



**Interpellation der Alternativen Grünen Fraktion
betreffend Finanzierungsengpässe der Zuger Hoch- und Tiefbauprojekte
vom 13. Januar 2014**

Die Alternative Grüne Fraktion hat am 13. Januar 2014 folgende Interpellation eingereicht:

Laut Finanzierungsprognose der Zuger Regierung (siehe Vorlage 2264) rechnet der Kanton bis 2030 mit Investitionen von 1040 Millionen in den Hochbau und mit 1873,3 Millionen Franken für Tiefbauprojekte (Strassen). Für Projekte des öffentlichen Verkehrs sind die im Vergleich tiefe Summe von 270,8 Millionen vorgesehen. Diese Projekte binden über längere Zeit ungeheuer grosse finanzielle Mittel und setzen den Kanton Zug dem Risiko einer massiven Verschuldung aus. **Die Alternativen – die Grünen haben im Kantonsrat mehrfach auf das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis einiger teurer Projekte sowie auf die Folgen für die Staatskasse hingewiesen.** Darum haben wir unter anderem die Umfahrung Cham-Hünenberg, die Schnellstrasse Tangente Baar-Zug sowie das Megaprojekt ZVB/Verwaltungszentrum abgelehnt. Nach einer eigentlichen Bewilligungsorgie durch den Kantonsrat von Krediten für den Bau oder die Planung zahlreicher Infrastrukturprojekte wurde es im September 2013 nach den Alternativen – die Grünen auch der CVP mulmig und sie reichte eine Motion (Vorlage 2300) ein, welche den Baudirektor auffordert, dem Kantonsrat einen Finanz- und Terminplan all dieser Infrastrukturinvestitionen zur Genehmigung vorzulegen.

Nun äusserte sich Baudirektor Heinz Tännler am 10. Januar 2014 in einer Lokalzeitung öffentlich zum Sparpotenzial bei Hoch- und Tiefbauten durch den Kanton Zug. Dabei schlägt er unter anderem vor, das Projekt ZVB/Verwaltung, das rund 500 Millionen (1/2 Milliarde!) Franken kosten soll, später zu bauen –bzw. es sei eine Etappierung vorzunehmen, um primär Neubauten für die ZVB und erst später allenfalls das neue Verwaltungszentrum zu erstellen. Der Kantonsrat hatte im März 2012 mit 61:11 Stimmen einem Planungskredit (Vorlage 2050) von sage und schreibe 33,4 Millionen Franken für das Gesamtprojekt ohne Etappierung zugestimmt. **Einzig die Alternativen – die Grünen zweifelten Notwendigkeit und Finanzierbarkeit des ZVB/Verwaltung-Neubaus an und lehnten den Kredit geschlossen ab.** Auch weil die Regierung damals in der Vorlage zur Finanzierung einzig schrieb, es werde die Investitionsrechnung 2012 bis 2020 belastet und auch die Staatswirtschaftskommission die Finanzierbarkeit in ihrem Bericht kaum behandelte und lakonisch schrieb: «Es ist schwierig, die Vorlage aus finanzieller Sicht auf der Basis der vorliegenden Zahlen zu beurteilen.» Im März 2012 beteuerte der Baudirektor im Rat, die Vorlage sei professionell: „Wir können es finanzieren. Wir haben glücklicherweise viele Mittel angespart, so dass wir nun diese Investitionen machen können.“ Und: „Ich sehe eher mehr Nachteile bei einer Etappierung.“

Nun buchstabiert der Baudirektor offenbar zurück und relativiert in den Medien die Finanzierbarkeit und lotet entgegen seinen früheren Aussagen Sparpotenziale aus – ohne allerdings die Antwort zur CVP-Motion bzw. einen Zwischenbericht zur ZVB/VZ-Planung veröffentlichen zu haben. Bei aller Sympathie für ein redimensioniertes Projekt ZVB/VZ irritiert dieses Vorgehen die Alternativen – die Grünen. Insbesondere auch, weil demnächst die Vorlage zum Stadttunnel, der 900 bis 1000 Millionen Franken kosten wird, in den Kantonsrat kommen wird.

In diesem Zusammenhang stellt die AGF der Zuger Regierung folgende Fragen ...

1. Aufgrund welcher Grundlagen (Kosten-Nutzen-Analyse, Notwendigkeitsanalyse, etc.) und wann hat die Gesamtregierung das in den Medien veröffentlichte Sparpotenzial/ Sparprogramm, die unter anderem eine Etappierung des ZVB/VZ-Projekts (Vorlage 2050) vorsehen, eruiert und dann besprochen bzw. die Vorschläge bewilligt?
2. Wie viel Geld des Planungskredits von 33,4 Millionen Franken für die ZVB/VZ-Neubauten wurde bereits ausgegeben bzw. welche finanziellen Verbindlichkeiten bestehen bis heute?
3. Ist die Regierung bereit, die Planung zu den ZVB/VZ-Neubauten auszusetzen, bis dem Kantonsrat ein regierungsrätlicher Zwischenbericht zur Finanzierung und allfälliger Neuplanung der ZVB/VZ-Neubauten sowie der anderen Infrastrukturprojekte vorliegt und der Kantonsrat selber entscheiden kann, wie weiter vorgegangen wird?
4. Wenn wie vom Baudirektor skizziert, die neuen Räumlichkeiten für die Verwaltung am Standort Aabachstrasse später oder gar nicht gebaut würden, was bedeutet dies für die Büroraumplanung?
5. Gemäss Vorlage zum Stadttunnel soll erstmals ein Strassenprojekt nicht vollumfänglich aus dem Strassenbaufonds, sondern zu grossen Teilen aus der laufenden Rechnung (Reserveentnahme) finanziert werden. Macht dieser Paradigmawechsel aufgrund der vom Baudirektor skizzierten Finanzierungsprobleme gerade auch im Hochbau Sinn? Wie steht die Regierung zur Möglichkeit, aus den Reserven dem Strassenbaufonds zeitlich befristete Kredite zu gewähren?