

INTERPELLATION VON MARTIN STUBER, HANS CHRISTEN,
EUSEBIUS SPESCHA, VRENI WICKY UND BEAT STOCKER
BETREFFEND ZUGER STADTKERNENTLASTUNG NACH DER ABSTIMMUNG
VOM 26. SEPTEMBER 2004
(VORLAGE NR. 1263.1 - 11557)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 11. JANUAR 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Kantonsrätin Vreni Wicky und die Kantonsräte Martin Stuber, Hans Christen, Eusebius Spescha und Beat Stocker, alle Zug, haben am 27. September 2004 eine Interpellation zum Stadttunnel in Zug eingereicht. Sie zitieren folgendes Ergebnis einer Abstimmung in der Stadt Zug über eine Volksinitiative: "Die Stadt leistet einen Beitrag von Fr. 250'000.-- an die Planungsarbeiten zur Vorbereitung der kantonsrätlichen Kreditvorlage für die Erarbeitung eines generellen Projekts für einen etappierbaren Stadttunnel mit den Anschlüssen Arther-/Hofstrasse, Ägeristrasse, Gotthardstrasse und Gubelstrasse."

Die Interpellanten werten dieses Abstimmungsergebnis als Signal für eine raschere Verwirklichung der Stadtkernentlastung. Sie stellen danach dem Regierungsrat vier Fragen.

Der Kantonsrat hat die Interpellation an seiner Sitzung vom 28. Oktober 2004 dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen. Wir nehmen zum Vorstoss wie folgt Stellung:

A. Vorbemerkungen

Der Kantonsrat hat am 28. Januar 2004 mit dem kantonalen Richtplan programmatisch die Vorhaben für die Projektierung und den Bau verschiedener Kantonsstrassen

festgesetzt und die Reihenfolge für die Inangriffnahme dieser Werke drei verschiedenen Prioritäten zugeordnet. Die Einzelheiten ergeben sich aus den Richtplanteilen V 3.2 und 3.3 sowie V 12.1 und 12.2. Im Unterschied zu so genannt räumlich abgestimmten und festgesetzten Vorhaben wie dem Neubau der Nordzufahrt zwischen Zug und Baar oder der Tangente Neufeld (zwischen dem Knoten Neufeld in Baar und dem Anschluss Margel nahe dem Talacher bei Zug) ist der Neubau des Stadttunnels "zwischen Casino und Gubelstrasse mit Anschlüssen an der Ägerstrasse und Industriestrasse" erst als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen worden. Entsprechend erscheint dieser Tunnel in der Priorität 3 mit Baubeginn "langfristig" d.h. nach 2014.

Mittlerweile ist klar, dass der Baubeginn für die Strassenbauvorhaben 1. Priorität nicht wie festgesetzt zwischen 2004 und 2008 erfolgt, sondern meist später.

In unserer Antwort vom 14. September 2004 auf die Interpellation der Alternativen Fraktion betreffend Zuger Strassenbauprojekte angesichts des Avanti-Volksentscheides und der finanziellen Perspektiven des Kantons (Vorlage Nr. 1219.2 - 11549) haben wir erklärt, wir seien weder befugt, Projekte grundsätzlich aus dem Richtplan zu streichen, noch an den beschlossenen Prioritäten Änderungen vorzunehmen. Allerdings könnten wir dem Kantonsrat entsprechende Anträge stellen. Aufgrund der Planungs- und Realisierungshorizonte sähen wir keinen unmittelbaren, diesbezüglichen Handlungsbedarf. Gemäss Richtplanteil V 12.1 unterbreite der Regierungsrat in der Regel alle 4 Jahre eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Bauvorhaben. Eine vorzeitige Änderung der Prioritäten schein nicht vordringlich, umso mehr als es sich bei den Strassenbauprojekten der 1. Priorität um dringende Bauvorhaben zur Sicherstellung der Standortattraktivität des Kantons Zug handle.

Dem ist im Zusammenhang mit der vorliegenden Interpellation Folgendes beizufügen: Nordzufahrt, Tangente Neufeld und Kammerkonzeptragen zur Standortattraktivität des ganzen Kantons bei. Die neuen Achsen können die heute häufigen Staus vermindern und bringen grossen volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Stadttunnel ist von eher lokalem Interesse. Selbstverständlich ist dem Kanton daran gelegen, dass der Kantonshauptort eine gute Infrastruktur besitzt, der Stadtverkehr flüssig läuft und die Anlagen am See wie beispielsweise die Vorstadt ihren Erholungswert noch steigern können. Wie wir nun den klaren Willen der Stimmberechtigten der Stadt Zug mit

dem unlängst vom Kantonsrat beschlossenen kantonalen Richtplan in Einklang bringen, ergibt sich aus unseren Antworten auf die Fragen der Interpellanten.

B. Beantwortung der Fragen

1. Welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus dem Abstimmungsresultat vom 26. September?

Die Stadtzugerinnen und Stadtzuger wünschen eine schnellere Realisierung des Stadttunnels als im Richtplan vorgesehen. Dies ist aus städtischer Sicht verständlich. Der Regierungsrat wahrt jedoch die Interessen des ganzen Kantons. Er hält am kantonalen Richtplan fest, der erst kürzlich, nämlich am 28. Januar 2004, verabschiedet worden ist. Er wird dem Kantonsrat - bezüglich Stadttunnel - keine Änderung der Prioritäten bei den Verkehrsvorhaben gemäss V 12 des Richtplanes beantragen. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien für die Prioritäten hat sich seit dem Erlass des Richtplanes nicht geändert. Der Regierungsrat beschleunigt jedoch mit Hilfe des städtischen Beitrages die Vorarbeiten für den Stadttunnel (vgl. unten Ziff. 2).

