



Kantonsratsbeschluss

betreffend Freigabe eines Objektkredites für die Erarbeitung des Generellen Projektes des Stadttunnels Zug

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 13. Januar 2012

Sehr geehrte Frau Präsidentin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrates vom 20. Dezember 2011 (Vorlagen Nrn. 2103.1/2 - 13952/53) im Rahmen einer halbtägigen Sitzung am 13. Januar 2012 beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, sowie Dr. Arnold Brunner, juristischer Mitarbeiter der Baudirektion, unterstützt. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1. Ausgangslage
2. Eintretensdebatte
 - a) Vorgeschichte
 - b) Planungskosten
 - c) Flankierende Massnahmen
 - d) Abklassierung von Kantonsstrassen
 - e) Weiteres Vorgehen
3. Detailberatung
4. Antrag

1. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2103.1/2 - 13952/53 seitens des Regierungsrates ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt. Eine Wieder-gabe der Ausgangslage in diesem Bericht erübrigt sich deshalb.

2. Eintretensdebatte

Zu Beginn orientierten Baudirektor Heinz Tännler, Kantonsingenieur Urs Lehmann sowie Stefan Vollmann, Abteilungsleiter Strassenbau des Tiefbauamtes, über die Vorlage. Damit haben sich die Kommissionsmitglieder einen Überblick verschaffen können.

a) Vorgeschichte

Die Vorgeschichte des Stadttunnels ist in der Vorlage des Regierungsrats ebenfalls ausführlich beschrieben worden. Die Kommission liess sich bereits an ihrer dritten Sitzung vom 9. November 2011 einlässlich über die Vorgeschichte des Projektes, die strategische Zwischenphase und die Projektorganisation orientieren. Vor der strategischen Zwischenphase haben der Kanton und die Stadt Zug das formelle Vorgehen vertraglich vereinbart. Dabei wurde entschieden,

auch die Bevölkerung in diesen Prozess im Rahmen eines Begleitgremiums und in Fachgruppen zu integrieren. Dieser Prozess war ein voller Erfolg. Er führte zu der nun vorliegenden Bestvariante U65, die jetzt in ein Generelles Projekt überführt werden soll.

b) Planungskosten

Die vorliegend beantragten Kosten für das Generelle Projekt des Stadttunnels auf der Basis der Bestvariante U65 in der Höhe von 3.4 Mio. Franken (inkl. 8 % MwSt., Preisbasis: Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2011) werden vollumfänglich vom Kanton Zug getragen. Demgegenüber trägt die Stadt Zug die Planungskosten im Bereich des Teilprojektes Zentrum^{plus} in der Höhe von Fr. 410'000.--. Die Kosten für das Teilprojekt Zentrum^{plus} sind deshalb nicht Bestandteil dieser Kreditvorlage.

Die Kommission war sich bewusst, dass vor der strategischen Zwischenphase und bis zum Vorliegen der heutigen Bestvariante U65 bereits Kosten und Aufwendungen angefallen sind. Sie wollte deren Umfang wissen. Die Baudirektion konnte dazu folgende Auskünfte erteilen:

Die externen Kosten und Aufwendungen, die seit dem Jahr 2004 für die früheren Planungsstudien, deren Untersuchung und Bewertung bis zur damaligen Bestvariante 3+ angefallen sind, betragen Fr. 895'000.--. Aufgrund der Annahme des Gegenvorschlags zur Volksinitiative «Minitunnel jetzt» an der Urnenabstimmung vom 26. September 2004 steuerte die Stadt Zug an die damaligen Planungskosten einen Beitrag in der Höhe von Fr. 250'000.-- bei. Die internen Aufwendungen des Tiefbauamtes schlugen in dieser Phase mit rund 1'570 Mannstunden zu Buche. Des Weiteren fielen für die in der sogenannten "strategischen Zwischenphase" neu eröffnete Variantendiskussion externe Kosten in der Höhe von Fr. 669'000.-- an. Hinzu kamen noch interne Aufwendungen von rund 1'850 Mannstunden.

Die Kommission liess sich ausserdem darüber informieren, dass die Baudirektion die Finanzierung der in den kommenden Jahren und Jahrzehnten geplanten Hoch- und Tiefbauvorhaben mit einem Investitionsvolumen von 2.55 Mia. Franken mit der Finanzdirektion intensiv diskutiert hat. Dabei wurden alle aus heutiger Sicht geplanten Projekte berücksichtigt. Dazu gehörten auch die Umfahrung Cham-Hünenberg (UCH), die Tangente Zug/Baar und die Strecke Grindel-Bibersee. Sie wurden in diese Berechnungen aufgenommen, obwohl deren Finanzierung über die Strassenrechnung bereits gesichert ist. Sämtliche Hoch- und Tiefbauprojekte wurden auf die Zeitschiene gelegt. Dabei ergab sich Folgendes: Sämtliche Projekte, insbesondere auch die Umfahrung Unterägeri können durch den Kanton Zug ohne weiteres finanziert werden. Es ist klar, dass die Tiefbauten nicht vollständig über die Strassenrechnung finanziert werden können. Diese Spezialrechnung kann Projekte wie den Stadttunnel oder die Umfahrung Unterägeri nicht auffangen. Die Strassenrechnung wird dabei in ein Minus geraten. Bei der Strassenrechnung handelt sich aber lediglich um eine Darstellung der Spezialfinanzierung innerhalb der Gesamtrechnung des Kantons. Mit den heute vorhandenen Reserven sowie aufgrund von Annahmen und Prognosen wird der Kanton Zug jedoch im Stande sein, sämtliche geplanten Investitionen durch eigene Mittel zu finanzieren. Allfällige Subventionen aufgrund der Agglomerationsprogramme des Bundes bleiben bei dieser Beurteilung unberücksichtigt.

c) *Flankierende Massnahmen*

Die Kommission stellte sich die Frage, ob die flankierenden Massnahmen - wie bei der UCH und der Tangente Zug/Baar - und die Umorganisation des Altstadtbereiches dereinst Bestandteil des Baukredits sein werden.

