



Kantonsratsbeschluss

betreffend Objektkredit für den "Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus" Planung, Landerwerb und Bau, mit Genehmigung des Generellen Projektes

Zusatzbericht und Antrag der Kommission Tiefbauten
vom 19. November 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat den Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission vom 23. Oktober 2014 (Vorlage Nr. 2274.4 - Laufnummer 14617) anlässlich einer Nachmittagssitzung am 19. November 2014 beraten. An der Sitzung nahm auch Regierungsrat Heinz Tännler teil. Er wurde begleitet von Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, sowie Generalsekretär Arnold Brunner. Die Stadt Zug war vertreten mit Stadtingenieur Karl Linggi. Christa Hegglin Etter führte das Protokoll.

Unseren Zusatzbericht gliedern wir wie folgt:

1. Eintreten
2. Aufteilung der Finanzierung auf vier Pfeiler
3. Fazit
4. Antrag

1. Eintreten

Die Kommission für Tiefbauten beriet die Vorlage betreffend Objektkredit für den «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus», Planung, Landerwerb und Bau, mit Genehmigung des generellen Projekts im letzten Jahr an zwei ganztägigen und zwei halbtägigen Sitzungen. Der Kommissionsbericht vom 19. Dezember 2013 äussert sich eingehend zu verschiedenen technischen, aber auch finanziellen Fragen. In der Folge hat die Staatswirtschaftskommission namentlich die Finanzierung der Vorlage in mehreren Sitzungen geprüft. Sie hat sich schliesslich mit Bericht und Antrag vom 23. Oktober 2014 dazu geäussert. Insbesondere bei der Finanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus beantragt sie dem Kantonsrat – im Vergleich zu den Finanzierungsvorschlägen der Kommission für Tiefbauten und des Regierungsrats – diverse Änderungen. Die Staatswirtschaftskommission beantragt in erster Linie eine Reduktion des Beitrags der allgemeinen Staatsrechnung an das Projekt. Im Gegenzug soll der Beitrag der Stadt Zug erhöht werden. Gleichzeitig begehrt sie neu eine projektbezogene und befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zur Mitfinanzierung des Projekts. Der Restbetrag soll ihrer Meinung nach über die Spezialfinanzierung Strassenbau berappt werden. Die weiteren Details können dem Bericht und Antrag der Staatswirtschaftskommission vom 23. Oktober 2014 (Vorlage Nr. 2274.4 - 14617) entnommen werden.

Die Kommission für Tiefbauten hat sich aufgrund des Berichts und Antrags der Staatswirtschaftskommission veranlasst gesehen, vor der Kantonsratsdebatte über diese Vorlage noch einmal eine Sitzung durchzuführen, um die eigene Haltung gegenüber dem Vorschlag der Staatswirtschaftskommission abzustimmen. Die Kommission für Tiefbauten ist dabei in einer ersten Phase zum Schluss gekommen, dass sie auf die Beratung des Finanzierungsvorschlags der Staatswirtschaftskommission einsteigen und sich an deren Systematik orientieren will. Sie

sprach sich also dafür aus, dass das Projekt Stadttunnel mit ZentrumPlus mit einem Beitrag der Stadt Zug, mit einer befristeten und projektbezogenen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern, mit einem Beitrag aus der Spezialfinanzierung Strassenbau sowie aus der allgemeinen Staatsrechnung finanziert werden soll

2. Aufteilung der Finanzierung auf vier Pfeiler

Der Vorschlag der Staatswirtschaftskommission sieht die Finanzierung des Objektskredits in der Höhe von 890 Millionen Franken wie folgt:

- die Stadt Zug soll einen Investitionsbeitrag von 120 Millionen Franken hinzusteuern;
- ein weiterer Teilbetrag von 300 Millionen Franken soll mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern finanziert werden. Dabei soll ab 1. Januar 2016 auf sämtlichen Motorfahrzeugsteuern ein Zuschlag von 50 % erhoben werden und zwar solange, bis der Teilkredit in der Höhe von 300 Millionen Franken erreicht ist;
- der restliche Objektskredit soll zu je 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau (235 Millionen Franken) und der allgemeinen Staatsrechnung (235 Millionen Franken) belastet werden.

