



PROTOKOLL DES KANTONSRATES

31. SITZUNG: DONNERSTAG, 24. JUNI 2004

8.30 – 11.50 UHR

VORSITZ Kantonsratspräsident Peter Rust, Walchwil
PROTOKOLL Guido Stefani

405 NAMENSAUFRUF

Der Namensaufruf ergibt die Anwesenheit von 72 Mitgliedern.

Abwesend sind: Leo Granziol, Andrea Hodel und Eusebius Spescha, alle Zug; Martin B. Lehmann, Unterägeri; Ursula Bieri und Andreas Hotz, beide Baar; Peter Dür und Eugen Meienberg, beide Steinhausen.

406 MITTEILUNGEN

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass 1999 der Kanton Zug 100 m² Reben aus der Walliser Staatsdomäne «Grand Brulé» geschenkt erhielt. Ein Jahr später überbrachte der Staatsrat die erste Weinernte direkt in den Kantonsrat. Darauf hat der Kanton Zug jedes Jahr die daraus resultierenden 100 Flaschen Wein erhalten. Nach fünf Jahren soll aus diesem Zuger Rebstück wieder etwas Spezielles kommen: 2004 schenkt der Kanton Wallis zum 5. Jahrestag zwei Fässer Wein. Der Branchenverband der Walliser Weine wird heute diese Fässer im Auftrag des Kantons Wallis überbringen. Wir werden am Anschluss an die Sitzung die Walliser Delegation begrüßen und mit ihr einen Apéro einnehmen.

407 TRAKTANDENLISTE

1. Traktandenliste. Genehmigung des Protokolls der Sitzung vom 27. Mai 2004.
2. Überweisung parlamentarischer Vorstösse und allfälliger Eingaben.
3. Kommissionsbestellung:
- 3.1. Änderung des Gesetzes über den Rechtsschutz in Verwaltungssachen (Teilrevision von § 55 betreffend Unvereinbarkeitsregelung für die Mitglieder des Verwaltungsgerichts).
Bericht und Antrag des Verwaltungsgerichts (Nrn. 1240.1/.2 – 11494/95).
4. Aufsichtsbeschwerde von A. Sch. gegen Zuger Behörden, insbesondere gegen einen Kantonsrichter.
Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1234.1 – 11482).
5. Einbürgerungsgesuche.
Antrag des Regierungsrats (Nr. 1239.1 – 11492).
6. Rechenschaftsbericht des Obergerichts für das Jahr 2003.
Gedruckter Rechenschaftsbericht sowie Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1236.1 – 11486).

Geschäfte, die am 27. Mai 2004 traktandiert waren, aber nicht behandelt wurden:

7. Änderung des Gesetzes über die Organisation der Staatsverwaltung (Flexibilisierung bei der Leitung der Staatskanzlei und der Delegation von Kompetenzen).
Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1205.1/.2 – 11385/86) und der Kommission (Nr. 1205.3 – 11471).
 8. Interpellation von Erwina Winiger Jutz, Martin Stuber und Lilian Hurschler-Baumgartner betreffend Stand der Luftreinhaltung und weiterer Handlungsbedarf (Nr. 1152.1 – 11242).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1152.2 – 11445).
 9. Interpellation von Hans Peter Schlumpf, Karl Rust und Werner Villiger betreffend langfristige Sicherstellung der Kiesversorgung im Kanton Zug (Nr. 1153.1 – 11244).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1153.2 – 11442).
 10. Interpellation von René Bär betreffend Einhaltung gesetzlicher Vorgaben (Nr. 1159.1 – 11263).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1159.2 – 11450).
 11. Interpellation der Alternativen Fraktion und der SP-Fraktion betreffend Übernahme der Parkhauskosten durch den Kanton während den Kantonsrats- und Kommissionssitzungen (Nr. 1187.1 – 11327).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1187.2 – 11460).
 12. Interpellation von Markus Jans betreffend Stand der sozialen Integration von Ausländerinnen und Ausländern im Kanton Zug (Nr. 1189.1 – 11331).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1189.2 – 11449).
-
13. Postulat von Hans Christen betreffend Software Lösung für das Handelsregisteramt des Kantons Zug (Nr. 1109.1 – 11129).
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1109.2 – 11483).

14. Postulat von Max Uebelhart und Maja Dübendorfer Christen betreffend Linienführung der Buslinie Nr. 3, Baar - Zug - Oberwil (Nr. 1228.1 – 11462).
Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1228.2 – 11493).
15. Interpellation der CVP-Fraktion betreffend Umsetzung des Teilrichtplans Verkehr (Kantonsstrassen der 1. Priorität) (Nr. 1174.1 – 11296).
Antwort des Regierungsrats (Nr. 1174.2 – 11481).

408 PROTOKOLL

→ Das Protokoll der Sitzung vom 27. Mai 2004 wird genehmigt.

409 GESETZESINITIATIVE VON TONY STOCKLIN

Der **Vorsitzende** teilt dem Rat gemäss § 35 Abs. 4, Satz 1 der Kantonsverfassung Folgendes mit: Tony Stocklin, Steinhausen, reichte am 15. Juni 2004 eine Gesetzesinitiative «Stopp dem Zwang zum Passivrauchen» ein. Die Staatskanzlei stellte mit Verfügung vom 18. Juni 2004 fest, dass das Volksbegehren mit 2034 Unterschriften formell korrekt zu Stande gekommen ist. Die Gesetzesinitiative ist eine allgemeine Anregung und lautet: «Die unterzeichneten Stimmbürgerinnen und Stimmbürger verlangen in der Form der allgemeinen Anregung, die bestehenden Gesetze innert drei Jahren seit Annahme der Initiative so zu ändern, dass Nichtraucherinnen und Nichtraucher in allen öffentlich zugänglichen Lokalitäten vor Tabakrauch geschützt werden.» Der Regierungsrat wird innert der verfassungsrechtlich vorgeschriebenen Fristen Bericht und Antrag dem Kantonsrat unterbreiten. Die Feststellungsverfügung der Staatskanzlei liegt beim Infotisch auf.

→ Der Rat nimmt von der Gesetzesinitiative Kenntnis.

410 AUFSICHTSBESCHWERDE II VON ALEX SCHNURRENBERGER

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass es sich hier um eine neue Beschwerde handelt und nicht um jene, die bei Trakt. 4 behandelt wird. – Alex Schnurrenberger, Hünenberg, reichte am 18. Juni 2004 gegen einen Kantonsrichter sowie gegen einen Untersuchungsrichter eine Aufsichtsbeschwerde wegen «Lebensgefährdung, Nötigung sowie willkürliche Verfahrensführung» bei der kantonsrätlichen Justizprüfungskommission ein. Diese Aufsichtsbeschwerde wird an die JPK zu Bericht und Antrag weitergeleitet.

→ Der Rat ist einverstanden.

411 MOTION VON ANDREA HODEL UND BRUNO PEZZATTI BETREFFEND ÄNDERUNG DES STEUERGESETZES

Andrea **Hodel**, Zug, und Bruno **Pezzatti**, Menzingen, sowie 37 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 27. Mai 2004 folgende Motion eingereicht: «Der Regierungsrat wird beauftragt, eine *Teilrevision des Steuergesetzes* vorzunehmen mit den beiden folgenden Zielsetzungen:

- *die Vermögenssteuer generell massiv zu senken*
- *die Höhe der Vermögenssteuer mit einer Maximalbelastung im Verhältnis zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (Einkommen) zu begrenzen.*

Die ins Auge zu fassende Gesetzesrevision ist so auszugestalten, dass sie sowohl für die Steuerzahler als auch für die Steuerverwaltung ein möglichst einfaches Vorgehen ermöglicht; sei es beim Ausfüllen der Steuererklärung bzw. bei der Veranlagung der Vermögenssteuern. Der organisatorische und administrative Aufwand soll durch die Gesetzesrevision nicht erhöht werden.»

Die Begründung der Motion ist in der Vorlage Nr. 1237.1 – 11489 vom 27. Mai 2004 enthalten.

→ Die Motion wird zu Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

412 MOTION VON MARKUS JANS BETREFFEND SCHAFFUNG VON GESETZLICHEN GRUNDLAGEN ZUR BETREUUNG VON PERSONEN AUS DEM ASYLBEREICH MIT EINEM RECHTSKRÄFTIGEN NICHT-EINTRETENS-BESCHIED (NEE) DURCH DEN KANTON

Markus **Jans**, Cham, sowie 39 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner haben am 1. Juni 2004 folgende Motion eingereicht:

«Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Kantonsrat eine Gesetzesvorlage zu unterbreiten, dass Personen aus dem Asylverfahren mit einem rechtskräftigen Nichteintretensbescheid (NEE) durch den Kanton und nicht durch die Gemeinden betreut werden können.»

Die Begründung der Motion ist in der Vorlage Nr. 1238.1 – 11490 vom 1. Juni 2004 enthalten.

→ Die Motion wird zu Berichterstattung und Antragstellung an den Regierungsrat überwiesen.

Der **Vorsitzende** teilt mit, dass die Vizepräsidentin des Rats bei den obigen beiden Motionen ein doppeltes Unterschriftenopfer geworden ist. Bei der Motion Hodel und Pezzatti ist eine halbleserliche Unterschrift von den Entzifferungsspezialisten der Staatskanzlei fälschlicherweise als diejenige von Erwina Winiger erraten worden. Sie

ist somit als Mitunterzeichnerin dieser Motion gestrichen. Wem diese nicht entzifferbare Unterschrift zuzuordnen wäre, ist noch nicht bekannt. Die Staatskanzlei bittet Unterzeichnende nochmals, immer hinter ihrer Unterschrift mit Blockschrift ihren Vor- und Familiennamen anzuführen. Bei der Staatskanzlei gibt es diesbezüglich bei vielen Unterzeichnenden immer wieder ein heiteres Rätselraten.

Bei der Motion von Markus Jans ist die Vizepräsidentin Mitunterzeichnerin, wird jedoch nicht als solche aufgeführt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass in der offiziellen Eingabe vom 1. Juni (über EDV eingescannt) ihre Unterschrift nicht enthalten war, jedoch in einer später postalisch eingereichten Eingabe vom 3. Juni 2004. Die Unterschriften sind mit diesem Namen entsprechen zu ergänzen.

413 **ÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DEN RECHTSSCHUTZ IN VERWALTUNGSSACHEN** (Teilrevision von § 55 betreffend Unvereinbarkeitsregelung für die Mitglieder des Verwaltungsgerichts)

Es liegen vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nrn. 1240.1/.2 – 11494/95).

→ Auf Antrag der **Fraktionschefkonferenz** wird das Geschäft zur Beratung an die erweiterte Justizprüfungskommission überwiesen.

414 **AUFSICHTSBESCHWERDE VON ALEX SCHNURRENBERGER GEGEN ZUGER BEHÖRDEN, INSBESONDERE EINEN KANTONSRICHTER**

Es liegt vor: Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1234.1 – 11482).

Othmar **Birri** versichert dem Rat, dass die JPK wie auch die Delegation, welche diese Aufsichtsbeschwerde behandelte, ihre Aufgabe seriös und zuverlässig erledigen. Wir müssen darauf hinweisen, dass wir gemäss GO nur auf den äusseren Geschäftsgang der Gerichte eingehen können; Beschwerdepunkte, welche den inneren Geschäftsgang berühren, können wir nicht behandeln. Wir haben uns in der Delegation mit dem Beschwerdeführer und den Gerichten auseinandergesetzt. Wir haben ihm das eröffnet. Sie haben den ausführlichen Bericht vor sich und der Präsident der JPK möchte nicht mehr darauf eingehen. Sie haben gehört, dass heute eine zweite Beschwerde gekommen ist (siehe Ziff. 410). Der Votant findet darin keine neuen Punkte. Aber wir werden auch diese Beschwerde wieder behandeln und den Rat informieren.

→ Der Rat tritt auf die Aufsichtsbeschwerde nicht ein.

415 EINBÜRGERUNGSGESUCHE

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1239.1 – 11492).

→ Entsprechend dem Antrag des Regierungsrats werden in das Kantonsbürgerrecht aufgenommen:

A. SCHWEIZERINNEN / SCHWEIZER

Einbürgerungen gemäss § 18 des Bürgerrechtsgesetzes:

25 Schweizerinnen und Schweizer mit Angehörigen.

B. AUSLÄNDERINNEN /AUSLÄNDER

Einbürgerungen gemäss § 18 des Bürgerrechtsgesetzes:

- a) 12 jugendliche Ausländerinnen/Ausländer der zweiten Generation, die das Gesuch vor dem 22. Altersjahr eingereicht haben (§ 11 BüG).
- b) 50 übrige Ausländerinnen/Ausländer mit Angehörigen (§ 10 BüG).

416 RECHENSCHAFTSBERICHT DES OBERGERICHTS FÜR DAS JAHR 2003

Es liegen vor: Gedruckter Rechenschaftsbericht sowie Bericht und Antrag der Justizprüfungskommission (Nr. 1236.1 – 11486).

EINTRETEN ist unbestritten.

Othmar **Birri**, Präsident der JPK, weist darauf hin, dass die Gerichte im Berichtsjahr noch in alter Zusammensetzung bestanden. Wir haben uns in der Kommission erlaubt, zusammen mit der neuen Obergerichtspräsidentin auch den alten Präsidenten einzuladen, es war ja sein Geschäftsjahr. Diese Aussprache fand im Mai statt. Aus unserem Bericht können Sie entnehmen, dass die Massnahmen, welche dieser Rat beschloss, erste Früchte tragen. Die Belastung der Gerichte ist weiterhin gross. Die personellen Massnahmen und die internen Restrukturierungen tragen jedoch Früchte. Wir dürfen jedoch nicht aus den Augen verlieren, dass das Obergericht bei der letzten Personalaufstockung keinen Antrag stellte, die Situation aber heute so ist, dass Rekurse von grossen Fällen an die zweite Instanz (Obergericht) gelangen, und da werden wir zu gegebener Zeit mit Anträgen kommen. Ein zweites Problem ist der Gedankenaustausch zwischen der Polizei und dem Untersuchungsrichteramt; aber auch hier sind die Wege offen, man diskutiert miteinander und der Votant wird den Rat im nächsten Jahr darüber informieren.

Michel **Ebinger** kann sich kurz halten. – Die FDP geht mit dem Bericht und Antrag der JPK einig. Ein paar wenige Bemerkungen seien trotzdem erlaubt. Der Wirtschaftsstandort Zug bringt es unweigerlich mit sich, dass die Arbeitslast der Gerichte auf allen Stufen und leider auch im strafrechtlichen Bereich gross ist. Man darf jedoch nicht vergessen, dass eine funktionierende Justiz ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil darstellt. Falls sich Unternehmen mit mangelhaften Gerichten herumschlagen müssen, ist dies genau so schädlich wenn nicht gar schädlicher als ein paar Prozentpunkte Steuern mehr oder weniger. Ebenfalls nicht ausser Acht darf gelassen werden, dass eine Aufdotierung der Stellen im unteren Hierarchiebereich früher oder später zu einer verstärkten Arbeitsbelastung im oberen Bereich führen wird. Es ist vor auszusehen, dass sich dies bald zu einem Thema entwickeln wird, welches seriös und mit aller Objektivität bearbeitet werden muss. Zum Schluss möchte es die FDP nicht unterlassen, allen Behördenmitgliedern und dem gesamten Personal der Justiz für den grosse Einsatz für die Justiz und somit für den Kanton Zug recht herzlich zu danken.

