



Kanton Zug

Staatskanzlei

## **Protokoll des Kantonsrates**

48. Sitzung: Donnerstag, 30. April 2009

(Vormittagssitzung)

Zeit: 8.30 – 12.00 Uhr

### **Vorsitz**

Kantonsratspräsident Bruno Pezzatti, Menzingen

### **Protokoll**

Guido Stefani

– **Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts «Tangente Zug/Baar»**

– **Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.1/.2** – Es liegen vor: Bericht und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1646.1/.2/.3 – 12640/41/42).

– **Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.3** – Es liegen vor: Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1646.4/1694.2 – 12948), der Kommission für Tiefbauten (Nr. 1646.5 – 13045) und der Staatwirtschaftskommission (Nrn. 1646.6/1694.3 – 13055).

– **Interpellation von Alois Gössi betreffend «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.4** – Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1541.2 – 12644).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Daniel Burch fasst zusammen. Die vorberatende Kommission beantragt,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ein weiterer Grund, warum die AL-Fraktion nicht auf diese Vorlage eintreten will, liegt in der aktuellen ökologischen Situation: Wir müssen dringend beginnen umzudenken! Die Klimaveränderung auf Grund des CO<sub>2</sub>-Ausstosses beschleunigt sich und stellt eine existentielle Bedrohung dar. Statt diese Realität wahrzunehmen – als wahr anzunehmen – und adäquat darauf zu reagieren, erweitern wir grosszügig unsere Strassenkapazitäten und versuchen dadurch, unsere wirtschaftlichen und persönlichen Interessen und Privilegien in kurzsichtiger Weise zu verteidigen.

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

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

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

Unter diesen Voraussetzungen ist eine 200 Millionen-Megainvestition in eine neue Strasse, welche die Kapazität für den ölabhängigen und CO<sub>2</sub>-produzierenden Autoverkehr massiv erhöht, eine kapitale Fehlinvestition. Alle diese Argumente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1646.2

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

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

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

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

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

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

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

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

Unser Antrag lautet:

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

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

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

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

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

Die Sitzung wird unterbrochen und nach der Mittagspause weitergeführt.



**Protokoll des Kantonsrates**

49. Sitzung: Donnerstag, 30. April 2009  
(Nachmittagssitzung)  
Zeit: 14 – 17 Uhr

**Vorsitz**

Kantonsratspräsident Bruno Pezzatti, Menzingen

**Protokoll**

Guido Stefani

**714 Namensaufruf**

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 73 Mitgliedern.

Abwesend sind: Rudolf Balsiger, Irène Castell-Bachmann, Hans Christen und Regula Töndury, alle Zug; Eric Frischknecht, Hünenberg; Rosemarie Fährdrich Burger, Steinhausen; Markus Scheidegger, Risch.

**715 – Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts**

**«Tangente Zug/Baar»**

**– Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für Planung, Landerwerb und Bau des Projekts «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.1/.2/.3** – Es liegen vor: Bericht und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1646.1/.2/.3 – 12640/41/42).

**– Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.3** – Es liegen vor: Zusatzbericht bzw. Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1646.4/1694.2 – 12948), der Kommission für Tiefbauten (Nr. 1646.5 – 13045) und der Staatwirtschaftskommission (Nrn. 1646.6/1694.3 – 13055).

**– Interpellation von Alois Gössi betreffend «Tangente Zug/Baar»**

**Traktandum 7.4** – Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1541.2 – 12644).

Fortsetzung der Debatte der Vormittagssitzung (siehe Ziff. 713)

Werner **Villiger** stellt den Antrag, *der Riegel Industriestrasse sei aus dem Katalog der flankierenden Massnahmen zu streichen*. Begründung: Der Votant findet, drei parallele Nord/Süd-Verbindungen, das heisst Nordzufahrt, Baarerstrasse und Industriestrasse seien die richtige Massnahme, um den zukünftigen Mehrverkehr optimal bewältigen zu können. Mit einem Riegel Industriestrasse würde der Verkehr wieder auf die Baarerstrasse verlagert, die wir mit dem Bau der Nordzufahrt eigentlich entlasten wollten. So gesehen macht die Massnahme keinen Sinn.

Übrigens hat der Grosse Gemeinderat Zug in seiner Sitzung vom 7. April 2009 den Riegel Industriestrasse bereits abgelehnt. – Bitte unterstützen Sie diesen Antrag! Die SVP-Fraktion wird dies einstimmig tun.

Daniel **Burch** weist darauf hin, dass diese Frage in der Kommission kurz besprochen wurde. Er hat auch in seinem Eintretensvotum aufgezeigt, was die Folgen sind, wenn wir ihn beibehalten. Wir haben in der Kommission nicht abschliessend beurteilt, ob wir dafür oder dagegen sind. In seinem Referat hat der Kommissionspräsident aufgezeigt, dass es schwierig sein wird, mit diesem Riegel die Zielsetzung einzuhalten und mit der vermuteten maximalen Anzahl von 600 Fahrzeugen pro Stunde auf der Baarerstrasse den öffentlichen Verkehr aufrecht erhalten zu können. Falls entschieden wird, dass man den Riegel nicht streichen muss, bittet der Votant den Regierungsrat, aufzuzeigen, was seine konkreten Folgen sind und wie das weitere Vorgehen ist.