2.1 Beitrag aus der allgemeinen Staatsrechnung

Die Staatswirtschaftskommission ging bei der Festlegung des von der allgemeinen Staatsrechnung zu leistenden Beitrags an das Projekt von der Kostenprognose für die grossen Investitionsprojekte 2015–2030, der Eigenkapitalreserve des Kantons sowie der Tragbarkeit einer Verschuldung aus. Dabei hat die Staatswirtschaftskommission eine indexierte Belastung der allgemeinen Staatsrechnung mit 235 Millionen Franken als tragbar und finanzierbar erachtet.

Die Kommission für Tiefbauten hat diese Einschätzung der Staatswirtschaftskommission unverändert übernommen. Sie teilt die Einschätzung der Staatswirtschaftskommission. Kommt hinzu, dass mit der Übernahme der Projektkosten im Umfang von 235 Millionen Franken nur rund 25 % der Gesamtkosten des Projekts durch die allgemeine Staatsrechnung berappt werden. Einen solchen Antrag lehnte die Kommission für Tiefbauten in ihren Beratungen noch ab. Nun trägt sie diesem Begehren aufgrund der neuen finanziellen Situation des Kantons schliesslich doch noch Rechnung.

2.2 Investitionsbeitrag der Stadt Zug

Der Regierungsrat hat den Investitionsbeitrag der Stadt Zug noch auf 60 Millionen Franken festgelegt. Die Kommission für Tiefbauten stimmte an ihren Beratungen vom letzten Jahr einer Erhöhung dieses Beitrags auf 80 Millionen Franken zu. Die Staatswirtschaftskommission hat ihrerseits den Investitionsbeitrag der Stadt Zug auf 120 Millionen erhöht. Sie vertritt die Meinung, dass die Stadt Zug einen entsprechenden Nutzen aus dem Stadttunnel mit ZentrumPlus ziehen werde.

Die Kommission für Tiefbauten kann dieser Argumentation nur teilweise folgen. Sie anerkennt, dass der Stadttunnel mit ZentrumPlus der Stadt Zug einen grossen Nutzen beschere wird. Die Kommission weiss aber auch, dass die Berechnung zur Festlegung des Kostenteilers auf anerkannten Regeln beruhte, die jedoch einen gewissen Spielraum offen lassen. Während die Stadt Zug zu Beginn der Verhandlungen von rund 20 bis 30 Millionen Franken ausging, lagen die Vorstellungen bei der Baudirektion bei rund 100 Millionen Franken. Schliesslich schlug der Re-

gierungsrat eine Investitionsbeteiligung der Stadt Zug von 60 Millionen Franken vor. Die Kommission für Tiefbauten ist der Meinung, dass der von der Staatswirtschaftskommission beantragte Investitionsbeitrag der Stadt Zug zu hoch ist. Sie weiss aber auch, dass der Zusatznutzen des kantonalen Projekts für die Stadt Zug erheblich ist und sie sich deshalb an den Investitionskosten angemessen beteiligen muss. Sie erachtet – in Anlehnung an den von der Bau- und Verkehrsdepartement vorgeschlagenen Ausgangswert der Verhandlungen zwischen der Stadt Zug und dem Kanton – eine Beteiligung der Stadt Zug von 100 Millionen Franken als gerechtfertigt.

Antrag: Der Investitionsbeitrag der Stadt Zug ist auf 100 Millionen Franken festzulegen.

2.3 Motorfahrzeugsteuererhöhung

Die Staatswirtschaftskommission begehrt zur Mitfinanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus einen zweckgebundenen Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern in der Höhe von 300 Millionen Franken. Dabei sollen die heutigen Motorfahrzeugsteuern um 50 % erhöht werden. Sobald dieser Teilkredit mit dem Motorfahrzeugsteuerzuschlag amortisiert ist, fällt die Motorfahrzeugsteuererhöhung ohne weiteren Entscheid des Kantonsrats automatisch dahin.

