



Volksabstimmung Kanton Zug
29. November 2009

Der Regierungsrat erläutert

Tangente Zug/Baar

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen
Ja zur Tangente Zug/Baar



Kanton Zug

Inhalt

- 03 Das Wichtigste in Kürze
Ausgereiftes Projekt
- 04 Tangente Zug / Baar
Wichtiger Teil eines Ganzen
- 06 Kanton, Baar und Stadt Zug planen Hand in Hand
Ein Gemeinschaftswerk
- 07 Breiter Zielkatalog
Strasse mit Mehrfachwirkung
- 08 Öffentlicher und Langsamverkehr profitieren
Kombi-Projekt
- 10 Ökologische Begleitplanung
Grüngürtel bleibt erhalten
- 12 Kosten und Termine
Finanzierung gesichert
- 14 Gegnerisches Komitee
Kontra Tangente Zug / Baar
- 16 Kantonsrat und Regierungsrat
Pro Tangente Zug / Baar
- 18 Abstimmungsvorlage
Kantonsratsbeschluss



Das Wichtigste in Kürze

Ausgereiftes Projekt

Vorhaben der ersten Priorität

Die Tangente Zug /Baar ist ein zentrales Vorhaben der kantonalen Verkehrsplanung. Zusammen mit weiteren Projekten hoher Dringlichkeit soll sie dazu beitragen, den motorisierten Verkehr zu verflüssigen. Dies ist zwingend nötig. Denn die täglichen Staus auf unseren Hauptachsen strapazieren nicht nur die Nerven der Autofahrenden und der Wohnbevölkerung. Sie behindern auch den öffentlichen Verkehr und belasten die Zuger Wirtschaft.

Tangente Zug /Baar mit Mehrfachwirkung

Die Tangente Zug /Baar erfüllt mehrere Funktionen auf einmal.

1. Sie bringt den Berggemeinden die lang ersehnte Direktverbindung zur Autobahn.
2. Sie entlastet das staugeplagte Ortszentrum von Baar und weite Teile von Zug Nord markant.
3. Sie verbessert die Erschliessung der Arbeitsgebiete im Dreieck Zug-Baar-Ennetsee dank der direkten Anbindung an die Autobahn sowie an den «Berg».
4. Die Tangente Zug /Baar vernetzt. Sie schafft die Voraussetzung, dass der Zuger Stadttunnel dereinst funktionieren und die Achse Zugerstrasse-Baarerstrasse für den öffentlichen Verkehr entlastet werden kann. Mit anderen Worten: Die Tangente Zug /Baar ist das fehlende und unverzichtbare Puzzleteil, das die übrigen Strassenbauvorhaben des Kantons zu einer funktionalen Einheit zusammenfügt.

Grüngürtel bleibt erhalten

Dank einer sorgfältig gewählten Linienführung und naturnaher Schutzbauten ist garantiert, dass der Grüngürtel zwischen Zug und Baar als Erholungsraum erhalten bleibt. Neue Fuss- und Velowege sowie renaturierte Bäche werden das Gebiet sogar noch aufwerten.

Finanzierung gesichert

Die Tangente Zug /Baar kostet 201 Millionen Franken. Ihre Finanzierung ist gesichert und beeinträchtigt keine anderen Projekte.

Abstimmungs- empfehlung

Kantonsrat (55 Ja : 19 Nein) und Regierungsrat empfehlen:

Ja zur Tangente Zug /Baar



Tangente Zug / Baar

Wichtiger Teil eines Ganzen

Infrastrukturen
sind wichtiger
Standortfaktor

Der Kanton Zug ist attraktiv. Die hohe Lebensqualität und die günstigen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft gingen in den letzten Jahrzehnten mit einer dynamische Entwicklung einher. Um damit Schritt zu halten und die erworbenen Standortvorteile zu sichern, hat der Kanton Zug seine Infrastrukturen laufend ausgebaut und modernisiert.