Man muss sich im Klaren sein, dass nicht jede Platzgestaltung, jeder Baum oder jede Sitzbank über diesen Kredit abgerechnet werden kann. Im Abstimmungsbüchlein zur UCH wurde die verkehrsberuhigte Zone beschrieben. Daraus darf man nun aber nicht ableiten, dass der Kanton die ganze Umgestaltung des Dorfkerns finanziert. Beim Stadttunnel wird daher gleich vorgegangen wie bei der UCH. Der Kanton wird die verkehrliche Umorganisation finanzieren bzw. mitfinanzieren. Die Stadtraumgestaltung obliegt jedoch der betroffenen Gemeinde bzw. der Stadt.

Ein Kommissionsmitglied warnte davor, das Fuder mit der Planung des Zentrum^{plus} nicht zu überladen. Der Stadttunnel werde erst 2027 eröffnet. Anwohner und Gewerbetreibende wünschten doch keine Flanierzonen und dergleichen, sondern Zufahrten zu ihren Liegenschaften. Über Pflasterungen und Neugestaltungen könne auch später noch diskutiert werden.

Es zeigte sich im Rahmen der strategischen Zwischenphase, dass sämtliche Interessen der Parteien, Organisationen, Interessengruppen und Quartiervereine abgeholt und alle Zielsetzungen in voller Breite diskutiert sein wollten. Auch die Erarbeitung der Abgrenzung des Gebietes Zentrum^{plus} war ein intensiver Prozess. Wer glaubt, einen Stadttunnel politisch zu realisieren, ohne über die Situation in der Innenstadt diskutieren zu wollen, der verkennt die Realität. Alle Kreise wollen wissen, was mit dieser Fläche passiert. Es geht in der jetzigen Phase noch nicht um die Definition, wo welcher Baum gepflanzt und wie welcher Platz gestaltet wird. Die Beruhigung eines Dorf- oder Stadtkerns ist für die Bevölkerung zu Recht jeweils ein zentrales Anliegen. Die Zielsetzung ist entscheidend: Mit dem Stadttunnel wird kein einziger Zubringer vom Verkehr abgeschnitten. Sämtliche Geschäfte und Parkhäuser bleiben für den motorisierten Individualverkehr erreichbar. Und trotzdem muss es zu einer Verkehrsberuhigung der Innenstadt kommen.

d) *Abklassierung von Kantonsstrassen*

Mit dem Bau neuer Kantonsstrassen stellt sich auch die Frage nach der Abklassierung bestehender Kantons- zu Gemeindestrassen. Die Zuständigkeit für die Abklassierung von Kantonsstrassen liegt an sich beim Regierungsrat, der sich an den Vorgaben des Bundes und am Richtplan zu orientieren hat. Der Regierungsrat hat vorerst unabhängig von den neuen Strassenbauprojekten das gesamte Kantonsstrassennetz untersucht und daraufhin mit allen Gemeinden das Gespräch gesucht. Diese Gespräche waren nicht zielführend. Aus diesem Grund ist beschlossen worden, die Abklassierung von bisherigen Kantons- zu Gemeindestrassen vorerst anhand der neuen Projekte (UCH, Tangente Zug/Baar, Stadttunnel) zu regeln. Man erhofft sich, mit diesem Vorgehen jeweils in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden einzelfallweise zu einer Lösung zu kommen.

e) *Weiteres Vorgehen*

Der Regierungsrat hat im Jahr 2005 über Teile der Innenstadt zur Raumsicherung des Stadttunnels Planungszonen erlassen. Deren Geltungsdauer hat er im Jahre 2010 für zwei Jahre erstreckt. Die Planungszonen werden im September 2012 auslaufen. Ab diesem Zeitpunkt werden die Baulinien die Raumsicherung des Stadttunnels übernehmen müssen. Mit dem Erlass des Baulinienplans werden im dazugehörigen Planungsbericht auch die Umweltaspekte beleuchtet werden. Dabei handelt es sich aber noch nicht um den Umweltverträglichkeitsbericht. Dieser Bericht wird erst mit dem Auflageprojekt vorliegen und die Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Baubewilligungsverfahren erfolgen.

Bis Ende 2012 wird der Regierungsrat dem Kantonsrat die Vorlage "Genehmigung des Generellen Projektes" und "Objektkredit für Planung, Bau und Landerwerb des Stadttunnels" unterbreiten. Um die Planung des Generellen Projektes, die Kostenschätzung und die Ausarbeitung der Kantonsratsvorlage voranzutreiben, wird der vorliegende Planungskredit von 3.4 Mio. Franken benötigt.

Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission mit 15 : 0 Stimmen Eintreten auf die Vorlage Nr. 2103.2 - 13953.

3. Detailberatung

In der Detailberatung kam es zu keinen Wortmeldungen.

Die Kommission stimmte der Vorlage Nr. 2103.2 - 13953 mit 15 : 0 Stimmen zu.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen einstimmig, auf die Vorlage Nr. 2103.2 - 13953 einzutreten und ihr zuzustimmen.

Rotkreuz, 13. Januar 2012

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch