



Kantonsratsbeschluss

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

Bericht und Antrag der Kommission für Tiefbauten
vom 19. Dezember 2013

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die kantonsrätliche Kommission für Tiefbauten hat die Vorlagen des Regierungsrats vom 18. Juni 2013 (Vorlagen Nrn. 2274.1/2 - Laufnummern 14392/14393) im Rahmen von insgesamt vier, d.h. zwei ganz- und zwei halbtägige Sitzungen am 9., 13. und 27. September sowie 19. Dezember 2013, beraten. Regierungsrat Heinz Tännler vertrat das Geschäft aus der Sicht der Regierung. Er wurde von Kantonsingenieur Urs Lehmann, Stefan Vollmann, stv. Kantonsingenieur, Philipp Klingenberg, Abteilungsleiter im Tiefbauamt, Daniel Beyeler, Projektleiter im Tiefbauamt, Stefan Hochuli, Leiter des Amtes für Denkmalpflege und Archäologie, sowie Generalsekretär Arnold Brunner unterstützt. Die Stadt Zug war bisweilen vertreten mit Stadtpräsident Dolfi Müller sowie Stadtingenieur Karl Linggi. Christa Heggin Etter führte das Protokoll.

Unseren Bericht gliedern wir wie folgt:

1.	In Kürze	Seite	1
2.	Ausgangslage	Seite	3
3.	Eintretensdebatte	Seite	3
4.	Kreditbewilligung ein- oder zweistufig	Seite	3
5.	Detailberatung und Schlussabstimmung	Seite	4
5.1	Verkehr	Seite	4
5.2	Kosten / Kosteneinsparungen / Finanzierung	Seite	11
5.3	Diverses	Seite	27
5.4	Beratung der Vorlage	Seite	36
5.5	Schlussabstimmung	Seite	39
6.	Antrag	Seite	39

1. In Kürze

Die Kommission für Tiefbauten stimmt dem «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» grossmehrheitlich zu, beantragt dem Kantonsrat allerdings eine Reduktion des Gesamtkredits um 60 Mio. Franken von 950 Millionen Franken auf 890 Millionen Franken. Gleichzeitig begehrt sie eine Erhöhung der Beteiligung der Stadt Zug um 20 Mio. Franken von 60 Millionen Franken auf 80 Millionen Franken.

Die Kommission für Tiefbauten beriet an zwei ganztägigen und zwei halbtägigen Sitzungen die Vorlage betreffend Objektkredit für den «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus», Planung, Landerwerb und Bau, mit Genehmigung des Generellen Projekts. Sie liess sich über dieses Projekt ausführlich orientieren und nahm einen Augenschein vor. In der Folge trat die Kommission einstimmig auf die Vorlage ein.

Zusatzfragen und -abklärungen

Die Kommission stellte während der Beratung der Vorlage der Baudirektion über 30 Detailfragen vornehmlich zu verkehrlichen und immissionsrechtlichen Themen. Angesprochen wurde auch der Fragenkomplex Kosten, Kosteneinsparungen und Finanzierung. Dabei musste die Baudirektion unter anderem darlegen, was im Beitrag von 60 Millionen Franken der Stadt Zug zum Projekt Stadttunnel und ZentrumPlus enthalten ist und wie diese städtische Beteiligung ermittelt wurde. Kostenreduktionen beim Projekt und insbesondere bei der SBB-Unterführung im Gubelloch wurden thematisiert. Schliesslich wollte die Kommission wissen, weshalb man bei der Objektkreditbewilligung für die Erarbeitung des Generellen Projekts noch von Gesamtkosten von 520 Millionen Franken ausgegangen sei und weshalb der Regierungsrat heute mit Gesamtkosten von 950 Millionen Franken rechne. Die Landerwerbskosten, aber auch die Finanzierbarkeit dieses Projekts wurde besprochen.

Reduktion des Gesamtkredits

Der Gesamtkredit war bei den Mitgliedern der Kommission umstritten. Während die einen eine Kürzung um 100 Millionen Franken begehrten, wollten die anderen eine Kürzung auf 890 Millionen Franken. Wieder andere Kommissionsmitglieder wollten an der Höhe des beantragten Kredits festhalten. Schliesslich setzte sich eine Mehrheit der Kommission mit dem Argument durch, dass die Reserven (Unvorhergesehenes) von 115 Millionen Franken um rund 50 % zu kürzen seien. Sie senkten damit den Objektkredit auf 890 Millionen Franken

Erhöhung des Beitrags der Stadt Zug

Eine längere Diskussion entbrannte sich ob des Themas der städtischen Beteiligung am Projekt. Während die einen von einer Beteiligung der Stadt von 10 % des Gesamtbetrags ausgehen wollten, wehrten sich vornehmlich die Kommissionsmitglieder aus der Stadt Zug für die Beibehaltung der Beteiligung der Stadt Zug in der Höhe von 60 Millionen Franken. Sie argumentierten, dass die Stadt Zug für diesen Preis bloss eine Grundausstattung erhalten und dass noch weitere Investitionen für die «Möblierung» des ZentrumPlus und weiterer Projekte am Bundesplatz sowie am Postplatz anstünden, die zusammen einen dreistelligen Millionenbetrag erreichen würden. Schliesslich setzte sich der Antrag durch, wonach der Beitrag der Stadt Zug auf 80 Millionen Franken zu erhöhen und dass auf eine prozentuale Beteiligung zu verzichten sei.

Finanzierung des Stadttunnels

Weil ein Kommissionsmitglied der Meinung war, dass die Allgemeinheit zu wenig vom Stadttunnel profitiere, sollten 75 % der Gesamtkosten des Projekts der Spezialfinanzierung Strassenbau und 25 % der allgemeinen Staatsrechnung belastet werden. Grossmehrheitlich vertrat die Kommission jedoch die Meinung, dass zwar der motorisierte Individualverkehr durch den Stadttunnel profitiere. Es dürfe aber nicht vergessen gehen, dass sowohl der Langsamverkehr als auch der öffentliche Verkehr und die gesamte Bevölkerung zu den Gewinnern gehörten. Mit der Aufwertung des ZentrumPlus entstünde ein erheblicher Zusatznutzen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für die Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Die Kommission hielt schliesslich am Antrag des Regierungsrats fest, wonach der Objektkredit zu 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau und zu 50 % der allgemeinen Staatsrechnung belastet werden soll.

2. Ausgangslage

Es liegen mit den Vorlagen Nrn. 2274.1/2 - 14392/14393 seitens des Regierungsrats ein ausführlicher Bericht sowie ein Antrag vor. Die Ausgangslage ist dort bereits dargelegt, weshalb sich eine Wiedergabe in diesem Bericht erübrigt.

3. Eintretensdebatte

Zu Beginn führten Baudirektor Heinz Tännler, die Vertreter des Tiefbauamtes und der Stadt Zug die Kommissionsmitglieder in die Vorlagen ein. Anschliessend liess sich die Kommission an einen Augenschein mitnehmen und an Ort und Stelle über die Einzelheiten informieren. Schliesslich orientierten Baudirektor Heinz Tännler sowie die Vertreter des Tiefbauamtes und der Stadt Zug die Kommission detailliert über die Vorlagen. Sie gliederten diese Orientierung in folgende Themenbereiche: Bestvariante, Denkmalschutz, Verkehr, ZentrumPlus, Umwelt, Tunnel und SBB-Unterführung, Bauphase, Kosten und Finanzierung. Während dieser Projektpräsentation, welche sich über drei Sitzungen erstreckte, stellten die Kommissionsmitglieder über 30 Fragen, die zum Teil vertiefter Abklärungen bedurften.

Nach den Ausführungen, welche die Kommissionsmitglieder in den ersten drei Sitzungen erhalten haben, und trotz der offenen Fragen äusserten sich verschiedene Kommissionsmitglieder dahingehend, dass der Stadttunnel für sie ein absolutes Premiumprojekt darstellt, welches gefördert werden muss. Das ist ein Projekt für die nächste Generation. Wenn dieses Projekt jetzt nicht verwirklicht wird, dann wird es nie mehr einen Stadttunnel geben. Alle waren sich bewusst, dass vor ihnen ein langer politischer Prozess und somit ein grosses Stück Arbeit liegt. Eintreten war nicht zuletzt auch deshalb unumstritten, damit die Kommission in der Detailberatung die verschiedenen Fragen diskutieren konnte. Die Kommission war sich einig, dass der Stadttunnel sehr teuer ist. Die Projektierung ist weit vorangeschritten und breit abgestützt. Das Konzept für die Innenstadt ist bereits jetzt klar. Die Vorteile des Stadttunnels liegen auf dem Tisch. Dass der Verkehr aus der Stadt verbannt wird, befürwortet die Kommission und sie sieht ein, dass der Stadttunnel seine volle Wirkung nur mit der «Kammerung» der Stadt und dem Projektbestandteil ZentrumPlus entfalten kann. Durch die vielen Tunnelarme ist jede Kammer gut erschlossen. Obwohl für einzelne Kommissionsmitglieder Eintreten unbestritten war, wollten sie den Entscheid, ob sie dem Stadttunnel am Schluss zustimmen, von den Kosten und der Finanzierung abhängig machen. Demgegenüber vertraten die Kommissionsmitglieder die Meinung, dass auch die nächsten Generationen von diesem Projekt profitieren und daher ihren Anteil daran zahlen können.

Die Kommission beschloss mit 14 gegen 0 Stimmen – ohne Enthaltungen – Eintreten auf die Vorlage des Regierungsrates.

4. Kreditbewilligung ein- oder zweistufig

Ein Kommissionsmitglied stellte nach dem Eintreten die Frage, ob die Kommission dem Kantonsrat eine ein- oder zweistufige Kreditbewilligung vorschlagen soll. Vorerst soll lediglich der Kredit für die Planung bewilligt werden. Sobald das Auflageprojekt vorliegt, soll der Restkredit für Bau und Landerwerb dem Kantonsrat zum Entscheid vorgelegt werden. Das Kommissionsmitglied begründete seinen Antrag damit, dass nicht zuletzt die Fragen der Kommission gezeigt

haben, dass noch viele zusätzliche Abklärungen nötig sind. Dass sich der Regierungsrat nicht für ein zweistufiges Verfahren entschieden hat, bedauerte das Mitglied. Die Mehrheit der Kommission wollte am einstufigen Kreditbewilligungsverfahren festhalten. Bei den letzten grossen Tiefbauprojekten, namentlich bei der Umfahrung Cham-Hünenberg, bei der Tangente Zug/Baar sowie beim Projekt Grindel-Bibersee wurde stets das einstufige Verfahren gewählt. Dieses Verfahren schafft Klarheit. Ist der Entscheid gefallen, kann der Kanton mit dem Bau beginnen. Beim zweistufigen Verfahren kann es bereits beim Projektierungskredit eine Volksabstimmung geben. Ein Projektierungskredit für ein Projekt in der Grössenordnung von 950 Mio. Franken Bruttokosten würde wohl im zweistelligen Millionenbereich liegen. Anschliessend müsste in einer späteren Phase noch einmal über die Bau- und Landerwerbskredit entschieden werden. Das Gesetz über Strassen und Wege (GSW) schreibt für das Generelle Projekt lediglich die Linienführung, die Normalprofile, die Anschlüsse sowie eine Kostenschätzung vor. Beim vorliegenden Generellen Projekt für den Stadttunnel samt ZentrumPlus herrscht bereits ein derart hoher Detaillierungsgrad, dass dieser in manchen Bereichen beinahe einem Detailprojekt gleichkommt.

Die Kommission lehnte deshalb den Antrag für eine zweistufige Kreditbewilligung mit 12 gegen 1 Stimme und ohne Enthaltungen ab.

5. Detailberatung und Schlussabstimmung

Während der Detailberatung beantworteten die Vertreter der Baudirektion und der Stadt Zug die Fragen der Kommissionsmitglieder.

5.1 Verkehr

5.1.1 Gibt es aufgrund des Stadttunnels Umwegfahrten?

Die Fahrdistanz durch den Tunnel statt direkt durch das Stadtzentrum ist je nach Ausgangsort und Ziel weniger lang als heute. Die Fahrzeiten bleiben aber dank der höheren Reisegeschwindigkeit weitgehend gleich und werden teilweise sogar kürzer. Gemäss Hochrechnung ergibt sich mit dem Stadttunnel für den durchgehenden Verkehr ein Fahrzeitgewinn von ca. 75 Fahrzeugstunden pro Tag.

5.1.2 Führt der Stadttunnel in gewissen Quartieren zu Mehrverkehr – namentlich auf der Ägeristrasse, wohl wegen der Schliessung der «grauen Gutschrankabfahrt»?

Mit dem 3-Kammer-System wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) im Zentrum optimal organisiert. Das System stellt sicher, dass die Autofahrenden nicht den Weg durch das Zentrum wählen, sondern den Tunnel benutzen werden. Die Zulaufstrecken werden umgebaut und das Verkehrsregime – wo nötig – auch zur Verhinderung von Schleichverkehr angepasst. Zur Sicherstellung dieser Wirkung sind flankierende Massnahmen definiert worden. Diese sind fester Bestandteil des Gesamtprojekts. Mit der Kanalisierung des MIV werden Quartierstrassen inklusive der Strassen im Zentrum vom Verkehr entlastet. Der Verkehr wird konsequent auf die Hauptverkehrsstrassen und insbesondere durch den Stadttunnel gelenkt. Als Folge werden verschiedene Hauptverkehrsstrassen im Zulauf zum Stadttunnel stärker belastet: Nord-, Aabach-, Baarer- und Industriestrasse im südlichen Abschnitt sowie die Ägeristrasse unterhalb der Loretostrasse. Die Zunahme des Verkehrs auf der Ägeristrasse ist primär eine Folge der

Schliessung der heutigen «grauen Gutschrankabfahrt». Der Entscheid, die «graue Gutschrankabfahrt» zu schliessen und diesen Schleichweg durch die Quartiere zu unterbinden, ist im Richtplan der Stadt Zug verankert. Die daraus resultierende Umlagerung auf die Ägeristrasse findet im selben Quartier statt. Um die Wohnquartiere entlang der «grauen Gutschrankabfahrt» und die Schulhäuser (Loreto und Kantonsschule) vom Verkehr zu entlasten und somit auch einem Hauptziel des Projekts gerecht zu werden, spricht aus kantonaler Sicht nichts gegen diese Sperrung.

5.1.3 Gibt es Verlierer und Gewinner des Stadttunnels? Welche Massnahmen sind zum Schutz dieser Anwohnenden geplant? Wie ist die Argumentation gegenüber Anwohnenden, welche diese negativen Auswirkungen des Stadttunnels thematisieren?

Beim Stadttunnel Zug und ZentrumPlus handelt es sich um ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtprojekt, das dazu dient, die Organisation der Stadt Zug zu optimieren und den Wert des Kantonshauptorts als Wohn-, Aufenthalts- und Geschäftszentrum einschliesslich der historischen Substanz langfristig zu erhalten und zu stärken. Stadt und Kanton Zug sind überzeugt, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons Zug einen Gewinn durch den Stadttunnel und das ZentrumPlus erfahren.

Nachteile, die einzelnen Personen entstehen könnten, werden mit vielen, teilweise sehr aufwendigen Massnahmen möglichst vermieden, mindestens jedoch minimiert oder abgegolten. Diese Massnahmen umfassen z.B. Lärmschutz, Immissionsschutzlüftung, Realersatz, monetäre Abgeltungen, usw.

