



Kanton Zug

Staatskanzlei

### **Protokoll des Kantonsrates**

46. Sitzung: Donnerstag, 26. Februar 2009

(Nachmittagssitzung)

Zeit: 14.15 – 17 Uhr

### **Vorsitz**

Kantonsratspräsident Bruno Pezzatti, Menzingen

### **Protokoll**

Guido Stefani

## **Interpellation von Christina Huber Keiser und Martin Stuber betreffend Beurteilung der Tangente Zug/Baar im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm des Kantons Zug**

**Traktandum 2** – Christina **Huber Keiser**, Cham, und Martin **Stuber**, Zug, haben am 6. Februar 2009 die in der Vorlage Nr. 1779.1 – 12999 näher begründete Interpellation eingereicht und dabei dem Regierungsrat vier Fragen gestellt.

Baudirektor Heinz **Tännler** äussert sich zuerst zur Ausgangslage. – Der Bund leistet gemäss Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr (Infrastrukturfondsgesetz), welches seit dem 1. Januar 2008 in Kraft ist, Mittel zur effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität. Der Einsatz dieser Finanzmittel aus dem Infrastrukturfonds basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, welche alle Verkehrsträger und -mittel einbezieht. In einer ersten Tranche gab das Parlament (National- und Ständerat) bereits Gelder frei, die der Realisierung dringender und baureifer Projekte dienen. Davon profitierten unter anderem die erste Teilergänzung der Stadtbahn und die Nordzufahrt. In einer zweiten Tranche werden nun Vorhaben berücksichtigt, welche speziell den Agglomerationsverkehr betreffen. Die Kantone konnten entsprechende Vorhaben in so genannten Agglomerationsprogrammen benennen und beim Bund dafür Beiträge beantragen. Der Bundesbeschluss zur Finanzierung dieses Programms (Etappe 2011-2014) ist derzeit in Vernehmlassung.

Methodik zur Festsetzung von Finanzierungsbeiträgen. Der Bund prüft die Agglomerationsprogramme in drei Schritten, aus denen sich die Finanzierungsbeiträge ergeben. Nach Prüfung der Grundanforderungen (Vollständigkeit der Informationen und genügende politische Verankerung) wird die Priorisierung der Massnahmen beurteilt. Neben der Bau- und Finanzreife ist hier das Kosten-Nutzen-Verhältnis der

einzelnen Massnahmen von Bedeutung. Im dritten Schritt wird die Wirksamkeit des Programms als Ganzes beurteilt und seinen Kosten gegenüber gestellt. Je besser dieses Verhältnis, desto höher fällt der Beitragssatz des Bundes aus. Das Agglomerationsprogramm Zug wird vom Bund als Programm mit guter Wirkung beurteilt und mit der zweithöchsten Nutzen-Punktezahl sämtlicher Agglomerationsprogramme bewertet.

Im Weiteren führte der Bund gesamtschweizerische Quervergleiche aller Agglomerationsprogramme durch. Damit wurde sichergestellt, dass alle Massnahmen und alle Agglomerationsprogramme nach einem einheitlichen, der Grosse der Agglomeration angepassten Massstab beurteilt wurden. Die Beurteilung der Projekte erfolgte demnach aus einer gesamtschweizerischen Optik, die von einer agglomerations-internen Beurteilung durchaus abweichen kann.

Eingereichte Agglomerationsprogramme. Das mit den eingereichten Agglomerationsprogrammen eingegebene Investitionsvolumen für die ersten zwei Finanzierungsetappen (A- und B-Liste) beträgt 17 Milliarden Franken. Bei einer Bundesbeteiligung von 30 bis 50 % wären also Bundesmittel im Umfang von gegen 9 Milliarden Franken erforderlich. Zur Verfügung stehen aber nur 2,5 Milliarden Franken. Diese Ausgangslage zwingt den Bundesrat, die Finanzen auf Massnahmen mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren und die Messlatte sehr hoch anzusetzen. Aus der Grundidee des Infrastrukturfonds, die Agglomerationen bei der Realisierung von zentralen Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs zu unterstützen ergibt sich, dass der grösste Anteil der Bundesmittel solchen Infrastrukturen zukommen soll. Zitat aus dem zurzeit in Vernehmlassung stehenden Bundesbeschluss: «Aufgrund seines vergleichsweise geringen Flächenverbrauchs und seiner hohen Ressourceneffizienz stehen dabei vorab im Kern der Agglomerations Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Vordergrund.»