Martin **Stuber** hält fest, dass die AL-Fraktion diesen Antrag vehement bekämpft. Der Votant hat an der Vormittagssitzung versucht aufzuzeigen, was für ein Zielkonflikt dort besteht. Er hat auch skizziert, wie man diesen Zielkonflikt einigermaßen umgehen könnte – mit einem Riegel Industriestrasse. Wenn Sie diesen Riegel aus der Vorlage hinauskippen, müssen Sie sich selber überlegen, ob Sie die Vorlage damit stärken oder nicht. Eines ist sicher: Von unserem Quartier aus werden wir mit allen Mitteln versuchen, die Überschwemmung mit Verkehr zu verhindern. Es ist schon paradox. Wir bauen jetzt die Nordzufahrt mit dem expliziten Ziel, dass wir die ÖV-Achse Baarerstrasse erhalten. Und jetzt kommt aus, dass das auch mit dieser Nordzufahrt offenbar nicht gehen soll – ob mit oder ohne Tangente. Das muss man mit einer entsprechenden Massnahme beim Knoten Feldstrasse/Baarerstrasse lösen. Politischer Wille vorausgesetzt!

Heini **Schmid** möchte beantragen, dem Streichungsantrag der SVP nicht zuzustimmen. Wenn wir die Vorlage des Regierungsrats genau anschauen, insbesondere den Zusatzbericht, ist ja diesen Riegel betreffend nicht klar, in welcher Form verkehrsbeschränkende Massnahmen auf der Industriestrasse beschlossen werden. Es wird im Zusatzbericht klar ausgeführt, dass es grosse Vorbehalte gegen den Riegel gibt. Der Votant findet es schlau, dass man im Rahmen der Weiterentwicklung dieses Projekts diese Frage eingehend prüfen kann. Wir sind wohl alle der Meinung, dass wir die Industriestrasse so stark wie möglich entlasten möchten. Ob das jetzt ein Riegel ist oder eine weniger starke Massnahme – mit der jetzigen Beschlusslage haben wir die Möglichkeit! Heini Schmid würde der Regierung diese Möglichkeit sehr gerne belassen, damit sie für die Industriestrasse massgeschneiderte Lösungen beschliessen kann.

Felix **Häcki** erinnert den Rat daran, dass die Industriestrasse keine Kantonsstrasse ist. Und der Grosse Gemeinderat hat einen Riegel in Zug bereits abgelehnt. Was sollen wir gegen die Stadt Zug ankämpfen im Kantonsrat, wenn sie auf ihrer eigenen Strasse keinen Riegel wollen? Das ist gar nicht Sache des Kantons, sondern der Stadt Zug.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass bei der Vorlage Nr. 1646.2 der Antrag vorliegt, § 1 wie folgt zu formulieren:

«Das Generelle Projekt «Tangente Zug/Baar» wird genehmigt (*ohne Riegel Industriestrasse*).»

Eusebius **Spescha**: Wenn die SVP-Fraktion meint, dass wir dazu gar nichts zu sagen haben, was soll dann dieser Antrag? Der Votant meint aber durchaus, dass es ein Teil des gesamten Projekts ist, und von daher ist es wichtig, dass der Kantonsrat diesbezüglich eine Aussage macht. Als jemand, der in diesem Quartier aufgewachsen ist, muss Eusebius Spescha sagen: Es ist unglaublich wichtig, dass wir den Antrag der SVP ablehnen. Dieses Quartier ist eh schon stark mit Verkehr belastet. Wir müssen der Regierung eine Chance geben, dass sie Lösungen findet, die eben nicht freie Fahrt auf der Industriestrasse bringen, sondern gewisse Einschränkungen möglich machen. Als Präsident des Gegnerkomitees wäre es ihm eigentlich ein wenig angenehm, wenn der Rat dem Antrag der SVP zustimmt. Wir hätten dann garantiert ein paar hundert wenn nicht mehr Stimmen im Guthirtquartier.

Baudirektor Heinz **Tännler** hält fest, dass die Regierung diese Frage auch noch einmal thematisiert hat. Wir halten an den Ausführungen im Zusatzbericht fest, wo wir gesagt haben, es gebe weder ein Ja noch ein Nein, sondern wir möchten diese Frage im Rahmen der Detailprojektausarbeitung noch einmal genau anschauen und dann prüfen, ob es ja oder nein oder jein ist. Es gibt noch andere Möglichkeiten, die zu einem guten Ergebnis führen können.

Es ist so, und das haben wir im Zusatzbericht auch ausgeführt, dass ein Druck auf die Baarerstrasse entsteht. Das kommt dem öffentlichen Verkehr nicht unbedingt zugute. Es ist ein sensibles Gebiet. Wir haben heute in der Zeitung lesen können, dass eine Partei, die hier nicht vertreten ist, ja auch Vorstellungen hat, wie dieses Gebiet Metalli/Zuger Kantonalbank gestaltet werden sollte. Wir müssen uns natürlich schon Überlegungen machen, wie das letztlich funktioniert – ob mit oder ohne Riegel.