Nachholbedarf beim
Strassenbau

Ausnahme: das kantonale Strassennetz. Es ist streckenmässig auf dem Stand der frühen 1970er Jahre. Neu hinzugekommen sind seit damals einzig die Nordzufahrt und das Ja der Stimmenden zur Umfahrung Cham-Hünenberg. Im gleichen Zeitraum hat sich der Motorfahrzeug-Bestand aber verfünffacht! Die Folgen sind bekannt: Staus auf den Hauptverkehrsachsen, überlastete Ortszentren, Ausweichfahrten durch die Wohnquartiere.

Verkehr mit dosiertem
Ausbau verflüssigen

Der Zuger Kantonsrat hat deshalb in seinem Richtplan von 2004 zentrale Projekte festgesetzt, um das Netz der Kantonsstrassen punktuell zu verdichten. Dies mit den Zielen, die Erreichbarkeit sicherzustellen, den motorisierten Individualverkehr möglichst direkt auf die Nationalstrassen zu leiten und beeinträchtigte Ortszentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der Verkehr soll mit gezielten, verkehrstechnisch zusammenhängenden Projekten verflüssigt werden.

Wirkung im
Zusammenspiel

Die Tangente Zug / Baar ist eines dieser Projekte, die – den Teilen eines Puzzles gleich – optimal aufeinander abgestimmt sind. Sie alle sind unverzichtbar, weil sie ihre volle Leistung erst im Zusammenwirken voll entfalten können. Zusammen aber bilden sie ein System, von dem der Berg genauso wie die Gemeinden im Tal, der Individualverkehr genauso wie der öffentliche Verkehr, die Bewohnerinnen und Bewohner genauso wie Gewerbe und Wirtschaft profitieren.



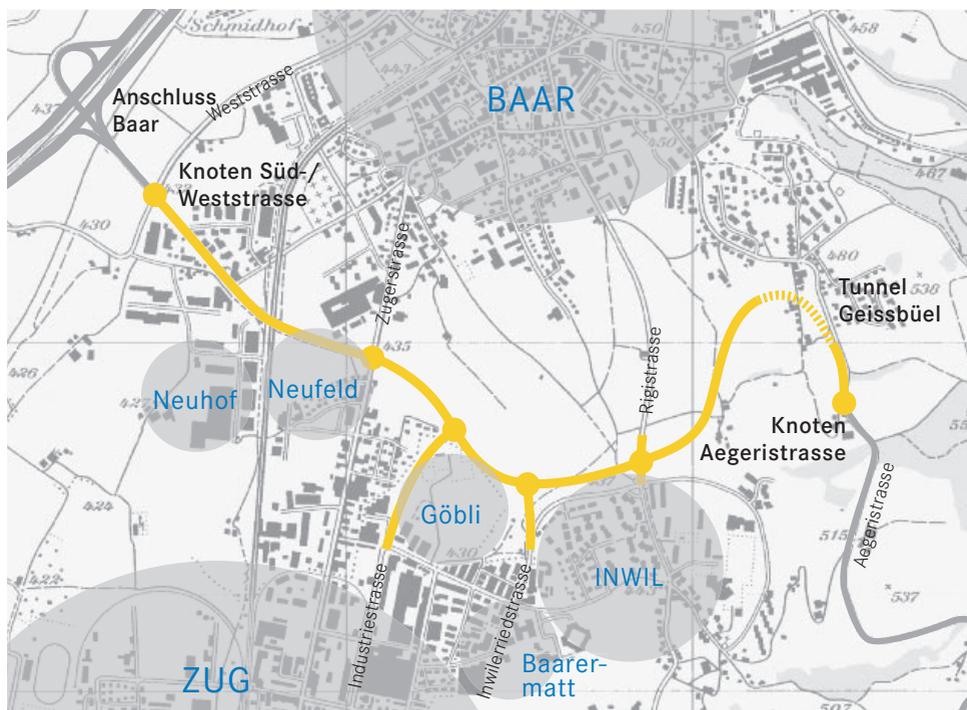
Ein Gemeinschaftswerk

Überlastete Ortszentren

Wer heute von den Berggemeinden auf die Autobahn oder in die Arbeitsgebiete im Dreieck Zug-Baar-Ennetsee will, muss zwangsläufig durch den Ortskern von Baar oder durch die Siedlungen von Zug fahren. Nicht zuletzt deshalb sind die Strassen in diesen Gebieten seit Jahren stark belastet.