Gesamtschweizerisch sind denn auch 71 Projekte des öffentlichen Verkehrs (inkl. ÖV-Strasse) mit einem Investitionsvolumen von 4,2 Milliarden Franken in die A- oder B-Liste aufgenommen worden. Beim Motorisierten Verkehr (MIV) sind dies lediglich 20 Projekte mit Investitionen von 0,67 Milliarden Franken.

Projekte des Agglomerationsprogramms Zug. Das vom Bund in die A-Liste aufgenommene Projekt «Umfahrung Cham-Hünenberg, Kammern A und C» ist von den MIV-Massnahmen sämtlicher Agglomerationen das zweit teuerste Strassenbauprojekt. Die Agglomeration Zug erhält für Strassenbauprojekte auch absolut den zweithöchsten Beitrag aller Agglomerationen. Es gibt nur drei Agglomerationen, von denen mehr als ein Strassenbauprojekt in die A- und/oder B-Liste aufgenommen worden ist. Es handelt sich dabei allerdings durchwegs um deutlich kleinere Projekte als die Tangente Zug/Baar.

Nebst der Tangente Zug-Baar wurden vom Bund auch die folgenden Projekte des Agglomerationsprogramms Zug in die C-Liste gesetzt:

Massnahme	Änderung des Bundes	Hauptbegründung
Umfahrung Cham - Hünenberg, Kammern B und D	von der A-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Verbindung Grindel - Bibersee	von der A-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
Tangente Zug/Baar	von der B-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis
öV-Feinverteiler auf Eigenstrasse, 2. Teil	von der B-Liste in die C-Liste	kein ausreichender Reifegrad
Viertelstundentakt Stadtbahn/S-Bahn-Netz	von der B-Liste in die C-Liste	Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis und ungenügender Reifegrad

Aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass nebst der Tangente Zug/Baar auch andere Projekte des Agglomerationsprogramms Zug keine Aufnahme in die A- oder B-Liste gefunden haben. Es sind dies nicht nur Strassenbauprojekte, sondern auch zwei bedeutende kantonale ÖV-Vorhaben. Aus der Einteilung eines Projektes in die C-Liste darf also nicht geschlossen werden, dass dieses aus kantonaler Sicht keine Priorität genießt und nicht umsetzbar ist. Ansonsten müssten sofort sämtliche oben aufgelisteten kantonalen Projekte aus dem Richtplan gestrichen und alle damit verbundenen Studien- und Projektierungsarbeiten eingestellt werden.

Der Bund führte mit dem Amt für Raumplanung des Kantons Zug schon während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms verschiedenste Fachgespräche. Dabei wurde dem Kanton Zug unter anderem klar zum Ausdruck gebracht, dass er das Projekt «Stadttunnel Zug» entgegen den ersten Absichten gar nicht erst in das Agglomerationsprogramm aufnehmen solle, in jedem Falle aber sicher nicht in die besagte A- oder B-Liste. Das Belassen dieses Projekts im Agglomerationsprogramm bzw. in der A- oder B-Liste würde dazu führen, dass das Programm als Ganzes abgewertet würde und damit weniger finanzielle Mittel gesprochen werden könnten (was notabene über die Tangente Zug/Baar nicht ausgesagt wurde). Ausserdem sprengt dieses Projekt die finanziellen Unterstützungsmöglichkeiten des Bundes und komme aufgrund des vorherzusehenden ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wenn überhaupt nur für die C-Liste in Frage. Bei konsequenter Betrachtung müssten aufgrund dieser Beurteilung durch den Bund die Projektierungsarbeiten zum Stadttunnel Zug unmittelbar eingestellt und das Projekt aus dem Richtplan gestrichen werden.