Auf der anderen Seite ist natürlich auch dieses Quartier betroffen. Auch dort sind Interessen vorhanden. Und wir sehen einmal mehr, wie es in einem Projekt, im Allgemeinen oder bei einem Detailpunkt, zu und her geht. Die Interessen sind hüben wie drüben vorhanden. Die einen fordern dies, die anderen das. Wir werden das noch einmal sauber prüfen und schauen, ob es die eine oder die andere Möglichkeit ist. Das Generelle Projekt gibt uns diese Möglichkeit. Wir müssen dort ja nicht bis ins letzte Detail planen. Bitte legen Sie deshalb gemäss Antrag des Regierungsrats ein überzeugtes Jein in die Abstimmungsurne.

Zu Felix Häcki und der Entgegnung von Eusebius Spescha betreffend Stadt Zug. Es ist richtig, dass diese das natürlich auch tun könnte. Sie könnte ja heute schon einen Riegel machen. Sie hat da ja auch schon mal versucht und gemacht. Es sind also gewisse Kompetenzen auf Seite der Stadt Zug vorhanden. Aber es macht ja wohl keinen Sinn, dass jeder seinen eigenen Zug fährt. Machen wir doch etwas, das für das Gesamte sinnvoll ist, und nicht irgendwelche Einzelübungen! Bitte unterstützen sie den Antrag des Regierungsrats!

→ Der Rat heisst den Antrag Villiger mit 37:33 Stimmen gut.

Heini **Schmid** möchte den Antrag stellen, *dass im Rahmen der Weiterbearbeitung zu prüfen sein, ob die Fussgängerbrücke beim Kreisel Rigistrasse nicht besser mit einer Unterführung oder einer à niveau-Überquerung zu ersetzen sei. Man solle dem Regierungsrat die Kompetenz geben, nach dieser Überprüfung die geeignete Massnahme zu wählen.* Begründung: Die Brücke ist relativ lang und hoch. Der freie und ungehinderte Blick zeichnet das «Grüne Loch», wie wir es in Baar nennen, aus. Und diese Brücke würde sehr weit sichtbar sein und das Landschaftsbild in diesem Bereich erheblich tangieren. Darum sollten Sie der Regierung noch einmal die Möglichkeit geben, Vor- und Nachteile dieser Brücke zu evaluieren. Und es soll in der Kompetenz der Regierung liegen, diese Brücke so zu realisieren oder nicht.

Martin **Stuber** freut sich, wenn ein Antrag kommt, den er unterstützen kann. Es ist tatsächlich so, dass diese Brücke umstritten ist. Es wäre wohl sinnvoll, eine Alternative zu prüfen. Bitte unterstützen Sie deshalb den Antrag von Heini Schmid!

Daniel **Burch** hält fest, dass die Frage der Brücke in der Kommission eingehend diskutiert wurde. Wir wissen, dass noch nicht definitiv ist, wie diese Brücke aussehen soll. In der Kommission kam aber klar zum Ausdruck, dass die Leute nicht gerne in den Untergrund gehen, um eine Strasse zu überqueren, und deshalb eine Unterführung nicht in Frage kommt. Und eine Niveauüberquerung macht aus Sicherheitsüberlegungen wenig Sinn bei einer stark befahrenen Strasse. Es wäre deshalb wohl sinnvoll, das so zu belassen, wie es im Vorschlag der Regierung enthalten ist.

Baudirektor Heinz **Tännler** will dem Kommissionspräsidenten nicht in den Rücken fallen, aber prüfen können wir immer und alles. Es gibt hier einige Gründe dazu. Es ist auch eine Maxime des Landschaftsarchitekten, der sagt: Prüfungsaufträge soll man entgegennehmen. Das machen wir doch gerne. Wenn schon von der rechten und von der linken Seite nun mal Einigkeit herrscht, darf doch die Regierung nicht nein sagen. Es gibt aber auch sachliche Gründe. Natürlich haben wir uns sehr wohl Gedanken gemacht, weshalb eine Überführung und keine Unterführung. Es gibt politische Komponenten neben den sachlichen, und die soll man im Rahmen einer Detailabklärung nicht ausschlagen. Diesen Prüfungsauftrag können wir so entgegennehmen.

Der **Vorsitzende** fragt den Kommissionspräsidenten, ob er an seinem Antrag festhalte, den Vorschlag der Regierung zu belassen. – Daniel Burch hält fest, dass er keinen Antrag gestellt hat, sondern lediglich seine Meinung kundgetan hat.

→ Einigung

→ Der Rat stimmt der Vorlage Nr. 1646.2 in der *Schlussabstimmung* mit 52:18 Stimmen zu.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass dieser Beschluss nicht dem fakultativen Referendum untersteht.

## DETAILBERATUNG der Vorlage Nr. 1646.3

Markus **Jans** meint, die Diskussion vorhin zeige deutlich auf, dass wir nicht wissen, was von dieser Planung wir genau wirklich ausführen werden. Wir haben gehört, dass wir jetzt die Brücke in Inwil nochmals überdenken müssen. Eventuell gibt es eine Unterführung, eventuell eine Überführung. Wir wissen nicht, wie die verschiedenen Lösungen aussehen. Und das ist ein Fehler des gesamten Planung, des einstufigen Verfahrens. Mit dem einstufigen Verfahren kaufen wir eine Katze im Sack. Wir wissen nicht genau, was wir erhalten. Stimmt man jetzt über die Überführung ab oder über die Unterführung? Der Votant wäre grundsätzlich gegen eine Unterführung. Aber er kann jetzt nur noch zum Generellen Projekt ja sagen. Er weiss nicht, was die Gegenleistung für diese 201 Millionen ist. Dass das Projekt 35 Millionen Reserven vorsieht, ist ein weiteres Indiz dafür, dass es auch in der Regierung unklar ist, wie viel Geld es tatsächlich braucht und was wir zusätzlich noch benötigen. Das ist aus Sicht der SP-Fraktion keine seriöse Planung. Nur mit einem zweistufigen Kreditbewilligungsverfahren kann dieser Mangel behoben werden. Deshalb stellt die SP- zusammen mit der AL-Fraktion folgenden Antrag:

*Titel (neu): Kantonsratsbeschluss betreffend Kredit für die Planung des Projekts «Tangente Zug/Baar»*

*§ 1 (neu): Für die Planung des Projekts «Tangente Zug/Baar» wird zulasten der Spezialfinanzierung gemäss § 35 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 ein Objektkredit von maximal 20 Mio. Franken beschlossen (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2007).*

Wie kommen wir auf die 20 Millionen? Das sind 10 % des gesamten Kredits, was man in etwa für die Projektierung solcher Strassenprojekte benötigt. Das sind Erfahrungswerte.

Stefan **Gisler** wendet sich an die geschätzten bürgerlichen Sparpolitiker. Seine Aufforderung sollte Sie eigentlich freuen. Helfen Sie mit zu sparen, und zwar am richtigen Ort, bei der Tangente. Haben Sie alle die regierungsrätliche Antwort auf die kleine Anfrage von Silvan Hotz betreffend Separatrechnung Strassenbau gelesen? Diese Vorlage 1817.1 – sehr dünn, aber sehr aussagekräftig – wurde vor zwei Tagen publiziert. Eindrücklich ist die Grafik auf S. 3. Sie zeigt, dass die Spezialfinanzierung für den Strassenbau der Projekte erster und zweiter Priorität ins tiefrote Minus fällt. Ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern beläuft sich das Minus im Jahr 2033 auf rund 400 Mio. Franken. Dann suggeriert die Kurve eine Erholung des Fonds. Doch die wird nicht stattfinden. Denn die Projekte dritter Priorität sind auch nicht gratis und werden weiterhin für ein tiefrotes Minus sorgen.

Sie sehen: Zug Strassenbaupolitik ist ein finanzpolitischer Dauertiefflug und widerspricht nach Erachten des Votanten dem Grundsatz des Zuger Finanzhaushaltsgesetzes, welches Wirtschaftlichkeit verlangt. Wirtschaftlichkeit, auf die unser Finanzdirektor immer wieder pocht. Stefan Gisler erstaunt auch, mit welcher Gelassenheit die Stawiko diesem Defizit entgegenseht und sich in ihrem Bericht um die Kosten der Projekte zweiter Priorität foutiert. Auch in diesem Gremium zeigt sich leider, dass Strassenbauideologie vor finanzpolitischer Vernunft und Weitsicht kommt. Wir dürfen nicht blind und taub den Richtplan nachvollziehen. Wir Kantonsrätinnen und -räte sollten weitsichtig und hellhörig sein. Und Angesichts dieses Minus im Strassenbaufonds hat der Rat abzuwägen, welche Strassenbauprojekte erster, zweiter und dritter Priorität Sinn machen und welche nicht. Die Tangente macht keinen Sinn! Sie hat ein grottenschlechtes Kosten/Nutzenverhältnis. Die Entlastung für Zug und Baar tendiert laut Zusatzbericht gegen Null. Wer das nicht zur

Kenntnis nimmt, desavouiert die Berechnungen des Baudirektors, der hoffentlich auch bald in der Lage sein wird, seine eigenen Zahlen zu interpretieren. Und gerade als Stadtzuger ist der Votant darum nicht bereit, für die faktische Nullentlastung der Stadt beziehungsweise für die Überflutung des Wohnquartiers Göbli ohne Riegel über 200 Mio. Franken zu zahlen. Zumal damit ein wertvolles Naherholungsgebiet zubetoniert wird. Und Baudirektor Tännler selbst hat in seinem Votum vorhin zugegeben, ja begrüsst, dass dieses zerstört wird, weil es nicht wichtig sei. Die Leute sollen woanders hingegen. Vielleicht geht er ja mit Beat Langenegger in den Wald. Stefan Gisler ist die bestehende Grünfläche lieber. Er bittet dem Rat, dem Objektkredit auch aus finanzpolitischer Sicht kritisch gegenüber zu stehen und zumindest den Antrag von AL und SP-Fraktion zu begrüßen.