Gemeinschaftswerk

Der Regierungsrat hat deshalb der Gemeinde Baar und der Stadt Zug 1999 den Auftrag erteilt, eine direkte Ost-West-Verbindung zwischen den Berggemeinden und der Autobahn zu planen. Auf diese Weise ist in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Zug das Projekt Tangente Zug/Baar entstanden.





Strasse mit Mehrfachwirkung

Zweispurige Hauptstrasse

Die Tangente Zug/Baar führt als zweispurige Kantonsstrasse vom Anschluss Margel an der Ägeristrasse zum Knoten Zugerstrasse im Talboden. Von dort verläuft sie auf der heutigen Südstrasse, die bis zum Autobahnanschluss Baar auf drei Spuren ausgebaut wird. Die Einbindung in das bestehende Strassennetz erfolgt über sechs Knoten. Insgesamt weist die Neubaustrecke eine Länge von drei Kilometern auf. 370 Meter davon verlaufen im Tunnel Geissbuel.

Vier Funktionen:

- Verbinden

Die Tangente Zug/Baar erfüllt mehrere Funktionen auf einmal: Die Berggemeinden erhalten den lang erhofften Direktanschluss an die Autobahn Richtung Zürich, Luzern und Gotthard. Zugleich stellt die Tangente die schnellste Verbindung zum Zuger Kantonsspital her. Sie bietet aber auch Vorteile in der Gegenrichtung, indem die Berggemeinden ohne Umweg über Baar oder Zug zu erreichen sind.

- Erschliessen

Die Tangente Zug/Baar bindet die aufstrebenden Arbeitsgebiete im Dreieck Zug-Baar-Ennetsee direkt an die Autobahn und an die Berggemeinden an. Das heisst: kürzere Fahrzeiten, geringere Transportkosten und weniger Schwerverkehr auf den lokalen Strassen.

- Entlasten

Die Tangente Zug/Baar entlastet das bestehende Strassennetz im Raum Zug – Baar grossräumig. Profitieren werden vor allem das Ortszentrum und die Ägeristrasse in Baar sowie weite Teile von Zug Nord. Entlastung also zum Vorteil von vielen: Anwohnerinnen und Anwohnern, Autofahrenden, Gewerbe und nicht zuletzt zum Vorteil des öffentlichen Verkehrs.

- Vernetzen

Die Tangente Zug/Baar ist kein isoliertes Bauvorhaben. Sie ist Teil eines sorgfältig geknüpften Gesamtverkehrsnetzes. Sie ermöglicht die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs auf der Achse Zugerstrasse – Baarerstrasse.

Kombi-Projekt

Vorteile für öffentlichen und Langsamverkehr

Die Tangente Zug / Baar dient nicht nur dem motorisierten Privatverkehr. Sie ist vielmehr ein Kombi-Projekt, das auch dem öffentlichen Verkehr, den Fussgängerinnen, den Fussgängern und den Rad fahrenden (Langsamverkehr) zu Gute kommt.

Fahrplansicherheit

Der Kantonsrat hat in seinem Richtplan von 2004 die Strategie festgelegt, die zunehmende Mobilitätsnachfrage prioritär über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu decken. Damit dieses Angebot jedoch angenommen wird, braucht es vor allem eines: Fahrplansicherheit. Und dies nicht nur bei SBB und Stadtbahn, sondern auch bei den Bussen als Feinverteiler. «Bahn und Bus aus einem Guss» kann nur funktionieren, wenn die Busse nicht in den Staus stecken bleiben. Es braucht somit gezielte Entlastungen der Hauptverkehrsstrecken, wie sie eben die Strassenprojekte des Richtplanes vorsehen.