Obergerichtspräsidentin Iris **Studer-Milz** möchte vorab der JPK für die angenehme Zusammenarbeit im Rahmen der jährlichen Inspektion sowie auch für die offene Gesprächskultur, die dabei gepflegt werden kann, bestens danken. So sehr wir mit dem Bericht und Antrag der JPK zufrieden sind, und auch damit, dass die Zuger Justiz insgesamt gut funktioniert, so sehr beschäftigt uns andererseits die Tatsache, dass die Belastung im strafrechtlichen Bereich – die Anzahl der Verfahreingänge – in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat. Es ist leider auch keine Besserung in Sicht. So musste z.B. das Untersuchungsrichteramt bereits im 1. Quartal dieses Jahres Mehreingänge von Strafanzeigen von 12 % gegenüber dem Vorjahresquartal verzeichnen. Auch das Obergericht ist mittlerweile selbst an die Kapazitätsgrenze gestossen, wie Sie bereits im Bericht der JPK gesehen haben. Othmar Birri hat ja auch heute darauf hingewiesen. Seit dem Amtsantritt der Votantin vor weniger als drei Monaten sind auch die zwei komplexesten Wirtschaftsstraffälle im Bereich des Anlagebetrugs, welche die Zuger Justiz je beschäftigten, ans Obergericht gelangt. Es ist deshalb zur Zeit daran, Massnahmen zu prüfen, welche geeignet sein könnten, dass die obergerichtlichen Verfahren auch in Zukunft unter Beachtung des Beschleunigungsgebots durchgeführt werden können. Sollte das Obergericht dem Rat gelegentlich Massnahmen beantragen müssen, hofft die Votantin auf Verständnis. Sie gibt den Dank des Rats gerne an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter.

- Der Rat genehmigt den Rechenschaftsbericht des Obergerichts für das Jahr 2003 und spricht den Richterinnen und Richtern sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Rechtspflege seinen Dank aus für die vorzüglich geleistete Arbeit.

417 ÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DIE ORGANISATION DER STAATSVERWALTUNG (FLEXIBILISIERUNG BEI DER LEITUNG DER STAATSKANZLEI UND DER DELEGATION VON KOMPETENZEN)

Es liegen vor: Berichte und Anträge des Regierungsrats (Nrn. 1205.1/2 – 11385/86) und der Kommission (Nr. 1205.3 – 11471).

Kommissionspräsidentin Berty **Zeiter** weist darauf hin, dass Hintergrund dieser Vorlage die Tatsache ist, dass in der kantonalen Verwaltung in den letzten Monaten und Jahren eine zunehmende Arbeitslast aufgetreten ist. Auf Grund der Personalplafonierung kann diese innerhalb der bestehenden Strukturen nicht mehr genügend abgedeckt werden. Dadurch treten Überlastungssituationen auf, die sich negativ auswirken auf die Gesundheit der Betroffenen wie auch auf die Qualität der Arbeit. Die Vorlage schlägt nun zwei Gesetzesänderungen vor, die eine Verbesserung der Situation bringen sollen. Die Votantin spricht zuerst zum zweiten Vorschlag, zur Flexibilisierung bei der Delegation von Kompetenzen. Bislang konnten der Regierungsrat und die Direktionen Kompetenzen nur an die Amtsleiter delegieren, wie dies im Organisationsgesetz festgehalten ist. Neu können Kompetenzen auch eine Stufe weiter nach unten, auf die Abteilungsleiter delegiert werden oder an einzelne Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit hoheitlichen Handlungen betraut sind. Von Bedeutung ist diese Kompetenzdelegation für Handlungen, die in grosser Zahl vorkommen und nicht von erheblicher politischer, rechtlicher oder finanzieller Bedeutung sind. Einige Beispiele finden Sie in der Vorlage. Nachdem diese Kompetenzdelegation, der Not gehorchend, bereits an etlichen Stellen praktiziert wird, geht es nun darum, auf Gesetzesstufe eine klare Kompetenznorm zu schaffen. Dieses Anliegen war in der Kommission unbestritten und gab keinen Anlass zur Diskussion.

Der in der Vorlage erstgenannte Vorschlag betrifft die Flexibilisierung bei der Leitung der Staatskanzlei. Diese Gesetzesänderung bezieht sich auf die Situation, dass unser Landschreiber Tino Jorio seit Jahren permanent überlastet ist. Bereits in der Diskussion um die grosse Parlamentsreform wurde dieses Problem erkannt. Als Lösung wurde das so genannte Trennmodell vorgeschlagen, fand aber keine Gnade vor dem Rat. Im April 2003 ergriff der Regierungsrat dringliche Sofortmassnahmen zur Entlastung des Landschreibers, als gesundheitliche Probleme auftraten. Nun sind auch hier Rechtsgrundlagen für weitere Massnahmen zu schaffen. Der Anhang zum Kommissionsbericht erlaubt einen Überblick über die Aufgaben des Landschreibers. Die Leitung der Staatskanzlei beansprucht etwa 15 % des Pensums, die Belastungstendenz zeigt in diesem Bereich auf etwa gleich bleibend. Auch beim Kantonsrat zeigt sich eine seit einigen Monaten gleich bleibende Belastungslage. Zunehmend ist die Belastung im Bereich Regierungsrat, und stark zunehmend sind einige der gelben Bereiche bei der Koordination innerhalb und ausserhalb der kantonalen Verwaltung (Direktionssekretärenkonferenz als verwaltungstechnische Klammerfunktion, verwaltungsweite Umsetzung einer unité de doctrine in Verfahrens- und formellen Fragen, Ausarbeitung und Umsetzung neuer Kommunikationsleitlinien, die neu gegründete Zentralschweizer Staatsschreiberkonferenz etc.).

Der bisherige stellvertretende Leiter der Staatskanzlei, Urs Fuchs, wäre bereit, diese 15 % vom Landschreiber zu übernehmen, da nach erfolgtem Aufbau des Internets dieser Aufgabenbereich etwas kleiner wird. Der Regierungsrat schlägt in der Vorlage eine Kann-Formel vor. Das heisst, dass nach einer viermonatigen Zeit der Aufgaben-

teilung zwischen Tino Jorio und Urs Fuchs evaluiert würde und die Massnahme rückgängig gemacht werden könnte, falls sie sich nicht bewähren würde. Dieser Punkt gab in der Kommission am meisten zu reden. Auf diese Weise ist die Entlastungsmassnahme personenabhängig. Wir jedoch gewichteten das Anliegen der Entlastung des Landschreibers als vordringlich und beschlossen, die Kann-Formel in eine Muss-Formel umzuändern. Tino Jorio *muss* entlastet werden. Wenn die vorgeschlagene Lösung sich nicht bewähren sollte, wird nicht die Massnahme rückgängig gemacht, sondern innerhalb der Verwaltung eine andere geeignete Person gesucht. Es ist also keine Pensenausweitung vorgesehen, und deshalb resultieren nur geringe Kosten aus dieser Änderung.

In der Beratung wurde allerdings die Vorlage samt der neuen Muss-Formel als zu wenig weit gehend kritisiert. Angesichts der zentralen Bedeutung, die der Landschreiber für das Funktionieren des Regierungsrats wie des Kantonsrats hat, stufen einige Kommissionsmitglieder seine Entlastung als zu gering ein und wünschen eine eindeutigere und innovativere gesetzliche Regelung. Die Mehrheit jedoch betont die Bedeutung der raschen Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Entlastung, also die Dringlichkeit der Massnahme. Deshalb beantragen wir Ihnen mit 8 : 2 Stimmen und einer Stimmenthaltung Eintreten auf die Vorlage.

Beat **Villiger** weist darauf hin, dass der vorgesehene Fraktionssprecher Max Uebelhart – vermutlich wegen eines Feuerwehralarms – noch nicht eingetroffen ist. Er will sich deshalb auf das Wesentliche beschränken: Die CVP-Fraktion unterstützt die Vorlage, und zwar grossmehrheitlich im Sinne des Antrags der Regierung. Der Votant bittet den Rat im Interesse der künftigen Organisation der Staatskanzlei, dieser Vorlage zuzustimmen.

Bruno **Briner** hält fest, dass die FDP-Fraktion dieses Geschäft beraten und einstimmig beschlossen hat, auf die Vorlage einzutreten. Das von der Regierung vorgeschlagene Modell ist unseres Erachtens ein pragmatischer Lösungsansatz zur dringend notwendigen Entlastung des Landschreibers, dessen Einsatz und Arbeitsleistung wir sehr schätzen. Wir möchten es nicht unterlassen, ihm an dieser Stelle ganz herzlich zu danken. Bemerkenswert scheint uns die Tatsache, dass der Regierungsrat eine Lösung vorschlägt, die ohne Erhöhung des Stellenplafonds und ohne Generierung von Mehrkosten zum Ziel führen kann.

Bezüglich der Anpassung von § 4, Abs. 1 folgt die FDP-Fraktion mehrheitlich der Fassung des Regierungsrats. Wir erkennen in der vorgeschlagenen Form zwar auch eine personenbezogene Lösung, sehen darin aber keinen Nachteil, sondern eher einen Vorteil. Eine effiziente Organisation muss mit den heute im Einsatz stehenden Personen, mit ihren Stärken und Schwächen funktionieren. Es kann durchaus sein, dass das heute gewählte Modell in einer anderen personellen Besetzung nicht ideal ist. Sollte dieser Fall eintreten, soll die Organisation einfach und unkompliziert den dannzumaligen Möglichkeiten angepasst werden können. Die Kompetenz dazu ist beim Regierungsrat absolut am richtigen Ort. Aus diesem Grund unterstützt die FDP die Kann-Formulierung. Sie empfiehlt dem Rat, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung bei § 4 der Fassung der Regierung zuzustimmen.

Manuel **Aeschbacher** hält fest, dass die SVP-Fraktion die Gesetzesvorlage in der Fassung der Kommission einstimmig unterstützt und für Eintreten ist. Wir sind der Ansicht, dass sich eine wirksame und schnelle Entlastung des offensichtlich überlasteten Landschreibers zum jetzigen Zeitpunkt nur durch die Kommissionsvariante realisieren lässt. Diese schreibt im Gegensatz zur Regierungsvariante das Übertragen der Leitung der Staatskanzlei auf einen Mitarbeiter vor – den Landschreiber sinnvollerweise ausgenommen. Somit wird vermieden, dass er sich, da er ja wirklich überlastet ist, bei einer Nichtbewährung des Modells wieder der Leitung der Staatskanzlei annehmen muss. Schützen wir also unseren sehr geehrten Landschreiber vor einer allzu grossen Arbeitsbelastung, in dem wir der Kommissionsfassung zustimmen. Wir begrüssen es, dass bei der Änderung dieses Gesetzes nur geringe Mehrkosten in der Form von Funktionszulagen anfallen. Gleichfalls sind wir uns aber bewusst, dass zu gegebener Zeit eventuell über neue, dauerhafte Lösungsansätze diskutiert werden muss. Im Übrigen entspricht die Flexibilisierung der Kompetenzdelegation den Vorstellungen der SVP-Fraktion. Herzlichen Dank für die Unterstützung im Sinne der vorberatenden Kommission und der SVP-Fraktion.

Käty **Hofer** hält fest, dass die SP-Fraktion für Eintreten ist und der Änderung des Gesetzes in der Fassung der Kommission zustimmt. Wir haben schon verschiedentlich gehört, dass die Entlastung des Landschreibers dringend und unbestritten ist. Die Vorlage stellt einen Schritt in diese Richtung dar, sie ist relativ schnell umzusetzen. Ein Fragezeichen machen wir allerdings bei der Wirksamkeit auf längere Sicht. Ob die Entlastung tatsächlich genügend ist? Wir haben gehört, dass es um 15 % geht, und das ist doch relativ wenig. In diesem Sinne behalten wir uns eine Diskussion über die Trennung der Sekretariate von Regierungs- und Kantonsrat vor, das sogenannte Trennmodell. Das im Sinne einer langfristig wirksamen und umfassenden Lösung. Aber heute stimmen wir der Vorlage zu.

Anna **Lustenberger-Seitz** hält fest, dass die AF die Forderung des Regierungsrats anerkennt, das Gesetz über die Organisation der Staatsverwaltung so zu ändern, dass unser Landschreiber sowie auch Mitglieder der Direktionssekretariate in ihrer umfangreichen und immer grösser und komplexer werdenden Arbeit entlastet werden. Wir stehen ganz hinter den Sofortmassnahmen, welche der Regierungsrat per 1. April 2003 ergriff, um kurzfristig die Überlastung des Landschreibers zu entschärfen. Die Flexibilisierung bei der Delegation von Kompetenzen ist in unserer Fraktion auch völlig unbestritten. Die Entlastungsmassnahmen für den Landschreiber gehen uns viel zu wenig weit. Wir sind zwar für Eintreten, werden uns aber bei der Abstimmung der Stimme enthalten.

Begründung: 15 % Entlastung ist sehr wenig, wenn man gemäss Kommissionsbericht sieht, welche Aufgaben nebst der Stabsfunktion Regierungsrat und Stabsfunktion Kantonsrat der Landschreiber weiter noch wahrnehmen muss. Die Votantin denkt vor allem auch an die Bearbeitung komplexer Regierungsrats- und Kantonsratsgeschäfte, die bestimmt noch zunehmen werden. Die AF bedauert daher, dass bei dieser Gelegenheit nicht wieder das Trennmodell als Entlastungsvariante in Erwägung gebracht wurde, obwohl man in der Kommission darüber sprach. Beim Trennmodell wären die beiden Stabsfunktionen personell getrennt, also eine Person nur für den Regierungsrat, die andere nur für den Kantonsrat zuständig. Bei der grossen Parlamentsreform war dies der Vorschlag des Regierungsrats – er wurde von den beiden

linken Fraktionen unterstützt. Anna Lustenberger möchte aber nicht weiter auf dieses Modell eingehen, weil es ja nicht zur Diskussion steht. Wir sind aber überzeugt, dass Interessenkonflikte, welchen der Landschreiber zweifelsohne vermutlich immer öfters gegenübersteht, viel Energie kosten und eben auch krank machen können. Die Votantin möchte nur einen Satz zitieren, den sie aus dem Protokoll der Sitzung vom Februar 2001 anlässlich der Beratung Parlamentsreform gefunden hat. Der damalige Landammann Hanspeter Uster, welcher das Geschäft im Namen des Regierungsrats vertrat, sagte Folgendes: «Es gibt tatsächlich einen Interessenkonflikt. Der Landschreiber hat in der Regierungsratssitzung mindestens zwei Hüte an und manchmal auch noch fünf verschiedene Nasen. Je nachdem, welche Fraktion er gerade beraten hat, sähe dies farblich sehr interessant aus. Er berät zu Recht Kantonsrätinnen und Kantonsräte, weiss z.B. wenn sie dem Regierungsrat kritische Fragen stellen, darf aber dem Regierungsrat davon noch nichts sagen.» Die Meinung der AF dazu: Solche Situationen sind belastend und alles andere als gesund. Wir wissen auch, dass die Stabsfunktion Regierungsrat eher steigt. Die AF findet es daher nötig, dass in absehbarer Zeit das Trennmodell wieder diskutiert wird, damit es für unseren Landschreiber eine wirkliche Entlastung gibt.