Die Interpellantin und der Interpellant stellen vier Fragen. Wir beantworten sie wie folgt:

*1. Wann erhielt die Baudirektion den Entwurf des Prüfberichts? Wie wurde die Tangente Zug/Baar im Entwurf des Prüfberichtes beurteilt? Wann wurde der Baudirektion das voraussichtliche Publikationsdatum des Prüfberichtes zur Kenntnis gebracht?*

Der Entwurf des Prüfberichts wurde der Baudirektion Ende August 2008 als vertrauliches Dokument und als Grundlage für die darauf folgenden Fachgespräche zugestellt. Die Tangente Zug/Baar wurde in diesem Entwurf als Projekt mit ungenügendem Kosten-Nutzen-Verhältnis beurteilt (wie zu diesem Zeitpunkt auch noch die Umfahrung Cham-Hünenberg). Am Fachgespräch vom 9. September 2008 in Bern wurde der Baudirektion das Vorliegen des definitiven Prüfberichts voraussichtlich auf Ende Jahr angekündigt.

*2. Wurde die Regierung anlässlich der Diskussion und Beschlussfassung des Zusatzberichts durch den Baudirektor über die zu erwartende Beurteilung durch den Prüfbericht des ARE informiert?*

Nein. Eine formelle Verpflichtung in diesem laufenden Verfahren besteht dazu nicht.

*Wenn Nein: Ist die Regierung nicht auch der Ansicht, dass spätestens zu diesem Zeitpunkt über den Prüfbericht und die negative Beurteilung des ARE hätte informiert werden müssen?*

Nein. Zum Zeitpunkt der Diskussion und Beschlussfassung des Zusatzberichts durch den Baudirektor am 2. Dezember 2008 war der Inhalt des definitiven Prüfberichtes nicht bekannt. Wie die Aufnahme der Kammern A und C der Umfahrung Cham-Hünenberg in die A-Liste gezeigt hat, waren bedeutende Änderungen gegenüber dem Entwurf des Prüfberichtes noch möglich und letztlich auch Tatsache, auch was die Beurteilung vieler Projekte betrifft. In Unkenntnis des definitiven Prüfberichtes, der am 19. Dezember 2008 veröffentlicht worden ist, war es nicht

angezeigt, den Regierungsrat über die Beurteilung des Agglomerationsprogramms Zug durch den Bund zu informieren.

*Wann wurde die Regierung durch den Baudirektor über die Ergebnisse des Prüfberichts bezüglich Tangente informiert?*

Am 9. September 2008 nahm Baudirektor Heinz Tännler zusammen mit Fachvertretern des Kantons Zug an einem Fachgespräch in Bern teil. Er liess sich mit Einverständnis des Landammannes von der gleichzeitig stattfindenden Regierungsratssitzung mit der Begründung entschuldigen, dass im Entwurf des Prüfberichts einige Projekte zu schlecht beurteilt worden seien.

Am 19. Dezember 2008 orientierte der Bund über die Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Agglomerationsprogramm Verkehr, das sich wie schon erwähnt zurzeit in Vernehmlassung befindet. Der Regierungsrat wurde mit der am gleichen Tag durch die Baudirektion herausgegebenen Medienmitteilung orientiert. Der Regierungsrat machte jedoch den Zusatzbericht an den Kantonsrat nicht von diesem Bundes-Prüfbericht abhängig. Er wendete für die Beurteilung dieses Projektes seine eigenen kantonsrelevanten Kriterien an. Ein vertieftes Nachhaken durch den Regierungsrat erübrigte sich daher.

*3. Wie stellt sich die Regierung zur Tatsache, dass der Prüfbericht die bisher bekannten Hauptargumente der Gegnerschaft der Tangente praktisch vollumfänglich bestätigt? Ist die Regierung bereit, aus den vom ARE vorgebrachten Kritikpunkten Konsequenzen für das vorliegende Projekt zu ziehen?*

Der Regierungsrat ist nach wie vor überzeugt, dass die Tangente Zug/Baar ein gutes Projekt darstellt. Hier zeigt sich deutlich die vorhin angesprochene differierende Sichtweise des Bundes bei der Beurteilung der einzelnen Projekte der Agglomerationsprogramme. Die Tangente Zug/Baar ist Bestandteil eines Gesamtkonzepts, dessen optimale Funktionserfüllung auf der Basis des Richtplans von jedem Einzelprojekt abhängt. Aus den Kritikpunkten wurden bereits erste Konsequenzen gezogen und weitere Projektverbesserungen in den Bereichen ökologischer Ausgleich, Einpassung in die Landschaft und Schutz der Landschaft angeordnet.