Busse aus Stau befreit

Gross ist der Effekt auch bei der Tangente Zug / Baar. Denn sie bildet zusammen mit der Nordzufahrt und dem künftigen Stadttunnel Zug ein eigentliches Beschleunigungssystem für den öffentlichen Verkehr im Raum Baar – Zug. Die Tangente entlastet vor allem den nördlichen Teil der Hauptachse Marktgasse – Zugerstrasse – Baarerstrasse bis auf die Höhe der Ahornstrasse in Zug. Südlich davon wirkt die Nordzufahrt verkehrsmindernd auf die Baarerstrasse. Im Zentrum von Zug wird es künftig der Stadttunnel sein, der die Anschlussstrecken Bahnhofstrasse und Neugasse entlasten wird.

Langsamverkehr gewinnt

Die Verkehrsreduktion auf der Achse Zugerstrasse – Baarerstrasse macht es möglich, den Strassenraum umzugestalten und ihr den Charakter einer Sammelstrasse zu verleihen. Davon profitiert nicht zuletzt der Langsamverkehr, indem sich die Strasse leichter und sicherer queren lässt. Für das kantonale Radwegnetz ist dies ein entscheidender Gewinn, weil die Ost-West-Beziehungen dadurch eine deutliche Aufwertung erfahren. Die Umgestaltung der Zuger- und der Baarerstrasse verbessert schliesslich auch das städtebauliche Umfeld der Strasse und somit die Lebensqualität in diesem Raum.



Die Entlastung der heutigen Achse Zuger-/Baarerstrasse schafft Raum für den Ausbau der Buslinien und die Vernetzung von öffentlichem und privatem Verkehr.



Ökologische Begleitplanung

Grüngürtel bleibt erhalten

Schonung als Planungsziel

Die Tangente Zug/Baar schont Siedlung und Landschaft. Dank einer sorgfältigen Linienwahl gliedert sich die neue Kantonsstrasse geschickt in das Gelände ein und beansprucht nur ein Minimum an Kulturland. Zudem führt die Strasse in ausreichendem Abstand an den Wohngebieten und an der Grundwasserzone im Gebiet Sternen vorbei.

Effizienter Lärmschutz

Zur Verstärkung des Lärmschutzes sind zahlreiche Massnahmen geplant. Die aufwändigste ist der Tunnel im Gebiet Geissbüel. Er schirmt die Baarer Wohngebiete Geissbüel, Burgmatt und Rote Trotte effizient gegen Immissionen ab. Westlich des Knotens Rigistrasse und namentlich beim Baarer Ortsteil Inwil sorgen naturnah gestaltete Grünwälle und punktuelle Schutzwände für die nötige Geräuschminderung.

Mehr Fuss- und Radwege

Die bestehenden Fuss- und Velowege durch das beliebte Naherholungsgebiet zwischen Baar und Zug bleiben erhalten. Das Angebot wird gar noch erweitert, und zwar um 2,5 Kilometer Länge. Dazu kommt der Neubau einer Fuss- und Radwegüberführung, die im Bereich der Inwilerriedstrasse ein gefahrloses Queren der Tangente erlaubt.

Ökologischer Ausgleich

Der Grüngürtel zwischen Zug und Baar bleibt als Raum für Erholung und Landwirtschaft also weiterhin erhalten. Er wird zum Teil sogar aufgewertet, so etwa durch die Anlage ökologischer Ausgleichsflächen und die Renaturierung zahlreicher Bäche.

Schutz durch Richtpläne

Den Schutz und Erhalt des Grüngürtels garantieren aber auch die Richtpläne von Kanton und Gemeinden, so zum Beispiel in Form von Siedlungsbegrenzungslinien oder durch die Bezeichnung von Freihaltezonen (Naherholungs- und Landschaftsschongebiet, Gewässerschutzzone).



Der Ausbau bestehender Fuss- und Velowege wertet das wichtige Erholungsgebiet zwischen Baar und Zug auf.



Kosten und Termine

Finanzierung gesichert

Kosten

Der Objektkredit für die Tangente Zug / Baar beträgt 201 Millionen Franken. Darin eingeschlossen sind die Planung, der Landerwerb und der Bau sowie eine Reserve von 35 Millionen Franken.

Finanzierung gesichert, ohne Nachteile für andere Projekte

Die Kosten gehen zu Lasten der Spezialfinanzierung Strassenbau des Kantons Zug. Diese «Kasse» wird mit Erträgen der Motorfahrzeugsteuern und mit Treibstoffzoll-Geldern gespeist. Allgemeine Steuermittel sind keine erforderlich.