5.1.4 Ist untersucht worden, ob nach der Eröffnung des Stadttunnels Verkehrsteilnehmende vom öffentlichen Verkehr allenfalls auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umsteigen, weil die Erreichbarkeit mit dem MIV mit dem Stadttunnel verbessert wird? Wie gross wird dieser Effekt wohl sein?

Die Wechselwirkung MIV-ÖV wurde qualitativ betrachtet. Komplexe Modelle zur Abbildung dieser Effekte in der zu erwartenden Feinheit stehen im Kanton Zug noch nicht zur Verfügung (kein multimodales Verkehrsmodell). Da die Kapazität des Strassennetzes auch mit dem Stadttunnel beschränkt ist – analog zur heutigen Zentrumsdurchfahrt – sind nur kurzfristige Verlagerungseffekte zugunsten des MIV denkbar. Dem entgegen steht die Entflechtung von MIV und ÖV/LV: dadurch entstehen im Zentrum Kapazitätsreserven und Handlungsspielraum für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots und die Verbindungen für den Langsamverkehr werden wesentlich aufgewertet, attraktiver und sicherer. Verschiebungen zugunsten des MIV sind in den ersten Jahren allenfalls beim «Durchgangsverkehr» denkbar. Mit Verschiebungen zugunsten des ÖV und des LV kann im städtischen Gebiet gerechnet werden. Mit dem vorgesehenen Verkehrsmanagement kann entsprechend gehandelt werden, z.B. den ÖV bevorzugen.

5.1.5 Wie viele Personen werden durch den Stadttunnel und das ZentrumPlus mit mehr Lärm belastet? Wie sieht die Nettozunahme bzw. Nettoabnahme aus? Werden Personen in Wohnzonen mehr mit Lärm belastet oder erfahren Personen in Arbeitszonen eine Mehrbelastung?

Die Lärmbelastung wurde im Umweltbericht pro Abschnitt in Abhängigkeit mit der strassenseitigen Fassadenfläche der anstossenden Gebäude berechnet. Je nach Ausmass der Veränderung wurde nach Massgabe der Höhe der Lärmbelastung resp. der Lärmentlastung gewichtet. Zur Veranschaulichung der Ergebnisse wurde pro 15 m² strassenseitiger Fassadenfläche ein

Raum bzw. eine vom Lärm betroffene Person gerechnet (modellmässiger Durchschnittswert). Damit resultieren die folgenden Daten:

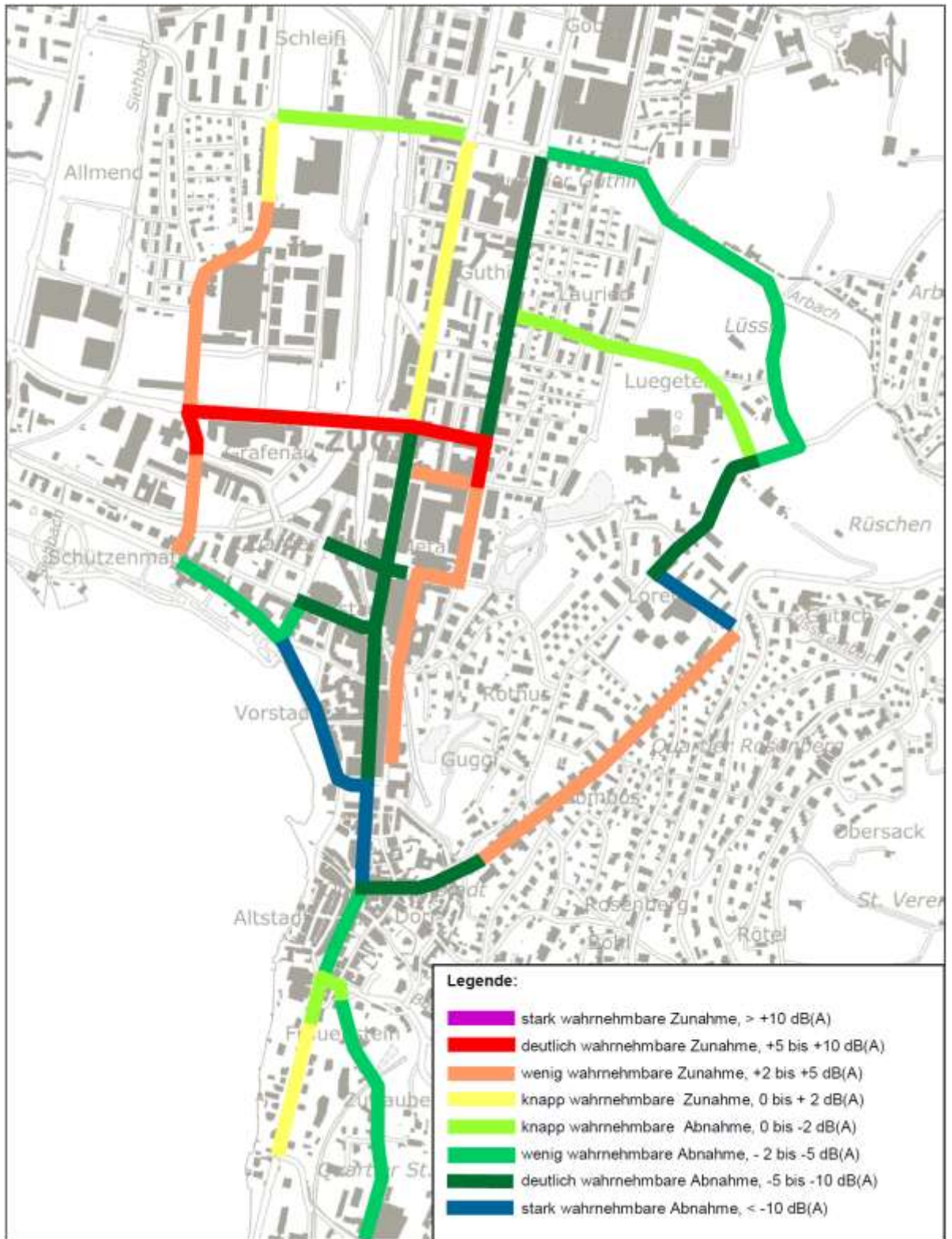
Tabelle 1: Veränderung der Lärmbelastung

Klassierung	Veränderung in dB(A), tags	Gewicht	Anzahl Räume / Personen	
			effektiv	gewichtet
Strecken mit Lärm-Entlastung (Zentrum^{plus})				
stark wahrnehmbare Abnahme	< -10	4	770	3'080
deutlich wahrnehmbare Abnahme	-5 bis -10	3	2'560	7'680
wenig wahrnehmbare Abnahme	-2 bis -5	2	920	1'840
nicht/knapp wahrnehmbare Abnahme	0 bis -2	1	560	560
Subtotal Strecken mit Entlastung			4'810	13'160
Zusatzbelastung auf den Zufahrtsachsen				
nicht/knapp wahrnehmbare Zunahme	0 bis 2	-1	360	-360
wenig wahrnehmbare Zunahme	2 bis 5	-2	2'220	-4'440
deutlich wahrnehmbare Zunahme	5 bis 10	-3	830	-2'490
stark wahrnehmbare Zunahme	> 10	-4	0	0
Subtotal Strecken mit Zusatzbelastung			3'410	-7'290
Zusatzbelastung im Bereich der Portale				
nicht/knapp wahrnehmbare Zunahme	0 bis 2	-1	0	0
wenig wahrnehmbare Zunahme	2 bis 5	-2	80	-160
deutlich wahrnehmbare Zunahme	5 bis 10	-3	0	0
stark wahrnehmbare Zunahme	> 10	-4	0	0
Subtotal Zusatzbelastung Portale			80	-160
Total Bilanz Lärmbelastung tags			1'320	5'710

Durch den Stadttunnel werden rund 4800 Personen vom Lärm entlastet (Stadtzentrum). Entlang der Zufahrtsachsen und im Bereich der Portale führt der Stadttunnel bei rund 3500 Personen zu zusätzlichen Lärmbelastungen. In der Bilanz resultiert eine Entlastung um rund 1300 Personen oder gewichtet rund 5700 Personen. Stark wahrnehmbare Abnahmen von mehr als 10 dB(A) gibt es an der Neugasse und der Vorstadt, stark wahrnehmbare Lärmzunahmen kommen dagegen nicht vor. Die grössten Mehrbelastungen entstehen in den Mischzonen entlang der Gubelstrasse, der Nordstrasse, der Aabachstrasse, der Industriestrasse Süd und der Poststrasse. Zudem ist entlang der Ägeristrasse ein Wohngebiet wegen der Sperrung der «grauen Gutschrankabfahrt» von einer wenig wahrnehmbaren Zunahme betroffen. Die grössten Entlastungen sind in der Kernzone im Stadtzentrum zu erwarten (Neugasse/Vorstadt). Die weiteren Entlastungen betreffen mehrheitlich Wohngebiete entlang von Industriestrasse Nord, Lüssiweg, Göbli-, alte Baarer- sowie Hofstrasse.

Eine Detailberechnung getrennt nach Wohn- und Arbeitszonen ist ohne Kenntnis aller Räume nicht möglich, da viele Strassenabschnitte durch Mischzonen verlaufen (Kernzonen, bzw. Wohn-/Arbeitszonen).

Grafik 1: Veränderung der Lärmbelastung, Situationsübersicht Zeitraum tags (06.00–22.00 Uhr)



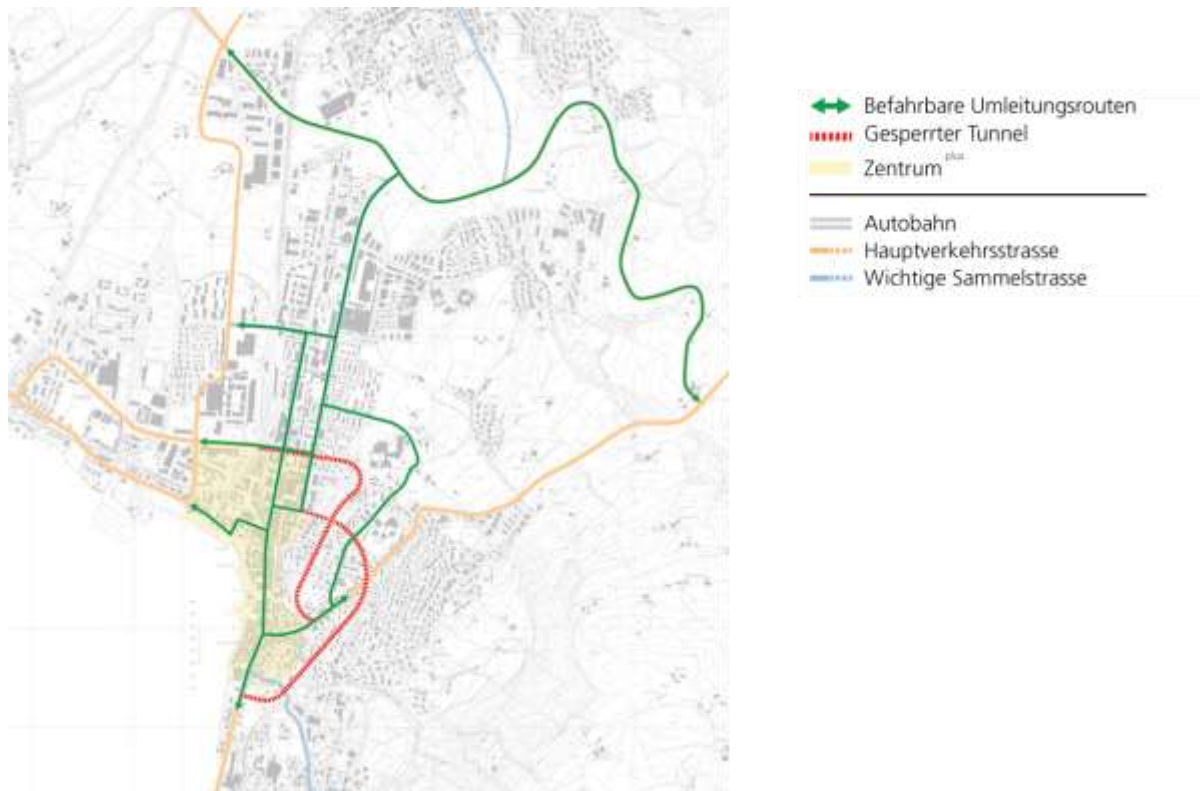
5.1.6 Die Durchfahrt durch die Stadt soll im Ereignisfall im Tunnel möglich sein. Zumindest soll die Durchfahrt im Ereignisfall in diesem Zeitpunkt der Planung nicht ausgeschlossen werden.

Das dafür nötige Lichtraumprofil ist auf den Strassen im Zentrum auch zukünftig vorhanden, fahren doch weiterhin die Busse der ZVB durch das Zentrum. Eine temporäre Durchfahrt ist deshalb grundsätzlich möglich. Eine Nutzung des Zentrums als Stadtdurchfahrt im Ereignisfall für über 20 000 Fahrzeuge pro Tag wird jedoch zu Beeinträchtigungen führen, weil:

- Busse, Velos und der MIV sich wieder dieselbe Fahrbahn teilen müssen;
- für den Fussverkehr keine Fussgängerstreifen vorhanden sind;
- alle Knoten ungesteuert sind, es keine Vorsortierstreifen gibt und somit auch keine Busbevorzugung mehr möglich sein wird;
- die Einsatzkräfte auf rückwärtige Strassen ausweichen müssen und nicht direkt und frei die jeweiligen Tunnelportale erreichen können;
- das Entleeren des Tunnels von Fahrzeugen behindert werden kann;
- die Situation für sensible Verkehrsteilnehmende (z.B. Kinder) ungewohnt ist.

Die konkreten Auswirkungen und notwendige bauliche oder betriebliche Massnahmen sind im weiteren Projektverlauf zu prüfen. Die Betriebsmittel des Verkehrsmanagements sind entsprechend zu wählen (z.B. fixe Installationen im Stadtzentrum, Pförtnerung, Lotsendienste, Schritttempo, Priorisierung Busbetrieb). Man muss sich bewusst sein, dass die Durchfahrt durch das Stadtzentrum namentlich bei Unfällen im Tunnelsystem, bei Unterhalts- und Reparaturarbeiten möglich bleiben muss. Solche Ereignisse werden aber eher selten auftreten oder sie sind im Fall der Unterhalts- und Reparaturarbeiten (z.B. Arbeiten während den Abend- und Nachtstunden) planbar.

Grafik 2: Befahrbare Umleitungsrouten



5.1.7 Welche Rolle spielt der öffentliche Verkehr im Projekt Stadttunnel/ZentrumPlus? Wo gewinnt der öffentliche Verkehr?

Der öffentliche Verkehr braucht zukünftig den Stadttunnel.

Heutiger Zustand:

Der Kanton Zug ist heute gut mit dem ÖV erschlossen, wobei der Bahnhof Zug als wichtigster Knotenpunkt dient. Das Zentrum der Stadt Zug ist verkehrsmässig stark belastet. In den Hauptverkehrszeiten sind stehende Kolonnen und blockierte Busse bis weit hinaus auf die Zufahrtsachsen die Folge, was zu Verspätungen und verpassten Anschlüssen am Bahnhof Zug führt und sich nachteilig auf die Zuverlässigkeit und Attraktivität der ÖV-Transportkette auswirkt. Vor allem durch die Neugasse zwischen Post- und Kolinplatz zwingen sich täglich rund 18 000 Fahrzeuge, darunter in der Hauptverkehrszeit pro Stunde auch rund 65 Busse der Zugerland Verkehrsbetriebe von acht Buslinien [1, 2, 3, 5, 6, 11, 12, 13]. Aktuelle Auswertungen der Zugerland Verkehrsbetriebe (Januar–Juni 2013) ergaben, dass der Knotenpunkt Bahnhof Zug (verglichen mit Baar, Cham und Rotkreuz) bei der pünktlichen Ankunft am schlechtesten abschneidet. In den Hauptverkehrszeiten erreichen rund 26 % der Buslinien [1, 2, 3, 4, 5, 6] den Bahnhof Zug mit mehr als einer Minute Verspätung, rund 7 % sogar mit mehr als drei Minuten. Über den ganzen Tag betragen diese Werte rund 21 % und 5 %. (Mit einer Verspätung von mehr als einer Minute sind bereits gewisse Anschlüsse Bus/Bus gefährdet, ab drei Minuten sind auch Anschlüsse Bus/Bahn gefährdet).