Landammann Walter **Suter** möchte dem Rat zuerst dafür danken, dass er das Anliegen des Regierungsrats unterstützt, den Landschreiber möglichst schnell möglichst pragmatisch entlasten zu können. Er möchte namens der Regierung die Gelegenheit gerne benützen, unserem Landschreiber ganz herzlich zu danken für seine ausgezeichnete Arbeit und für sein fast grenzenloses persönliches Engagement, das er jeden Tag zeigt. – Wir sind froh, dass Sie auf die Vorlage eintreten. Die Belastung ist wirklich stark zunehmend. Wir wollen eine schnelle, pragmatische Lösung. Natürlich hätten wir die Grundsatzfrage des Trenn- oder des Kooperationsmodells wieder diskutieren können. Sie haben das ausgiebig getan im Rahmen der Parlamentsreform. Die Meinungen sind sehr kontrovers. Die Regierung hat sich wie zitiert immer für das Trennungsmodell ausgesprochen. Aber hier gibt es schon einen Meinungsunterschied mit dem Landschreiber selbst, der das anders sieht. Wir wollten diese Diskussion nicht erneut provozieren und politisch lange vor uns her schieben, sondern wir wollten eine schnelle und richtige Lösung.

Zur vorberatenden Kommission gibt es einen Unterschied. Der Regierungsrat wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie die bisherige sehr starre Regelung, dass die Staatskanzlei durch den Landschreiber geleitet werden *muss*, nicht durch eine ebenso starre Regelung ersetzen würden, dass nämlich der Landschreiber die Staatskanzlei nicht mehr leiten *darf*. Das würde der Regierung eine grosse Flexibilität wegnehmen. Wir hätten an und für sich auf Grund des Organisationsgesetzes die Möglichkeit, auch Ämter zu verschieben, z.B. das Staatsarchiv, oder gewisse Abteilungen anderen Direktionen zuzuordnen statt der Staatskanzlei. Sie würden uns bei diesen Möglichkeiten einengen. Es geht uns überhaupt nicht darum, dass wir, falls das Modell mit der jetzigen personellen Besetzung nicht funktionieren würde, wieder den Ist-Zustand herstellen möchten. Wir haben ja manifestiert, dass wir den Landschreiber entlasten wollen, indem wir diese Vorlage brachten. Und wir werden das nicht rückgängig machen. Aber wir könnten allenfalls wieder andere Lösungen prüfen, die eine Entlastung des Landschreibers bringen würden. Walter Suter wäre dem Rat daher namens der Regierung sehr verbunden, wenn er ihr diese Flexibilität liesse und dem Wortlaut des Regierungsrats zustimmen würde.

EINTRETEN ist unbestritten.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die Stawiko dieses Geschäft nicht beraten hat, weil die jährlichen Mehraufwendungen weniger als 20'000 Franken pro Jahr betragen und damit gemäss GO die Zuständigkeit dieser Kommission nicht gegeben ist.

DETAILBERATUNG

§ 4 Abs. 1

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass sich hier die Version der Regierung und jene der Kommission gegenüberstehen.

→ Der Rat stimmt der Version des Regierungsrats mit 34 : 32 Stimmen zu.

Das Wort wird nicht mehr verlangt.

→ Damit ist die 1. Lesung abgeschlossen.
Das Ergebnis ist in der Vorlage Nr. 1205.4 – 11505 enthalten.

418 INTERPELLATION VON ERWINA WINIGER JUTZ, MARTIN STUBER UND LILIAN HURSCHLER-BAUMGARTNER BETREFFEND STAND DER LUFTREINHALTUNG UND WEITERER HANDLUNGSBEDARF

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1152.2 – 11445).

Martin **Stuber** gibt zuerst seine Interessenbindung bekannt: Als regelmässig draussen Sport Treibender hat er sehr grosses Interesse an guter, gesunder, frischer Luft. – Die AF bedankt sich beim Regierungsrat für die Beantwortung der Interpellation. Allerdings hat die Regierung sieben Monate gebraucht, um schliesslich einen Teil der Fragen gar nicht oder nur sehr ausweichend zu beantworten. Wenn auch der unmittelbare Anlass die dramatische Ozon-Situation während des letzten Sommers war, so zeigt Ihnen der aktuelle Jahresbericht von In-Luft deutlich auf, dass die Luftqualität auch in einem normalen Sommer ein Problem ist. – Wir gehen kurz auf die wichtigsten Aspekte der einzelnen Antworten ein.

Zu Frage 1: Der Regierungsrat bestätigt zwar den Handlungsbedarf und bis zu einem gewissen Punkt auch die Dringlichkeit, aber von Handlungswillen ist wenig zu spüren, und die Bereitschaft, zwei Gänge höher zu schalten, fehlt völlig.

Zu Frage 2: Die differenzierte und variabilisierte Mfz-Steuer ist längst überfällig, aber angesichts der schnell wachsenden Übermotorisierung auf unseren Strassen muss

sie griffig ausgestaltet sein. Zu Bedenken ist auch das schnelle Wachstum des Anteils an Dieselfahrzeugen, die bei den Feinstaubpartikeln und beim NOx – einer der beiden entscheidenden Vorläufersubstanzen des Ozons – deutlich höhere Emissionen aufweisen als Benzinfahrzeuge. Wann ist mit der Vorlage zu rechnen?

Zur Verminderung des Pendlerverkehrs (S. 5): Der Regierungsrat «vergisst» zu erwähnen, dass sich gemäss TRP Verkehr der Modalsplit zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs entwickeln wird. Der MIV soll um 43 % wachsen der ÖV um 38 %. Mit welchem Wunder angesichts dieser Wachstumszahlen die notwendige Halbierung der Ozonbelastung je erreicht werden soll, verrät uns der Baudirektor vielleicht noch. Wir sind gespannt. Womit wir bei der Frage sind, wo denn der Hebel prioritär angesetzt werden muss. Der aktuelle Zuger Massnahmenplan liefert die Antwort. Auf S. 15 heisst es bei den Temporeduktionen: «Das Verhältnis des Aufwandes zum Umwelt- und Verkehrsnutzen ist bei dieser Massnahme günstig. Eine Umsetzung der Massnahme ist im Übrigen angezeigt zur Erhaltung der Opfersymmetrie. Dies vor allem, da in den ersten zehn Jahren Massnahmenplanung die Erfolgsquote bei den Verkehrsmassnahmen am niedrigsten war.» Aus Sicht der AF ist der TRP ein Fiasko im Hinblick auf die Luftreinhaltung. Mehr Gas geben müssen wir nicht bei den Strassen, sondern beim öffentlichen Verkehr!

Zu Frage 3. Erfreulich hier: Die ZVB zeigt, dass man sehr wohl einen Fahrplan zur Umsetzung der Massnahmen durchziehen kann. Davon ist in anderen Bereichen wenig zu spüren. Zu begrüßen ist die Einführung der Partikelfilter bei den Baumaschinen und der Einbezug der Holzfeuerungen. Beides betrifft die immer noch zu wenig beachtete massive Belastung unserer Luft mit Feinstaubpartikeln. Und hier sind die Stichworte Lungenkrebs und Asthma zu erwähnen. Das ist ein Problem, das in der Öffentlichkeit immer noch zu wenig wahrgenommen wird.

Zu Frage 4. Hier stellt der Regierungsrat fest, dass im Kanton Zug die Massnahmenplanung rollend sei. Präzisierend müsste ergänzt werden: Rückwärts rollend - siehe TRP Verkehr. Die Frage selbst wird gar nicht beantwortet. Dass die jetzigen Massnahmenpläne nicht genügen, selbst wenn sie voll umgesetzt würden, wofür gemäss der Interpellationsantwort kaum Hoffnung angebracht ist, scheint die Regierung wenig zu bewegen.

Zu Frage 6. Der TRP Verkehr, der den MIV ungehemmt um 43 % wachsen lässt, ist sakrosankt. «Die Planungssicherheit hat Vorrang» heisst es da – Vorrang offenbar auch vor der Gesundheit der Bevölkerung. Weiter schreibt der Regierungsrat: «Nötig ist jedoch ein griffiger Massnahmenplan, um unerwünschte Auswirkungen des Verkehrswachstums einzudämmen». Entschuldigen Sie, wenn der Votant diese Aussage nach all den vorgängigen Antworten in dieser Vorlage als schlechten Witz empfindet. Wie soll denn dieser griffige Massnahmenplan aussehen? Kann uns der Baudirektor ein paar dieser Massnahmen skizzieren? Die AF ist überzeugt, dass der TRP Verkehr in dieser Form untauglich ist und schnellstmöglich auch im Hinblick auf den Modalsplit überarbeitet werden muss. Die Zukunft gehört den modernen öffentlichen Nahverkehrssystemen.

Zu Frage 7. Es ist tatsächlich diskutabel, ob Schnellschüsse etwas bringen und wir gehen mit der Regierung einig, dass ein koordiniertes Vorgehen Sinn macht. Umso unverständlicher ist es für ans aber, dass die Innerschweizer Umweltdirektoren auf eine Temporeduktion auf den Autobahnen verzichten (vgl. S. 6). Wenn Sie bedenken, dass die Kantone Tessin und Graubünden – der zuständige Regierungsrat ist ja ein erklärter Autofan – von sich aus auf der A 2 und der A 13 das Tempo reduzieren werden auf 80 km/h, ohne vorher den Bundesrat zu fragen, fragen wir uns schon,

weshalb die Innerschweizer Umweltdirektoren nicht bereit sind, wenigstens einen Gang höher zu schalten. Wir fragen den Baudirektor an, ob er bereit ist; in der ZUDK ein Rückkommen auf diesen Fehlentscheid zu beantragen.

Zusammenfassend stellen wir fest: Das Problem ist schon längst erkannt, es ist gravierend und beeinträchtigt die Gesundheit und die Lebensqualität der Bevölkerung; es ist eigentlich auch bekannt, wie es innert halbwegs nützlicher Frist zu lösen wäre. Es fehlt aber offensichtlich am Willen – und fairerweise muss gesagt werden: Am Willen nicht nur des Regierungsrats, sondern auch einer Mehrheit hier im Kantonsrat. Wir erinnern an die schon fast hysterische Reaktion auf die Verordnung zum ruhenden Verkehr, wo der Regierungsrat endlich mal Mut bewiesen hatte zum konsequenten Handeln. Und – auch das muss fairerweise gesagt werden – es fehlt auch am Willen eines Teils der Bevölkerung (die Opfer sind teilweise auch die Täter!). Die AF ist nicht bereit, diesen Vollzugsnotstand einfach hinzunehmen. Sie besteht auf einer konsequenten und raschen Umsetzung der LRV und wird sich weiter dafür einsetzen. Sie hören noch von uns.

Daniel **Burch** gibt zuerst seine Interessenbindung bekannt: Er ist Fussgänger, Velofahrer, Autofahrer, Benützer des öffentlichen Verkehrs, und er verdient seinen Lebensunterhalt beim TCS. – Die FDP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für das Aufzeigen der bereits ergriffenen Massnahmen. Erstaunt sind wir über die Interpellation. Mit etwas Sachverstand und gutem Willen hätten die Interpellanten die wesentlichen Antworten auf ihre Fragen selber finden können. Auf der Homepage des Buwal sind die entscheidenden Fakten und Informationen zum Ozon enthalten. So kann man erfahren, dass bei einem Messwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Ozon lediglich $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ direkt beeinflussbar sind. Berücksichtigt man die Anteile der Emissionsquellen bei den Vorläufersubstanzen, so könnten rein theoretisch die Immissionen von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ reduziert werden, wenn kein einziges Motorfahrzeug, kein einziger PW, kein einziger Lastwagen und kein einziger Bus mehr verkehren würde. Trotz dieser drastischen Massnahme wäre der schweizerische Grenzwert von $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ noch beträchtlich überschritten. In der EU gelten erheblich höhere Werte. Bei $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$ soll die Bevölkerung informiert werden, und erst bei $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sind Massnahmen vorgesehen. Zudem wird im Gegensatz zum schweizerischen Einstundenwert in der EU ein Achtstundenmittelwert angewendet, woraus entsprechend weniger Überschreitungen resultieren. Otto Brändli, Chefarzt der Zürcher Höhenklinik in Wald und Experte für Lungenerkrankungen, sagte in der NZZ am Sonntag vom 17. August 2003, für ihn sei der europäische Grenzwert der entscheidende: « $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Schwelle zu betrachten ist sinnvoll». Sehr empfindliche Leute würden vielleicht bei $160 \mu\text{g}/\text{m}^3$ schon etwas merken, aber um die akute Wirkung von Ozon – gereizter Rachen, Leistungsreduktion – wirklich zu spüren, müsse man auf 240 bis $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gehen. Weiter führt er aus, dass bleibende Schäden durch Ozon nicht bekannt seien.

Es ist eine Tatsache, dass die sommerlichen hohen Ozonwerte, wie sie im Kanton Zug gemessen wurden (höchster Stundenmittelwert $202,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ am 31. August 2003), keine akute Gefahr darstellen und zudem nicht mit lokalen Massnahmen verringert werden können. Dies gibt der Regierungsrat auch in seiner Antwort bekannt. Die Messungen von In-Luft (dafür gibt der Kanton jährlich rund 300'000 Franken aus) zeigen, dass der NO_2 Grenzwert einzig bei der Messstelle Zug Neugasse überschritten wird. NO_2 ist eine der Vorläufersubstanzen für die Bildung von Ozon. Bei den

Messstellen Zug Postplatz und Rotkreuz Holzhäusern liegen die Messwerte im Bereich des Grenzwerts. Bei allen andern 16 Messstellen wird der Grenzwert zum Teil deutlich unterschritten. Temporeduktionen ausserorts werden mit Sicherheit nichts zur Senkung der Schadstoffimmissionen und im Speziellen zur Verringerung der Ozonbelastung führen, höchstens zu mehr Bussenverfügungen. Die FDP-Fraktion wird sich daher vehement gegen Temporeduktionen ausserorts zur Wehr setzen. Temporeduktionen aus lufthygienischen Gründen zu erlassen, ist wohl medienwirksam, aber unredlich. Die Grundlage für die Einführung von Umweltmassnahmen ist der Massnahmenplan. Der Massnahmenplan Luftreinhalte des Kantons Zug ist längst nicht mehr auf den aktuellen Stand. Er war bereits bei der Herausgabe der «aktualisierten» Version von 25. Mai 2000 überholt. In Kürze veröffentlicht das Buwal die neuen Grundlagen mit wichtigen Änderungen gegenüber früher. Die neusten Erkenntnisse zeigen u.a., dass die NOx Emissionen noch günstiger ausfallen als bisher angenommen. – Bezüglich Partikelemissionen PM10 darf man gespannt sein, wie dann die Regierung die zusätzlichen PM10-Emissionen, verursacht durch die Stadtbahn, beurteilen wird. Das perfide an den PM10-Emissionen von Bahnen ist, dass die Züge nicht nur während der Fahrt Staubpartikel aufwirbeln, sondern beim Bremsen zusätzliche selber erzeugen, und genau dort, wo sich die Fahrgäste aufhalten, im Bereich der Haltestellen.