Die Finanzierung der Tangente Zug / Baar ist auch ohne Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern und der allgemeinen Steuern gesichert. Deren Bau stellt weder den Stadttunnel Zug noch die Umfahrung Unterägeri oder andere Projekte der ersten und zweiten Priorität finanziell in Frage.

Eröffnung 2020

Terminplan:	
Bau-, Auflage- und Ausführungsprojekt	2010 bis 2016
Baubeginn	2016
Eröffnung	2020

Hoher Nutzen

Die Investition in die Tangente Zug / Baar lohnt sich. Denn ihr Nutzen ist hoch. Sie leistet einen unverzichtbaren Beitrag zur Verbesserung der Mobilität im Kanton Zug und dient damit der Volkswirtschaft, das heisst uns allen.



Die Tangente entlastet Baar und Zug.

Kontra Tangente Zug / Baar

Die Tangente bringt wenig, kostet viel und zerstört ein Naherholungsgebiet

Staus werden nur verschoben

Die Tangente Zug-Baar (TZB) kann die Erwartungen zur Abnahme der Stausituationen nicht erfüllen. Sie führt in den Hauptverkehrszeiten zu einer garantierten Überlastung der beiden Knoten Zugerstrasse / Neufeld und Süd-/Weststrasse und somit zu neuen Staus.

Illusion freie Autobahnzufahrt

Die TZB beruht auf einem falschen Konzept: Die Mehrheit der Autofahrenden aus den Berggemeinden will nach Zug und Baar. Nur eine Minderheit (weniger als 30%) will auf die Autobahn. Wegen der Staus wird dies aber kaum schneller gehen als heute.

Überregionaler Mehrverkehr für die Berggemeinden

Die TZB bewirkt eine unerwünschte grossräumige Verkehrsumlagerung, weil sie eine attraktive Alternative zum Hirzel ist. Dies führt zu mehr Durchgangsverkehr – insbesondere Schwerverkehr – in den Berggemeinden, vor allem in Menzingen.

Die Grüne Lunge Zug-Baar wird zerstört

Die Tangente durchschneidet die Landschaft und zerstört ein beliebtes Naherholungsgebiet. Eine Fläche von 12 Fussballfeldern wird zubetoniert. Die Tangente gefährdet auch die Grundwasserschutzzone zwischen Zug und Baar, die von grosser Bedeutung für die Wasserversorgungen in Zug und Baar ist. Erhalten wir späteren Generationen einen intakten Grüngürtel zwischen Baar-Dorf und Inwil und von der Baarer Oberallmend bis zur Hauptstrasse Zug-Baar.

Massive Beeinträchtigung für Inwil

Die massiven Immissionen durch Lärm, Abgase und Staub beeinträchtigen die Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner von Inwil und der weiteren Quartiere im Einzugsgebiet der Tangente. Die neue Strasse wird – abgesehen von einem 370 Meter langen Tunnel mit einer Steigung von 7,45% – durch die offene Landschaft geführt.

Die TZB teilt Baar

Die neue Strasse ist keine Tangente, sondern ein Keil zwischen Baar und Inwil. Sie verbindet nicht, sondern teilt. Rund 24'000 Autos werden täglich an Inwil vorbei brausen.

Unterm Strich keine Entlastung

Die Entlastung der Marktgasse in Baar – immer noch 15'800 Autos täglich – kontrastiert mit der Mehrbelastung der Industriestrasse in Zug, die durch ein Wohngebiet führt. Mit Tangente werden es 11'050 Autos sein, ohne Tangente 8'600. An der Neugasse in Zug ändert sich nichts: über 20'000 Autos am Tag, auch mit Tangente. Auf der Zugerstrasse in Baar beträgt die Reduktion gerade mal 2'200 Autos – von 13'900 auf 11'700. Und auf der Rigistrasse zwischen Inwil und Baar wächst mit Tangente der Verkehr auf 9'600 Autos.