2. Welche Vorarbeiten wurden bisher für die Zuger Stadtkernentlastung schon geleistet? Ist der Regierungsrat bereit, mit Hilfe des Beitrages der Stadt Zug die einem generellen Projekt vorangehenden vorbereitenden Planungsarbeiten für eine Stadtkernentlastung rasch an die Hand zu nehmen?

Für die Zuger Stadtkernentlastung bestand einmal ein auflagereifes Projekt im Rahmen der Umfahrungen Zug/Baar (UZB). Trotz aufgewendeten Mitteln von gegen 20 Mio. Franken verunmöglichten politische Gründe, die auch bei der Stadt Zug ihre Wurzeln hatten, die weitere Projektierung und den Bau. Inzwischen hat die Baudirektion die Vorarbeiten für einen Stadttunnel erneut begonnen und prüft Varianten für die generelle Linienführung, um die Raumsicherung zu gewährleisten und den späteren Bau überhaupt zu ermöglichen (§ 13 Abs. 1 des Gesetzes über Strassen und Wege [GSW] vom 30. Mai 1996, BGS 751.14). Das Tiefbauamt hat erste Planungsstudien für die Freihaltung von möglichen Trasses abgeschlossen. Es geht um Fragen der kleinräumigen Linienführung sowie des Tunnelvortriebs im Tagbau oder auf bergmännische Art. Die Baudirektion steht in Kontakt mit dem städtischen Baudepartement und hat zugesichert, die Planungsstudien zu vertiefen, um Varianten ausscheiden zu können. Die vom Souverän der Stadt Zug gesprochenen Fr. 250'000.--

werden dafür verwendet. Die Prioritätenordnung bleibt jedoch unverändert. Baudirektion und Stadtrat von Zug haben übereinstimmend festgestellt, dass der städtische Beitrag voraussichtlich in zwei Tranchen Mitte 2005 und Mitte 2006 fließen wird. Der Stadtrat will mit einer Vertretung des Baudepartements die weiteren Arbeiten begleiten.

Der Regierungsrat soll möglichst innert vier Jahren die Baulinien für ein Vorprojekt beschliessen können. Nur so bleibt der Raum für einen Stadttunnel auch langfristig frei. Die Baudirektion ist inzwischen mit einem orientierenden Schreiben an die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer gelangt.

3. *Zu welchem Zeitpunkt plant der Regierungsrat die Überarbeitung der Prioritätensetzung im Teilrichtplan Verkehr? Ist der Regierungsrat bereit, bei der Prioritätensetzung eine sachliche Gewichtung nach üblichen Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzunehmen? Gibt es nebst der Abstimmung vom 26. September noch andere Entwicklungen, die eine solche Überarbeitung des TRP als angezeigt erscheinen lassen?*

Der Regierungsrat muss sich an den kantonalen Richtplan halten. Nach bereits erwähntem Richtplantext V 12.1 hat er dem Kantonsrat "in der Regel alle 4 Jahre" eine aktualisierte Prioritätenliste für die verschiedenen im Richtplan aufgeführten Verkehrsvorhaben zu unterbreiten. Somit könnte der Kantonsrat anfangs 2008 mit einem entsprechenden Bericht und Antrag rechnen. Wir sind bereit, die 4-jährige Frist nicht eng aufzufassen und schon 2007 an den Kantonsrat zu gelangen.

Wir halten uns an den Richtplantext V 12.1, wonach die Prioritätenliste auf verkehrs- und siedlungsplanerische, wirtschaftliche, finanz- und regionalpolitische Kriterien gestützt ist. Dieser Kriterienkatalog erscheint wenige Monate nach dem Richtplanbeschluss vom 28. Januar 2004 immer noch richtig. Der Kantonsrat hat es in der Hand, neue oder andere Kriterien zu formulieren und die Prioritäten voraussichtlich im Jahr 2007 neu zu bestimmen. Eine Überarbeitung des Richtplans könnte sich aufdrängen, wenn ein Vorhaben der Priorität 1 offensichtlich in Verzug gerät und mit mehrjährigem Aufschub zu rechnen ist, so dass ein anderes Vorhaben vorrücken könnte. Selbstverständlich wird das Tiefbauamt fließend die Vorhaben der Priorität 2 in Angriff nehmen, falls Vorhaben der Priorität 1 vorübergehend blockiert sein sollten.

4. *Teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Interpellanten, dass eine baldige Überarbeitung der Prioritäten des TRP angesichts des klaren Abstimmungsergebnisses Sinn macht?*

Die Frage wiederholt sinngemäss, was die Interpellanten bereits mit den Fragen 1 und 3 erfahren wollten. Wir verweisen auf die dort erteilten Antworten. Im Weiteren sei daran erinnert, dass Richtpläne für die Behörden verbindlich sind und erst dann überprüft und nötigenfalls angepasst werden, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, oder sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist (siehe Art. 9 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979, SR 700). Ein Richtplan vermittelt auch Planungssicherheit. Er ist keine dauernde Baustelle. Wir wollen in der kantonalen Raumordnungspolitik diese Verlässlichkeit bewahren.

C. Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 11. Januar 2005

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 1'200.--.