Die Kommission für Tiefbauten unterstützt die Idee, mit einer projektbezogenen und befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern die Mitfinanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus sicherzustellen. Das Projekt wird damit weitestgehend verursachergerecht finanziert. Kommt hinzu, dass die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Zug durchschnittlich betrachtet unter dem schweizerischen Durchschnitt liegen (Einnahmen aus den Motorfahrzeugsteuern dividiert durch Anzahl Fahrzeuge). Mit einer befristeten Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 50 % würde der Kanton Zug zwar noch nicht zu jenen Kantonen aufschliessen, welche die höchsten Steuern (z.B. Kanton Basel-Landschaft) haben. Trotzdem ist die Kommission der Ansicht, dass die von der Staatswirtschaftskommission vorgeschlagene Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zu massiv ist. Die Kommission vertritt die Meinung, dass lediglich ein Teilbetrag von 200 Millionen Franken mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern zu finanzieren ist. Die Höhe dieses Betrags ist völlig ausreichend, zumal – wie nachfolgend noch zu zeigen sein wird – die Spezialfinanzierung Strassenbau den Restbetrag unbestrittenermassen zu tragen vermag. Des Weiteren muss man wissen, dass die Motorfahrzeugsteuereinnahmen des Kantons pro Jahr rund 30 Millionen Franken betragen. Damit ergibt sich aber, dass gemäss Vorschlag der Staatswirtschaftskommission mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern um 50 % der Teilbetrag von 300 Millionen Franken mit Zins- und Zinseszins in etwa 17 Jahren erreicht wäre. Dies hätte aber zur Folge, dass mit dem Zuschlag gemäss Staatswirtschaftskommission der Teilbetrag im Jahr 2033 – rund drei bis vier Jahre nach der Eröffnung des Stadttunnels – wohl erreicht wäre. Fahrzeughalterinnen und -halter, welche heute 60-jährig und älter sind, würden den projektbezogenen und befristeten Motorfahrzeugsteuerzuschlag für den Stadttunnel mit ZentrumPlus zwar erheblich mitfinanzieren, vom Nutzen des Projekts könnten sie wohl als Fahrzeuglenkerinnen und -lenker kaum mehr profitieren. Aus diesem Grund vertrat die Kommission für Tiefbauten dezidiert die Meinung, dass ein projektbezogener und befristeter Zuschlag von 25 % genügen muss. Mit diesem Zuschlag kann der Mitfinanzierungsbeitrag von 200 Millionen Franken in rund 27 Jahren erreicht werden. Dies hat zur Folge, dass die Leistung des Teilbetrags, welcher mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern finanziert wird, auf eine Generation verteilt wird.

Antrag: Ein Teilbetrag von 200 Millionen Franken wird mit einem Zuschlag von 25 % auf die Motorfahrzeugsteuern finanziert.