Zustand mit Stadttunnel und ZentrumPlus:

Mit dem Stadttunnel und dem Kammersystem erfährt der Zentrumsbereich eine Verkehrsentlastung. Die Durchlässigkeit für den ÖV und LV bleibt gewährleistet, wovon die Linienbusse profitieren (weniger Stausituationen, schnellere Reisezeiten). Die Absicht, im Stadtzentrum dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr Priorität zukommen zu lassen, wird die Fahrplanstabilität positiv beeinflussen und die Aufenthaltsqualität auch im Umfeld der Bushaltestellen steigern. Die Busse werden weiterhin das Stadtzentrum durchfahren und erschliessen. Die Aussengemeinden werden so auch gut mit dem attraktiven Stadtzentrum verbunden. Das ÖV-Angebot wird entsprechend der Nachfrage und den Bedürfnissen weiterentwickelt. Die Befahrbarkeit des Stadttunnels mit Bussen ist gegeben, jedoch ist eine Busbevorzugung aus Platz- und Kostengründen nicht vorgesehen. Schnellbusse können den Tunnel zu gewissen Zeiten als interessante Alternativroute benutzen. Die im Rahmen des Stadttunnels vorgesehenen Busbevorzugungsmassnahmen auf den Zufahrtsachsen zum Bahnhof Zug (u.a. General-Guisan-Strasse, Baarer-, Industrie-, Ägeri- und Artherstrasse) bleiben aufgrund des Verkehrsvolumens trotzdem notwendig und können so auch auf diesen Achsen weiterhin ein stabiles Fahrplanangebot gewährleisten.

Die Auswirkungen von Stadttunnel und ZentrumPlus auf die Busse sind:

- Beschleunigung und Verbesserung der Fahrplanstabilität auf den Zubringerstrecken zum Bahnhof;
- optimierte Linienführung: direkter, alle Linien symmetrisch, Reduktion der Linienanzahl dank Durchbindung, verbesserte Merkbarkeit;
- Optimierung der Haltestellen und Haltestellenanordnung möglich;
- neue Ausweichroute durch Stadttunnel z.B. bei Festivitäten, im Ereignisfall;
- «unlimitierte» Kapazität im Zentrum für ÖV und LV.

Die Auswirkungen von Stadttunnel und ZentrumPlus auf die Umsteigesituation Bus-Bahn am Bahnhof Zug sind:

- kürzere und schnellere Wege;
- bessere Infrastruktur;
- verbesserte Orientierung (zwei statt vier Bushaltestellen);
- Ertüchtigung Bahnzugang Nord.

Grafik 3: Buslinien



5.1.8 Das Parkhaus Postplatz wird demnächst realisiert. Die Baubewilligung ist erteilt. Es ist nochmals zu prüfen, ob dereinst nicht eine Zufahrt vom Gebiet südlich des Postplatzes mit Ausfahrt in die Poststrasse ermöglicht werden kann. Diese beschränkte Durchlässigkeit des Parkhauses soll aber nicht dazu verwendet werden können, dass ein neuer Schleichweg durch die Innenstadt entsteht.

Die Baubewilligung für das neue Parkhaus wurde am 3. Mai 2011 erteilt. Mit dem Baubeginn ist im Sommer 2014 zu rechnen. Es handelt sich um ein privates Bauvorhaben. Die Stadt Zug oder allenfalls die Pensionskasse der Stadt Zug werden zwei Parkgeschosse des neuen Parkhauses erwerben. Der Kredit für den Kauf von öffentlichen Parkplätzen hat die Bevölkerung der Stadt Zug an der Urne bereits gutgeheissen. Die übrigen Parkgeschosse verbleiben in Privatbesitz. Dem privaten Bauherrn kann die erteilte Baubewilligung heute nicht mehr aberkannt werden, zumal ein Kredit für den Stadttunnel noch nicht vorliegt. Auch sind allfällige Mehraufwendungen am Parkhaus nicht im Kredit des Stadttunnels eingerechnet.

Um dem Grundprinzip einer attraktiven Aufenthaltsqualität im Zentrum gerecht zu werden, muss das Parkhaus am Rückgrat der Zentrumserschliessung angeschlossen werden. Die Poststrasse ist die Erschliessungs- und Anlieferungsachse und kann den Parkierverkehr verträglich aufnehmen. Wird hingegen das Parkhaus auch von Süden angeschlossen, muss der Parkierverkehr durch die Kleinräumigkeit der Altstadt fahren. Dieser Verkehr belastet die angestrebte Koexistenz mit dem Fuss- und Veloverkehr in der Zuger Altstadt. Somit ist die Zufahrt und der

daraus resultierende Mehrverkehr von Süden her durch die südliche Altstadt und auf den Postplatz unverträglich.

Mit dem Kammerprinzip zur Erschliessung des ZentrumPlus ist der Postplatz als Platz ohne durchquerenden MIV gestaltet. Gemäss Kammerprinzip kann man aus allen Himmelsrichtung bis zum Postplatz ins Zentrum hinein, aber nicht hindurch fahren. Wird nun das Parkhaus Postplatz von Norden wie von Süden angeschlossen, entsteht die Möglichkeit einer zwar wenig attraktiven, aber doch möglichen Durchfahrt.

Technisch ist es nicht möglich das Parkhaus in einen nördlichen und südlichen Teil zu unterteilen. Dies hätte aufgrund der engen Dimensionierung des Parkhauses und der sehr beschränkten Platzverhältnisse zur Folge, dass im Bereich südlich der Hauptpost ein zusätzliches Rampenbauwerk zu erstellen wäre. Ein Eingriff, der sich mit der historischen Platzstruktur und der kleinteiligen Bebauungsstruktur der Altstadt nicht verträglich lösen lässt.

Damit auch von Süden her kurzzeitig beim Postplatz parkiert werden kann, sind einige oberirdische Kurzzeitparkplätze südlich der Hauptpost vorgesehen.

5.2 Kosten / Kosteneinsparungen / Finanzierung

5.2.1 Was ist im Betrag von 60 Millionen Franken der Stadt Zug zum Projekt Stadttunnel und ZentrumPlus enthalten und wie ist man auf diesen Betrag gekommen?

Die Stadt Zug beteiligt sich an den folgenden Projektelementen:	in Franken
- Umgestaltung gemäss ZentrumPlus	9,4 Mio.
- Flankierende Massnahmen (ausserhalb ZentrumPlus)	1,1 Mio.
- Gestaltung (z.B. Baumalleen) und Anteil an die Langsamverkehrsbauten (Fussgängerbereiche) auf den Zufahrtsstrecken inkl. SBB-Unterführung	27,5 Mio.
- Anteil an Honoraren und Mehrwertsteuer	9,2 Mio.
- Landerwerb für diejenigen Flächen, welche bei der Stadt verbleiben	5,3 Mio.
- Strassenabgeltungen infolge Änderungen der Zuständigkeiten von Gemeinde- zu Kantonsstrassen	<u>7,5 Mio.</u>
Total Anteil Stadt Zug	60,0 Mio.

Erläuterungen zu den einzelnen Positionen:

Umgestaltung gemäss ZentrumPlus:

Damit das Kammerprinzip seine Wirkung entfalten kann, wurden die dafür umzugestaltenden Strassenflächen und aufgrund der künftigen Nutzung (Strasse Kanton und Langsamverkehr Stadt) die Kosten ermittelt. Dieser Ansatz (aufgrund der Benutzerfläche) diente als Basis für die Kostenteilerdiskussion. Aufgrund der erhöhten Gestaltungsanforderungen der Stadt Zug wurde dieser Anteil erhöht.

Flankierende Massnahmen (ausserhalb ZentrumPlus):

Die Sperrung der «grauen Gutschrankabfahrt» (Basis Richtplan der Stadt) ist ein städtisches Begehren, weshalb die Stadt die Kosten vollumfänglich trägt. Bei den weiteren flankierenden Massnahmen wurden die Kosten jeweils hälftig aufgeteilt.

Gestaltung (z.B. Baumalleen) und Anteil an die Langsamverkehrsbauten (Fussgängerbereiche) auf den Zufahrtsstrecken inkl. SBB-Unterführung:

Bei dieser Position wurde wiederum der Ansatz der Benutzerflächen gewählt. Besonders zu Buche schlagen hier die Rad-/Gehweganlagen und Fussgängerbereiche in der SBB-Unterführung Gubelstrasse.

Aufgrund der drei vorgängig erwähnten Positionen wurde auch der hierfür notwendige Anteil an Honoraren sowie der Mehrwertsteueranteil ermittelt.

Der städtische Anteil beim Landerwerb erfolgt für diejenigen Flächen, welche bei der Stadt verbleiben. Es handelt sich um Gebiete entlang der Industrie-, Gotthard- und der östlichen Gubelstrasse.

Strassenabgeltungen infolge Änderungen der Zuständigkeiten von Gemeinde- zu Kantonsstrassen: Für die Strassen, welche von der Stadt an den Kanton übergehen werden, wurde aufgrund des Strassenzustands der Erneuerungswert ermittelt und als Abgeltung festgelegt. Es sind dies ganz oder teilweise die Aabach-, General-Guisan-, Letzi- und Gubelstrasse.

5.2.2 Sind im Rahmen des ZentrumPlus lediglich minimale Anpassungen des städtischen Verkehrsnetzes und der Plätze vorgesehen oder werden diese Strassen und Plätze bereits im «Wohlfühlstandard» ausgerüstet?

Im ZentrumPlus wurden drei Kategorien von Strassen resp. deren Ausstattung definiert. Diese richteten sich nach dem Ort und deren Bedeutung. Es sind jeweils sämtliche Ausstattungen und Bepflanzungen darin enthalten.

Kategorie 1:

Hierbei handelt es sich um die Gebiete Knoten Graben-, Arther-, Zugerbergstrasse, Torsituation (Pfortneranlage) Zugerbergstrasse, Erlenplatz, Bundesplatz zwischen Alpen- und Bahnhofstrasse, Bahnhofstrasse zwischen Garten- und Baarerstrasse, Gotthardstrasse zwischen SBB-Unterführung und Poststrasse sowie Baarerstrasse zwischen Bahnhof- und Gubelstrasse. Für diese Umgestaltungen wurde ein Referenzpreis von 400 Franken/m² angesetzt, welcher sich auf Erfahrungswerte der Stadt Zug bei der Umgestaltung der Rigi-/Gartenstrasse und der Schmidgasse abstützt.

Kategorie 2:

In dieser Kategorie liegt einzig der Untere Postplatz, welcher aufgrund des bereits vorhandenen Wettbewerbs umgestaltet werden soll. Der Referenzpreis liegt bei 500 Franken/m².

Kategorie 3:

Hier werden die höchsten gestalterischen Anforderungen gestellt; einerseits aufgrund der Altstadt (Kolinplatz) mit z.B. Kopfsteinpflasterungen und andererseits der exponierten Lage der Vorstadt am See. Der Referenzpreis liegt bei 600 Franken/m².

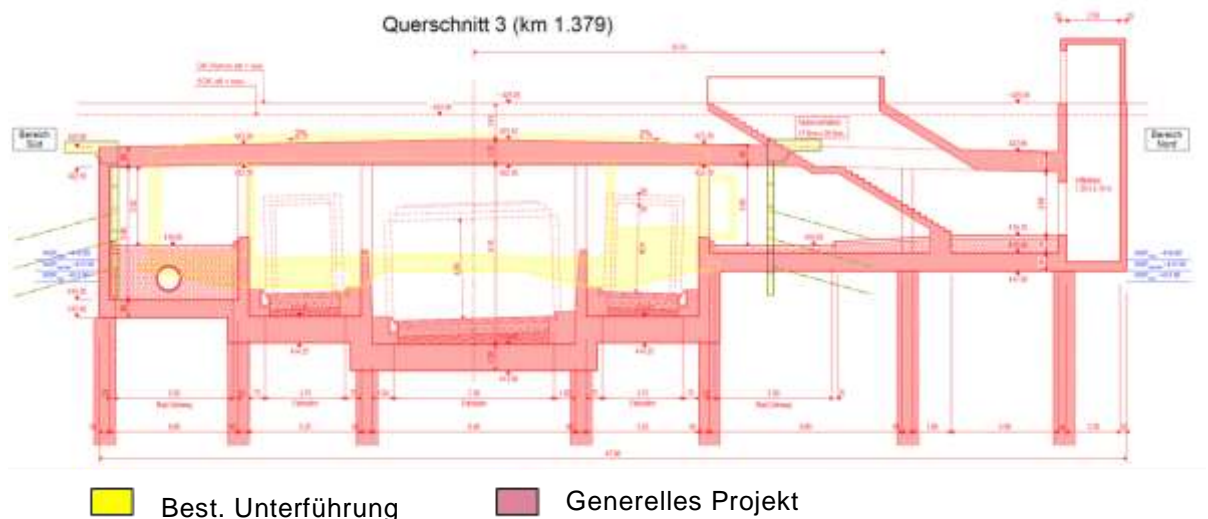
5.2.3 Bei der SBB-Unterführung im Gubelloch ist es zu einer Kostenerhöhung von 59 Millionen Franken gekommen. Wie setzen sich diese Zusatzkosten zusammen? Was ist für die Realisierung des Stadttunnels notwendig und welche Zusatzkosten sind unter dem Titel «nice to have» abzubuchen?

Die SBB-Unterführung Gubelstrasse war nicht Bestandteil der vorangegangenen Projektphase ZMB. Der Betrag von 59 Millionen Franken umfasst den gesamten Abbruch und Neubau und setzt sich wie folgt zusammen:

	in Franken
- Leistungen SBB (Hilfsbrücken, Perrondächer, Fahrleitungen, etc.)	13,0 Mio.
- Kunstbauten (Abbruch, Baugrubenabschlüsse, Pfähle, Ortsbetonbau, etc.)	42,5 Mio.
- Trasse (Fundationsschicht, Belag, Entwässerung, etc.)	1,9 Mio.
- Reserve / Risiko (tiefere Fundationen aufgrund heikler Geologie)	<u>1,6 Mio.</u>
Total SBB-Unterführung Gubelstrasse	59,0 Mio.

Breite und Höhe der bestehenden Unterführung sind aufgrund der geometrischen Randbedingungen nicht ausreichend. Ein Abbruch und Neubau sind zwingend notwendig. Die Fahrbahnabmessungen sind bereits am normativen Minimum.

Grafik 4: SBB-Unterführung Gubelstrasse – Generelles Projekt, 59 Millionen Franken



5.2.4 Wenn die SBB-Unterführung schmaler wird, wie wirkt sich dies bei den Kosten aus? Wie schmal kann sie werden, damit der Stadttunnel immer noch funktioniert?