*4. Wie geht der Regierungsrat mit der Tatsache um, dass das Projekt Tangente Zug/Baar aller Voraussicht nach keine Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds erhalten wird?*

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass mit der aktuellen Beurteilung durch den Bund (ARE) für das Projekt Tangente Zug/Baar keine Gelder aus dem Infrastrukturfonds zu erwarten sind. Definitiv ist diese Beurteilung aber noch nicht. Er wird sich weiter dafür einsetzen, dass bei der nächsten Beurteilung der Agglomerationsprogramme für die Finanzierungsetappe 2015-2018 die Tangente Zug/Baar in die A- oder B-Liste aufgenommen werden kann. Es gilt ausdrücklich festzuhalten, dass eine Mitfinanzierung durch den Bund keine Voraussetzung für die Realisierung von kantonalen Projekten ist.

Martin **Stuber** weist darauf hin, dass es immer wieder vorkommt, dass versucht wird, unangenehme Wahrheiten in einem Berg von Informationen unterzubringen, dann fallen sie weniger auf. Beim Zuhören soeben hat ihn das Gefühl beschlichen, dass hier genau dies geschieht: Fast zwei Drittel Einleitung und ein Drittel Beantwortung der vier Fragen. Die unangenehme Wahrheit ist in diesem Falle der folgende Sachverhalt: Seit Ende August 2008 weiss der Baudirektor, dass der Bund die Tangente Zug-Baar mit einem ungenügenden Kosten-/Nutzen-Verhältnis beur-

teilt und in die Kategorie C verschieben will. Und er weiss damit, dass kein Geld vom Bund kommen wird.

Der Baudirektor wusste, dass dieses Verdikt Ende Jahr offiziell wird. Am 2. Dezember beschliesst der Regierungsrat über den Zusatzbericht und diskutiert über die Tangente Zug/Baar in Unkenntnis des voraussichtlichen recht vernichtenden Urteils aus Bern. Der Zeitpunkt der Traktandierung liegt in den Händen der federführenden Direktion, also des Baudirektors. Am 19. Dezember 2008 informiert die Baudirektion die Öffentlichkeit mit einer ausführlichen Medienmitteilung unter dem Titel «Erfolgreiches Agglomerationsprogramm» über den Prüfbericht. Darin findet sich kein Wort zur Tangente Zug-Baar! Daraus muss geschlossen werden, dass die Regierung erst aus der Zeitung erfahren hat, wie das ARE die Tangente einschätzt. Publik gemacht wurde diese Tatsache in einem Leserbrief eines Zuger Bürgers, der den Prüfbericht aufmerksam durchgelesen hat. Und der Baudirektor stellt sich salopp auf den Standpunkt: «Eine formelle Pflicht zu Information bestehe nicht.» Nun, wenn sich die Regierung so etwas bieten lässt! Unser Landammann Peter Hegglin hat seine Amtszeit unter das Motto Kommunikation gestellt. Vielleicht sitzt er einmal mit Heinz Tännler zusammen. Es bleibt die Feststellung: Mit Informationspolitik macht man Politik, auch in der Regierung!

Martin **Pfister** weist darauf hin, dass wir uns mit der Beantwortung dieser Interpellation durch ein weiteres Vorwort des kapitelreichen, langen Abstimmungskampfs um die Zuger Strassenbauprojekte kämpfen. Der Wunsch, man möge doch auch bei den Strassenbauvorhaben Schritt für Schritt vorgehen, zuerst die Planungen vorantreiben, die Argumente prüfen, sich eine Meinung bilden und sie dann am Schluss allenfalls der Prüfung einer Volksabstimmung zu unterziehen, ist wohl ein frommer. Der Votant vermutet als CVP-Politiker, dass er so fromm ist, dass er im berausenden Nebel eines Weihrauchfassens geboren wurde.