Die FDP-Fraktion unterstützt Massnahmen zur Reduktion der Luftbelastungen dort, wo sie gerechtfertigt sind. Wir wehren uns aber gegen übertriebene und unnütze Auflagen und Schikanen. Wir bitten den Regierungsrat, die Überarbeitung des Massnahmenplans Luftreinhalte des Kantons Zug mit den aktuellen Vorgaben des Buwal zu veranlassen und dem Kantonsrat vorzulegen.

Jean-Pierre **Prodoliet** glaubt, dass diese Interpellationsbeantwortung die Vielfältigkeit der Problematik Luftreinhalte aufzeigt. Sie hat einen erfreulich guten Informationsgehalt. Sie zeigt auf, dass im Rahmen der in der Verwaltung zur Verfügung stehenden Kapazitäten der Luftreinhalte-Fachstellen der Innerschweizer Kantone, die zusammenarbeiten, gut, fachkompetent und gezielt gearbeitet wird. Es wäre schön, wenn diese engagierte Arbeit auch entsprechende Resultate zur Folge hätte. Dies ist aber offensichtlich nicht der Fall, es sind im Gesamten gesehen keine wirkungsvollen Resultate erzielt worden. Der Bericht ist aber nicht nur negativ, sondern er zeigt auch Positives auf. Zum einen ist nachgewiesen worden, dass z.B. VOC und NOx abgenommen haben. Das zeigt auf, dass durch die Anforderungen an die Fahrzeuge Resultate erreicht worden sind. Dass das im Gesamten sich auf die Ozonbelastung nicht gross ausgewirkt hat, wird aber auch aufgezeigt.

Es ist auch positiv zu vermerken, dass wir im Kanton Zug das Projekt Stadtbahn beschlossen haben. Dies ist eine wirkungsvolle Massnahme, um den sogenannten Modalsplit zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern, vor allem im Bereich der Berufspendler. Ein Satz der Antwort ist dem Votanten aber speziell aufgefallen. Auf S. 9 unten heisst es: «So sind z.B. neue oder andere Massnahmen zu prüfen, falls der Regierungsrat aus politischen Gründen keine Rahmenbedingungen für den ruhenden Verkehr erlassen kann.» Mit den politischen Gründen ist die FDP-Motion angesprochen, welche § 12 aus dem EG USG streichen möchte. Jean-Pierre Prodoliet ist grundsätzlich der Meinung, dass sich der Regierungsrat einsetzen sollte für die beschlossenen Gesetze und nicht für Anliegen aus dem Rat, welche Gesetze ändern möchten. Es geht also darum, ob wir noch Massnahmen haben im Bereich

des ruhenden Verkehrs oder nicht. Wir haben in das Projekt Stadtbahn 70 Mio. investiert. Wenn das Projekt zum Erfolg führen soll, braucht es auch Massnahmen zum ruhenden Verkehr. Es ist notwendig, dass wir da keine Rückschritte machen. Wenn wir mit dem Projekt Stadtbahn etwas erreichen, so im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung. Wir können den Modalsplit verändern beim Verhältnis zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Es ist aber auch ein Beitrag zur Sparsamkeit des Staatshaushalts, denn wir können dann die kostspieligen Strassenprojekte in Frage stellen, allenfalls hinausschieben. Und es ist letztlich auch ein Beitrag zur Lebensqualität und vielleicht auch zur Standortqualität des Kantons Zug.

Markus **Jans** erinnert daran, dass der lange und beschwerliche Weg des Massnahmeplans Luftreinhaltung der Zentralschweizer Kantone 2000 schon auf dem kleinstmöglichen gemeinsamen Nenner basiert, weil dieser von fünf Kantonsregierungen abgesegnet werden musste. Das ist aus politischer Sicht zwar verständlich, aus Sicht der Luftreinhalteverordnung aber ungenügend. Die Interpellationsantwort des Regierungsrats scheint nun genau der Linie des kleinstmöglichen Fortschritts zu folgen. Die Antwort des Regierungsrats ist aus politischer Sicht nicht falsch, aus Sicht der Luftreinhaltung aber wenig nützlich. Der Bericht beinhaltet fast nur technischen Änderungen. Verhaltensänderungen, die viel schwieriger zu erzielen sind, werden dabei ausgeklammert. Wir schaffen es schon heute nicht, den Massnahmeplan zur Luftreinhaltung umzusetzen oder gar einzuhalten. Auf S. 11 des Berichts schreibt der Regierungsrat, dass er damit rechnet, dass bis ins Jahr 2020 die Verkehrsleistung im Privatverkehr um 43 % zunehmen wird. Ohne einschneidende Massnahmen und Verhaltensänderungen ist es illusorisch, die Ziele zur Luftreinhalteverordnung je erreichen zu können.

Die Immissionsgrenzwerte der Schadstoffe Ozon, Feinstaub und Stickoxide werden teilweise massiv überschritten. Atemwegerkrankungen stehen in einer Wechselbeziehung zur Luftverschmutzung. Die Gesundheitskosten durch übermässige Luftschadstoffe verschlingen in der Schweiz jährlich Milliarden. Daher genügt es nicht, die Grenzwerte der Schadstoffe einfach zur Kenntnis zu nehmen. Es braucht auch hier einschneidendere Massnahmen als nur schöne Worte. So sind die Vorläuferschadstoffe bei der Ozonproblematik NO_x (Stickoxid) und VOC (flüchtige organische Kohlenwasserstoffe) dauernd und grossflächig auf einen tieferen Stand zu bringen. Nur wegen dem schönen Wetter und der hohen Strahlung wird nicht soviel Ozon gebildet, dass die Grenzwerte überschritten werden. Die Aussage des Regierungsrates auf S. 12 des Berichts wirkt daher geradezu zynisch, wenn es heisst: «Der Regierungsrat ist nicht bereit, auf kleinem Gebiet eine Massnahme einzuführen, die eher als Schikane denn als wirksames Mittel verstanden wird». Wenn eine Temporeduktion von 120 auf 100 km/h schon als Schikane bezeichnet wird, lässt das aufhorchen und auf den Geist der regierungsrätlichen Antwort schliessen.

Der Regierungsrat hofft, dass sich mit der Eröffnung der Stadtbahn der Modalsplit zugunsten des ÖV verschiebt. Der Votant ist gegen das System Hoffnung. Wir haben es in der Hand, Massnahmen zu ergreifen, die solche Ziele nicht in den Bereich Hoffnung verdrängen, sondern durchaus realistisch erscheinen lassen. Dazu brauchen wir aber weit bessere Instrumente als die heutigen gesetzlichen Grundlagen. So haben andere Länder mit Roadpricing schon gute Erfolge erzielt. Auch hat der Kantonsrat nicht umsonst soviel Geld in die Verbesserung des ÖV bewilligt, nur um den privaten Verkehr noch eine bessere Plattform zu bieten. Gerade beim CO₂

macht das Mengenwachstum des Verkehrs die technischen Fortschritte gerade wieder zu Nichte. Dabei ist der Höhepunkt der Investitionen in die Technik von fossilen Brennstoffen schon längst überschritten. Neue Technologien stehen im Vordergrund. Fördern wir diese angemessen, bewirken sie, dass wir auch technologisch aus dem mittlerweile hinteren Mittelfeld wieder zur Spitzengruppe aufschliessen.

Die beste Energie ist die Energie, welche wir nicht benötigen. Mit der Aufbesserung des Energiegesetzes an der nächsten Sitzung des Kantonsrats haben wir es ein weiteres Mal in der Hand, etwas zur Schadstoffminderung beizutragen. Die Förderung erneuerbarer Energien muss dringend ein integrierender Bestandteil des Energiegesetzes werden. Auch ist es notwendig, dass das Energiegesetz auf den Stand des heute schon technisch Machbaren gebracht wird.

Ganz zum Schluss möchte Markus Jans den Regierungsrat ermuntern, etwas mehr Willenskraft in den Massnahmeplan Luftreinhaltung zu investieren. Zeigen Sie, auch durch unpopuläre Massnahmen, dass es Ihnen ernst ist mit der Umsetzung der Luftreinhaltung. Die Kritik der Gemeinden ist ihnen damit gewiss. Wir werden aber nicht darum herumkommen, nebst technischen Massnahmen auch Verhaltensmassnahmen bei jedem Einzelnen einzufordern, denn bedenken Sie: Die beste Energie ist die Energie, welche wir nicht benötigen!

Martin **Stuber** möchte kurz etwas zum Votum von Daniel Burch sagen. Dieser hätte die ganze Interpellation lesen müssen, dann wäre ihm vielleicht aufgefallen, dass der Ozonsommer nur der äussere Anlass war für die Interpellation. Der Inhalt betrifft den Massnahmenplan und dessen Umsetzung und nicht einfach nur das Ozon. – Zu den Grenzwerten; sie sind immer ein Streitpunkt. Der Wert 160 treffe nur sensible Leute. Alle Kinder sind sensible Leute! Und ein ansehnlicher Teil der älteren Menschen gehört auch zu diesen sensiblen Leuten. Es trifft den Votanten, wenn einfach leichtfertig gesagt wird: Grenzwert 160 trifft ja nur die Sensiblen. Wir müssen uns vorstellen, wer alles zu diesen Leuten gehört. – Wir sollten zur Kenntnis nehmen, dass die Atemwegerkrankungen zunehmen, und zwar schon länger. Was das volkswirtschaftlich bedeutet, darüber werden wir in den nächsten zehn oder fünfzehn Jahren noch diskutieren. Es sind nämlich sehr teure Erkrankungen. – Zum Feinstaub. Es ist richtig, dass Bahnen Staub erzeugen, aber das Entscheidende beim Feinstaub ist, wie lungengängig er ist. Die Grösse der Partikel ist entscheidend. Und beim Abrieb bei den Bahnen sind die Partikel grösstenteils so gross, dass sie nicht lungengängig sind. Martin Stuber stört der Gestank bei den neuen Kunststoffbremsen auch. Aber in Bezug auf den Feinstaub ist es zum Glück nicht sehr problematisch.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** teilt mit, dass die ZUDK folgende Lösungs- und Realisierungsgrundsätze für die Umsetzung durch die Zentralschweizer Regierungen verabschiedet: 1a) Monitoring Nationalstrasse, 1d) Erweiterung Kontrolle auf Nationalstrassen, 2a) Emissionsminderungen im öffentlichen Verkehr, 3) ökologisches Bauen, 4) Emissionsminderungen und 5b) Holzfeuerungen – wie bereits in der Antwort umschrieben. Von den nun beschlossenen sechs Massnahmen sind lokal messbare Verbesserungen insbesondere im Bereich der Gesundheit bei den genannten Feinstäuben und beim Stickoxid zu erwarten. Bei konsequenter Umsetzung der beschlossenen Massnahmen in der Zentralschweiz resultiert bis 2010 eine Reduktion der Schadstofffrachten von jährlich 275 Tonnen Stickoxid, von 120 Ton-

nen VOC sowie von 110 Tonnen Feinstäube pro Jahr. All dies ist nicht nichts! Damit lassen sich jedoch die Ziele der Luftreinhaltung weiterhin nicht erreichen. Dazu sind Massnahmen auf eidgenössischer und europäischer Ebene notwendig.

Differenzierte und variabilisierte Motorfahrzeugsteuer. Das sollte nach den Sommerferien im Regierungsrat sein und nachher voraussichtlich in die Vernehmlassung gehen. – Der griffige Massnahmenplan wird demnächst zusammen mit den Gemeinden diskutiert. – Der Baudirektor ist nicht bereit, in der ZUDK einen Antrag auf Temporeduktion zu stellen.

→ Das Geschäft ist erledigt.

419 INTERPELLATION VON HANS PETER SCHLUMPF, KARL RUST UND WERNER VILLIGER BETREFFEND LANGFRISTIGE SICHERSTELLUNG DER KIESVERSORGUNG

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1153.2 – 11442).

Hans Peter **Schlumpf** spricht im Namen der Interpellanten. – Kies ist praktisch der ziemlich einzige natürliche Rohstoff, der in unserer Gegend vorkommt und abgebaut werden kann. Früher hat jeder Bauer und jedes Baugeschäft irgendwo an einem Moränenhügel seine eigene kleine Kiesgrube unterhalten und dort bei Bedarf im kleinen Rahmen Kies abgebaut. Wenn Sie mal durch das Menzinger und Neuheimer Hügelland oder auch durch das Talgebiet wandern, können Sie die Spuren davon noch vielerorts sehen. Mit der erstmaligen Planung unserer Landschaften und ihrer Nutzung durch Richtpläne und Zonenpläne, die Ende der Fünfziger-, Anfang der Sechzigerjahre begann, wurde dieser wilde Kiesabbau unterbunden und nur noch in bestimmten Zonen erlaubt. Mit der stark wachsenden Bautätigkeit nahm dann auch der Kiesabbau grösseren Umfang an. Die wesentlichen Kiesabbaugebiete der letzten Jahrzehnte im Kanton Zug lagen und liegen in Neuheim, in Sihlbrugg, im Gebiet Bethlehem Menzingen, und im Grenzgebiet Cham/Knonau im sogenannten Äbnetwald. Gerade in den wirtschaftlich schwachen Berggemeinden hat der Kiesabbau ab den Sechzigerjahren auch eine erhebliche ökonomische Bedeutung erlangt. Die Sand AG in Neuheim und die Kibag in Menzingen gehören zu den wichtigsten Arbeitgebern und Steuerzahlern in ihrer Gemeinde.