Probleme anders lösen

Die Erschliessung von Inwil, Baarermatte und Göbli ist heute ungenügend. Dazu braucht es aber keinen Berganschluss. Eine direkte, einfache Anbindung der Baarermatte an den Knoten Neufeld genügt. Den Berggemeinden würde ein Stadttunnel mehr nützen: Der Verkehr müsste sich nicht mehr durch den alten Zuger Stadtkern wälzen, und die Busse hätten freie Fahrt.

Kostet viel und bringt wenig

Der Bund kommt in seinem Prüfbericht zu folgendem Schluss: «Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Insgesamt wird die Entlastungswirkung angesichts der hohen Kosten als zu gering eingestuft. Teilweise werden die Immissionen in andere bestehende Siedlungsgebiete umgelagert. Zusätzlich wirken der Zerschneidungseffekt in einem Siedlungstrenngürtel gemäss kantonalem Richtplan, der Zersiedelungseffekt und der Flächenverbrauch negativ.» Deshalb wird es für die Tangente auch kein Geld aus Bern geben.

Nein zur Tangente Zug-Baar

Pro Tangente Zug / Baar

Überzeugendes Konzept

Das Konzept der Tangente Zug / Baar überzeugt. Das vermögen auch die ungenauen und teils falschen Zahlen der Gegnerschaft nicht zu verschleiern. Beispiel Entlastung: Nicht eine Minderheit von «weniger als 30%» will vom Berg auf die Autobahn, sondern deren 35%. Dazu kommen die Direktfahrten ins Arbeitsdreieck Zug-Baar-Ennetsee, so dass unter dem Strich eine Mehrheit von 55% des Verkehrs über die Tangente ins Tal abfliessen wird.

Grossflächige Entlastungen

Ein Grossteil der heutigen Umwegfahrten durch das Ortszentrum von Baar und die Wohngebiete von Zug Nord wird somit entfallen. Mit höchst erfreulichen Wirkungen für die Anwohnerschaft: 60% weniger Motorfahrzeuge auf der Ägeristrasse und minus 31% auf der Marktgasse in Baar; 39% weniger Fahrten auf der Ägeristrasse in Zug und Halbierung der Frequenzen auf der Achse Baarerstrasse-Zugerstrasse. Die Tangente Zug / Baar bewirkt folglich massive Verkehrsabnahmen auf dem bestehenden Strassennetz, wovon nicht zuletzt der öffentliche Busverkehr profitieren wird.

Teil eines Gesamtsystems

Die Leistung der neuen Kantonsstrasse geht im Übrigen weit über die Entlastungsfunktion hinaus. Sie ergänzt das bestehende Kantonsstrassennetz gezielt und bildet zusammen mit den weiteren Projekten des Richtplanes eine funktionale Einheit. Diesen Gesamtzusammenhang verkennt die Gegnerschaft. Wie könnte sie sonst fordern, die Tangente nur als Stummel in der Baarerermatt zu bauen oder den Stadttunnel anstelle der Tangente Zug / Baar zu realisieren? Damit wären alle Entlastungswirkungen der Tangente Zug / Baar dahin. Auch die matchentscheidenden für den Stadttunnel. Denn dieser wird schon mit Tangente Zug / Baar voll ausgelastet sein, wie die Modellrechnungen zeigen.

Fakten sind eindeutig

Überhaupt die Verkehrszahlen: Sie bringen einige Aussagen der Gegnerschaft ins Wanken. So etwa die Ansicht, mit der Tangente Zug / Baar würden Staus bloss verschoben und die Knoten im Neufeld



«garantiert» überlastet. Dem widersprechen die Zahlen genauso wie die Annahme, die neue Kantonsstrasse führe Ausweichverkehr vom Hirzel nach Menzingen. Richtig ist vielmehr, dass die Tangente Zug / Baar den Verkehr grossräumig verflüssigt und sich bestens in das bestehende Strassennetz integriert.