Zunächst ist dem Regierungsrat zu gratulieren. Die gute Aufnahme des Agglomerationsprogramms Zug durch den Bund ist nicht selbstverständlich. Wie der Baudirektor ausgeführt hat, erreichte das Zuger Agglomerationsprogramm die zweithöchste Nutzen-Punktezahl. Verschiedene Projekte, vor allem des öffentlichen Verkehrs, blieben auf der A- und B-Liste. Obwohl nur wenige Projekte des motorisierten Individualverkehrs vom Bund unterstützt werden und der öffentliche Verkehr klar bevorzugt wird, erhält der Kanton Zug für Strassenbauprojekte einen vergleichsweise hohen Betrag.

Es ist den Interpellanten zuzustimmen, dass auch dieser Bericht in der Beurteilung der Projekte eine Rolle spielen muss. Die Aussagen sind interessant und sollten ernst genommen werden. Doch welche Schlüsse sind zu ziehen? Erstens, der Stadttunnel und der Tunnel in Unterägeri sollten ganz aus dem Richtplan gestrichen werden. Sie schafften es nicht einmal ins Agglomerationsprogramm. Zweitens sollten alle C-Projekte gestrichen werden. Neben der Tangente auch etwa der Viertelstundentakt auf dem Stadtbahn-/S-Bahn-Netz und der ÖV-Feinverteiler auf Eigentrasse. Wenn die Interpellanten diesen Stillstand in der Verkehrspolitik wollen, sollen sie heute offen dazu stehen. Das wäre verheerend.

Unser leistungsfähiger Wirtschaftsraum braucht auch leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen. Und unsere Zentren und Wohnquartiere müssen vom vielerorts belastenden Verkehr befreit werden. Schliesslich braucht es auch ökologische Fortschritte. Darauf sind die neuen Verkehrsinfrastrukturen im Kanton Zug auszurichten. Tangente wie Stadttunnel passen in dieses Konzept.

Daniel **Burch** dankt der Regierung, dass die Fragen umfassend und objektiv beantwortet wurden. Er beschränkt sich daher auf grundsätzliche Aspekte. – Unsere Projekte zur Sicherstellung und Verbesserung unserer Mobilitätsbedürfnisse können und dürfen nicht an Hand des Agglomerationsprogramms des Bundes beurteilt werden! Im Richtplan haben wir festgelegt, wie wir in unserem Kanton die Mobilitätsprobleme längerfristig lösen möchten. Der Richtplan wurde von diesem Rat beschlossen und von den zuständigen Bundesämtern genehmigt. Er ist somit rechtsverbindlich. Bei der Erstellung des Richtplans haben wir uns nicht von möglichen Finanzierungen des Bundes leiten lassen, sondern von unsern Bedürfnissen. Alle Massnahmen sind auf einander abgestimmt und erbringen nur dann die optimale Wirkung, wenn alle wie vorgesehen realisiert werden.

Inzwischen wurde der Infrastrukturfonds zur Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs geschaffen. Von diesem Fonds möchten nun alle Kantone profitieren. Die Bundesmittel in der Höhe von 3,4 Mia. Franken reichen bei weitem nicht aus, um alle Begehrlichkeiten in der Höhe von 17 Mia. Franken zu erfüllen. Daher ist der Bundesrat gezwungen, restriktive Kriterien für die Beurteilung anzuwenden.

Diese Kriterien nun als Mass für die Beurteilung oder gar als Entscheidungsgrösse für unsere kantonalen Infrastrukturaufgaben und -projekte anzuwenden, ist unzulässig und inakzeptabel. Dies umso mehr, als dass diese Kriterien auch nur relativ sind und sich im Laufe der Zeit ändern können. Würden wir diese Kriterien als Massstab für unsere Infrastrukturvorhaben anwenden, so müssten wir – wie dies der Regierungsrat aufgezeigt hat – nicht nur die Tangente Zug/Baar, sondern auch die Umfahrung Cham-Hünenberg (Kammer B-D), die Verbindung Grindel-Bibersee, den Viertelstundentakt Stadtbahn/s-Bahn-Netz und den ÖV-Feinverteiler Teil 2 aus dem Richtplan streichen und alle entsprechenden Vor- und Projektarbeiten sofort einstellen. Ebenfalls könnten wir die Diskussionen über den Stadttunnel für die nächsten Jahrzehnte ad acta legen. Denn dieses Vorhaben hat heute nicht einmal eine Chance, in die C-Liste aufgenommen zu werden.