In den Standortgemeinden des Kiesabbaus sah man denn auch die Sache immer wesentlich pragmatisch nüchterner als es die vorwiegend aus den urbanen Gebieten stammenden Landschaftsschützer und Ökofundis, um mal einen etwas pointierten Ausdruck zu gebrauchen, taten. Niemand, selbst die Vertreter der Kiesgewinnungsfirmen nicht, plädiert dafür, dass nun das ganze Zuger Hügelland und auch noch die Reusslandschaft dem Kiesabbau geopfert werden sollen. Doch gilt es auch hier, die Verhältnismässigkeit zu wahren und keine einseitige Betrachtungsweise zu pflegen. Wenn die Veränderung der Landschaft allein schon ein Kriterium wäre, den Kiesabbau zu unterbinden, dann müssten zahlreiche andere unserer zivilisatorischen Tätigkeiten auch eingestellt werden. Dass die Vorschriften bezüglich Rekultivierung von Kiesabbaugebieten in der Schweiz die wohl weltweit strengsten sind, dass die rekul-

tivierten Landschaften den ursprünglichen in ihrer topologischen Ausprägung und landschaftlichen Schönheit kaum nachstehen, und dass für die Tier- und Pflanzenwelt die Kiesabbaugebiete ökologisch hochwertige Reservate darstellen, ist bekannt und sei hier nur am Rande erwähnt.

Der Votant hat zum Thema Kiesabbau etwas ausgeholt. Zurück zur Interpellation: Es ist unser Anliegen, dass die Regierung sich der Bedeutung des Kiesabbaus als Wirtschaftsfaktor bewusst ist, sowohl was die Versorgung unserer Region mit einem wichtigen Rohstoff als auch was die direkte ökonomische Bedeutung für die Standortgemeinden anbelangt. Wir wissen alle, dass die Planungshorizonte in der Raumplanung und die Vorlaufzeiten bis zur Realisierung eines Abbauvorhabens lang sind. Die Raumplanung rechnet mit bewilligten abbaubaren Vorräten von noch ca. 19 bis 26 Jahren, je nach jährlichem Abbau und je nach Import/Export-Saldo. Zieht man die noch immer hohe allgemeine Bautätigkeit und im Besonderen die grossen anstehenden Infrastrukturprojekte (Strassenbauten, Zentralspital) in Betracht, so ist damit zu rechnen, dass die bewilligten Vorräte eher früher als später erschöpft sein werden. Es gibt im Kanton Zug noch grosse Kiesvorkommen, die teilweise innerhalb, aber auch ausserhalb der heute planerisch ausgeschiedenen Zonen liegen. Es ist nicht einzusehen, warum nicht solche Gebiete in einer Langfristplanung identifiziert werden sollen, damit sie für den Abbau vorgesehen werden können in einer späteren Zeit, wo heutige Abbaugelände bereits wieder rekultiviert sein werden.

Der Kantonsrat hat bei der Beratung des Kantonalen Richtplanes entgegen dem Antrag der Raumplanungskommission entschieden, dass die langfristige Versorgung des Kantons mit dem Rohstoff Kies nicht allein auf Vorräte im Kanton abzustützen sei. Dieser Entscheid ist zu respektieren und er ist auch keine Tragödie. Es würde uns aber gleichwohl schlecht anstehen, hier eine St. Florians-Politik zu betreiben und uns allein auf den Abbau und den Import aus anderen Kantonen zu verlassen. Auch in anderen Kantonen stösst Kiesabbau, wie bei uns, nicht nur auf Gegenliebe. Es gilt vielmehr, das eine zu tun und das andere nicht zu lassen. Wenn die Industrie in der Lage ist, Kiesersatzstoffe und Recyclingmaterial zu wirtschaftlich konkurrenzfähigen Bedingungen zu liefern, so wird dagegen niemand etwas einzuwenden haben. Den Import resp. den Export von Kies in und aus dem Kanton limitieren zu wollen, ist in einer grenzüberschreitenden arbeitsteiligen Wirtschaft, wie wir es sind, kaum eine marktkonforme und geeignete Massnahme (Export und Import von Kies heben sich übrigens im Kanton Zug gegenseitig praktisch auf). Lange Transportwege sind weder aus wirtschaftlichen (Verteuerung des Rohstoffes) noch aus ökologischen und verkehrstechnischen Gründen erwünscht. Mit der LSVa ist gerade ein Instrument geschaffen worden, das den Strassentransport auf das Notwendige begrenzen soll. Dazu gehört aber auch, dass im Falle des Kiesbedarfs auch regionale Beschaffungsmöglichkeiten bestehen.

Wir entnehmen der regierungsrätlichen Antwort auf unsere Interpellation, dass der Regierungsrat die Baudirektion beauftragen wird, im Jahre 2005 die Aktualisierung der Kiesabbauplanung an die Hand zu nehmen auf Grund des Konzepts für die Kiesnutzung von 1994, und dass die Regierung gewillt ist, unter breiter Abstützung bei allen interessierten und involvierten Kreisen die langfristige Planung der Kiesversorgung rechtzeitig an die Hand zu nehmen und dafür zu sorgen, dass die Kontinuität der Versorgung auch im Kanton Zug langfristig gewährleistet sein wird.

Jean-Pierre **Prodoliet** ist erfreut über die Antwort des Regierungsrats, und zwar deshalb, weil sie eigentlich nichts Neues aufzeigt. Sie stützt sich auf das, was wir im Rahmen des Richtplans diskutiert haben. Dass wir gesagt haben: Im Jahre 2006 wird die Kiesplanung wieder neu an die Hand genommen. Das kommt dann 2007 wieder in diesen Rat oder besser in den dann neu gewählten. Interessant ist auch folgender Aspekt: Der Regierungsrat weist darauf hin, dass man z.B. Kies auch auf dem Schienenweg transportieren kann. Die Ökologie ist ja das grosse Argument der Interpellanten. Dann wird auch gesagt, dass wir im Kanton Zug nicht nur Selbstversorger gewesen sind beim Kies, sondern dass wir auch immer sehr viel exportiert haben. Es ist deshalb richtig, dass der Zeitfahrplan so durchgeführt wird, wie er beschlossen worden ist. Was hat der Kanton in der Zwischenzeit zu tun? Hier kann man auf die Planungsgrundsätze des Richtplans verweisen. Dort heisst es: «Um die natürlichen Ressourcen zu schonen, unterstützt der Kanton die Verwendung von Recyclingmaterialien und Holz.» Der Votant ist von der Branche und er glaubt, dass hier noch ein Potenzial besteht, um mehr zu machen, z.B. bei öffentlichen Bauten. Hier können die Gemeinden und der Kanton Vorschriften machen. Man kann auch im Rahmen der Baubewilligungsverfahren noch besser beraten.

Wie soll diese künftige Kiesplanung im Jahr 2006 angegangen werden? Folgende Punkte sind wichtig: Die Abbaureserven in den bestehenden Gebieten sollen verlässlich und unabhängig von den Betreibern ermittelt werden. Auch muss aufgezeigt werden, wie sich das Verhältnis von abgebautem Kies und Recyclingkies entwickelt hat. Und es ist wichtig, dass eine überregionale Gesamtsicht des Kiesabbaus vorgelegt wird. Wo liegen eigentlich gesamtschweizerisch oder darüber hinaus die grossen Reserven? Es gibt nämlich nicht nur Reserven, durch deren Abbau man Landschaften zerstört, es gibt auch Reserven, die abzubauen ökologisch sinnvoll oder sogar erwünscht ist, z.B. in Flussunterläufen. Jean-Pierre Prodoliet wird hier ein wenig belehrend. Das wäre aber eigentlich gar nicht nötig. Diese Interpellation hätte man nämlich zurückziehen können, nachdem der Kantonsrat im Rahmen der Richtplan-debatte ganz klar gesagt hat, wie es mit dem Kies weitergehen soll. Es gibt immer wieder Stimmen, die eine grössere Effizienz des Kantonsrats fordern; hier wäre eine Möglichkeit gewesen!

Christian **Siegwart**: Wir wissen ja längst, der Kiesnotstand bleibt ein Schreckensgespenst der Baulobby und der Interpellanten. Dennoch hat die Interpellation ihre Wirkung ja bereits gezeigt. Den Volkswillen missachtend soll der Kiesabbau auch weiterhin in der Moränenlandschaft möglich sein. Leider, muss man sagen. Denn wenn es ja der einzige Rohstoff ist, sollten wir ja wirklich haushälterisch damit umgehen. Was dem Votanten immer etwas sauer aufstösst, ist die Tatsache, dass die Interpellanten im Zusammenhang mit dem Kiesabbau die Umweltaktivisten mimen. Sicher, kurze Transportwege sind ökologisch sinnvoll. Noch sinnvoller aber wären eine geringere Bautätigkeit, eine energievollere Bauweise und weniger motorisierter Verkehr. Ökologisch sinnvoller wäre es auch, auf den vermehrten Einsatz von Recyclingmaterial zu pochen. Schliesslich gilt es nochmals festzuhalten, dass nicht die hohen Kiespreise das Wohnen im Kanton Zug rekordverdächtig teuer machen. Ausschlaggebend sind die tiefen Steuern und die damit verbundenen hohen Bodenpreise, der hohe Wohnkomfort – schliesslich gibt es ja kaum mehr Altwohnungen – und der grosse durchschnittliche Flächenbedarf.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger**: Das stimmt einfach nicht, Christian Siegwart! Der Volkswillen wird eingehalten! Der jetzt bewilligte zusätzliche Abbauperimeter entspricht genau der Volksabstimmung!

→ Das Geschäft ist erledigt.

420 INTERPELLATION VON RENÉ BÄR BETREFFEND EINHALTUNG GESETZLICHER VORGABEN

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1159.2 – 11450).

René **Bär** ist von der Antwort des Regierungsrats enttäuscht. Begründung: Das Umweltschutzamt, das Amt für Raumplanung (Baubewilligungen) und das Tiefbauamt (Probleme der Verkehrsstaus) sind der gleichen Direktion (Baudirektion) unterstellt. In dieser Direktion werden offensichtlich bezüglich Beurteilung der Umweltbelastung verschiedene Ellen benutzt. Von der Industrie werden Belastungsgrenzen verlangt – und nicht zimperlich geahndet – welche bei der Belastung durch den Verkehr offensichtlich nicht gelten. Zum Beispiel: Gebäudebau- und Strassenführungsbewilligungen welche durch die Baudirektion erteilt werden. Wenn durch Baubewilligungen und Verkehrsplanungen Staus generiert werden, welche die zulässige Emissionen und Immissionsgrenze übersteigen, werden die entsprechenden Mitarbeiter, welche die Bewilligungen erteilten, geschützt. Bei der Industrie werden die Verantwortlichen durch die gleiche Direktion, zur Kasse gebeten. Ist sich der verantwortliche Regierungsrat bewusst, was er macht, wenn er in seinem Verantwortungsbereich die Umweltbelastung mit verschiedenen Ellen misst?

Gemäss Kyoto-Abkommen und entsprechenden Publikationen ist die Gesamtbilanzierung der Belastungen entscheidend, und diese ist nicht zuletzt von der Bevölkerungsdichte abhängig. Der Vergleich von Emissionen, besonders aber auch bezüglich Klimaschädlichkeit durch treibhauswirksame Abgase, darf sich beim Wettbewerb von Energieträgern nicht auf die lokalen Verbrennungsprozesse beschränken. Es müssen alle klimarelevanten Gase über die ganze Energieförderungs- und Anwendungskette mit einbezogen werden. (Studie Juni 2001, Ing. Fichter, Stuttgart. In Brennpunkt Nr. 47, Dezember 2002 S. 6., www.heizoel.ch.) Für Vergleiche müssen die gleichen Massstäbe angewendet werden! Auszug aus Kyoto-Abkommen, Klimaentwicklung, Stand 17. Febr. 2004, Artikel 10: «Alle Vertragsparteien werden unter Berücksichtigung ihrer gemeinsamen, aber unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und ihrer speziellen nationalen und regionalen Entwicklungsprioritäten, Ziele und Gegebenheiten etc. einführen.» Artikel 4 Lit. i lautet: «Diese Programme würden unter anderem den Energie-, den Verkehrs- und Industriebereich, sowie die Landwirtschaft, die Forstwirtschaft und die Abfallwirtschaft betreffen. Ausserdem würden Anpassungstechnologien und Methoden zur Verbesserung der Raumplanung die Klimaänderungen verbessern.» Der Votant versteht das so, dass all diese Themen gleichwertig zu beurteilen und zu handhaben sind. Sein Anliegen entspricht somit den Grundlagen des Kyoto-Abkommens welches von den Bundesbehörden unter-

zeichnet wurde, sowie der Eidesformel, die lautet «Ich schwöre, die Verfassung und die Gesetze des Bundes und des Kantons getreu zu befolgen». Es ist für den verantwortlichen Regierungsrat offensichtlich einfacher, den Interpellanten als nicht kompetent zu taxieren, als die Kyoto-Grundlagen selber zu studieren und nach diesen zu handeln. René Bär bittet, dass künftig mit gleichen Ellen gewertet wird.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** meint, was René Bär von der Regierung verlange sei, dass sie per sofort flächendeckend über den ganzen Kanton ein totales Bauverbot erlasse. Der Interpellant sitzt im falschen Boot!

→ Das Geschäft ist erledigt.

421 INTERPELLATION DER ALTERNATIVEN FRAKTION UND DER SP-FRAKTION BETREFFEND ÜBERNAHME DER PARKHAUSKOSTEN DURCH DEN KANTON WÄHREND DEN KANTONSRAT- UND KOMMISSIONSSITZUNGEN

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1187.2 – 11460).

Lilian **Hurschler-Baumgartner** hält fest, dass die Interpellanten mit den Antworten des Regierungsrats nicht sehr zufrieden sind. Sie zeigen auf, dass unsere Interpellation richtig und wichtig war. Es ist eines der wenigen Male, dass als Folge einer Interpellation konkrete Schritte vorgenommen werden. – Auslöser der Interpellation war die Sitzung vom 28. August 2003, an der die Motion der Votantin zum Thema «finanzielle Unterstützung von Mitgliedern des Kantonsrats mit Kindern im Vorschulalter» nicht einmal überwiesen wurde, mit dem Hauptargument, sie würde Kosten verursachen. Kosten in der Grössenordnung von weniger als 1'000 Franken pro Jahr notabene. An der gleichen Sitzung wurden alle Kantonsratsmitglieder darüber informiert, dass der Kanton Zug neuerdings bereit sei, die Parkplatzgebühren der Kantonsratsmitglieder während der Kantonsratssitzungen und der Kommissionssitzungen zu übernehmen. Dies kostet den Kanton pro Kantonsratstag, schätzungsweise 200 Franken. Lilian Hurschler ist davon ausgegangen, dass die Hälfte des Kantonsrates per ÖV anreist, hinzu kommen noch die vielen Kommissionssitzungen. Auf für unsere Fraktion unerfreuliche Art und Weise wurde an dieser Sitzung deutlich, dass das Thema Sparen von bürgerlicher Seite her sehr willkürlich gehandhabt wird. Je nach Thema ist man bereit, sehr viel Geld in die Hand zu nehmen. Andere Anliegen (meist im Bereich der Sozial- und Umweltpolitik) haben es sehr schwer; sogar dann, wenn sie ein Vielfaches weniger kosten. Dies ist nicht einfach so eine Behauptung, sondern etwas, das sich in vielen Voten und Abstimmungen im Rat immer wieder zeigt.