Daniel **Grunder** wendet sich an Stefan Gisler. Als Mitglied der Stawiko weiss dieser, dass sie nicht einfach leichtfertig die finanziellen Auswirkungen dieses Projekts hinnahm. Wir haben das sehr intensiv diskutiert, auch die Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung. Der Kantonsrat *ist* weitsichtig und soll es auch sein und deshalb heute den Objektkredit genehmigen. Die Kantonsräte sind jedoch keine Wahrsager. Wenn wir die Dauer dieser Projekte der ersten Priorität anschauen und erst recht der zweiten Priorität, dann können wir schlicht und einfach nicht beurteilen, was vielleicht in 30 Jahren sein wird. Wenn sich die Projekte je nach Einsparungen noch verzögern, können wir doch noch gar nicht abschätzen, wie sich das dann in 20, 30 Jahren auswirken wird. Fest steht aber, dass für die Projekte der ersten Priorität die Finanzierung über die Spezialfinanzierung gesichert ist und feststeht. Das sagt die Regierung in der Beantwortung der kleinen Anfrage, und das ist entscheidend. Aus finanzpolitischer Sicht ist es wichtig und richtig, dass wir das einstufige Verfahren wählen und deshalb den Antrag von SP- und AL-Fraktion ablehnen.

Gregor **Kupper** betont, dass die Stawiko hier nicht leichtfertig handelt. Was wir von linker Ratseite jetzt hören, ist doch schlicht und einfach Verhinderungspolitik. Es geht darum, in einem zweistufigen Verfahren zweimal die Möglichkeit zu erhalten, das Projekt abzuschliessen. Das ganze haben wir in der Eintretensdebatte zur Genüge gehört. Es wäre aber wenig sinnvoll, wenn wir jetzt einen Objektkredit von 20 Millionen bewilligen mit dem Resultat, dass dann vielleicht mit einem Zufallsmehr der Ausführungskredit abgelehnt wird – sei es hier oder in einer Volksabstimmung. Die Grundlagen sind so weit bekannt, dass sowohl Rat wie Bevölkerung zum Projekt ja oder nein sagen können. Vermeiden wir es, Kosten zu produzieren für etwas, das dann irgendwo in einer Schublade verschwindet. Lehnen Sie den Antrag von der linken Ratseite ab!

Baudirektor Heinz **Tännler** meint, der Stawiko-Präsident und Daniel Grunder hätten das Wesentliche gesagt. Aber er möchte doch noch zu einigen Punkten etwas sagen. – 20 Millionen Projektierungskredit (nicht Objektkredit) und am Schluss eine Lachnummer. Nachdem wir hier die Debatte um die Schlussabrechnung der UZB führten, gingen wir zusammen an die Herbstmesse und hielten das Leichenmahl. Das können wir machen und wenn möglich diese 20 Millionen auch noch verbraten. Der Baudirektor möchte wirklich die ganze Taube auf dem Tisch und wissen: Will man das Projekt oder will man es nicht?

Als man seinerzeit die Nordzufahrt plante und das Generelle Projekt thematisierte, waren die Generellen Projekte noch nie und nimmer in einem Detaillierungsgrad vorhanden, wie das heute der Fall ist. Ein Generelles Projekt ist eine Kostenschätzung, eine Linienführung, die wesentlichen technischen Merkmale müssen gemäss dem Gesetz über Wege und Strassen aufgezeigt werden. Wenn wir sehen, wie lange wir jetzt schon an dieser Tangente Zug/Baar arbeiten aufgrund von gewissen auch sachlich begründeten Verzögerungen, zeigt dieses Projekt einen so hohen Detaillierungsgrad auf, dass Heinz Tännler Markus Jans fragen muss: Was wollen sie mehr? Dieser Detaillierungsgrad reicht für den politischen Entscheid. Alles andere ist Mumpitz und effektiv nicht begründet. Ob das nun eine Über- oder eine Unterführung ist, ist auch eine Wertungsfrage, die man noch prüfen kann. Aber das soll doch ein Projekt in dieser Grössenordnung nicht in Frage stellen! Da ist wirklich sehr viel Arbeit geleistet worden; der Kantonsingenieur ist im Saal anwesend und kann das bestätigen. Hier von Fehlplanung zu sprechen, ist letztlich eine Fundamentalfrage. Die einen finden es eine Fehlplanung, die anderen sagen: Freude herrscht. Es wurde sehr seriös geplant!