Wir dürfen die Realisierung unserer Infrastrukturprojekte zur Bewältigung unserer Mobilitätsbedürfnisse nicht von der Beurteilung aus Bern abhängig machen. Es ist schön, wenn auch wir von diesem Topf profitieren und finanzielle Beiträge erhalten. Uns aber durch die Beurteilung des Bundesamts für Raumentwicklung, welche auch nur relativ ist und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel und Bedürfnissen steht, leiten zu lassen, ist mehr als töricht. Wer diesen Prüfbericht des Bundes als Argument gegen die Tangente Zug/Baar verstanden haben will, ist sich offenbar den logischen Konsequenzen nicht bewusst oder spielt bewusst mit falschen Karten. Obwohl der Prüfbericht des Bundes nicht für alle unsere Infrastrukturvorhaben Beiträge vorsieht, hat er beim Votanten doch eine gewisse Freude ausgelöst. Das ARE hat die Kammern A und C der Umfahrung Cham-Hünenberg in die A-Liste aufgenommen. Zitat: «Mit der Umsetzung der Kammern A und C der Umfahrung Cham wird eine wesentliche Entlastung der Ortsdurchfahrt erreicht und damit auch ein zentraler Problembereich für den neuen Feinverteiler optimiert.» Das ARE bestätigt damit die Aussagen der Befürworter dieser Umfahrung, wonach die Kammer A nötig ist, und zeigt, dass die Beurteilung und die Argumentation der Gegner, die Kammer A sei überflüssig, falsch war.

Dass der Kanton Zug zu den wenigen zählt, die auch Beiträge für Strassenbauprojekte erhalten, ist sicherlich auf das grosse Engagement des Baudirektors und seiner Crew zurück zu führen. Dafür herzlich Dank. Es zeigt aber auch, dass die im Richtplan vorgesehenen Massnahmen gut sind oder zumindest eine bessere Wirksamkeit haben als Projekte anderer Kantone. Daniel Burch fordert den Rat auf, unsere kantonalen Infrastrukturprojekte wie geplant zu realisieren und diese nicht von der Subventionierung oder der Bewertung durch den Bund abhängig zu machen.

Werner **Villiger** weist darauf hin, dass mit dieser Interpellation wieder einmal mehr klar aufgezeigt wird, um was es eigentlich geht. Es geht darum, mit allen Mitteln die Tangente Zug/Baar in der Öffentlichkeit schlecht zu machen. Anstatt den Fokus auf das gesamte Agglomerationsprogramm des Kantons Zug zu legen, wird einfach ein einzelnes Element herausgegriffen und dabei z.B. das schlechte Kosten-/Nutzenverhältnis des Stadttunnels Zug komplett ausgeblendet. Tatsache ist, dass das *gesamte* Agglomerationsprogramm Zug vom Bund als Programm mit der zweithöchsten Kosten/Nutzenpunktzahl sämtlicher Agglomerationsprogramme bewertet wird. Der Votant bittet Christina Huber und Martin Stuber, dies endlich auch zur Kenntnis zu nehmen. Ausserdem wird mit dieser Interpellation der Baudirektion unterschwellig vorgeworfen, mit gewissen Manipulationen die Tangente zu bevorzugen. Dieses Vorgehen der Interpellanten hält Werner Villiger für unseriös und er kann es nicht akzeptieren. Die SVP-Fraktion hält nach wie vor grundsätzlich an der Realisierung der Tangente Zug/Baar und des Stadttunnels Zug fest. Es braucht eben Beides, um die Zentren von Zug und Baar langfristig und wirkungsvoll vom Verkehr zu entlasten.