Es ist ein urpolitisches Thema: Wo wollen wir investieren? Welche Themen liegen uns am Herzen? Wo sehen wir Handlungsbedarf? Welche Prioritäten setzen wir? Hier erkennen wir das Gesicht einer Partei und einer Fraktion. Im Konkreten lässt sich herausspüren, welches Menschen- und Wertebild einer Partei und einer Fraktion zu Grunde liegt. Ein weiterer Punkt störte uns massiv: In den Gemeinden wurden zu

jener Zeit Parkplatzreglemente erstellt. oder bereits umgesetzt. In Risch war man sich in der Verkehrskommission, wo die Votantin selbst Mitglied ist, über alle Parteien hinweg einig, dass Parkplätze nicht mehr gratis zur Verfügung gestellt werden dürfen. Man hatte eingesehen, dass sich der Individualverkehr durch Parkplatzbewirtschaftung steuern lässt und tatsächlich viele Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen oder das Velofahren und das zu Fuss Gehen wieder neu entdecken. Genau in diese Zeit fiel diese Information über das Gratisparkieren, und es ist klar, dass sie in weiten Teilen der Bevölkerung auf grosses Unverständnis stiess. Für die Bevölkerung ist es nicht einsehbar, dass wir als Behördenmitglieder für Parkplätze nicht zahlen sollen, wenn die kantonale Verwaltung diese Gebühren aufbringt und auch auf öffentlichen Parkplätzen nur noch selten gratis parkiert werden darf. Die neuen Ausführungsbestimmungen vom 1. Juni 2004 sind deshalb dringend notwendig gewesen. Die Regierung hat damit ein wichtiges Signal gesetzt. Nun ist zu hoffen, dass diese Massnahme auch die gewünschte Wirkung bringt, dass nämlich mehr Behördenmitglieder per ÖV und/oder per Velo an die Sitzungen kommen (oder sich zusammen in ein Auto setzen und das Auto zu Hause lassen). Hoffen auf diese Umlagerung allein genügt jedoch aus Sicht der AF klar nicht. Es braucht zusätzliche Massnahmen (wie sie die Alternativen seit Jahren fordern und auch schon vielen zur Umsetzung verholfen haben). Zum einen liegt im Bereich der Werbung für den Langsamverkehr noch ein grosses Potenzial; zum anderen müssen die Tarife des öffentlichen Verkehrs langfristig tief bleiben – damit es sich auch finanziell lohnt, umzusteigen. Weiter braucht es flächendeckend sichere und attraktive Velowege. Der Bau des Velowegs Richtung Menzingen ist wieder ein ganz wichtiger Schritt in diese Richtung und der Realisierung der Velobrücke Alpenblick gehört oberste Priorität. Nun zu den einzelnen Antworten. Die Geste des Baudirektors war zwar grosszügig gemeint, die Auswirkungen dieser Geste jedoch schlecht. Wir sind froh, dass er dies auch so sieht. Antwort 2 zeigt auf, dass sich die Übernahme der Parkkosten mit den Zielen der Parkplatzbewirtschaftung und des Umweltschutzes niemals vereinbaren lassen. Dies ist immer ein Widerspruch! Ziel muss sein, möglichst viel motorisierten Verkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr umzulagern. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es aktive Massnahmen und nicht ein passives Abwarten. Der Kanton Zürich z.B. schenkt allen Kantonsrätinnen und Kantonsräten einen ÖV-Verbundpass im Wert von 1'700 Franken, analog dem Zugerpass im Wert von 495 Franken. (Der Zürcher Kantonsrat tagt wöchentlich!) Dieses Geschenk ist eine Investition, die sich sowohl mit den Ideen des Umweltschutzes als auch mit den Massnahmen zum ruhenden Verkehr optimal vereinbaren lässt. Sie sehen, gute Ideen bestehen bereits, man braucht das Rad nicht neu zu erfinden. Es braucht aber den Mut, diese Massnahmen umzusetzen. Und noch eine letzte Bemerkung: An schönen Tagen – sozusagen den besten Velotagen – genügen die zur Verfügung stehenden Velo-Abstellplätze hier draussen oft nicht. Beim Regierungsratsgebäude besteht die Chance, für Velofahrende attraktive gedeckte Veloabstellplätze mit Velohelmfächern zu realisieren.

Thomas **Lötscher**: Nachdem wir letztes Mal bereits eine 15er-Kommission eingesetzt haben, welche sich um das korrekte Verschliessen der Stimmcouverts kümmert, kommt nun wieder ein Thema von unglaublicher Wichtigkeit für die Zukunft unseres Staatswesens aufs Tapet. Wenn die Stimmbürger gewusst hätten, womit wir unsere Zeit verbringen, hätten sie das Steuerpaket wohl angenommen – nur um uns

zu mehr Effektivität und Effizienz zu zwingen. Die FDP-Fraktion findet es schon überflüssig, dass für die paar Parkplätze ein Reglement erlassen wurde. Die Auswirkungen dieses Papiertigers nehmen nun groteske Formen an, wenn der Baudirektor aufgrund einer netten Geste gelöffelt wird. Hoffen wir, dass er deswegen nicht in Handschellen aus diesem Saal geführt wird. Seine erfrischend knappen und doch träfen Voten würden fehlen. Eigentlich gibt es unter diesem Traktandum nur eine Frage, die interessiert: Die Beantwortung dieser überflüssigen Interpellation war ja auch nicht gratis. Keine Angst, der Votant fragt nicht, was dieser Spass gekostet hat. Aber es wäre interessant zu wissen, wie viele Parkkarten es dafür gegeben hätte.

Markus **Jans** stellt mehr als nur in Frage, ob diese Interpellation überflüssig war oder nicht. Er findet es unangemessen, dass Thomas Lötscher sagt, wenn eine Handlung des Regierungsrats läuft, die nicht legal ist, dass wir da nicht einmal nachfragen können. Er hofft, dass Sie das nächste Mal dann auch einfach sagen: Das ist okay, wir schauen nicht hin, und nicht noch lange debattieren.

Die SP-Fraktion dankt dem Regierungsrat für die Antwort. Einen Dank für die schnelle Beantwortung der Interpellation kann der Votant leider nicht übermitteln. Dass sie bei einer so offensichtlich klaren Rechtslage mehr als sechs Monate benötigt, ist doch erstaunlich und etwas unverständlich. Über die Beantwortung der Frage 1 sind wir doch etwas erstaunt, wenn da wörtlich steht: «Die Interpellanten haben diese Geste des Baudirektors richtig erkannt». Es kann sich wohl bei einer rechtswidrigen Handlung nicht um eine Geste handeln, sondern eher um eine unüberlegte Bevorteilung des motorisierten Individualverkehrs. Es ist auch unüberlegt, wenn ein Mitglied der Regierung sich als nobler Spender aufführt und sich darin zu sonnen wagt. Wir bedauern auch, dass für die Velofahrenden und zu Fuss Gehenden keine ähnliche Geste angeboten wurde und diese im Regen stehen gelassen werden. Genügend überdeckte Veloabstellplätze bleiben zumindest vor diesem Ratssaal ein Wunschdenken. Trotzdem möchten wir es nicht unterlassen, für die ehrliche Antwort zu danken. Einsicht ist der beste Weg zur Besserung.

→ Das Geschäft ist erledigt.

422 INTERPELLATION VON MARKUS JANS BETREFFEND STAND DER SOZIALEN INTEGRATION VON AUSLÄNDERINNEN UND AUSLÄNDERN IM KANTON ZUG

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1189.2 – 11449).

Markus **Jans** weist darauf hin, dass in der Schweiz jede Fünfte eine Ausländerin oder jeder Fünfte ein Ausländer ist, bei den Erwerbstätigen sogar jeder oder jede Vierte. Jeder Dritte von uns hat ausländische Wurzeln, im Gastgewerbe ist jede zweite Arbeitskraft nicht schweizerisch und auf der Welt sind wir alle Ausländer – fast überall. Es war nie die Absicht des Votanten und ist es bis heute nicht, ein Sparprogramm auszulösen, sondern es ist sein Bestreben, die vorhandenen Mittel zielgerichteter zu verwenden. Die Antwort des Regierungsrats zeigt auf, dass im Integrations-

bereich grosse Anstrengungen unternommen werden, viel davon auch ehrenamtlich. Diese Anstrengungen sind beizubehalten und wenn möglich sogar zu verstärken. Handlungsbedarf sieht der Regierungsrat in der Koordination und Vernetzung von professionellen und nicht professionellen Organisationen und Institutionen. Doppelspurigkeiten, so schreibt der Regierungsrat weiter, müssen vermieden und Synergien genutzt werden. Er schlägt vor, ein kantonales Leitbild zur Integration der ausländischen Wohnbevölkerung im Kanton Zug zu veröffentlichen und umzusetzen.

Die Stossrichtung des Leitbildes kann Markus Jans nur unterstützen. Ein Leitbild ist dringend nötig. Zu einem Leitbild gehört zwingend ein handlungsorientierter Massnahmeplan mit Kostenfolgen. Nur so lässt es sich wirkungsvoll umsetzen und sind die Resultate messbar. Eine Koordination und Vernetzung der professionellen und nichtprofessionellen Organisationen und Institutionen ist dringend notwendig. Es darf nicht mehr geschehen, dass innerhalb der Verwaltung zwei Organisationen von zwei Direktionen mit der gleichen Aufgabe beauftragt werden. Auf Grund der Verzettlung der Kräfte gibt es bis heute kein Kompetenzzentrum für die Integration. Die Fachstelle Migration und die Geschäftsstelle für Integrationsfragen und gegen Rassismus wären prädestiniert, eine solche Funktion zu übernehmen. Trotz unterschiedlicher Ausrichtung beider Stellen besteht in beiden Organisationen ein hohes Fachwissen und hohe Fachkompetenz, gepaart mit einem grossen Engagement. Die Fachstelle Migration blickt zudem in diesem Jahr auf eine 40-jährige Erfahrung zurück. Ein Kompetenzzentrum würde die Kräfte bündeln und die Finanzen zielgerichteter einsetzen lassen. Der Votant bedauert sehr, dass sich Arbeitgeber in den letzten Jahren aus der Verantwortung verabschiedet haben und die soziale Integration zunehmend dem Kanton und den Gemeinden überlassen. Arbeitskräfte werden durch unsere Wirtschaft angezogen und von ihr auch dringend benötigt. Daher sollen sich Arbeitgeber auch an den Kosten der Integration beteiligen. Ohne klare Regelung der Kosten kann die Integration nicht optimal gefördert werden. Eine solche Regelung müsste im Kanton Zug freiwillig oder per Gesetz angestrebt werden. Nach der Ausarbeitung des versprochenen Leitbildes erwartet Markus Jans von der Regierung eine klarere Themenführung bei Integrationsfragen. Dies ist umso wichtiger, weil damit eine weitere Verzettlung der Kräfte verhindert wird.

Maja Dübendorfer ersucht den Regierungsrat im Namen der FDP-Fraktion, eines nicht zu vergessen: Integration ist nicht nur eine Bringschuld, sondern auch eine Holschuld. Diese Gewichtung erwartet die FDP-Fraktion auch bei der Ausarbeitung des neuen Leitbildes. Wir stellen an uns sehr hohe Anforderungen, Ausländerinnen und Ausländer zu integrieren. Wo bleiben die Anforderungen an die Ausländerinnen und Ausländer, sich dem schweizerischen System, der deutschen Sprache anzupassen? Dies ist nämlich möglich. Diese Forderungen dürfen wir ausländischen Staatsangehörigen stellen. Wenn die Regierung ausführt, es benötige mehr Koordination, so stimmen wir dabei mit der Regierung überein. Die Koordination ist aber in erster Linie Sache der verschiedenen Vereine und nicht eine staatliche Aufgabe. Sollte also ein Leitbild eine Koordinationsstelle verlangen, wie wir dies bereits beim Beauftragen für Langsamverkehr, den wir Gott sei Dank abgelehnt haben, oder bei der Berufsintegration gesehen haben, würde sich die FDP klar gegen eine solche neue Stelle aussprechen. Die notwendige Koordination ist von den aufgeführten Institutionen selber vorzunehmen. Diese Vereine funktionieren gut und sind durchaus in der Lage, selber ihre Aufgaben miteinander abzusprechen und Doppelspurigkeiten zu vermeiden. –

Um ihrerseits Doppelspurigkeiten zu verhindern, hat die Votantin das von Andrea Hodel geschriebene Votum weder ergänzt noch umgeschrieben.

Berty Zeiter: Kennen Sie aus Erfahrung die Situation, dass Sie in eine neue, interessante, aber geschlossene Gruppe hineinkommen wollten? Z.B. während Ihrer Schulzeit in einem Ferienlager oder als Jugendliche an einem Fest. Wie haben Sie sich da verhalten? Wohl in vielen Fällen sehr angepasst und darauf bedacht, die Normen der Gruppe zu erspüren und zu übernehmen. Sie zeigten sich von Ihrer besten Seite. Und meist ist es Ihnen gelungen: Sie wurden akzeptiert und integriert. Sonst hätten Sie wohl nicht das Selbstbewusstsein aufbauen können, das Sie bis hierher in den Kantonsrat geführt hat. Was hier beschrieben wurde, ist Lebensstil-Integration, ein Teil der sogenannten «horizontalen Integration». – Menschen, die neu in unser Land kommen, leiden zusätzlich unter einer strukturellen Ungleichheit, unter der vertikalen Desintegration. Im Jahre 1999 kam eine Studie heraus mit Zahlen, Fakten und Erklärungsansätzen zur Kriminalität unter ausländischen Jugendlichen in der Schweiz. Hauptverfasser dieser Studie war Manuel Eisner, Soziologe und Gewaltforscher an der Uni Zürich. Die Studie hat aufgezeigt, dass junge Menschen aus anderen Kultur- und Sprachkreisen in den ersten Jahren ihres Hierseins stark motiviert sind sich anzupassen, unsere Normen zu adaptieren. Sie sind voller Hoffnungen und voll guten Willens. Diese positiven Haltungen können im Durchschnitt über fünf Jahre aufrechterhalten werden. Erleben sie jedoch bis dahin keine Ansätze von Integration, keine Gefühle des Auch-dazu-Gehörens, sondern weiterhin nur Ablehnung und Widerstand, kann ihr Verhalten kippen. Frustration, Hoffnungslosigkeit, Enttäuschung und Orientierungslosigkeit wachsen und wirken sich aus. Die Studie belegt, dass in den ersten Jahren des Aufenthalts in der Schweiz die Gewaltdelinquenz bei ausländischen Jugendlichen markant tiefer ist als im Durchschnitt aller Jugendlichen, nach zehn Jahren bei nicht erfolgter Integration aber überdurchschnittlich angestiegen ist.