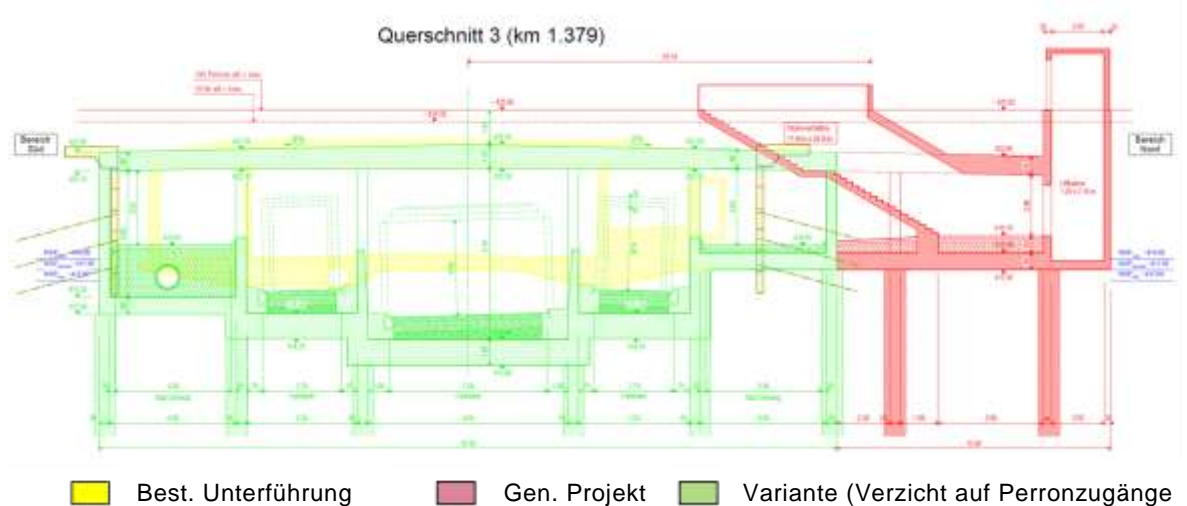
Die Fahrbahnen können nicht weiter verringert werden. Ein Verzicht auf die Perronzugänge – diese sind heute vorhanden – ermöglicht Einsparungen in Höhe von ca. 13 Millionen Franken. Darin sind auch schmalere Rad-/Gehwege eingerechnet. Dies führt jedoch zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust und die Perronanlagen sind somit nur über den Bahnhof zu erreichen, was einen grossen Umweg bedeutet.

Nachfolgend wird eine Grobschätzung der Reduktion der Breite der Rad- und Gehwege im Bereich der Unterführung Gubelstrasse pro Meter Breitenreduktion aufgezeigt:

Die Unterführung kostet in der Vollversion (Generelles Projekt) rund 59 Millionen Franken. Die Gesamtbreite beträgt rund 48 m. Bei einer reduzierten Variante kostet die Unterführung rund 46 Millionen Franken. Die Gesamtbreite beträgt 35 m. Darin enthalten sind zwei Rad-/Gehwege mit je 5,50 m Breite. Auf Perronzugänge wird verzichtet. Beachtet werden muss, dass die Kosten für Abbruch der bestehenden Unterführung, die SBB-Leistungen und das Abgelten von Betriebseinschränkungen und für Bauhilfsmassnahmen (Hilfsbrücken, usw.) auch bei einer reduzierten Unterführungsbreite unverändert bleiben.

Bei einer Reduktion der Breite verhält sich die Kostenreduktion, stark vereinfacht betrachtet, linear zur Breitenreduktion. Pro Meter Breitenreduktion können damit theoretisch rund 1,3 Millionen Franken gespart werden. Eine Reduktion beider Rad-/Gehwege auf je 5,0 m bringt somit eine Kostenersparnis von rund 1,3 Millionen Franken (2 x 0,5 m).

Grafik 5: SBB-Unterführung Gubelstrasse – Variante, ca. 46 Millionen Franken



5.2.5 Kosteneinsparungen: Wo liegt das Sparpotenzial? Welche Konsequenzen haben Einsparungen auf das Projekt Stadttunnel/ZentrumPlus?

Tabelle 2: Mögliches Sparpotenzial

Schätzungen Kostensparnis	Sparpotenzial durch	Konsequenzen
8,0 Mio. Franken	Verzicht auf Bypass und 3-Spur Abschnitt Tunnelast Ägerstrasse	Ziel Zentrumsentlastung ist ungenügend erreicht. Es folgt dauernder Stau im Tunnel zu Stosszeiten.
9,0 Mio. Franken	Verzicht auf Ausbau Gubelstrasse West (+Landerwerb)	Gestaltung fällt weg. Langsamverkehr kann nicht aufgewertet werden. Aufgrund der reduzierten Anzahl Fahrspuren würde es zu Staus und Verkehrssicherheitsproblemen (Verflechtungen) kommen. MIV und ÖV stehen im Stau. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 1,7 Millionen Franken.

Schätzungen Kostensparnis	Sparpotenzial durch	Konsequenzen
2,0 Mio. Franken	Verzicht auf Ausbau Chamerstrasse (+Landerwerb)	Knoten kann auf die veränderten Bedürfnisse nicht angepasst werden. Folge sind Staus und die bestehenden Bushaltestellen behindern zusätzlich. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 0,5 Millionen Franken.
7,0 Mio. Franken	Verzicht auf Ausbau Aabachstrasse (+Landerwerb)	Verkehrsqualität beim MIV sinkt und führt zu Stau. Die Letzi-/General-Guisan-Strasse würde mehr belastet und somit das Gebiet Herti. Die Kammererschliessung zum Bahnhof würde massgebend beeinträchtigt. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 2,1 Millionen Franken.
0,8 Mio. Franken	Verzicht auf Ausbau Baarerstrasse (+Landerwerb)	Busbevorzugung fällt weg und Anschlüsse zum Bahnhof sind unzureichend. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 0,3 Millionen Franken.
0,8 Mio. Franken	Verzicht auf kombinierten Rad-/Fussweg Industriestrasse bis Kantonsschule (+Landerwerb)	Die Attraktivität für den Langsamverkehr sinkt. Die Erschliessung zur Kantonsschule kann nicht aufgewertet werden. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 0,5 Millionen Franken.
26,1 Mio. Franken (bis zu)	Keine Kurvenaufweitungen im Tunnel	Reduktion der Geschwindigkeit im Stadttunnel von 50 km/h auf 30 km/h, damit die Anhaltesichtweiten eingehalten werden können.
20,1 Mio. Franken	Materialtransport durch Lastwagen statt mit der Bahn und Förderbänder	Höhere Emissionen bei Lärm und Luft sind die Folge und somit geht eine reduzierte Akzeptanz in der Bevölkerung einher. Die Umweltverträglichkeit ist gefährdet. Alleine die Abfuhr des Aushubs mit Lastwagen würde rund 120 000 Fahrten durch die Stadt bedingen.
14,1 Mio. Franken	Verzicht auf Aufwertung ZentrumPlus	Beibehalten der heutigen Situation im Stadtzentrum, z.B. Vorstadt ohne Strassenrückbau. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 9,4 Millionen Franken.
3,0 Mio. Franken	Verzicht auf Bebaubarkeit im näheren Tunnelumfeld	Einschränkung bei der Portalgestaltung und der zukünftigen Gebietsentwicklung. Dies führt zu einer höheren Landerwerbsentschädigung.

Schätzungen Kostensparnis	Sparpotenzial durch	Konsequenzen
2,0 Mio. Franken	Verzicht auf Velobrücke westlich SBB-Unterführung	Keine durchgehende nationale Veloroute. Sämtliche Radfahrenden und zu Fuss Gehenden müssten ebenerdig über die stark befahrene Gubelstrasse geführt werden. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 0,6 Millionen Franken
13,0 Mio. Franken	Verschmälerung der SBB UF Gubelstrasse bei den Rad-/Gehwegenanlagen auf 5,5 m und keine Perronaufgänge	Attraktivitätsverlust für die Radfahrenden und zu Fuss Gehenden. Deutliche Umwege für die zu Fuss Gehenden, bis sie auf den Perronanlagen sind. Reduktion des städtischen Finanzanteils um rund 3,6 Millionen Franken
4,4 Mio. Franken	Kürzere Tunnel, d.h. die Portale sind zurückzuziehen	Dies führt zu erhöhten Immissionen in der Nachbarschaft und zu einer schwierigen gestalterischen Einbettung ins Stadtgefüge. Bewilligungsfähigkeit bei der ENHK müsste geklärt werden.
2,0 Mio. Franken	Einbau eines dünneren Strassenbelags	Höhere Unterhaltskosten und auch schnellerer Belagsersatz.
2,2 Mio. Franken	Vertikale Linienführung Tagbautunnel Gubelstrasse (geringere Tiefenlage)	Eine Überdeckung des Portals Gubelstrasse bis zur SBB-Unterführung kann somit nicht mehr erfolgen, da der Platz für eine Lüftung fehlt. Diese Option sollte aus lufthygienischen (Anwohner/innen) und städtebaulichen Gründen jedoch möglich bleiben.
33,8 Mio. Franken	Verzicht auf Immissionsschutzlüftung	Ein Verzicht ist aus heutiger Sicht nicht möglich. Sollten sich jedoch die Abgase der Fahrzeuge weiter positiv entwickeln, müsste dies neu beurteilt werden.
1,0 Mio. Franken	Verzicht auf flankierende Massnahmen	Es würden nur minimalste Anforderungen (Signalisation, Pfosten, Blumentöpfe, etc.) umgesetzt, so dass die Bewilligungsfähigkeit nicht gefährdet ist.

Empfehlung der Baudirektion: Es sind keine finanziellen Reduktionen vorzunehmen, da ansonsten die Qualität des Projekts darunter leidet.

5.2.6 Wie viel kostet ein Stadttunnel/ZentrumPlus-Projekt, wenn man auf das absolute Minimum geht? Ist eine Kostenreduktion von 150 bis 200 Millionen Franken möglich?

Eine Kostenreduktion würde zu Einbussen bei der Funktionalität, der Kapazität und der Sicherheit führen. Einsparungen sind – sofern man das gleiche Projekt haben möchte – nicht möglich, da viele Elemente einerseits gesetzliche und andererseits normative Vorgaben sind.

Stadttunnel/ZentrumPlus ist ein Gesamtprojekt, das die verschiedensten Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Der Verzicht auf einzelne Elemente geht zu Lasten der Funktionalität.

5.2.7 Bei der Objektkreditbewilligung für die Erarbeitung des Generellen Projekts ging man von Gesamtkosten von 520 Millionen Franken aus. Was ist im Vergleich zu damals dazugekommen, dass das Projekt nun 950 Millionen Franken kosten soll?

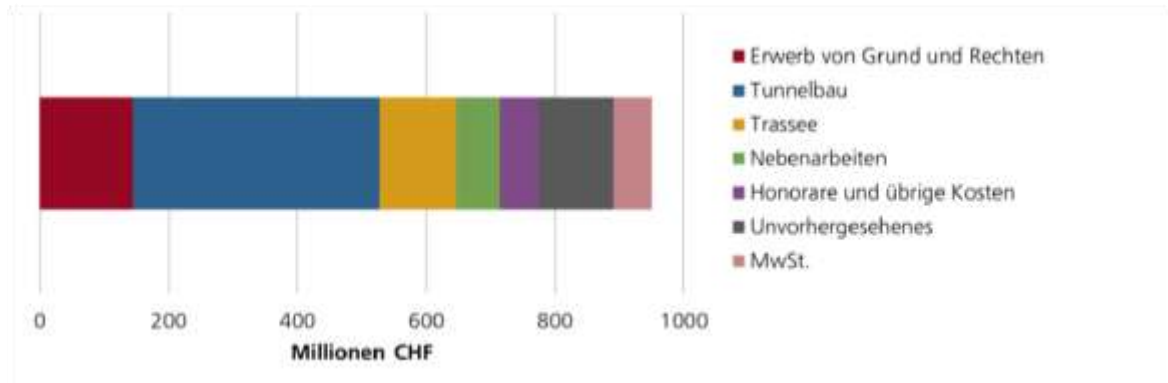
Hierzu kann im Wesentlichen auf die Erläuterung der Kantonsratsvorlage (Seiten 45 und 46) verwiesen werden. Die Kostenschätzung aus der vorangegangenen Projektphase (2011) belief sich auf ca. 520 Millionen Franken. Ziel der damaligen Kostenschätzung war es, eine Basis zu erarbeiten, damit alle noch zu untersuchenden Varianten mit gleichem Massstab untereinander verglichen werden können. Die Kostenberechnung wurde auf Basis von groben Laufmeterzahlen ermittelt. Es wurden für alle Varianten einheitliche Werte angenommen. In der Zwischenzeit wurden weitere Grundlagen wie geologische Untersuchungen vorgenommen und neue Projektelemente ins Projekt aufgenommen, die man übergeordnet in «Sicherheit» (z.B. Sicherheits- und Werkleitungskanal, 3. Spur Tunnelast Ägeristrasse, Kurvenaufweitungen im Tunnel, Ausbauten der Zufahrtsstrecken, etc.), «Umwelt» (z.B. Immissionsschutzlüftung, emissionsarme Materialbewirtschaftung, SABA inkl. Entwässerung, etc.) und «Städtebau» (z.B. SBB-Unterführung Gubelstrasse, Rad-/Fussweganlagen, etc.) zusammenfassen kann. Diese Projektelemente wären auch bei allen in der Schlussphase untersuchten Tunnelvarianten hinzugekommen.

Nachfolgend sind die zusätzlichen Projektelemente aufgeführt, welche im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens und der Weiterbearbeitung des Projekts festgelegt wurden (inkl. Unvorhergesehenes):

	in Franken
- Sicherheits- und Werkleitungskanal	15,0 Mio.
- 3. Spur Tunnelast Ägeristrasse	24,7 Mio.
- Tunnel (Kurvenaufweitungen, Mehrlänge, Mehraushub, Überbaubarkeit Tagbau)	50,3 Mio.
- Immissionsschutzlüftung inkl. Betriebsgebäude	33,8 Mio.
- SBB-Unterführung Gubelstrasse	59,0 Mio.
- emissionsarme Materialbewirtschaftung (SBB, Förderbänder, Pilotschacht)	26,3 Mio.
- Strassenausbau Ost (Rad-/Fussweg, Industrie-, Baarerstrasse, Entwässerung)	10,8 Mio.
- Strassenausbau West (Gubel-, Aabachstrasse, SABA, Entwässerung)	21,2 Mio.
- zusätzliche Landerwerbskosten (inkl. Abbrüche) wegen gesteigerter Kostengenauigkeit	109,7 Mio.
- aufgrund der höheren Baukosten erhöhen sich im Verhältnis auch die Honorare inkl. Mehrwertsteuer	<u>45,8 Mio.</u>
Total Zusatzkosten aufgrund zusätzlicher Projektelemente	396,6 Mio.

Eine grafische Kostenaufteilung der Gesamtkosten zeigt folgendes Bild:

Grafik 6: Kostenaufteilung



	in Franken	
- Erwerb von Grund und Rechten	144,7 Mio.	15,2 %
- Tunnelbau	382,6 Mio.	40,3 %
- Trasse	119,3 Mio.	12,6 %
- Nebenarbeiten	65,0 Mio.	6,8 %
- Honorare und übrige Kosten	62,8 Mio.	6,6 %
- Unvorhergesehenes	115,9 Mio.	12,2 %
- MWST	<u>59,7 Mio.</u>	<u>6,3 %</u>
Total	950,0 Mio.	100,0 %

Die reinen Baukosten (Tunnelbau, Trasse, Nebenarbeiten) machen lediglich einen Anteil von knapp 60 % der Gesamtkosten aus.