Christina **Huber Keiser** findet die Antworten der Regierung leider wenig aussagekräftig. Und es stört sie, dass sowohl der Regierungsrat wie jetzt auch gewisse Vorredner uns Interpellierenden Aussagen unterstellen, die so nicht zutreffen. Aus diesem Grund muss sie ihr Votum mit einer Richtigstellung beginnen. In der Interpellation wird mit keinem Wort erwähnt, dass wir der Ansicht seien, dass Projekte, welche vom Bund der C-Liste zugeordnet werden, eingestellt werden sollen. Darum geht es Christina Huber nicht. Aber sie ist der Ansicht, dass die durch den Bund ausgeführte Kritik nicht einfach ignoriert werden kann. Weshalb es der Baudirektor weder in der Medienmitteilung zum Prüfbericht noch im Zusammenhang mit dem Zusatzbericht zur Tangente für nötig befunden hat, über die vom Bundesamt für Raumentwicklung präzisierten Punkte zu informieren, kann sie sich nur damit erklären, dass der Baudirektor selbst merkt, dass in Bezug auf die Tangente die Argumente des gegnerischen Komitees so schlecht gar nicht sind. Auch wenn keine formelle Verpflichtung zu Transparenz und Information – auch gegenüber dem Gesamregierungsrat – besteht, so wäre dies angesichts der Tragweite dieses Projekts angezeigt gewesen.

Erstaunt ist Christina Huber zudem, dass es offenbar zwischen den Beurteilungskriterien des Bundesamts für Raumentwicklung und denjenigen des Kantons Zug so massive Differenzen gibt, dass beide Parteien zu einer völlig unterschiedlichen Beurteilung des Projekts kommen. Wem soll sie jetzt glauben? Die Baudirektion erachtet die Entlastungswirkung der Tangente als ausreichend. Nicht so das Bundesamt für Raumentwicklung, es erachtet die Entlastungswirkung angesichts der massiven Kosten als gering. Genau so sind für die Baudirektion Immissionsumlagerungen in andere bestehende Siedlungsgebiete offenbar kein relevantes Thema, genauso wenig wie andere durch das ARE kritisierte Punkte, etwa der negative Flächenverbrauch, der Zersiedelungseffekt oder dass mit der Tangente ein Siedlungstrennungsgürtel durchschnitten wird. Wenn diese Dinge nicht kantonsrelevant sind, wie es der Baudirektor in seiner Antwort implizit zum Ausdruck gebracht hat, stellt sich wirklich die Frage, was denn auf Seite des Kantons die Kriterien sind, mit denen solche Projekte beurteilt werden.

Ausserdem wird unsere Frage danach, wie sich die Regierung zur Tatsache stellt, dass der Prüfbericht die gegnerischen Argumente vollumfänglich bestätigt, nicht wirklich beantwortet. Dem Regierungsrat fehlen offensichtlich Argumente. Für ein solch grosses Strassenbauvorhaben reicht es doch nicht aus, dass der Regie-

rungsrat dieses einfach für gut befindet. Die Votantin hofft, dass die Regierung im Rahmen der Beratungen im Kantonsrat Stellung nehmen wird zur Kritik im Prüfbericht. Ebenso nimmt es sie wunder, ob und inwiefern tatsächlich Konsequenzen aus diesen Kritikpunkten abgeleitet und wo genau Projektverbesserungen eingeleitet wurden. Denn offensichtlich ist ja die Kritik des ARE zum Glück dann doch nicht so irrelevant.

Zum Schluss noch dies: Dass die Diskussion und Beschlussfassung des Zusatzberichts am 2. Dezember 2008 nur durch den Baudirektor und nicht durch den Gesamtratsrat erfolgte, findet Christina Huber äusserst interessant. Auf eine tiefe psychologische Deutung dieses Versprechers verzichtet sie aber.

Martin **Stuber** möchte noch eine Bemerkung zum Präsidenten der Tiefbaukommission machen. Der Votant möchte ja nicht wissen, was das Amt für Raumentwicklung denken wird, wenn es das Votum von Daniel Burch durchliest. Er fragt sich auch, was es denn konkret nützen wird. Daniel Bruch bringt Kammer A. Dann bringt Martin Stuber Kammer D. Diese ist in die C-Liste gesetzt worden, das heisst sie hat ein sehr schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis. Es ist halt immer die Frage, wie man es anschaut.