Sie können dieses Phänomen sicher leicht nachvollziehen, wenn Sie sich auf der mitmenschlichen Ebene einfühlen. Deshalb liegt auch der Schluss klar auf der Hand: Integrationsbemühungen sind am erfolgreichsten, wenn sie die Ausländerinnen und Ausländer in der ersten Zeit ihres Aufenthalts bei uns erreichen. Effizienz und Effektivität decken sich in dieser Beziehung. Deshalb unterstützt die Votantin im Namen der AF das Anliegen des Interpellanten, dass der Kanton eine führende Position einnimmt in Bezug auf Integration. Was wir in den ersten Aufenthaltsjahren für die Integration eines ausländischen Menschen ausgeben, sparen wir in den folgenden Jahren zehnfach wieder ein. Durch koordinierte und gezielte Integrationsmassnahmen erreichen wir gleichzeitig mehrere Ziele:

- Integrierte Menschen sind schneller fähig, sich materielle und soziale Lebensgrundlagen zu schaffen.
- Wir sichern uns dadurch auch einen nachhaltigen Nachwuchs, der unsere massiven demographischen Probleme lösen hilft.
- Die Kriminalitätsrate unter Ausländern und deren Folgekosten werden sinken.

- Wir werden weniger Auswirkungen von Frustration und Gewalt erleben, wenn wir diese nicht durch Widerstand und Ablehnung der Migration und der Migrantinnen und Migranten fördern, sondern durch Integration von Anfang an vermeiden helfen. Deshalb sind starke Integrationshilfen nicht nur wünschbar, sondern in jeder Hinsicht notwendig.

→ Das Geschäft ist erledigt.

423 POSTULAT VON HANS CHRISTEN BETREFFEND SOFTWARE-LÖSUNG FÜR DAS HANDELSREGISTERAMT DES KANTONS ZUG

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1109.2 – 11483).

Hans **Christen** spricht als Postulant sowie als Sprecher der FDP-Fraktion. Er dankt dem Regierungsrat, dass er sich mit dem Postulat ernsthaft beschäftigt und das Projekt für das Redesign ISOV HRA nicht gestartet hat. Dank diesen Abklärungen hat man sich doch etwas tiefer mit der Softwarebeschaffung für das Handelsregister auseinandergesetzt. – Grundsätzlich will der Votant sich nicht in eine Vollzugsaufgabe des Regierungsrats einmischen. Da hier das ITL und das Handelsregister aber etwas zu expertengläubig waren und die Regierung auch kein Submissionsverfahren durchführen wollte, sah er sich dazu verpflichtet, eine Interpellation und anschließend ein Postulat einzureichen. Mit dieser Überprüfung konnte man einstweilen den seines Erachtens nach wie vor überrissenen Kostenrahmen von 2'300'000 Franken verfallen lassen. Wie hoch allfällige Prozesskosten bei Beschwerden von Mitbewerbern gewesen wären, kann Hans Christen nicht beurteilen.

Das Beispiel HRWin hat er erwähnt, weil 18 Deutschweizer Kantone und das Tessin diese Software benutzen und diese Applikation auf der vom Kanton Zug benutzten Microsoft Standardoberfläche laufen würde und diese Software für ca. 10 % des budgetierten Betrags zu beschaffen wäre. Wenn auch noch Schnittstellen in die Finanzbuchhaltung «Navision» zu tätigen sind, so würde dies bei Weitem nicht 2 Mio. Franken kosten! Der Postulant geht nach wie vor davon aus, dass die Kosten bei HRWin, die wie erwähnt von allen Deutschschweizerkantonen ausser dem Kanton Zug angewendet wird, realistisch sind. Man müsste zuerst von dieser Firma eine Grobofferte verlangen. So wie der Votant unterrichtet ist, wurde dies bis heute anscheinend unterlassen.

Die elektronische Signatur – wie in der Antwort des Regierungsrats erwähnt – gehört nicht in dieses Beschaffungskonzept. Die elektronische Signatur muss in absehbarer Zeit auch für andere Abteilungen der Verwaltung beschafft werden. Vorläufig fehlt jedoch noch die gesetzliche Grundlage von Seiten des Bundes dafür. Ein solches Projekt müsste dann meiner Meinung zusammen mit anderen Kantonen zuerst einmal definiert, realisiert und dann finanziert werden. Auch hier könnten bei einer Zusammenarbeit nicht zu unterschätzende Kosten eingespart werden. – Abschliessend empfiehlt Hans Christen, bei einer Submission der Softwarelösung für das Handelsregisteramt die Musskriterien so zu definieren, dass sicher zwei bis drei Softwarelieferanten in der Lage sind, eine Offerte einzureichen. Es darf nicht wieder

vorkommen, dass das ITL eine zweite Ausschreibung wie bei der Beschaffung der Finanzsoftware für den Kanton und die Gemeinden durchführen muss, womit eine Verzögerung mit Kostenfolge vermieden werden kann.

→ Das Geschäft wird als erledigt abgeschrieben.

424 POSTULAT VON MAX UEBELHART UND MAJA DÜBENDORFER-CHRISTEN BETREFFEND LINIENFÜHRUNG DER BUSLINIE NR. 3, BAAR-ZUG-OBERWIL

Es liegt vor: Bericht und Antrag des Regierungsrats (Nr. 1228.2 – 11493).

Max **Uebelhart** weist darauf hin, dass seitdem die neue Linienführung beim Bus Nr. 3 zur Diskussion steht

- a) der Gemeinderat Baar bei seiner ablehnenden Haltung geblieben ist,
- b) innert kurzer Zeit nach Bekanntwerden des Beschlusses «Bahn und Bus aus einem Guss» 1900 Baarerinnen und Baarer eine Petition gegen die Verlegung der Buslinie aus dem Dorfkern an den Bahnhof unterschrieben haben.

Es ist der gleiche Kanton resp. der gleiche Regierungsrat, welcher bei der Umgestaltung der Baarer Dorfstrasse mit der Strassen- und Linienführung der Busse mithilfe, den Dorfkern einerseits ausgezeichnet zu erschliessen und andererseits mit der gleichen Massnahme verkehrstechnisch massiv zu beruhigen. Gerade die Linie 3 mit den Fahrintervallen von 10 Minuten trägt entscheidend zur heutigen guten Situation bei. Mit der geplanten Linienführung über den Bahnhofplatz wurden auch zwei neue Haltestellen sowie eine Lichtsignalanlage am Kreuzplatz geplant. Die Baudirektion hat sich bei diesem Projekt sehr gesputet und bereits anfangs März den Grundeigentümern der neuen Überbauung Rathausplatz Pläne und Unterlagen zum Erwerb von Land für die Haltestelle Richtung Lättich zugestellt. Die gleichen Eigentümer haben bereits ihr Bauprojekt früher zu Gunsten der Haltestelle Kreuzplatz revidiert. Sie sind deshalb nicht bereit, dem Kanton Land für eine neue Bushaltestelle am Rand der Marktgasse zu verkaufen. Diese Aussage macht der Votant auch als Verwaltungsratspräsident der an der Überbauung beteiligten Raiffeisenbank Zug, welche dort vor wenigen Tagen ihren neuen Hauptsitz eröffnet hat. Damit ist auch seine Querverbindung zur Angelegenheit «Landverkauf» offen gelegt. Für die zweite Haltestelle in Richtung Bahnhof müsste ein Teil des Fellmann-Parks geopfert werden, was auch keinen Sinn macht. Zudem käme diese Haltestelle mit einer Entfernung von unter 100 Metern Luftlinie zum Bahnhof direkt in einer gefährlichen Kurve zu liegen.

Mit der Antwort des Regierungsrats ist Max Uebelhart mindestens teilweise befriedigt, weil Bereitschaft signalisiert wird, nach einer einjährigen Betriebsphase die Busbenutzerinnen und -Benutzer zu befragen und die Linienführung und damit auch die Haltestellen nochmals zu thematisieren. Gerade deshalb beantragt er dem Rat, das Geschäft offen zu lassen und das Postulat, im Gegensatz zur regierungsrätlichen Meinung, heute erheblich zu erklären.

Maja **Dübendorfer Christen** meint, die Antwort des Regierungsrats sei sehr gut und erschreckend logisch. Von dieser Betrachtungsseite her müsste man für die Führung der Buslinie 3 zum Bahnhof sein. Nach wie vor und trotzdem sind wir aber überzeugt, dass diese Linienführung Schwachstellen und Probleme aufweist. Sehr zentral, aber völlig ungelöst ist das Verkehrsproblem. Was nämlich geschehen wird, wenn der Verkehrsfluss auf der bereits heute überlasteten Kantonsstrasse Marktgasse mit zusätzlichen Bus-Stopps gestört wird, konnten wir Ende Mai eins zu eins erleben: Ein Lichtsignal regulierte den Verkehr auf der Baarer Neugasse. Der Verkehr staute sich durch ganz Baar bis zum Kreisel Lättich und nach Inwil. Es gab kein Entkommen. Und dieses Schau- oder Stauspiel kann sicher in Bälde wieder erlebt werden, wenn die Zuger Neugasse saniert und der Verkehr sehr zähflüssig durch Baar tröpfelt. Wird das unsere Zukunft sein, wenn ein Bus alle paar Minuten auf der Kantonsstrasse den gesamten Verkehr stoppt? Dennoch freuen auch wir uns, dass die SBB den Baarer Bahnhof so stark aufwertet und zusammen mit Privaten einen 30-Mio.-Bau realisieren will. Nur: Hat sich bereits jemand überlegt, wie viel zusätzlichen Verkehr es für ein solch gewaltiges Bauvolumen auf dem Baarer Bahnhofplatz geben wird? Dass der gesamte Baustellenverkehr neben dem ÖV durchkommen muss? Und dass all diese Lastwagen, Zulieferer und Handwerker auch im Stau stehen?

Wir verstehen die Antwort des Regierungsrates, doch die Votantin kann dem Antrag zur Nichterheblicherklärung nicht zustimmen. Aber sie darf hier öffentlich sagen, dass der Bus Nr. 3, wenn es sich zeigt, dass die Verkehrsprobleme auf der Kantonsstrasse Marktgasse nicht zufriedenstellend gelöst werden können, jederzeit wieder auf die Dorfstrasse und den alten Kurs zurückkehren kann. – Von der FDP-Fraktion kann sie sagen, dass diese sehr grossmehrheitlich dem Antrag des Regierungsrats zustimmt. Doch möchten wir vom Regierungsrat gern wissen, was er zu unternehmen gedenkt, damit im neuen Fahrplan die Haltestellen Zürich Enge und Wollishofen nicht gestrichen werden. Es ist ja beinahe schizophren, wenn im Kanton Zug alles mögliche getan wird, um den Pendlern so gute Verbindungen wie nur irgendwie möglich angeboten werden, aber in Zürich alle Passagiere bis zum HB gekarrt werden.

Beatrice **Gaier** hält fest, dass eine deutliche Mehrheit der CVP-Fraktion die Argumentation des Regierungsrats unterstützt und das Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» nach wie vor befürwortet. Die Grundidee eines kohärenten Gesamtsystems, die optimale Verknüpfung der Stadtbahn mit den Buslinien, soll nicht schon vor dem Start gefährdet werden. Die nach einem Jahr vorgeschlagene Überprüfung der neuen Linienführung mittels einer Umfrage bei den tatsächlichen Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs scheint uns ein konstruktiver Lösungsvorschlag zu sein. Je nach Resultat könnten dann noch Anpassungen vorgenommen werden.

Moritz **Schmid**, Präsident der Kommission für öffentlichen Verkehr, weist darauf hin, dass an der Kommissionssitzung vom 20. Oktober 2003 die Vorlage zur Anbindung des Busnetzes an die Stadtbahn diskutiert und intensiv beraten wurde. Ebenso wurde die Linienführung der Buslinie 3 durch die Ortschaft Baar angesprochen. Eine Diskussion über die Problematik der Postulanten wurde dannzumal nicht gewünscht und fand nicht statt, auch von den anwesenden Baarer Kommissionsmitgliedern nicht. Was auch aus dem Bericht der vorberatenden Kommission hervorgeht. Ebenso ist nicht bekannt, dass während der Behandlung der Vorlage im Kantonsrat sei-

tens der Postulanten das Wort über die Linienführung verlangt wurde. Auch auf die 2. Lesung wurde von den Postulanten keine Anträge in dieser Richtung gestellt. Es erstaunt Moritz Schmid schon ein bisschen, dass ein Vierteljahr nach der 2. Lesung ein solches Postulat eingereicht wurde. Es hilft mit, das sonst schon stark belastete Personal unnötig zu beschäftigen und die Staatskasse ungehörig zu belasten. Um den starken Verkehr auf der Dorfstrasse zu beruhigen, ist es sicher nur von Vorteil, wenn der Bus über den Bahnhof geführt wird, schon weil es nötig ist, die Fahrgäste auf die Stadtbahn zu bringen, und nicht zuletzt, weil der Bahnhof Baar auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 neu stündlich je einen Fernverkehrshalt von und nach Zürich und Zug-Luzern erhalten wird. – Der Kommissionspräsident möchte den Rat höflich bitten, den Antrag der Regierung zu unterstützen und das Postulat nicht erheblich zu erklären. – Die SVP-Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrats grossmehrheitlich zu.

Malaika **Hug** hält fest, dass die SP-Fraktion den Antrag der Regierung auf Nichterheblicherklärung des Postulats unterstützt. Dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss» sollte nicht von vornherein ein Stein in den Weg gelegt werden. Das Argument der Postulanten, dass es nicht sein darf, dass der Erfolg der Stadtbahn von der Buslinie 3 abhänge, ist für uns unverständlich. Denn das Gelingen des Konzepts ist doch gerade von der Linienführung der einzelnen Busse über die jeweiligen Bahnhöfe abhängig. Nur dadurch ist eine gut funktionierende Verknüpfung von Bahn und Bus am ehesten gesichert. Sicherlich finden Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer den Bahnhof auch, ohne direkt an den Bahnhof chauffiert zu werden. Doch liegt es nicht im Interesse des öffentlichen Verkehrs, diesen Weg so einfach als möglich zu gestalten, so dass der öffentliche Verkehr an Attraktivität gewinnt? Ausserdem gilt es zu beachten, dass andere Gemeinden – nehmen wir als Beispiel Cham – ebenfalls Einwände gegen die neue Linienführung bringen könnten, wenn die Gemeinde Baar ein Extrazügli fahren darf. Dies würde ein Gelingen der Verknüpfung von Bahn und Bus sehr in Frage stellen. Eine konsequente Umsetzung des Konzepts spricht daher für sich. Nicht zu vergessen seien die Investitionen des Kantons an den Bushof beim Bahnhof Baar, welche bereits im Hinblick auf eine Optimierung des öffentlichen Verkehrs zugesprochen wurden. Wir von der SP erachten die Antwort der Regierung als äusserst fair und vernünftig. Die einjährige Probezeit können wir nur unterstützen. Wenn die Mehrheit der Baarer ÖV-Benutzerinnen und Benutzer sich nach diesem Probejahr gegen die neue Linienführung ausspricht, sollte wirklich darüber nachgedacht werden, wie die zukünftige Linienführung der Buslinie Nummer 3 aussehen soll. Schliesslich ist der Kunde König und das Netz des öffentlichen Verkehrs sollte den Ansprüchen der Benutzerinnen und Benutzer desselben angepasst sein. Das Ziel sollte es doch sein, den öffentlichen Verkehr so attraktiv wie möglich zu gestalten, damit er auch effizient genutzt werden kann und vor allem auch genutzt wird.

