

INTERPELLATION DER ALTERNATIVEN FRAKTION  
BETREFFEND ZUGER STRASSENBAUPROJEKTE ANGESICHTS DES  
AVANTI-VOLKSENTSCHEIDES UND DER FINANZIELLEN PERSPEKTIVEN  
DES KANTONS  
(VORLAGE NR. 1219.1 - 11433)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 14. SEPTEMBER 2004

Sehr geehrter Herr Präsident

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 2. März 2004 reichte die Alternative Fraktion eine Interpellation betreffend Zuger Strassenbauprojekte angesichts des Avanti-Volksentscheides und der finanziellen Perspektiven des Kantons ein. Die Alternative Fraktion nimmt den negativen Volksentscheid zur Avanti-Vorlage zum Anlass, um die Finanzierbarkeit des Strassenbaus im Kanton Zug infrage zu stellen. Der am 28. Januar 2004 beschlossene Richtplan des Kantons Zug scheint ihr nicht mehr realistisch, was die Strassenplanung angeht.

Der Kantonsrat hat die Interpellation am 25. März 2004 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen.

Die Interpellantin stellt die nachfolgend aufgeführten Fragen, zu denen der Regierungsrat Stellung nimmt.

## A. Beantwortung der Interpellationsfragen

1. *Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus den verkehrspolitischen Prioritäten des Zuger Stimmvolkes, wie sie in der Avanti-Abstimmung zum Ausdruck kommen?*
4. *Ist der Regierungsrat bereit, angesichts des zum Ausdruck gekommenen Volkswillens und der zu erwartenden Finanzierungsprobleme eine Überarbeitung des Realisierungsprogrammes TRP Verkehr vorzunehmen und diese dem Kantonsrat vorzulegen?*

**Antwort:** Der vom Kantonsrat am 28. Januar 2004 beschlossene Richtplan des Kantons Zug bildet ein Programm und beauftragt den Regierungsrat mit der Umsetzung, im Speziellen auch was die Strassenbauprojekte des im Richtplan übernommenen, respektive integrierten Teilrichtplans Verkehr angeht. Der Regierungsrat ist weder befugt, Projekte grundsätzlich aus dem Richtplan zu streichen noch an den beschlossenen Prioritäten Änderungen vorzunehmen. Allerdings kann der Regierungsrat dem Kantonsrat entsprechende Anträge stellen. Auf Grund der Planungs- und Realisierungshorizonte und der bereits erwähnten Erkenntnisse sieht der Regierungsrat jedoch keinen unmittelbaren, diesbezüglichen Handlungsbedarf. Gemäss Richtplantext V12.1 vom 28. Januar 2004 unterbreitet der Regierungsrat in der Regel alle vier Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Eine vorzeitige Änderung der Prioritäten scheint dem Regierungsrat nicht vordringlich, umso mehr als es sich bei den Strassenbauprojekten der 1. Priorität um dringende Vorhaben zur Sicherstellung der Standortattraktivität des Kantons Zug handelt.

2. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Wahrscheinlichkeit, dass die Zuger Stimmbevölkerung bis in das Jahr 2015 dreimal einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zustimmen wird? Welches Mass an Verschuldung ist der Regierungsrat bereit hinzunehmen, um die kantonalen Strassenbauprojekte gemäss TRP Verkehr zu realisieren?*

**Antwort:** Die Interpellantin geht von einer dreimaligen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer aus. Dabei stützt sie sich auf eine früher von der Baudirektion gezeigte Folie, die jedoch mittlerweile überholt ist. Im Laufe der ersten Hälfte des Jahres 2004 hat sich nämlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der ursprüngliche Zeitplan für die Realisierung aller Projekte des kantonalen Richtplanes nicht eingehalten werden kann. Rechtsmittelverfahren, begrenzte Bau- und Verwaltungskapazitäten

und andere Einflüsse haben zur Folge, dass eine genauere Abschätzung der finanziellen Auswirkungen der Prioritäten 2 und 3 immer weniger sinnvoll erscheint. Die Verzögerungen bei der Nordzufahrt bestätigen diese Beurteilung. Für die Realisierung aller Projekte 1. Priorität ist nach heutigen Erkenntnissen nicht davon auszugehen, dass die Spezialfinanzierung Strassenbau (§§ 35 und 37 Gesetz über Strassen und Wege [GSW] vom 30. Mai 1996; BGS 751.14) innerhalb der nächsten 10 Jahre einen negativen Saldo aufweisen wird. Die Frage nach einer mehrmaligen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern bis 2015 stellt sich somit nicht, ebenso wenig die Frage nach der Höhe einer allfälligen Verschuldung. Es bleibt noch zu erwähnen, dass der kantonale Finanzplan, respektive die Finanzstrategie des Kantons Zug ebenfalls nur bis zum Jahr 2010 reichen.

3. *Welche Finanzierung der kantonalen Strassenbauprojekte fasst der Regierungsrat ins Auge, wenn das Zuger Stimmvolk der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer nicht zustimmen wird?*

**Antwort:** Wie bereits ausgeführt, ist die Finanzierung der Projekte 1. Priorität zurzeit nicht in Frage gestellt. Für die spätere Finanzierung von Strassenbauprojekten der 2. und 3. Priorität sind grundsätzlich diverse Szenarien denkbar. Nebst einer dauernden, temporären oder objektgebundenen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer besteht mit der Anwendung von § 35 Abs. 2 GSW, wonach bei ausserordentlichen Bauinvestitionen Beiträge aus der Verwaltungsrechnung zugewiesen werden können, eine weitere, gesetzlich festgehaltene Möglichkeit. Der Regierungsrat hat diesbezüglich noch nicht entschieden.

5. *Ist der Regierungsrat bereit, bei einer solchen Überarbeitung jedes einzelne Projekt einer genauen Kosten-/Nutzen-Analyse zu unterziehen und ausser kompletten Streichungen allenfalls auch Projektreduktionen oder Etappierungen in Betracht zu ziehen?*

**Antwort:** Der Regierungsrat hat grundsätzlich die Raumfreihaltung für die im Richtplan enthaltenen Bauvorhaben sicherzustellen. Dabei werden Kosten-/Nutzenbetrachtungen in die Evaluation von Varianten einbezogen. Bei der Erarbeitung der Generellen Projekte im Einzelnen werden auch Etappierungen erwogen, soweit sie sinnvoll erscheinen und verkehrstechnisch möglich sind.

**B. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 14. September 2004

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Der Landammann: Walter Suter

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete bisher Fr. 960.--