Zu Stefan Gisler und dem Sparen, der Finanzierung und dem Naherholungsgebiet. Die kleine Anfrage von Silvan Hotz wurde seriös beantwortet. Und diese Antwort zeigt mit aller Deutlichkeit auf, dass wir alles andere als in ein Fiasko geraten werden. Wenn Sie mir eine Finanzplanung über die nächsten 30 bis 40 Jahre abringen wollen, so ist das barer Unsinn. Stefan Gisler soll dem Baudirektor mal seine private Finanzplanung über die nächsten 30 Jahre vorlegen. Das kann er auch nicht. Und wenn man effektiv schaut, sind Planungen über fünf, geschweige denn über zehn Jahre in der Politik wirklich nur noch unseriöse Propheterei. Wir haben versucht transparent aufzuzeigen, wohin wir in den nächsten 30 Jahren gelangen. Aber entscheidend ist doch wirklich, dass wir die Projekte der ersten Priorität – und diese Garantie müssen wir jetzt hier auch abgeben – finanzieren können, und zwar mit schwarzen Zahlen. Und dann – und das haben wir immer gesagt – brauchen wir auch Finanzierungsressourcen, um die weiteren Projekte der zweiten Priorität zu finanzieren. Aber dazu muss man etwas festhalten. Vielleicht wissen gar nicht alle, was diese Spezialrechnung ist. Das ist kein Fonds, sondern eine Spezialrechnung im Sinne einer Schattenrechnung. Irrtum vorbehalten hat heute der Kanton Zug gegen 900 Millionen auf der Kante. Und diese 150 oder mehr Millionen, die wir jetzt in der Spezialrechnung haben, sind noch oben drauf unter Fremdkapital als Verpflichtung. Selbst wenn wir mit dieser Spezialrechnung in die roten Zahlen kommen mit 50 oder 100 Millionen, ist der Kanton nicht verschuldet. Sondern im Rahmen dieser Schattenrechnung sind wir dann in den roten Zahlen. Man darf also nicht allzu sehr schwarz malen.

Zur Naherholung. Heinz Tännler hat nie gesagt, das sei kein wichtiges Gebiet. Er hat nur gesagt, dass wir auch andere Naherholungsgebiete haben, auch ausgeschiedene: Zugerberg, Lorze, da machen wir sehr viel im ganzen Kanton. Nun wird diese Grüne Lunge plötzlich zum sehr wichtigen Naherholungsgebiet, so hat das der Votant gesagt. Es geht ihm auch darum, dass Wiesen nicht einfach überbaut werden. Er hat aber überhaupt nicht gesagt, es komme nicht drauf an, was dort gebaut werde.

Der Baudirektor bittet den Rat, diesem Antrag von SP- und AL-Fraktion nicht zuzustimmen. Der Detaillierungsgrad des generellen Projekts wie auch die Kostenberechnung sind so, dass die Entscheidungsgrundlage vorhanden ist.

Markus **Jans** fühlt sich vom Baudirektor herausgefordert, als dieser sagte: «Was braucht es denn noch, bis wir eine gute Grundlage haben, damit wir entscheiden

können?» Ja wenn alles so präzise geplant ist, für was brauchen wir dann die 35 Millionen? Die sind doch für all das, was noch nicht klar ist. Und die Grüne Lunge ist ein Naherholungsgebiet und das bleibt sie auch. Wenn wir diese nun durchschneiden, ist dieses Gebiet kaputt. Und was brauchen wir zusätzlich? Es ist unklar, was wir mit dieser Brücke machen, was mit der Industriestrasse geschieht. Bei vielem ist noch unklar, wie es gelöst wird. Das haben wir auch in der Kommission gehört. Es gibt für den Votanten verschiedene Unklarheiten, und trotzdem sagt die Regierung, nein, es gebe keine; und trotzdem sind 35 Millionen Reserve vorgesehen.

→ Der Antrag von SP- und AL-Fraktion wird mit 53:18 Stimmen abgelehnt.

Eusebius **Spescha** stellt im Namen von SP- und AL-Fraktion den Antrag, *den Objektkredit um 21 Millionen auf 180 Millionen zu kürzen*. Gegenüber dem Antrag der Regierung ändert nur eine Zahl, anstatt 201 Millionen heisst es dann 180 Millionen. – Begründung: Dieser Baukredit enthält eine Reserve von 35 Mio. Franken. Das sind, wie die Regierung selber schreibt, sage und schreibe 23 %. Das kann es ja wohl nicht sein! Und das bei einem Projekt, bei dem man ja – wie uns der Baudirektor versichert hat – alles weiss. Bei dem Sie wunderbar alles genauestens abgeschätzt haben, die Zahlen hundertprozentig seriös sind. Bei dieser Logik macht es keinen Sinn, 35 Millionen Reserve zu sprechen. Grundsätzlich ist es sinnvoll, die Ingenieure zu sinnvollen und kostenmässig vertretbaren Lösungen zu zwingen. Wir brauchen keine vergoldeten Randsteine und gestylten Kreisel. Wenn schon Strassenbau sein muss, dann genügt zweckmässiger Strassenbau. Und auch mit 14 Millionen Reserve liegt noch eine vernünftige Eröffnungsfeier drin, allerdings ohne DJ Bobo und Formel 1-Auto.

Gregor **Kupper** weist auf die Tabelle im Stawiko-Bericht auf S. 2 hin. Sie zeigt, über welchen Zeitraum diese Kosten anfallen. Baubeginn 2016. Der Baudirektor kann uns bestätigen, ob das optimistisch oder realistisch ist. Normalerweise verschieben sich solche Projekte ja oft nach hinten, z.B. infolge von Landbeschaffungsproblemen. Dass da natürlich eine Unsicherheit drin ist, hat der Regierungsrat in seiner Vorlage auf S. 42 ausreichend erläutert. Wir sehen das ja auch bezüglich des Landwerts. So gesehen ist zwar diese Reserve von 35 Millionen auf den ersten Blick sehr hoch. Aber wenn wir vermeiden wollen, dass wir dann mitten in der Ausführung des Projekts mit Nachtragskrediten konfrontiert werden, müssen wir dazu ja sagen. Im Übrigen darf der Stawiko-Präsident der Baudirektion ohne Weiteres zugestehen, dass es nicht so ist, dass wenn die Kredite vorhanden sind, unnötig Geld ausgegeben wird. Das sehen wir immer wieder, wenn wir Kreditabrechnungen erhalten, wo doch in aller Regel Kostenüberschreitungen stattfinden. Man könnte daraus entnehmen, dass da immer Reserven auf Vorrat eingebaut werden. Das kann ein Stück weit sein, da ist der Baudirektor clever genug. Aber das verleitet ihn wohl nicht dazu, unnötig Geld auszugeben.

Baudirektor Heinz **Tännler** hat sich kurz beim Kantonsingenieur rückversichert, dass das Standardreserven sind. Standardreserven der Fachverbände, die ja auch etwas überlegen und nicht ins Blaue hinausplanen. Diese Reserven, die wir eingeplant haben, sind nicht dazu da, um einfach zu verpuffen. Es geht darum, dass bei einem derart grossen Bauprojekt auch mit diesem grossen Detaillierungsgrad Risi-

ken auftreten können. Vor allem wenn man im Grundwasserbereich tätig ist. Wenn man Tunnels und Brücken bauen muss. Und diese Risiken muss man über Reserven abdecken. Das ist nichts anderes als seriöse Planung, die hier sehr transparent vorgelegt wird. Dahinter steckt sicher nicht die Absicht, diese Reserven so einfach mir nichts dir nichts aufzubrechen. Warum nicht? Schliesslich muss ja die Schlussabrechnung auch wieder dem Kantonsrat vorgelegt werden. Das wird auch wieder debattiert. Und die Baudirektion und das Tiefbauamt kann es sich nicht leisten, hier irgendwie Unnötiges zu veranstalten, das kostentreibend ist. Diesen Standard haben wir übrigens auch bei der Umfahrung Cham/Hünenberg angewendet. Dort haben wir auch ca. 30 Millionen Reserven gutgeheissen. Wieso soll man nun von dieser Praxis abweichen? Bitte folgen sie deshalb dem Antrag der Regierung.

→ Der Antrag von SP- und AL-Fraktion wird mit 51:16 Stimmen abgelehnt.

Philipp **Röllin** kommt auch noch mit einem Antrag von SP- und AL-Fraktion. Allerdings geht es da wohl nur um einige Tausend Franken. Es geht um einen Antrag zur Visualisierung des Tunnelportals.

Die ökologischen Aufwertungen werden in der Vorlage sehr schön mit grünen Fotos visualisiert, ebenso die Fuss- und Radwegüberführung, die Knoten Rigistrasse und Margel und der Anschluss Inwilerstrasse. Aber leider fehlt uns eine optische Umsetzung im Bereich des Grossacherbachs bis zum Portal des Tunnels Geissbüel. Für die Bevölkerung von Inwil sind die Auswirkungen gerade in diesem Strassenabschnitt von grosser Bedeutung, wird sie doch dadurch von Baar völlig getrennt. Um die Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner transparent zu machen, beantragen wir auf die 2. Lesung, dass eine Visualisierung für diesen Abschnitt hergestellt wird. Die Bevölkerung von Inwil und Baar hat ein Recht zu wissen, wie die Aufschüttungen optisch wirken und wie sich die Strasse über dem gewachsenen Terrain gegen den Tunnel Geissbüel erhebt.

Unser Antrag laute:

*Der Regierungsrat wird beauftragt, auf die 2. Lesung eine Visualisierung des Abschnitts Grossacherbach-Tunnelportal aus der Talsicht von Inwil herzustellen.*

Baudirektor Heinz **Tännler** stellt sich die Frage, ob darüber überhaupt abgestimmt werden kann. Ob die Frage der Visualisierung formell zulässig ist. Denn die Visualisierung hat ja auch Auswirkungen auf das Generelle Projekt. Und jetzt kommen wir hier mit diesen paar Tausend Franken, welche eine solche Visualisierung kostet, im Rahmen des Objektkredits. Der Baudirektor hat grundsätzlich nichts dagegen, wenn man für das Fotoalbum noch weitere Visualisierungen macht. Diese Diskussion haben wir ja auch in der Kommission geführt. Es geht auch nicht darum, jetzt etwas abzuwürgen oder das nicht aufzeigen zu wollen. Aber der Votant hat seine Zweifel, ob das im Rahmen der Vorlage zum Objektkredit überhaupt abstimmungsfähig ist.

Der **Vorsitzende** hat das Problem unterdessen mit dem Landschaftsarchitekten besprochen. Dieser Antrag hätte unseres Erachtens bei der vorigen Vorlage, dem Projektierungskredit, gestellt werden sollen. Der Kantonsratspräsident möchte aber trotzdem diesen Antrag zur Abstimmung bringen, um dem eventuell später gestellten Vorwurf eines Verfahrensfehlers entgegen zu wirken.

Daniel **Grunder** hat eine Verständnisfrage. Soll der Antrag Bestandteil dieser Vorlage werden? Das könnte er nicht unterstützen. Er fragt den Baudirektor, ob es technisch möglich und finanziell verantwortbar sei, eine derartige Visualisierung auf die 2. Lesung hin herzustellen? Falls ja, würde der Votant ihn bitten, das zu machen. Aber das gehört aus seiner Sicht nicht in diese Vorlage.

Eusebius **Spescha** präzisiert, dass kein Antrag gestellt wurde, den Beschlusse-entwurf zu ergänzen. Sondern wir haben einen Antrag gestellt – wie das auch schon gemacht wurde – auf die 2. Lesung hin in einem zusätzlichen Bericht noch etwas zu erläutern. Solche Anträge sind in diesem Rat immer wieder gestellt und behandelt worden. Das Beispiel der Familienzulagen an der heutigen Vormittags-sitzung war so etwas Ähnliches. Die Kommission hatte dort gewünscht, dass auf die 2. Lesung hin noch etwas geklärt werde. Und hier geht es darum, dass auf die 2. Lesung hin eine Fotomontage dieses Dammes erstellt wird, der möglicherweise recht eindrücklich aussehen könnte. Beim Lesen der Pläne wird das konkret nicht so gut fassbar. Dieses Anliegen sollte verfahrensmässig zulässig sein.

Baudirektor Heinz **Tännler** hat das Problem unterdessen mit dem Kantonsingenieur abgeklärt. Eine Visualisierung, wie sie verlangt wird, braucht mindestens sieben Wochen Zeit. Wir haben diese Diskussion ja auch schon in der Kommission geführt. Dort ging es um die Brücke. Der Baudirektor findet es schade, dass dieser Antrag nicht auch schon in der Kommission gestellt wurde. Auf die 2. Lesung hin geht das nun rein sachlich betrachtet zeitlich nicht. Über die Kosten und die formel- len Fragen möchte der Baudirektor im Moment nichts sagen.

Daniel **Burch** hält fest, dass – wie es der Baudirektor bereits ausgeführt hat – in der Kommission über verschiedene Visualisierungen diskutiert wurde. Tatsache ist, dass es Pläne gibt, wie die Situation aussieht, was dort gemacht werden muss. Das ist auch die Voraussetzung, um überhaupt planen und budgetieren zu können. Was jetzt gekommen ist, ist nach Ansicht des Kommissionspräsidenten reines Geplänkel, um noch etwas Sand ins Getriebe zu streuen. Für das Projekt als solches ist es absolut überflüssig. Es gibt ja dann noch ein Detailprojekt, wo alle Einzelheiten genau aufgeführt sind. Dort hat man wieder die Möglichkeit, das zu prüfen, und die Direktbetroffenen können Einsprachen machen.

Martin **Stuber**: Machen wir uns nichts vor, es geht um die Abstimmung! Wenn Sie die vorliegenden Visualisierungen anschauen, so sind diese schon sehr beschöni- gend. Und sie tangieren die heikelsten Abschnitte der Tangente nicht. Diese Ram- pe bis zum Tunnel hinauf ist wahrscheinlich landschaftlich der heikelste Punkt. Und wenn Sie nicht bereit sind, diese zu visualisieren, dann sollten Sie sich die Konse- quenzen für die Abstimmung überlegen!

Der **Vorsitzende** hält fest, dass dieser zusätzliche Abklärungsauftrag formell zulässig ist, praktisch aber auf die 2. Lesung hin kaum möglich. Er möchte die Sache bereinigt haben, deshalb nehmen wir jetzt eine Abstimmung vor.

→ Der Antrag von SP- und AL-Fraktion wird mit 46:18 Stimmen abgelehnt.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

→ Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.

Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1646.7 – 13079 enthalten.

*Postulat der SP-Fraktion und der Alternativen Fraktion betreffend «Tangente Zug/Baar»*

Das Wort dazu wird nicht verlangt.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass der Regierungsrat beantragt, das Postulat sei erheblich zu erklären und als erledigt abzuschreiben.

→ Der Rat ist einverstanden.

*Interpellation von Alois Gössi betreffend «Tangente Zug/Baar»*

Das Wort dazu wird nicht verlangt.

→ Kenntnisnahme