Die Kommission wünschte eine Aufteilung der Kosten auf die verschiedenen Benutzergruppen, namentlich auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Langsamverkehr (LV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Der Stadttunnel samt ZentrumPlus bezweckt die Schaffung eines attraktiven Stadtzentrums für die Bevölkerung mit einer deutlichen Aufwertung für den Langsamverkehr sowie einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Dabei steht eine lebendige Stadt mit einladenden Einkaufsmöglichkeiten im Fokus. Nur mit breiten Geh- und Fusswegen, sicheren Radverbindungen, einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs, einer guten Erschliessung des Stadtzentrums für den MIV und dem Stadttunnel, welcher den stadtquerenden MIV aufnimmt, kann diese Zielsetzung erreicht werden.

Mit dem Stadttunnel samt ZentrumPlus wird ein integrales Bauwerk geschaffen, das allen Benutzergruppen direkt, aber auch indirekt dient. Das Werk als Gesamtes ist mehr als die Summe seiner Teile und überstrahlt die eigentlichen baulichen Massnahmen bei Weitem. Es stärkt den Kantonshauptort als guten und attraktiven Wirtschaftsstandort. Aus diesen Gründen würde eine Zuordnung der Kosten auf die verschiedenen Benutzergruppen nach Massgabe der jeweils beanspruchten Verkehrsflächen dem Projekt Stadttunnel samt ZentrumPlus kaum gerecht werden. Ohne Stadttunnel gibt es kein ZentrumPlus, keine Aufwertung für den Langsam- und keine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Sämtliche Benutzer (MIV, LV und ÖV) profitieren in

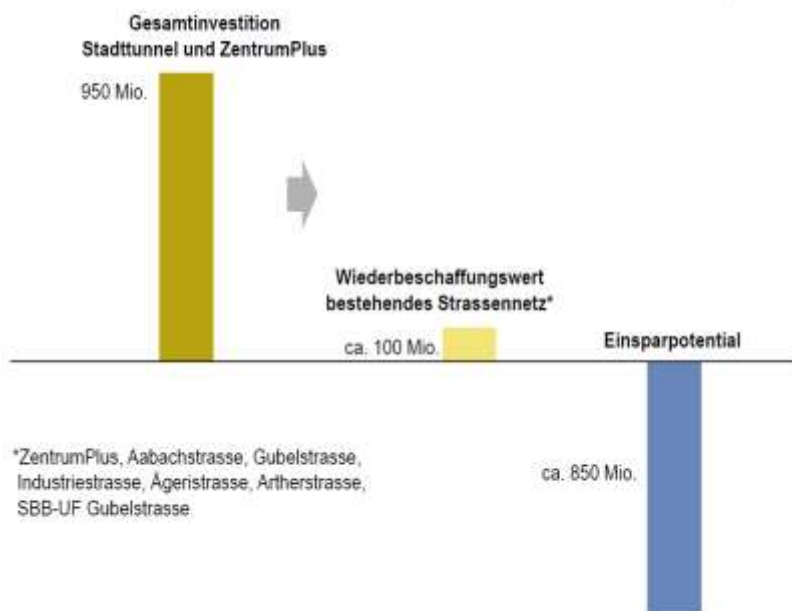
gleichem Mass von diesem Projekt. Mit Fug und Recht könnte man also davon ausgehen, dass die Gesamtkosten auf die drei Benutzergruppen gleichmässig, d.h. je zu einem Drittel verteilt werden könnten.

Bei sämtlichen Strassenbauprojekten läuft einzig die Finanzierung der Anlagen für den MIV über die Spezialfinanzierung Strassenbau. Die Kosten für den LV und den ÖV werden jeweils der allgemeinen Staatsrechnung belastet. Vor diesem Hintergrund ist die Belastung des Objektkredits – wie sie der Regierungsrat beantragt – zu 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau und zu 50 % der allgemeinen Staatsrechnung mehr als gerechtfertigt.

Eine Betrachtung der Gesamtkosten aufgrund der Funktionalität der Verkehrsanlagen zeigt eine andere, weitere Sicht.

Auch ohne Stadttunnel und ZentrumPlus bedarf das Strassennetz gewisser Anpassungen. Zudem stehen Sanierungsmassnahmen insbesondere bei der Unterführung Gubelstrasse mittel- bis langfristig an. Auch die Arther-, die Ägeri-, die Industrie-, die Gubel-, die Aabachstrasse und die Strassen im Zentrum müssen dereinst saniert werden. Diese Sanierungskosten belaufen sich – ohne irgendwelchen Ausbau – auf rund 100 Millionen Franken. Dieser Betrag entspricht dem Wiederbeschaffungswert des bestehenden Strassennetzes. Selbst wenn der Stadttunnel und das ZentrumPlus nicht realisiert werden sollten, muss die öffentliche Hand (Kanton Zug und Stadt Zug) erhebliche Gelder in die Hand nehmen.

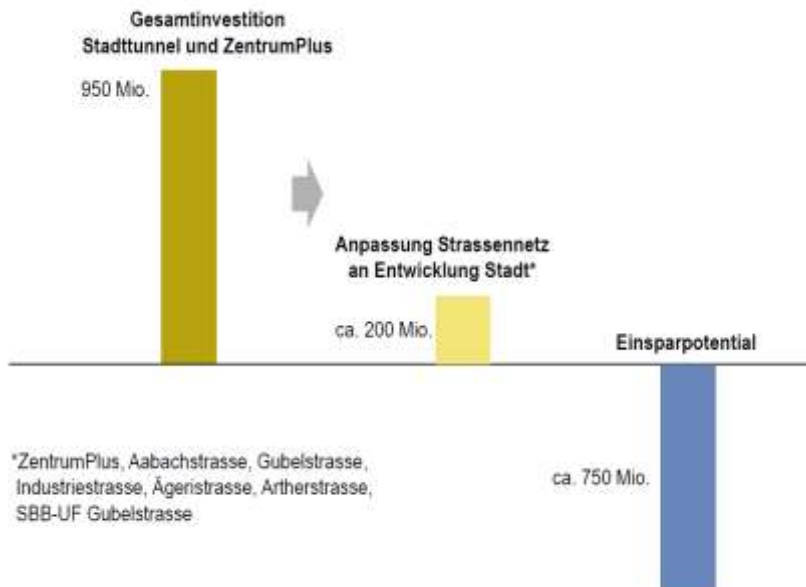
Grafik 7: Kosten aufgrund der Funktionalität von Verkehrsanlagen – Wiederbeschaffungswert



Aufgrund des Verdichtungspotenzials gemäss kantonalem Richtplan im Raum Bahnhof Zug, Industrie-, Baarerstrasse wird das bisherige Strassennetz den zusätzlichen Verkehr nicht ohne weiteres aufnehmen können. Ebenso sind die wachsenden Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu berücksichtigen. Aus diesen Gründen wird gleichzeitig mit der Sanierung der vorgenannten Strassenzüge ein Ausbau des Netzes einhergehen müssen. Nur so kann den Bedürfnissen nach 2030 Rechnung getragen werden. Diese Anpassungen und

Ausbauten schlagen mit rund 200 Millionen Franken bei der öffentlichen Hand (Kanton Zug und Stadt Zug) zu Buche, selbst wenn der Stadttunnel und das ZentrumPlus nicht realisiert würden.

Grafik 8: Kosten aufgrund der Funktionalität von Verkehrsanlagen – Entwicklung Strassennetz



5.2.8 Die Landerwerbskosten haben nach den ersten Abschätzungen nun auch um 104 Millionen Franken zugenommen. Wieso muss man von so hohen Mehrkosten beim Landerwerb ausgehen?

Die Mehrkosten beim Landerwerb sind einerseits auf eine erhöhte Genauigkeit der Bewertungen auf Stufe Einzelgrundstücke durch die Wüest & Partner AG zurückzuführen und andererseits auf Berücksichtigung von juristischen Abklärungen bezüglich Enteignung und Entschädigungsansprüchen. Ein Beispiel: Auch wenn für den Stadttunnel Zug grundsätzlich ab einer privaten Liegenschaft nur ein Teilerwerb erforderlich ist, so muss in manchen Fällen – aufgrund des massiven Eingriffs ins private Grundeigentum – das ganze Grundstück samt Gebäude erworben werden. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer haben gestützt auf eine gesetzliche Bestimmung ein Heimschlagsrecht, falls z.B. Baulinien ein Grundstück einschliessen oder es so zerschneiden, dass der Rest nicht mehr zweckmässig genutzt werden kann.

Inkonvenienzen:

Ferner wurden im Rahmen der vertieften Analyse auch mögliche Inkonvenienzzahlungen und die temporären Rechtserwerbe berücksichtigt. Auch temporäre Rechtserwerbe in Form von Landbeanspruchungen können erhebliche Kosten verursachen, da sie wie eine Enteignung auf Zeit wirken.

Perimetererweiterung:

Eine weitere Auswirkung in Bezug auf den Land- und Rechtserwerb ist die Ausweitung des Perimeters (Industrie-, Aabachstrasse, etc.). Zudem war in der Phase ZMB der Landerwerbsanteil lediglich eine Grobschätzung zum Landerwerbspreis, welcher nicht grundstücksbezogen erfolgte.

Opportunitätskosten:

Ein Alternativstandort weist im Idealfall vergleichbare Lagequalitäten sowie einen ähnlichen Standard und baulichen Zustand auf wie das bestehende Objekt. Jedoch handelt es sich beim Immobilienmarkt nicht um einen perfekten Markt, bei dem ein Objekt jederzeit zu gleichen Konditionen wiederbeschafft werden kann. Vielmehr ist der Immobilienmarkt durch Inhomogenität und Illiquidität gekennzeichnet, da die Suche nach einem Alternativobjekt zu gleichen Konditionen nicht möglich ist und auf abweichende Konditionen zurückgegriffen werden muss. Je kürzer die Suchfrist, desto grössere Abweichungen sind dabei zu erwarten.

Opportunitätskosten Wohnraum:

Die tatsächlichen Ersatzbeschaffungskosten hängen von einer Vielzahl von Faktoren wie Mikrolage, Grösse, Standard und Zustand ab. Als Referenz ist davon auszugehen, dass Eigentumswohnungen im Umfeld des Bahnhofs Zug und in gutem, aber nicht neuwertigem baulichen Zustand derzeit etwa zwischen 9200 bis 11 000 Franken/m² erworben werden können. Für die Ermittlung der Opportunitätskosten sind Instandsetzungskosten der Altliegenschaft in Abzug zu bringen, da die zu enteignenden Liegenschaften meist Unterhaltsstaus aufweisen und sich im Vergleich zu den Referenzobjekten wohl selten in einem guten baulichen Zustand befinden. Die Opportunitätskosten berechnen sich als Differenz aus den bereinigten Ersatzbeschaffungskosten und dem Marktwert der bestehenden Eigentumswohnungen.

Diese Opportunitätskosten lassen sich mit anderen Worten am folgenden Beispiel erklären: Bei obgenanntem Objekt (Altbauliegenschaft) ist von einem Preis von 7000 Franken/m² auszugehen. Eine Wohnung in diesem Haus ist 106 m² gross, das ergibt also einen Wert um 750 000 Franken. Nun stellt sich die Frage, welche Alternativobjekte im Umkreis dieser Liegenschaft wohl erhältlich sind. Da keine Altbauwohnungen auf dem Markt sind, muss von einer neueren Wohnung und nicht von einer Altbauwohnung ausgegangen werden. Eine neuere Wohnung in diesem Gebiet kostet jedoch 9200 Franken/m² (als Untergrenze) x 106 m². Das ergibt für die Alternativwohnung in derselben Grösse einen Wert von 975 200 Franken. Die Sanierungskosten (ca. 200 000 Franken) für die Altbauwohnung hat man von diesem Betrag noch abgezogen. Schlussendlich ist diese Rechnung für jedes einzelne Geschoss durchzuführen. Dabei ergeben sich bei einer Liegenschaft mit neueren Wohnungen Opportunitätskosten von 30 000 Franken. Dieselbe Rechnung wurde auch für dieselbe Liegenschaft durchgeführt, wenn man von Kosten von 11 000 Franken pro Quadratmeter für die Ersatzliegenschaft ausgehen muss. Dabei ergaben sich für eine vergleichbare Liegenschaft Opportunitätskosten von 400 000 Franken. In Anbetracht der Marktsituation im Raum Bahnhof Zug und insbesondere aufgrund der Knappheit verfügbarer Eigentumswohnungen mit relativ kleinen Wohnflächen liegen die zu erwartenden Opportunitätskosten bei der vorliegend geprüften Liegenschaft im oberen Drittel der Spanne von 30 000 Franken und 400 000 Franken, d.h. zwischen rund 270 000 Franken und 400 000 Franken. Diese Opportunitätskosten müssen zum Verkehrswert addiert werden.

Opportunitätskosten Verkaufsfläche:

Für Verkaufsflächen im Erdgeschoss einer Liegenschaft muss ein alternativer Standort aufgrund Passantenfrequenz der anzusprechenden Zielgruppe den gleichen Umsatz ermöglichen wie der aktuelle Standort.

Es müssen Mikrolagen lokalisiert werden, an denen eine vergleichbare Passantenfrequenz der anzustrebenden Zielgruppe erwartet werden kann. Dabei muss es sich um die unmittelbare Umgebung des derzeitigen Standorts entlang der Baarerstrasse auf Höhe des Bahnhofs oder südlich des Bahnhofs zwischen Baarer-/Bahnhofstrasse und dem Zugersee handeln.

Ist in solchen Lagen die allgemeine Passantenfrequenz deutlich höher als am bisherigen Standort, muss mit entsprechend höheren Mietpreisen gerechnet werden.

Für die Ermittlung der Opportunitätskosten von Verkaufs- und Lagerflächen sind einerseits Instandsetzungskosten zur Bereinigung des baulichen Zustands in Abzug zu bringen, andererseits ist ein Aufschlag für die in der bestehenden Verkaufsfläche vorhandenen Mieterausbauten zu berücksichtigen. Die Opportunitätskosten berechnen sich als Differenz aus den bereinigten Ersatzbeschaffungskosten und dem Marktwert der bestehenden Verkaufs- und Lager-/Gewerbeflächen der Altliegenschaft.

Für die Opportunitätskosten ergibt sich in Abhängigkeit zum Mietpreis eines Alternativobjekts in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs Zug wiederum eine vergleichsweise grosse Spanne zwischen rund 70 000 Franken (Mietpreis der alternativen Verkaufsfläche: 350 Franken/m² und Jahr) und 600 000 Franken (Mietpreis 600 Franken/m² und Jahr). Die tatsächlich zu erwartenden Opportunitätskosten liegen aufgrund der Knappheit verfügbarer Mietflächen im Raum des Bahnhofs Zug im oberen Drittel der Spanne, d.h. bei rund 420 000 bis 600 000 Franken.

5.2.9 Was kostet ein zusätzlicher Pannenstreifen im gesamten Stadttunnelsystem? Wie sieht die Kosten-Nutzenanalyse aus?

Ein zusätzlicher Pannenstreifen benötigt gleich viel Platz wie eine zusätzliche Fahrspur und bedingt damit eine entsprechende Vergrösserung des Tunnelquerschnitts. Ausserdem wären Pannenstreifen beidseitig anzuordnen.

Die Aufweitung des Tunnels um eine zusätzliche Spur generiert Mehrkosten in der Höhe von rund 40 000 Franken/Laufmeter, eine Aufweitung um zwei Spuren theoretisch Mehrkosten von rund 80 000 Franken/Laufmeter.