Volkswirtschaftsdirektor Walter **Suter** weist darauf hin, dass mit dem Konzept «Bahn und Bus aus einem Guss», das der Kantonsrat ausdrücklich und grossmehrheitlich genehmigt hat, die Buslinien zu den Bahnhöfen Rotkreuz, Cham, Zug und Baar geführt werden sollen. Damit wird das Ziel verfolgt, die Verkehrslinien optimal zu vernetzen und eine lückenlose Transportkette zwischen Bahn und Bus, aber auch zwi-

schen den verschiedenen Buslinien herzustellen. Entsprechend wurden die Bushöfe bei allen der genannten Bahnhöfe – mit erheblichen finanziellen Mitteln vom Kanton unterstützt – ausgebaut. Indem wir daran festhalten, dass die Linie 3 in Baar ebenfalls zum Bahnhof geführt wird, wollen wir nicht einfach blindlings auf Biegen und Brechen das Prinzip der Verknüpfung von Bahn und Bus durchsetzen. Sondern wir sind der festen Überzeugung, dass es wichtig und praktisch sehr wirkungsvoll sein wird, wenn die Linie 3 in Baar zum Bahnhof geführt wird. Ganz kurz nochmals die wichtigsten Gründe dazu.

Die Linie 3 vom Lättich hat ein grosses Einzugsgebiet und ist damit ein entsprechend grosser Zubringer. Der Bahnhof Baar wird mit dem Fahrplanwechsel erheblich aufgewertet. Stündlich halten dort vier Stadtbahnzüge, stündlich gibt es je einen Fernverkehrshalt, der die Verbindung nach Zürich und nach Luzern sicherstellt. Dazu kommt der stündliche Halt der Zürcher S-Bahn. Es werden also in der Stunde sieben Verbindungen am Bahnhof Baar stattfinden. Die oft gehörte Befürchtung, dass keine Busse mehr auf der Dorfstrasse Baar fahren werden, stimmt nicht. Die Anzahl der Durchfahrten wird von heute 200 pro Tag lediglich auf 170 reduziert, weil eben andere Buslinien verstärkt werden. Der gewünschte Verkehrsberuhigungseffekt bleibt also auf der Dorfstrasse erhalten. Und wie gesagt: Der Regierungsrat hat sich bereit erklärt, die Linienführung der Linie 3 über den Bahnhof nach einem Betriebsjahr bei den Busbenutzerinnen und -benutzern zu evaluieren. Wir werden je nach Ergebnis dieser Evaluation das Thema nochmals angehen, falls dann die Linienführung in Frage gestellt wird.

Wichtig ist auch ein Wort zu den neuen Haltestellen beim Kreuzplatz. Sie gehen auf ein Postulat der Gemeinde Baar zurück. Sie will, dass die Busse, auch wenn sie zum Bahnhof geführt werden, mindestens trotzdem im Dorfkern anhalten. Das ist also nicht unser Wunsch. Und wenn man das tun will, müssen eben diese neuen Haltestellen geschaffen werden. Auch dass diese Haltestellen während dem ersten Betriebsjahr provisorisch gemacht werden sollen, geht auf den ausdrücklichen Wunsch des Gemeindepräsidenten von Baar zurück. Denn Baar will verhindern, dass während dieser Evaluationsphase schon Präjudizien mit teuren neuen Haltestellen gemacht werden. Dass diese provisorischen Haltestellen nicht ideal für den Verkehr sind, wissen auch wir. Aber wie gesagt, es ist nicht unser Anliegen, diese Haltestellen unbedingt zu machen. Es fragt sich, ob nicht die Dorfstrasse vom Bahnhof her genügend erschlossen wäre.

Walter Suter möchte den Rat einladen, den «erschreckend logischen» Antrag des Regierungsrats zu unterstützen und das Postulat nicht erheblich zu erklären. Es ist nämlich schwierig, das Postulat offen zu halten. Wir haben dort den ausdrücklichen Auftrag, die Linienführung zu überarbeiten, und das wollen wir nicht tun.

Zur Frage betreffend Zürich-Enge. Es ist tatsächlich so, dass bei der jetzt laufenden Fahrplandiskussion die neue Stadtbahn sehr breite und gute Unterstützung findet, aber der Halt in Zürich-Enge als grösstes Problem bleibt. Der Grund ist einfach: Die stündlichen Interregio-Züge, die heute in Cham, Rotkreuz, Zug und Baar anhalten und dann in Zürich-Enge, werden neu durch den neuen Tunnel zwischen Thalwil und Zürich geführt und fahren so an der Enge vorbei. Das kann man von unserer Seite her nicht ändern. Man versucht aber, gewisse Verbesserungen herzustellen. Als Ersatz ist z.B. vorgesehen, dass in den Hauptverkehrszeiten zwei Entlastungszüge eingesetzt werden, die dann in der Enge halten. Für die Bahnhöfe Baar und Zug gibt es Verbesserungen bei der S 21, die in der Enge halten. In den Hauptverkehrszeiten werden von 5.30 bis 8.00 Uhr sieben Züge geführt, am Abend sind es zwischen

16.30 und 18.30 Uhr vier Züge. Ein Problem ist es für den Ennetsee, für Rotkreuz, Hünenberg und Cham. Bei diesen Entlastungszügen ist es noch nicht sicher, wo sie überall halten. Bis jetzt ist vorgesehen, dass sie in Zug halten. Angesichts der guten Erschliessung durch die S 21 wäre es auch denkbar, dass sie in Rotkreuz oder in Cham halten. Aber hier sind Besprechungen im Gang. Wir haben uns schriftlich dafür verwendet, wir haben der SBB am 14. Juni geschrieben. Walter Suter hat auch ein Gespräch mit Benedikt Weibel und Paul Blumenthal von der Geschäftsleitung dazu benützt, um sie auf diese Problematik aufmerksam zu machen. Es wird jetzt abgeklärt, ob es bahntechnisch möglich ist, diese Halte in Cham und Rotkreuz zusätzlich zu machen, oder evtl. an Stelle der Halte in Baar und in Zug. Das wird jetzt intensiv abgeklärt. Wir versuchen auch, seitens der Buszubringer allenfalls einen früheren Bus nach Cham zu führen, damit man von Cham her den Anschluss in Zug an den Entlastungszug, der in der Enge hält, schafft. Wir sind also mit dieser Frage intensiv beschäftigt, aber der Votant kann noch keine Lösung bekannt geben.

→ Der Rat beschliesst mit 43 : 15 Stimmen, das Postulat nicht erheblich zu erklären.

425 INTERPELLATION DER CVP-FRAKTION BETREFFEND UMSETZUNG DES TEILRICHTPLANS VERKEHR (KANTONSSTRASSEN DER 1. PRIORITÄT)

Es liegt vor: Antwort des Regierungsrats (Nr. 1174.2 – 11481).

Georg **Helfenstein** weist darauf hin, dass die CVP-Fraktion die Umsetzung des TRP Verkehr sehr ernst nimmt. Die Diskussionen in der Zwischenzeit bis zur Beantwortung der Interpellation zeigen, wie wichtig dies ist. Wir sind immer noch der Meinung, dass an den Prioritäten nichts geändert werden darf, um in der Verkehrspolitik endlich Lösungen zu erreichen. Uns beunruhigen die grossen Verzögerungen bei der Nordzufahrt, aber auch bei der Tangente Neufeld. Auf Grund der Beantwortung sind bei der Tangente Neufeld noch politische Meinungsbildungen offen. Wie der Votant erfahren hat, kann der in der Beantwortung erwähnte Termin, im Sommer 2004 eine neue Variante der Regierung vorzulegen, eingehalten werden. Jedenfalls muss es unbedingt möglich sein, dass der Kreditantrag für das generelle Projekt dem Kantonsrat noch dieses Jahr vorgelegt werden kann. Georg Helfenstein hat noch folgende Fragen an den Baudirektor:

1. Um welche Differenzen handelt es sich hier im Wesentlichen?
2. Die Minitunnelabstimmung in der Stadt Zug im Herbst steht vor der Tür. Beabsichtigt die Regierung, auf Grund einer Annahme durch das Zuger Stadtvolk die Prioritäten zu wechseln, und wenn ja, auf Kosten welcher Projekte?

Wir danken dem Baudirektor für die Beantwortung dieser zusätzlichen Fragen und der Baudirektion für die zu leistende Arbeit. Wir hoffen, dass die genannten Prioritäten und Termine eingehalten werden.

Markus **Grüring** hält fest, dass die FDP-Fraktion mit der Antwort grundsätzlich einverstanden ist. Trotzdem erlaubt er sich ein paar grundsätzliche Bemerkungen. Wohin bewegen wir uns? Es ist doch einfach tragisch, wenn wir hilflos mit ansehen müssen, wie lange es dauert, bis ein Strassenprojekt schlussendlich realisiert werden kann. Obwohl wir bereits heute teilweise massiv im Stau stecken, planen wir dringend notwendige Infrastrukturbauten, die – sofern alles gut geht – erst frühestens im Jahr 2016 dem Verkehr übergeben werden können. Heute zählt der Kanton Zug ca. 102'000 Einwohner, im Kanton sind ca. 75'000 Autos immatrikuliert. Gemäss Aussagen der Kontaktstelle Wirtschaft werden wir im Jahr 2020 einen Bevölkerungszuwachs von ca. 30 % auf ca. 125'000 Einwohner haben, ca. 25 % mehr Arbeitsplätze (75'000), und das heute schon überlastete Verkehrsnetz wird sage und schreibe 45 % mehr Verkehr zu bewältigen haben. Klar, die Stadtbahn wird uns sicher helfen, den Super-Verkehrs-GAU zu verhindern, aber gleichwohl, diese Zahlen sprechen Bände und müssten uns massiv zu denken geben! Ist es wirklich richtig – und werten Sie diese Aussage bitte nicht als Angriff auf unsere demokratischen Rechte – dass dem Bürger so viele Verfahrensmöglichkeiten offen stehen, um dringende Projekte massiv und teilweise ungebührlich zu verzögern, aber damit diese schlussendlich doch nicht verhindern zu können, jedoch dafür zu sorgen, sie schlussendlich unnötig zu verteuern? Würde nicht die Möglichkeit bestehen, mindestens bei dringenden Strassenbauvorhaben (seit ca. 1985 wurden im Kanton Zug keine neuen Strassen mehr gebaut) gewisse «Einschränkungen» beim Verfahrensablauf «einzubauen»? Oder wie wäre es mit einer Kostenbeteiligung, die den Einsprechern aufgebrummt werden könnte, insbesondere dann, wenn durch die Einsprachen ein Projekt verteuert wird? Als Einwohner des verkehrsgeplagten Unterägeri rinnt dem Votanten schon heute der Schweiß von der Stirne, wenn er daran denkt, wie lang es wohl gehen wird, bis der dringend notwendige Umfahrungstunnel nicht nur in den Köpfen und auf dem Papier, sondern real existieren wird.

Berty **Zeiter** meint, die CVP sehe richtig, dass die zunehmende Stausituation auf unseren Strassen zu einem gewichtigen Abbau der Standortvorteile unseres wirtschaftlich prosperierenden Kantons führen werden. Um die auf uns zukommenden Verkehrsprobleme realistisch zu beurteilen, gilt es, folgende vier Fakten im Auge zu behalten:

1. Gemäss Richtplanvorgabe soll die Zuger Bevölkerung bis ins Jahr 2020 um 30 % wachsen. Das wird einen Mehrverkehr von 50 % mit sich bringen.
2. Die Nordzufahrt wird frühestens im Jahre 2008 eröffnet. Die Tangente Neufeld kommt nicht vor 2016, falls sie überhaupt gebaut wird. Die Reaktionen aus der Bevölkerung an der Orientierungsversammlung vom vergangenen 5. Mai lassen jedoch auf massiven Widerstand schliessen. Und falls vom Kammerkonzert Ennetsee der eine oder andere Teil gebaut wird, wird dies auch in diesem fernen Zeitrahmen sein.
3. Die wohlbekannteste Einsicht, dass mehr Strassen mehr Verkehr bringen.
4. Die zunehmend ins öffentliche Bewusstsein rückende Tatsache, dass das Ölzeitalter langsam aber sicher dem Ende zugeht und besser früher als später Alternativen zum heutigen Verkehrssystem gesucht werden.

Diese Fakten zeigen uns klar auf, dass mit neuen Strassenzügen unsere Verkehrsprobleme nicht gelöst werden können, wenn wir – im wörtlichen Sinn – so weiterfahren wie bisher. Da würden wir wohl schon in zehn Jahren gezwungen sein, ein Road-

Pricing, also eine Strassenbenutzungsgebühr für den ganzen Kanton einzuführen, um unser Auto von Rotkreuz nach Menzingen zu bewegen, wenn es da nicht ein verheissungsvolles kantonales Projekt gäbe: Die Stadtbahn! Wir freuen uns, dass sie im nächsten Winter ihren Betrieb aufnimmt. Wenn wir im Kantonsrat gemeinsam den Ausbau der 2. und 3. Etappe so tatkräftig unterstützen wie das im 1. Teil geschehen ist, vollzieht sich in unserem Kanton ein Quantensprung bei der Lösung unserer Verkehrsprobleme. Dann wird es in den Werbeprospekten für den Kanton Zug heissen: Die Stadtbahn bildet das Rückgrat einer gelungenen und effizienten Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse. Und dann wird der Kanton Zug einen neuen Standortvorteil, nämlich ein durchdachtes und innovatives Verkehrsnetz aufweisen, auch wenn (fast) keine neuen grossen Strassen mehr gebaut werden.

Baudirektor Hans-Beat **Uttinger** hält fest, dass der Kredit für das Projekt Tangente Neufeld nächste Woche in die Regierung kommt, am 28. August in die Strassenbaukommission, und dann liegt das Geschäft in den Händen des Rats. Die Diskussion über die Prioritäten führt der Kantons- und nicht der Regierungsrat. Frühestens 2007 in diesem Rat. – Markus Grüring muss sein Anliegen im bürgerlich beherrschten National- und Ständerat in Bern vorbringen.

→ Das Geschäft ist erledigt.

426 NÄCHSTE SITZUNG

Donnerstag, 1. Juli 2004.