Werner Villiger hat beim Agglomerationsprogramm zu Recht gesagt, dass es eine sehr grosse Programmwirkung hat, die zweitbeste. Aber man hätte vielleicht auch erwähnen müssen, dass es das korrigierte Agglomerationsprogramm ist, so wie es das Amt für Raumentwicklung vorschlägt. Nicht jenes, das wir eingereicht haben. Das ist ein grosser Unterschied.

Der Argumentation von Martin Pfister kann der Votant zum Teil nachfolgen. Im Prinzip müsste man da ja dann alles herauskippen. Es liegt einfach ein Missverständnis vor. Man darf nicht Äpfel mit Birnen vergleichen. Die Tangente Zug/Baar ist wegen ungenügendem Kosten/Nutzenverhältnis rausgeflogen. Beim Eigentrasse zweiter Teil beim ÖV heisst es: «Ein ausreichender Reifegrad für das Projekt ist derzeit nicht gegeben.» Und beim Viertelstundentakt Stadtbahnnetz ist es das Gleiche: Reifegrad ungenügend. Es ist ein grosser Unterschied, ob ein Projekt vom Amt für Raumentwicklung wegen ungenügendem Kosten/Nutzenverhältnis in die C-Liste gesetzt worden ist oder wegen ungenügendem Reifegrad. Bei diesen Projekten sind wir einfach noch viel weniger weit. Die Tangente Zug/Baar ist fertig geplant. Und bei diesen beiden ÖV-Projekten sind wir noch lange nicht so weit. Martin Stuber ist überzeugt: Wenn die fertig ausgearbeitet sind, werden sie nicht mehr in der C-Liste stehen.

Baudirektor Heinz **Tännler** meint, es sei fraglich, wieso wir diese Diskussion hier führen. Wir stehen vor der Tür der Kommissionssitzung mit einer Thematik, die dort aufgenommen werden wird, und starten eine Riesendiskussion um diesen Prüfbericht. Gerade deshalb war die Einleitung bei der Interpellationsantwort eben nicht unwesentlich, Martin Stuber. Wenn man nur die Fragen beantwortet, kommt am Schluss kein Mensch draus.

Zum Zusatzbericht. Es wird so getan, als wenn der Baudirektor irgendwie die Informationen nicht an den Regierungsrat geleitet hätte. Offenbar habt Ihr vergessen, dass wir hier im Februar 2008, als das Agglomerationsprogramm in der Diskussion in Bern noch in den Kinderschuhen war, die Tangente Zug/Baar verabschiedet haben. Und beim Zusatzbericht ging es nicht mehr um den Grüngürtel, um dieses oder jenes, sondern nur noch um die Verkehrszahlen. Das war noch das einzige Thema. Und jetzt tut man so, als ob Heinz Tännler im gesamten Kontext

einfach nicht informiert hätte. Das ist falsch. Im Februar 2008 ist dieser KRB verabschiedet worden, im Zusatzbericht ging es nur noch um Verkehrsprognosen. Das war einfach zeitlich nicht kongruent. Der Bund hat Ende Jahr gesagt, er komme voraussichtlich mit diesem Prüfbericht. Er ist dann gekommen und die Informationen sind dann auch gelaufen. Da wird nun einfach wahnsinnig dramatisiert. Der Baudirektor ist froh um das Votum von Martin Pfister, und er gibt die Gratulation gerne nach hinten.

Martin Stuber nimmt etwas aus dem Prüfbericht, zersaust es und macht ein Projekt zur Schnecke. Das ist nicht stilvoll, aber der Votant nimmt es zur Kenntnis. Es gab übrigens auch Agglomerationsprogramme, die abgelehnt wurden. Gerade wenn solche Projekte, die nicht unbedingt ins Programm gepasst haben, drin geblieben sind. Das ist bei der Tangente nicht der Fall gewesen.

Noch etwas zu Christina Huber. Sie spricht vom Grüngürtel, der eingeschränkt werde, von Zersiedelung usw. Der Baudirektor will nicht mehr weiter auf diese Kritikpunkte eingehen, möchte aber doch noch etwas sagen: Seit 1960 sind keine Kantonsstrassen mehr gebaut worden im Kanton Zug. Aber schauen Sie sich mal den Grüngürtel an, was in dieser Zeit in dieser hoch gepriesenen grünen Lunge alles geschehen ist!



Kenntnisnahme