Bei einer Gesamttunnellänge (nur bergmännische Abschnitte) von rund 1820 m würden bei einer Aufweitung um zwei Spuren (je ein Pannenstreifen pro Fahrtrichtung) Mehrkosten von rund 150 Millionen Franken entstehen. Wird lediglich ein Fahrstreifen (Mehrzweckstreifen) zwischen beiden Fahrbahnen erstellt, ist mit Zusatzkosten von 75 Millionen Franken zu rechnen.

Ein vierstreifiger Tunnelquerschnitt (beidseitiger Pannenstreifen) kann in dieser Geologie aber nicht gebaut werden. Es müssten deshalb zwei richtungstrennte Tunnelröhren gebaut werden mit weiteren Problemen und nochmals zusätzlichen hohen Kosten.

5.2.10 Welche Auswirkungen hat der Stadttunnel auf die Stellenprozente beim Kanton:

- während der Bauphase beim Tiefbauamt;
- während der Betriebsphase bei der Zuger Polizei und beim Strassenunterhalt.

Aus betrieblichen und organisatorischen Gründen wird mit dem Stadttunnel im kantonalen Tiefbauamt eine neue Abteilung für die Projektierungs- und Realisierungsphase entstehen. Hierzu sind ein Abteilungsleiter in der Funktion des Gesamtprojektleiters (100 %-Stelle), ein Projektlei-

ter Bau (100 %-Stelle) sowie ein Projektleiter Verkehr (80 %-Stelle) als Minimallösung vorgesehen. Eventuell sind zusätzlich ein Projektleiter Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (80 %-Stelle) und eine Verstärkung im Sekretariat (25 %-Stelle) notwendig. Der Bedarf variiert somit in der Projektierungs- und Realisierungsphase zwischen 2,8 bis 3,9 Personalstellen.

In der Betriebsphase sind im kantonalen Strassenunterhalt als Minimallösung voraussichtlich jeweils eine 100 %-Stelle im Betrieb und eine in der Elektrotechnik, in der Einsatzleitzentrale der Zuger Polizei zwei zusätzliche Polizisten für die Steuerung und Überwachung notwendig. Synergien mit den beiden sich in Planung befindlichen Tunnels bei der Umfahrung Cham – Hünenberg und der Tangente Zug/Baar werden sich ergeben.

5.2.11 Über den gesamten Bericht verstreut gibt es verschiedene Kostenpositionen. Welche Kosten die Leitzentrale, die zusätzlichen Stellen, die Betriebs- und Unterhaltskosten sowie die Abschreibungen und Verzinsungen verursachen, sind unklar. Sie sollen einfach und nachvollziehbar dargelegt werden.

In der folgenden tabellarischen Zusammenstellung inkl. Verweis auf weitere Angaben in der Kantonsratsvorlage und dem vorliegenden Bericht wird der Frage nachgekommen:

	in Franken
- bisheriger Planungskredit Generelles Projekt	4,95 Mio.
- Investitionskosten Stadttunnel (Seite 46 KRV)	950,00 Mio.
- Beitrag Stadt Zug (Seite 49 KRV)	60,00 Mio.
- Betriebskosten 0,4 % der Baukosten (Seite 47 KRV)	2,10 Mio./Jahr
- Personal Projektierungs- und Realisierungsphase zwischen 2,8 bis 3,9 Personalstellen (Seite 54 KRV und Frage 5.2.10)	0,43 - 0,57 Mio. Jahr
- Personal Betriebsphase zwei bis vier Personalstellen (Seite 54 KRV und Frage 5.2.10)	0,25 - 0,49 Mio./Jahr
- Personal ZUPO für Steuerung und Überwachung zwei Personalstellen (Seite 54 KRV und Frage 5.2.10)	0,36 Mio./Jahr
- Die Ausgaben zulasten der Spezialfinanzierung Strassenbau werden jedes Jahr vollständig abgeschrieben; diejenigen der Verwaltungsrechnung mit 10 % pro Jahr (Seiten 52 und 53 KRV).	
- Verzinsungen werden mit der Beantwortung der CVP Motion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug, welche gleichzeitig wie der Stadttunnel im Kantonsrat behandelt wird, beantwortet.	

5.2.12 Für Unvorhergesehenes sind 15 % vorgesehen. Hinzu kommen \pm 20 % Kostenunge nauigkeit. Was ist in diesen Posten enthalten und was nicht? Reicht dies wirklich bei diesem Projekt?

Unter den Titel «Unvorhergesehenes» (15 %) fallen insbesondere:

- schlechtere geologische Verhältnisse als angenommen;
- neue technische Standards;
- Entsorgung belasteter Materialien;
- erhöhter bautechnischer Aufwand;
- kleinere Projektänderungen / Projektanpassungen aufgrund übergeordneter Entscheide.

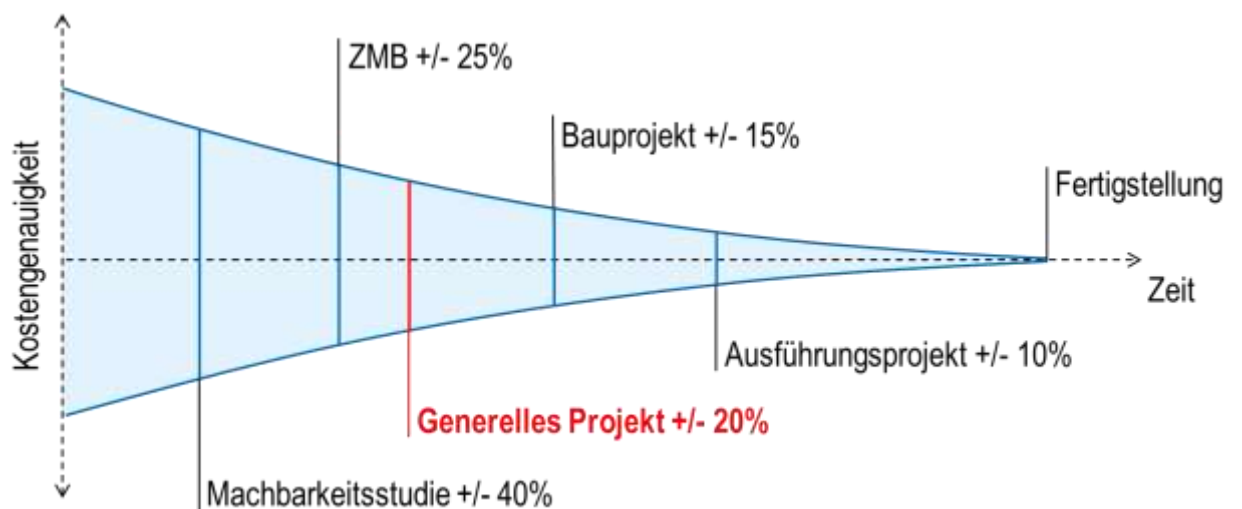
Bei den 15 % für Unvorhergesehenes muss man sich den Betrag von 115,9 Millionen Franken vor Augen halten. Bei der vorliegenden Projektstufe wurde der Projektierungsaufwand weit intensiver betrieben als gewöhnlich. Dies trägt ebenfalls zu einer Erhöhung der Kostengenauigkeit bei. In der Regel ist der Untergrund für die grössten Ungenauigkeiten verantwortlich. Hierbei kann von den bereits älteren Untersuchungen im Zusammenhang mit der «Umfahrung Zug/Baar» profitiert werden. Zudem erfolgten die neuen geologischen Untersuchungen im Tunnelquerschnitt bis ins Tunnelprofil hinunter, was eine gute Ausgangslage für das Projekt ist und vorliegend die Kostengenauigkeit erhöht. Im Tunnelbau ist dies nicht immer möglich.

In den folgenden Grafiken wird bildlich versucht, die zunehmende Kostengenauigkeit aufgrund der fortlaufenden Projektentwicklung aufzuzeigen. Gemäss den einschlägigen Normen ist die angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$ üblich. Dieser Wert soll ausdrücken, dass es trotz der weitgehenden Abklärungen auf dieser Projektstufe nicht möglich ist, die Kosten genauer zu ermitteln.

Grafik 9: Kostengenauigkeit $\pm 20\%$; zunehmende Kostenschärfe im Projektverlauf – Vergleich mit Bildern



Grafik 10: Reduktion der nicht quantifizierbaren Risiken im Projektverlauf



5.2.13 Die Spezialfinanzierung Strassenbau wird mit dem Bau des Stadttunnels in ein Minus fallen. Was wären die Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung, wenn die Staatsrechnung nicht mitfinanzieren würde? Welche Auswirkungen hätte dies auf die Motorfahrzeugsteuer? Wie hoch würde die Erhöhung der Steuer ausfallen?

In der Tabelle (Beilage 18 der Kantonsratsvorlage Stadttunnel Zug und ZentrumPlus; Vorlage Nr. 2274.1 - 14392) zur Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenbau werden verschiedene Szenarien aufgezeigt. Im Szenario «Ist Zustand» werden die finanziellen Auswirkungen auf die Spezialfinanzierung Strassenbau bei einer 100 %-Finanzierung des Stadttunnels dargelegt. Dabei zeigt sich, dass die Spezialfinanzierung bei einer 100 %-Finanzierung des Stadttunnels auch noch im Jahre 2050 mit einem Fehlbetrag von rund 656 Millionen Franken belastet wäre.

Mit der Beantwortung der Motion der CVP-Fraktion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug wird sich der Regierungsrat ausführlich mit dieser Thematik befassen. Die Motion wird gleichzeitig mit dem Stadttunnel im Kantonsrat traktandiert werden. Zum heutigen Zeitpunkt kann deshalb auf die Frage zu den Auswirkungen auf die Motorfahrzeugsteuer nicht eingegangen werden.

5.2.14 Verfügt die Spezialfinanzierung Strassenbau über genug Mittel, wenn das Projekt Stadttunnel/ZentrumPlus mit 75 % über die Spezialfinanzierung Strassenbau und 25 % mit allgemeinen Staatsmitteln finanziert wird? 25 % könnten deshalb aus der allgemeinen Staatskasse finanziert werden, weil nicht nur Strassen gebaut werden, sondern ein Teil davon ins ZentrumPlus fliesst.

In der Beilage zur Entwicklung der Spezialfinanzierung Strassenbau wird im Szenario 2 die finanzielle Auswirkung auf die Spezialfinanzierung Strassenbau bei einer 25 %-Finanzierung des Stadttunnels durch die allgemeine Staatsrechnung aufgezeigt. Es zeigt sich, dass die Spezialfinanzierung auch im Jahre 2050 noch mit einem Fehlbetrag von rund 142 Millionen Franken belastet wäre.

5.2.15 Es ist aufzuzeigen und zu begründen, weshalb die Stadt Zug sich an den Kosten des Projekts Stadttunnel/ZentrumPlus mit 60 Millionen Franken beteiligen muss und weshalb die Gemeinde Cham bei der UCH sowie die Gemeinden Zug und Baar bei der Tangente Zug/Baar sich nicht finanziell beteiligen müssen.

Wie sich die Kostenbeteiligung der Stadt Zug von 60 Millionen Franken herleitet, wurde bereits in der Frage 5.2.1 beantwortet. Im vorliegenden Projekt wurde eine umfassende Optik angenommen. Das bedeutet, dass auch Gestaltungs- und Ausbauwünsche der Stadt Zug berücksichtigt wurden. Insbesondere und hier liegt der grosse Unterschied, befindet sich der Stadttunnel im innerstädtischen Raum und nicht wie die Umfahrung Cham–Hünenberg und die Tangente Zug/Baar ausserorts.

Bereits bei der Nordzufahrt haben sich die beiden Standortgemeinden Baar und Zug an den Kosten beteiligt. Die Gemeinde Baar hat die beiden Kreisel Unterfeld und Neuhof zu 100 % und die Stadt Zug die Strassenbauten auf Gemeindegebiet mit 30 % mitfinanziert. Dies als Beitrag der gemeindlichen Erschliessungspflicht der rechtskräftig eingezonten Gebiete. Ebenfalls wurde mit diesem Betrag der Gestaltungsaufwand abgedeckt.

Die Tangente Zug/Baar liegt im Ausserortsbereich und schliesst die bestehenden Strassen an das neue System an. Neue Überbauungsgebiete werden mit der Tangente Zug/Baar nicht erschlossen. Die Strassenraumgestaltung im Ausserortsbereich liegt beim Kanton. Weiter werden keine gemeindlichen Strassen übernommen, welche abgegolten werden müssten. Die Ägeri-strasse in Baar, welche bis zur Eröffnung der Tangente Zug/Baar noch eine Kantonsstrasse ist, soll nach der Eröffnung zur Gemeindestrasse werden. Die Gemeinde Baar will diese umgestalten. Der vorliegende Gestaltungswettbewerb sieht auf dem Tunnel eine Aussichtsplattform vor. Die künftige Umgestaltung sowie die Aussichtsplattform wird die Gemeinde Baar zu 100 % finanzieren.

Die Umfahrung Cham–Hünenberg befindet sich ebenfalls im Ausserortsbereich und somit liegt auch hier der Gestaltungsaufwand beim Kanton. Auch bei diesem Projekt werden keine gemeindlichen Strassen vom Kanton übernommen. In § 1 Abs. 2 Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmen- und Objektkredit für die Planung und den Bau der Umfahrung Cham–Hünenberg sowie für den Landerwerb vom 1. Juni 2006 ist festgehalten: *Im Rahmenkredit enthalten sind sämtliche Aufwendungen für flankierende Massnahmen, welche verkehrsdosierende Funktionen haben. Nicht enthalten sind weitergehende Gestaltungs-massnahmen abseits der neuen Kantonsstrassenverbindung.* Dies bedeutet, dass gestalterische Elemente bei den zurzeit diskutierten flankierenden Massnahmen in den Dorfzentren, sofern sie keine verkehrlichen Wirkungen haben, durch die Standortgemeinden zu finanzieren sind.

Als weiteres Beispiel, bei welchem sich die Standortgemeinden infolge Gestaltungsaufwendungen, Landerwerb und Erschliessungsvorteile an den Kosten beteiligten, sind die Kantonsratsbeschlüsse zum Projekt Kantonsstrasse F, Alte Steinhauser-/Hinterbergstrasse, Knoten Alpenblick bis Knoten Chamerried, Cham, vom 24. November 2011 und beim Projekt Sanierung und Ausbau der Sinslerstrasse, einschliesslich beidseitiger Rad- und Fusswege, Abschnitt Hammergut bis Obermühlestrasse, Cham, vom 26. August 2010, an welche die Gemeinde Cham 1,68 Millionen Franken bzw. 1,6 Millionen Franken bezahlte.

5.2.16 Aus dem Bericht ergibt sich, dass die Kosten des Teilprojekts ZentrumPlus 107 Millionen Franken betragen. Es stellt sich deshalb die Frage, weshalb sich die Stadt Zug lediglich mit 60 Millionen Franken an diesen Kosten beteiligen muss.

Die 107,7 Millionen Franken setzen sich gemäss Seite 46 des Berichts und Antrags der Regierungsrats aus den 41,1 Millionen Franken Kunstbauten und den 66,6 Millionen Franken Strassenbau inklusive ZentrumPlus und flankierenden Massnahmen zusammen. Hierbei handelt es sich um alle Kunstbauten, auch die gesamte SBB-Unterführung ohne Installationsanteile und den gesamten Strassenbau ohne die Betriebs- und Sicherheitsanlagen (z.B. Lichtsignalanlagen) im Strassenperimeter.

Bei der Berechnung des städtischen Anteils von 60 Millionen Franken wurden die Bedürfnisse des Kantons und der Stadt gegenübergestellt und bewertet (vgl. auch die Beantwortung der Frage 5.2.1).