2.4 Spezialfinanzierung Strassenbau

Weil die Kommission für Tiefbauten die Belastung der allgemeinen Staatsrechnung auf 235 Millionen Franken (indexiert) festgelegt und weil sie den Investitionsbeitrag der Stadt Zug im Vergleich zum Vorschlag der Staatswirtschaftskommission um 20 Millionen Franken und den mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern finanzierten Teilbetrag um 100 Millionen Franken entlastet hat, muss die Spezialfinanzierung Strassenbau diese Reduktionen ausgleichen. Faktisch führt dies dazu, dass die Spezialfinanzierung Strassenbau mit 120 Millionen Franken mehrbelastet und dadurch einen Gesamtbetrag von rund 355 Millionen Franken (indexiert) zum Projekt Stadttunnel mit ZentrumPlus beisteuern wird. Diese Mehrbelastung ist für die Spezialfinanzierung Strassenbau ohne weiteres tragbar. Gemäss ursprünglichem Finanzierungsvorschlag der Kommission für Tiefbauten wäre die Spezialfinanzierung Strassenbau mit insgesamt 405 Millionen Franken belastet worden. Berechnungen haben gezeigt, dass die Spezialfinanzierung Strassenbau mit dieser Belastung und mit der Realisierung der weiteren noch anstehenden Strassenbauprojekte (Tangente Zug/Baar, Umfahrung Cham–Hünenberg, Strassenbauprogramm) in den Jahren 2045 bis 2050 wieder ohne Verschuldung dastehen würde. Aufgrund des Vorschlags der Staatswirtschaftskommission mit einer Belastung der Spezialfinanzierung Strassenbau mit rund 235 Millionen Franken wäre dieser Zeitpunkt wohl bereits kurz nach der Eröffnung des Stadttunnels nach 2030 erreicht worden. Mit dem Vorschlag der Kommission für Tiefbauten wird dieser Zeitpunkt nun um das Jahr 2040 erreicht werden können. Die Finanzierung dieses Mehrgenerationenprojekts wird dadurch auf eine breitere Basis gestellt. Dies ist angesichts des Nutzens des Strassenbauprojekts von mehr als 80 Jahren ab der Eröffnung sehr wohl gerechtfertigt.

Antrag: Die Spezialfinanzierung Strassenbau soll zur Finanzierung des Stadttunnels mit ZentrumPlus mit einem zusätzlichen Betrag in der Höhe von 120 Millionen Franken belastet werden. Dadurch wird der restliche Objektkredit mit 60 % der Spezialfinanzierung Strassenbau ($100 \% / 590 \text{ Millionen Franken} \times 355 \text{ Millionen Franken}$) und zu 40 % der allgemeinen Staatsrechnung ($100 \% / 590 \text{ Millionen Franken} \times 235 \text{ Millionen Franken}$) belastet.

3. Fazit

Mit dem von der Staatswirtschaftskommission vorgeschlagenen und von der Kommission für Tiefbauten modifizierten Finanzierungsvorschlag beteiligt sich die allgemeine Staatskasse noch mit rund 25 % der Gesamtkosten am Projekt Stadttunnel mit ZentrumPlus. Die restlichen rund 75 % der Kosten werden verursachergerecht auf die Nutzenden aufgeteilt, namentlich die Stadt Zug, weil sie zu den Gewinnern des Projekts gehört, die Motorfahrzeughalterinnen und -halter mit dem Motorfahrzeugsteuerzuschlag sowie auf die Spezialfinanzierung Strassenbau – gespeisen von den ordentlichen Motorfahrzeugsteuern und den Einnahmen aus dem Treibstoffzuschlag. Ein Beitrag aus der allgemeinen Staatskasse an die Gesamtkosten im Umfang von rund 25 % rechtfertigt sich auch deshalb, weil sowohl der Langsamverkehr als auch der öffentliche Verkehr als auch die gesamte Bevölkerung des Kantons Zug zu den Gewinnern gehören. Mit der Aufwertung des ZentrumPlus entsteht ein erheblicher Zusatznutzen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs.

	Vorschlag: Regierungsrat 950 Mio.	Vorschlag 1: Tiefbaukommission 890 Mio.	Vorschlag: Staatswirtschaftskommission 890 Mio.	Vorschlag 2: Tiefbaukommission 890 Mio.
Stadt Zug:	60 Mio.	80 Mio.	120 Mio.	100 Mio.
Motorfahrzeugsteuerzuschlag:	0 Mio.	0 Mio.	300 Mio.	200 Mio.
Spezialfinanzierung Strassenbau	445 Mio.	405 Mio.	235 Mio.	355 Mio.
Allgemeine Staatsrechnung	445 Mio.	405 Mio.	235 Mio.	235 Mio.

4. Antrag

Wir beantragen Ihnen, auf die Vorlage Nr. 2274.2 - 14393 einzutreten und ihr mit den von der Kommission für Tiefbauten beantragten Änderungen gemäss Vorlage Nr. 2274.3 - 14583 sowie gemäss diesem Zusatzbericht zuzustimmen.