolgt.



Kenntnisnahme