5.3 Diverses

5.3.1 Das ENHK/EKD-Gutachten hat eine Prüfung von Alternativstandorten des Tunnelportals Artherstrasse verlangt. Bis wann kann mit der definitiven Festlegung des Standorts gerechnet werden?

Bis zur Entscheidung des Kantonsrats über das Generelle Projekt müssen die Alternativstandorte des Tunnelportals Artherstrasse geprüft sein. Im ENHK/EKD-Gutachten wird verlangt, dass die Nachvollziehbarkeit des bisherigen Standorts klarer hervorgehoben werden muss. Hierzu sind alle Alternativstandorte zu bewerten. Es geht somit nicht darum, einen neuen Standort festzulegen.

5.3.2 Eine Stellungnahme oder eine Absichtserklärung der SBB bezüglich der Mitfinanzierung der SBB-Unterführung Gubelloch ist einzuholen.

Erfahrungsgemäss hat sich die SBB im Kanton Zug noch nie an Vorinvestitionen beteiligt (vergleiche Ausbau Feldstrasse in Zug, Bustrasse Unterführung Sumpf in Cham und Tangente Zug/Baar in Baar).

Die SBB hat zurzeit keine Mittel für Vorinvestitionen. Ausbauprojekte darf die SBB nicht über ihre laufende Rechnung – bei der die Mittel auch sehr knapp sind – finanzieren. Es ist jedoch denkbar, dass Verträge zwischen der Stadt Zug und der SBB bestimmte Finanzierungsregeln für die Sanierung der Unterführung Gubelstrasse vorsehen. Damit könnten sich die SBB allenfalls im entsprechenden Ausmass an der Sanierung der Unterführung und deren Zugänge beteiligen. Diese Verträge liegen noch nicht vor.

Die Mittel für den Bahnausbau werden vom Bund (BAV) der SBB zur Verfügung gestellt. Das bereits beschlossene Bahnausbauprojekt ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) des Bundes enthält keine Mittel für einen Ausbau im Bahnhof Zug, also auch nicht für die Unterführung Gubelstrasse. Das Stimmvolk hat am 9. Februar 2014 dem künftigen Finanzierungsinstrument des Bundes FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) zugestimmt. Der erste Ausbauschritt 2025 wird nun rechtskräftig, sieht jedoch keinen Ausbau in Zug vor. Ob in einem künftigen Ausbauschritt entsprechende Investitionsbeiträge berücksichtigt werden können, ist völlig offen. Dies hängt stark von der Frage ab, ob und wann der Zimmerberg Basistunnel kommt und welche weiteren Ausbauprojekte im Raum Zug realisiert werden können. Wie das Parlament dereinst zu solchen Ausbauten steht, kann heute nicht beurteilt werden.

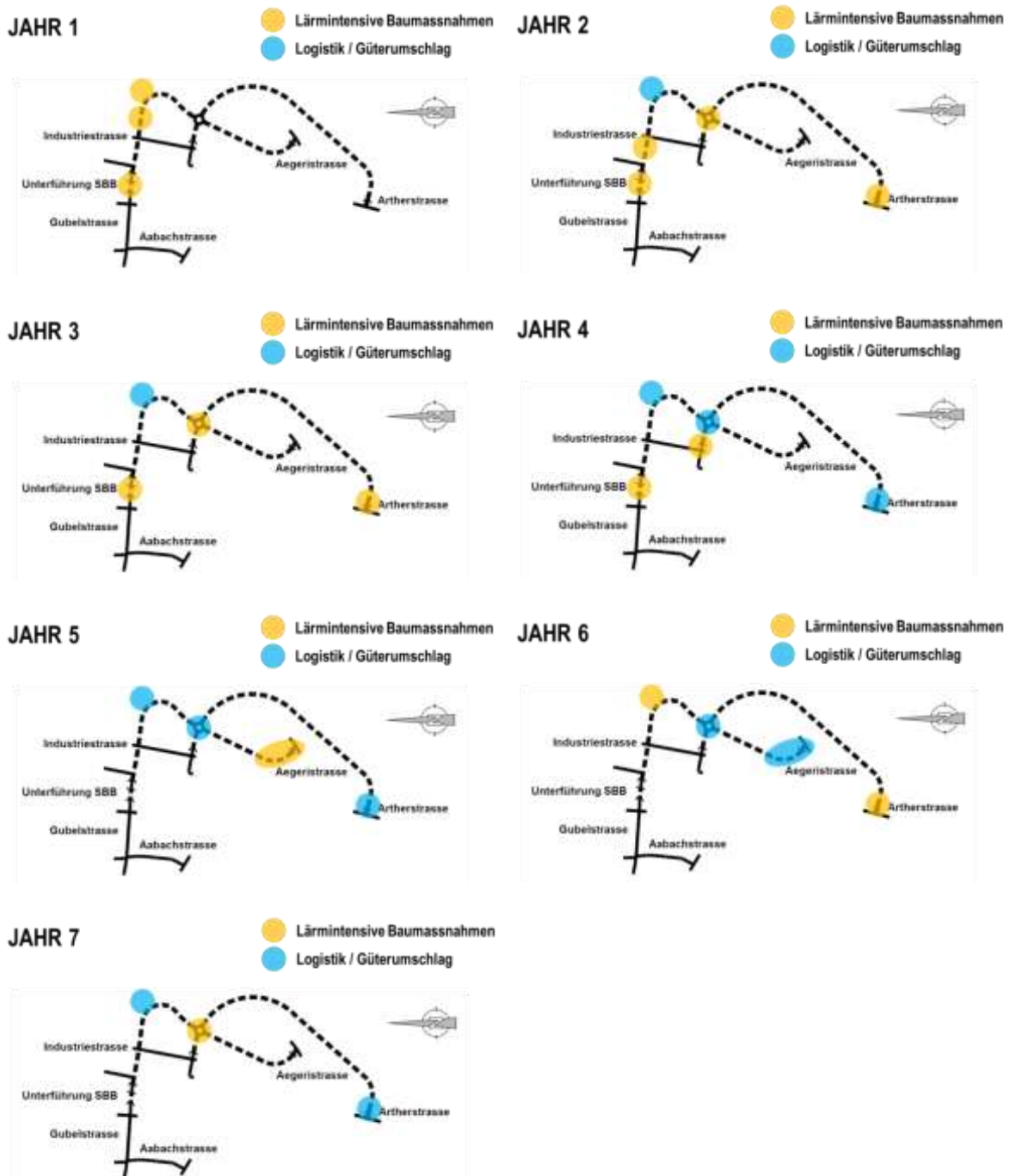
Für eine vertiefte Prüfung des Anliegens durch die SBB müssten genaue Kostenschätzungen, Alternativen, Bauvarianten, etc. untersucht werden. Es müssten Kosten-Nutzenüberlegungen für die allfälligen Vorinvestitionen angestellt werden. Dies kann erst im Rahmen der weiteren Projektierung geklärt werden.

Mit Vertretern der SBB Immobilien haben bereits Gespräche im Zusammenhang eventueller Verkaufsflächen in der Unterführung Gubelstrasse stattgefunden. Diese haben Interesse angemeldet. Im Zusammenhang mit diesen Ausbauten würde sich auch die SBB an den Kosten beteiligen. Für konkrete Verhandlungen ist es aber noch viel zu früh.

5.3.3 Die gesamte Bauzeit für den Stadttunnel beträgt sieben Jahre. Offene Baustellen wird es aber vor den einzelnen Liegenschaften nur während einer kurzen Zeit geben. Kann diese Aussage noch präzisiert werden?

Es ist das Ziel, die lärmintensive und «sichtbare» Bauzeit vor einzelnen Liegenschaften im Projektperimeter so kurz als möglich zu halten. Die Massnahmen dazu sind die Wahl geeigneter Bauverfahren wie zum Beispiel die Deckelbauweise für Tagbautunnel (z.B. Tagbautunnel Gubelstrasse). In den folgenden Grafiken werden die lärmintensiven Baumassnahmen und die Logistikbereiche pro Jahr angegeben.

Grafik 11: Resultierende «Sichtbarkeit» der Baustellen pro Jahr



5.3.4 Info-Pavillon oder Gewährleistung des Informationsflusses: Welche Massnahmen sind vorgesehen und was ist geplant – Info-Pavillon oder auf elektronischem Weg?

Bis zur Volksabstimmung sind im üblichen Rahmen wie bei der Umfahrung Cham–Hünenberg und der Tangente Zug/Baar Roadshows geplant. Danach erfolgt die Information der Bevölkerung situationsgerecht. Während der Bau-/Auflageprojektphase steht das bisherige Mitwirkungsverfahren mit Informationsanlässen im Vordergrund. Zu einem späteren Zeitpunkt könnte auch ein Info-Pavillon vorgesehen werden. Über die gesamte Planungs- und Realisierungsphase wird die bereits heute vorhandene Internetseite weiterhin unterhalten. Das genaue Vorgehen wird zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

5.3.5 Wohin soll das unverschmutzte Ausbruchmaterial transportiert und entsorgt werden?

Es ist ein grundsätzlicher Unterschied zwischen Lastwagen- und Bahntransport vorhanden. Transporte mit dem Lastwagen erfolgen in der Regel lokal und diejenigen mit der Bahn regional sowie überregional.

Für Lastwagentransporte gibt es verschiedene Vorgaben. Diese Vorgaben ergeben sich aus der Luftreinhalte-Verordnung des Bundes für Grossbaustellen. Der maximale NO_x-Ausstoss, d.h. maximale Transportdistanz, ist abhängig von der Güte der eingesetzten Lastwagen (Klassierung in Abgastypen Euro-4 / Euro-5 / Euro-6).

Tabelle 3: Mögliche Deponiestandorte (Auffüllung von Materialabbaustellen) für Lastwagentransporte

Potenzielle Deponiestandorte	Distanz ab Baustelle
Knonau Aspli Rütene, Cham (ehemals Risi AG) ¹	ca. 8 km
Bethlehem, Menzingen (KIBAG) ¹	ca. 9 km
Hintertann, Neuheim (SAND AG) ¹	ca. 10 km
Mülibach, Ottenbach (AGIR AG)	ca. 20 km
Eschenbach, Gemeindegieswerk	ca. 25 km

¹ Diese Destinationen liegen innerhalb der heutigen Erreichbarkeit gemäss BAFU-Vollzugshilfe. Durch zukünftige Flottenentwicklungen sind aber auch weiter entfernte Destinationen denkbar.

Tabelle 4: Mögliche Deponiestandorte (Auffüllung von Materialabbaustellen) für Bahntransporte:

Potenzielle Deponiestandorte	Distanz ab Bahnhof Zug
Mülibach, Ottenbach (AGIR AG), mit Umschlag im Bahnhof Affoltern auf Lastwagen	ca. 17 km
Briseck, Zell LU (Makies AG)	ca. 70 km
Zweidlen, ZH (Eberhard AG)	ca. 100 km
Hüntwangen, ZH (HASTAG AG)	ca. 110 km

Aus bahnbetrieblichen Gründen müssen Aushubtransporte den Knoten Zürich grossräumig umfahren.

Im Rahmen der weiteren Projektierung wird untersucht, ob es nicht doch möglich ist, Aushubmaterial für Flachwasser-/Inselerschüttungen im Zugersee mit ökologischer Aufwertung im Bereich Brüggli zu verwenden.

3.3.6 Tunnelsanierungen kosten viel Geld. Das erfährt man jetzt beim Thema Gotthardröhre. Wer kommt auf, wenn der Tunnel 50 Jahre nach Inbetriebnahme totalsaniert werden muss? Es geht nicht um den Unterhalt und normal aufkommende Sanierungsarbeiten, sondern eben – was ist nach 50 Jahren?

Die Verantwortung über den Stadttunnel obliegt gemäss geltendem Recht dem Kanton Zug. Er wird, wie auch bei den anderen Strasseninfrastrukturen, auch künftig den Unterhalt finanzieren.

5.3.7 Der Kommission sind detaillierte Angaben zum Land- und Rechtserwerb zu unterbreiten. Es ist aufzuzeigen, wo Land- und Rechtserwerb erfolgen wird, wer betroffen ist und wie hoch die Entschädigungszahlungen sein werden.

Die Baudirektion kann die Landerwerbspreise an dieser Stelle nicht bis ins letzte Detail offenlegen. Die Verhandlungen im Rahmen des Baulinienverfahrens sind derzeit noch nicht mit allen Grundeigentümerschaften abgeschlossen. Trotzdem ist die Baudirektion – sollte die nachfolgende detaillierte Übersicht einzelnen Kommissionsmitgliedern nicht genügen – bereit, im Sinne von § 24 Abs. 1 Kantonsratsbeschluss über die Geschäftsordnung des Kantonsrats vom 1. Dezember 1932 (BGS 141.1) in sämtliche Akten der Landerwerbs- und Einspracheverhandlungen Einsicht zu gewähren. Selbstverständlich sind dabei der Persönlichkeitsschutz und die Geheimsphäre zu berücksichtigen.

Die Anzahl betroffenen Grundstücke und die vorgesehenen Entschädigungszahlungen werden nachfolgend in Teilbereiche aufgeführt.

Legende

	Landerwerbsflächen im Tagbaubereich
	Landerwerbsflächen im bergmännischen Bereich (Überdeckung < 20m)
	Temporäre Erwerbsflächen

Hinweis:

Die farblichen Unterschiede innerhalb der Gruppen dienen lediglich zur Differenzierung der Grundstücke.

Grafik 12: Land- und Rechtserwerbsperimeter Portal Ägeristrasse



Tabelle 5: Zusammenstellung der Kennzahlen Portal Ägeristrasse

Kennzahlen zum Portal Ägeristrasse		Kosten in Franken
Vollerwerb	3 Grundstücke	5,7 Mio.
Teilerwerb	14 Grundstücke	2,1 Mio.
Inkonvenienzen	12 Grundstücke	1,4 Mio.
Immissionszeit für Inkonvenienzen und temporärer Rechtserwerb	3 Jahre	
Hauptinstallationsplatz: temporärer Rechtserwerb	7 Jahre	
Total		9,2 Mio.