Grüngürtel bleibt erhalten

Auch baulich gliedert sich die Tangente Zug / Baar optimal in die gegebenen Strukturen ein. Allein schon die sorgfältige Linienführung am Rand des Landschaftsraums bietet Gewähr, dass die Landwirtschafts- und Erholungszone erhalten bleibt. Zudem sorgt ein angemessener Abstand zu Siedlung und Grundwasser für den nötigen Schutz vor unerwünschten Immissionen. Dank der ganzheitlichen Planung wird der Grüngürtel nicht nur erhalten. Er wird sogar gezielt aufgewertet, etwa durch den Ausbau des Fuss- und Radwegnetzes, durch die Renaturierung von Bächen und durch die Anlage von ökologischen Ausgleichsflächen. Auch der Baarer Ortsteil Inwil profitiert, indem die Inwilerriedstrasse vollständig beruhigt werden kann. Von «massiven Beeinträchtigungen» für dieses Gebiet kann jedenfalls keine Rede sein.

Nutzen ausgewiesen

Die Tangente Zug / Baar ist für uns alle von grossem Nutzen. Das bestätigt auch der Bund in seinem Prüfbericht zum Zuger Agglomerationsprogramm. Leider wird dies von der Gegnerschaft verschwiegen und nur der Preis ins Zentrum gestellt. Ein Preis notabene, der eng mit dem Sonderaufwand für die vielen Schutzmassnahmen zusammenhängt. Fakt ist jedenfalls, dass die Kosten eines permanent überlasteten und blockierten Verkehrssystems weit höher wären. Daran kann niemand ein Interesse haben. Deshalb: Ja zu einem vitalen und mobilen Kanton Zug, Ja zur Tangente Zug / Baar.

Kantonsratsbeschluss

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

vom 28. Mai 2009

Der Kantonsrat des Kantons Zug,
gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung¹⁾, beschliesst:

- § 1 Für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes «Tangente Zug / Baar» wird zulasten der Spezialfinanzierung gemäss § 35 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996²⁾ ein Objektkredit von 201 Mio. Franken beschlossen (Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex April 2007).
- § 2 Dieser Kantonsratsbeschluss tritt nach der Annahme durch das Volk (§ 34 Abs. 4 der Kantonsverfassung; Behördenreferendum) am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft³⁾.

Zug, 28. Mai 2009
Kantonsrat des Kantons Zug
Der Präsident
Bruno Pezzatti
Der Landschreiber
Tino Jorio

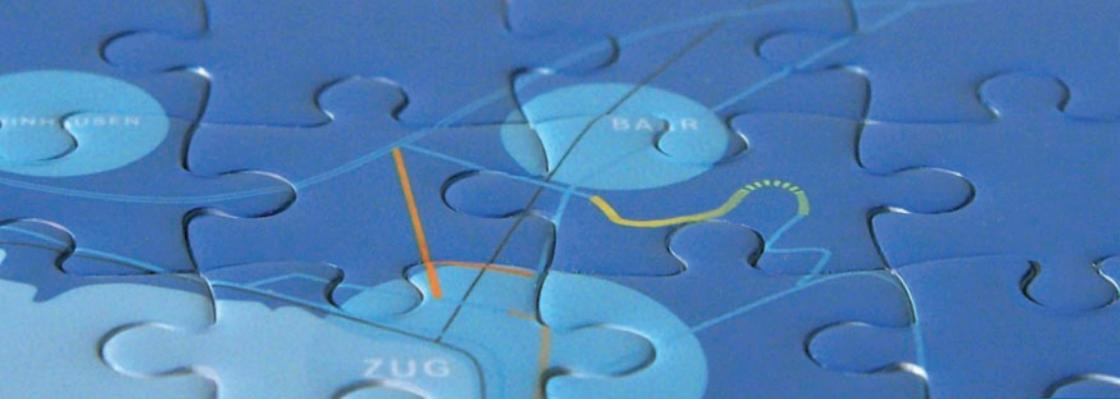
¹⁾ BGS 111.1

²⁾ BGS 751.14

³⁾ Inkrafttreten am...



Tangente Zug / Baar: verbinden, erschliessen, entlasten, vernetzen.



Abstimmungsempfehlung

Für eine sinnvolle Gesamtverkehrslösung

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen
Ja zur Tangente Zug/Baar