Grafik 13: Land- und Rechtserwerbsperimeter Portal Artherstrasse

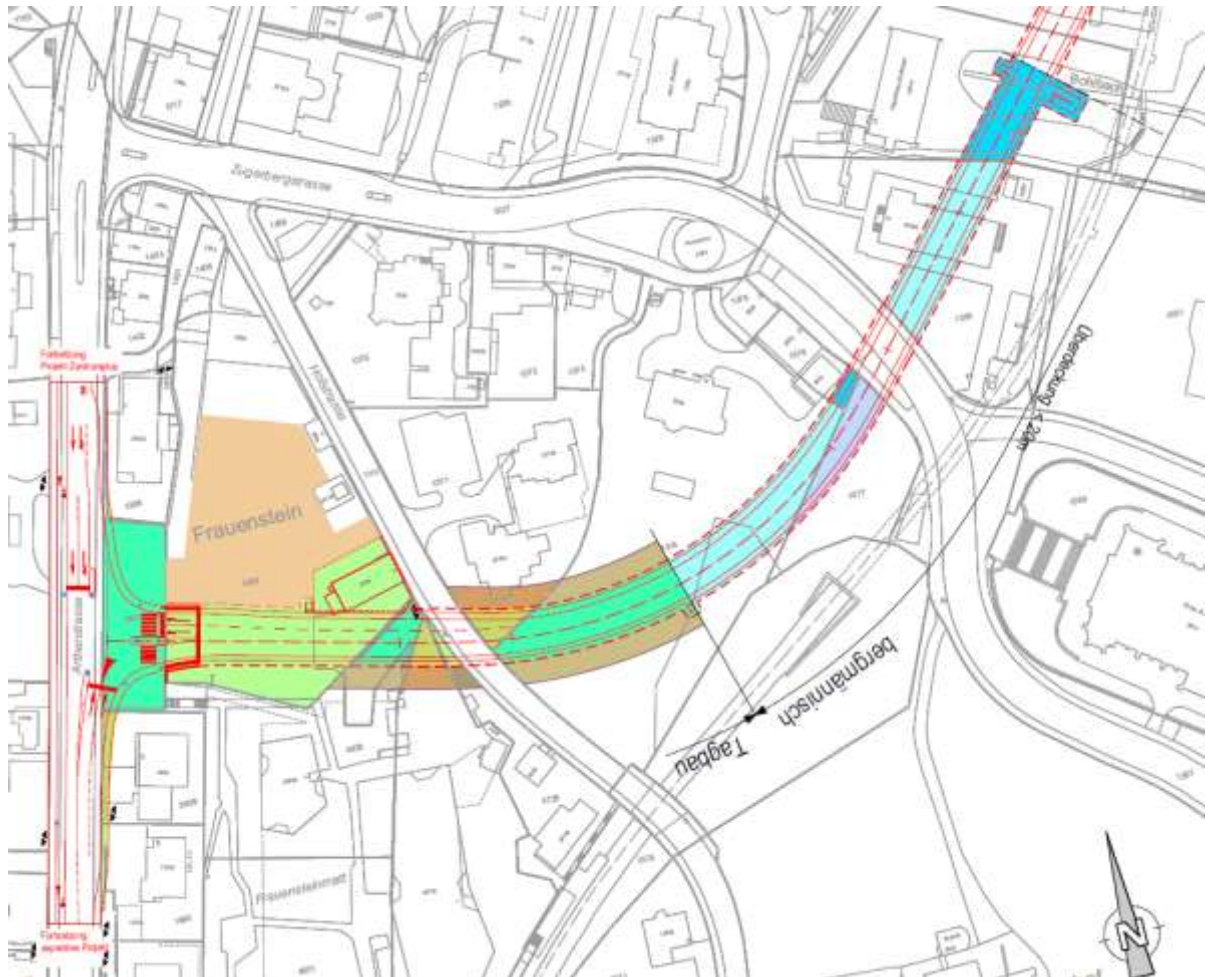


Tabelle 6: Zusammenstellung der Kennzahlen Portal Artherstrasse

Kennzahlen zum Portal Artherstrasse		Kosten in Franken
Vollerwerb	1 Grundstück	0,1 Mio.
Teilerwerb	14 Grundstücke	7,5 Mio.
Inkonvenienzen	11 Grundstücke	4,3 Mio.
Immissionszeit für Inkonvenienzen und temporärer Rechtserwerb	3 Jahre	
Hauptinstallationsplatz: temporärer Rechtserwerb	7 Jahre	
Total		11,9 Mio.

Grafik 14: Land- und Rechtserwerbsperimeter Gubelstrasse/Aabachstrasse



Tabelle 7: Zusammenstellung der Kennzahlen Gubelstrasse/Aabachstrasse

Kennzahlen zu Gubelstrasse/Aabachstrasse		Kosten
Vollerwerb	1 Grundstück	0,5 Mio.
Teilerwerb	20 Grundstücke	22,2 Mio.
Inkonvenienzen	0 Grundstücke	0,0 Mio.
Keine Immissionszeit für Inkonvenienzen und temporärer Rechtserwerb	0 Jahre	
Kein temporärer Rechtserwerb	0 Jahre	
Total		22,7 Mio.

Grafik 15: Land- und Rechtserwerbsperimeter Portal Gotthardstrasse inklusive Industriestrasse und unterirdischer Kreisel



Tabelle 8: Zusammenstellung der Kennzahlen Portal Gotthardstrasse inklusive Industriestrasse und Installationsplatz unterirdischer Kreisel

Kennzahlen zum Portal Gotthardstrasse inklusive Industriestrasse und Installationsplatz unterirdischer Kreisel		Kosten in Franken
Vollerwerb	1 Grundstück	1,4 Mio.
Teilerwerb	26 Grundstücke	16,9 Mio.
Inkonvenienzen	30 Grundstücke	24,8 Mio.
Immissionszeit für Inkonvenienzen und temporärer Rechtserwerb	3 Jahre	
Hauptinstallationsplätze: temporärer Rechtserwerb	7 Jahre	
Total		43,1 Mio.

Grafik 16: Land- und Rechtserwerbsperimeter Portal Gubelstrasse inklusive Installationsplätze (SBB, Luegeten, Rüschen, City Garden)



Tabelle 9: Zusammenstellung der Kennzahlen Portal Gubelstrasse inklusive Installationsplätze (SBB, Luegeten, Rüschen, City Garden)

Kennzahlen zum Portal Gubelstrasse inklusive Installationsplätze (SBB, Luegeten, Rüschen, City Garden)		Kosten in Franken
Vollerwerb	11 Grundstück	26,4 Mio.
Teilerwerb	22 Grundstücke	15,4 Mio.
Inkonvenienzen	27 Grundstücke	16,0 Mio.
Immissionszeit für Inkonvenienzen und temporärer Rechtserwerb	3 Jahre	
Hauptinstallationsplätze: temporärer Rechtserwerb	7 Jahre	
Total		57,8 Mio.

Nachfolgend erfolgt eine Zusammenstellung der Land- und Rechtserwerbskosten:

	in Franken
- Portal Ägerstrasse	9,2 Mio.
- Portal Artherstrasse	11,9 Mio.
- Gubelstrasse/Aabachstrasse	22,7 Mio.
- Portal Gotthardstrasse inklusive Industriestrasse und Installationsplatz für den unterirdischen Kreisel	43,1 Mio.
- Portal Gubelstrasse inklusive Installationsplätze (SBB, Luegeten, Rüschen, City Garden)	<u>57,8 Mio.</u>
Total Land- und Rechtserwerbskosten	144,7 Mio.

Nach der Beantwortung der Fragen durch die Baudirektion schritt die Kommission zur Detailberatung der Vorlage Nr. 2274.2 - 14393.

5.4 Beratung der Vorlage

5.4.1 Titel und Ingress sowie § 1

Die Kommission genehmigt Titel und Ingress sowie § 1 stillschweigend.

5.4.2 § 2 Abs. 1

Der Gesamtkredit war bei den Mitgliedern der Kommission umstritten. Während die einen eine Kürzung um 100 Millionen Franken beehrten, wollten die anderen eine Kürzung auf 890 Millionen Franken. Wieder andere Kommissionsmitglieder wollten an der Höhe des beantragten Kredits festhalten.

Einige Kommissionsmitglieder wollten den Kredit von 950 Millionen Franken korrigieren. Dabei sollte die Kredithöhe auf 850 Millionen Franken gesenkt werden. Würde diesem Begehren nicht stattgegeben, sollte dargelegt werden, dass der Stadttunnel für diesen Preis nicht realisierbar sei.

Andere Kommissionsmitglieder wollten die Reserven (Unvorhergesehenes) von 115 Millionen Franken um rund 50 % kürzen und damit den Objektkredit auf 890 Millionen Franken senken. Ihres Erachtens seien 15 % Reserve für Unvorhergesehenes zu viel. Bei einem derart grossen Betrag spiele die eigentliche Summe in Millionen eine grössere Rolle als der Prozentsatz der Reserve. Für rund 60 Millionen Franken erhalte man beinahe einen weiteren Tunnelast, weshalb rund 8 % Reserve als ausreichend erscheinen würde. Das Projekt weise bereits einen hohen Detaillierungsgrad auf. Der Projektierungsgrad sei derart gross, dass eine Reduktion der Reserven ihnen gerechtfertigt erscheine.

Andere Kommissionsmitglieder hielten entgegen, dass die Baudirektion sämtliche Fragen beantwortet und dass die Kommission die Antworten diskutiert habe. Nun einfach pauschale Kürzungen vorzunehmen, sei etwas gar einfach. Es sei offenbar noch nicht sicher, ob die Immissionsschutzlüftung gebaut werden müsse. Sie sei aber zum heutigen Zeitpunkt offenbar noch notwendig. Aus diesem Grund seien Kürzungen zurzeit nicht gerechtfertigt. Allenfalls werde es bei der Realisierung Einsparpotenzial geben.

Die Vertreter der Baudirektion wehrten sich dagegen, dass Pauschalkürzungen auf eine Kredithöhe auf 850 Millionen Franken vorgenommen würden. Das Projekt werde beim Stimmvolk mit einer Kürzung um 100 Millionen Franken keinen einfacheren Stand als mit 950 Millionen Franken haben. Gemäss Baudirektion sei es ehrlicher, wenn der Kanton auf andere Investitionen verzichte, welche weniger hohe Dringlichkeit aufweisen würden. Den Beweis, dass diesbezüglich Flexibilität bestehe, habe der Regierungsrat in der Budgetdebatte im Kantonsrat bereits erbracht. Gemäss Baudirektion seien für Unvorhergesehenes 115 Millionen Franken budgetiert. Dazu kämen möglicherweise noch 30 Millionen Franken von der Lüftung, bei der nicht sicher sei, ob sie dazumal noch so dimensioniert werden müsse. Auch aus technischer Sicht dürften die Reserven an sich nicht verringert werden. Wenn für den Stadttunnel nur noch 890 Millionen Franken zur Verfügung ständen, dann bedeute dies, dass alle Positionen um einen anteilmässigen Betrag gekürzt werden müssten. Man müsse sich bewusst sein, dass die Baudirektion diese Preise als Zweitmeinung habe überprüfen lassen und nach heutiger Sicht der Dinge müsse man von Gesamtkosten von 950 Millionen Franken ausgehen.

Weiter wurde ausgeführt, dass bei der Festsetzung der Kredithöhe auch politische Überlegungen zu berücksichtigen seien. Eine Gesamtkredithöhe von 850 Millionen Franken sei etwas gar tief. Eine generelle Kürzung um 100 Mio. Franken würde zu Unsicherheiten führen, da nicht konkret aufgezeigt werden kann, wo gekürzt und worauf allenfalls verzichtet werden soll. Aus politischer Sicht sei es sinnvoller, dass für Unvorhergesehenes bloss 55 Millionen Franken eingestellt würden und von einem Gesamtkredit von 890 Millionen Franken auszugehen sei.

In der Folge liess der Präsident über die drei nachfolgenden Anträge abstimmen:

1. Antrag: Regierungsrat mit einem Gesamtkredit von 950 Millionen Franken;
2. Kommissionsantrag 1: Gesamtkredit von 850 Millionen Franken;
3. Kommissionsantrag 2: Gesamtkredit von 890 Millionen Franken.

In der Abstimmung erhielt der regierungsrätliche Antrag (1. Antrag) eine Stimme. Dem Kommissionantrag 1 (2. Antrag) stimmten zwei Kommissionsmitglieder und dem Kommissionantrag 2 (3. Antrag) elf Mitglieder zu. Die Kommission beantragt daher, den Gesamtkredit auf 890 Millionen Franken inkl. MWST zu senken und § 2 Abs. 1 entsprechend anzupassen.

In der Folge ging es um den Beitrag der Stadt Zug an das Projekt in der Höhe von 60 Millionen Franken.

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, dass man die Stadt Zug mit 10 % des Gesamtbeitrags in die Pflicht nehme. Der Stadttunnel sei ein sehr interessantes Projekt. Die Lebensqualität in der Stadt werde aufgewertet, davon profitierten auch Gewerbe und Restaurants. Die Stadt erhalte durch dieses Projekt etwas, das sich auch in Franken messen lasse. Viele Ohnehin-Kosten würden durch das Projekt Stadttunnel hinfällig. Die Stadt werde dank dem Stadttunnel namentlich in den Bereichen Leitungs- und Strasseninfrastruktur Einsparungen realisieren können. Ohne den Bau des Stadttunnels samt ZentrumPlus würde die Stadt ihre Leitungen und Strassenanlagen unterhalten und aufgrund des Verdichtungspotenzials den neuen Verhältnissen anpassen müssen. Diese Kosten blieben der Stadt wegen des vorliegenden Projekts in einem wesentlichen Teilgebiet erspart. Die Finanzlage der Stadt Zug möge derzeit nicht rosig sein. In zehn Jahren sehe das wohl wieder anders aus.

Die Kommissionsmitglieder der Stadt Zug wehrten sich gegen diese Haltung. Sie argumentierten, dass die vorgesehenen 60 Millionen Franken für die Stadt ohnehin nicht reichen würden. Für diesen Preis gebe es bloss die Grundausstattung. Für die Möblierung des ZentrumPlus und weitere Projekte wie Bundesplatz und Postplatz werde die Stadt noch einmal einen zweistelligen Millionenbetrag ausgeben. Hinzu komme der politische Aspekt: Ein Viertel der Kantonsbevölkerung lebe in der Stadt Zug. Die Meinung zu diesem Projekt werde grossmehrheitlich in der Stadt gemacht. Komme in der Stadt Opposition auf, dann werde der Tunnel fallieren. Der vorliegend beantragte Beitrag der Stadt Zug entspreche rund 6,3 % des Gesamtkredits. Diese Beteiligung sei mit dem Stadtrat abgesprochen worden. Die Stadt Zug habe diesen Beitrag bereits in ihrer Finanzplanung berücksichtigt. Es dürfe nicht vergessen werden, dass in der Stadt Zug über Jahre gebaut werde und dass die Bevölkerung entsprechende Immissionen in Kauf nehmen müsse. Aus diesen Gründen solle ihrer Meinung nach an der Beteiligung der Stadt Zug in der Höhe von 60 Millionen Franken festgehalten werden.

Die Baudirektion ging davon aus, dass der Bund dem Stadttunnel keine Unterstützung aus dem Agglomerationsprogramm zukommen lassen werde. Der Stadttunnel habe zwar die vollen 100 % Nutzerpunkte erhalten. Der Bund habe aber schlichtweg keine Möglichkeit, solche gros-

sen Projekte finanziell zu unterstützen. Der Kanton habe die Diskussion mit der Stadt in Zusammenhang mit der städtischen Beteiligung geführt. Für den Kanton wäre ein städtischer Beitrag von 80 Millionen Franken vernünftig gewesen. Die Stadt sei von einer Beteiligung von 50 Millionen Franken ausgegangen. Schliesslich hätten sich Kanton und Stadt auf 60 Millionen Franken geeinigt.

In der Folge wurde der Antrag gestellt, den Beitrag der Stadt Zug auf 80 Millionen Franken zu erhöhen und auf eine prozentuale Beteiligung der Stadt oder auf eine Erhöhung des städtischen Beitrags auf 90 Millionen Franken zu verzichten. Aufgrund dieses Antrags wurde der Antrag auf eine Beteiligung der Stadt Zug in der Höhe von 10 % der Gesamtkosten zurückgezogen.

Drei Kommissionsmitglieder hielten in der Abstimmung am Antrag des Regierungsrats mit einer städtischen Beteiligung von 60 Millionen Franken fest, während elf Mitglieder der Erhöhung des Beitrags auf 80 Millionen Franken zustimmten.

Die Kommission beantragt den Anteil der Stadt Zug auf 80 Mio. Franken festzulegen.

5.4.3 § 2 Abs. 2

Zu diesem Paragrafen stellte ein Kommissionsmitglied einen Haupt- sowie einen Eventualantrag. Seiner Meinung nach profitiere die Allgemeinheit zu wenig vom Stadttunnel. Es bestehe weiterhin die Möglichkeit, durch die Stadt zu fahren. Die Zahl der Parkplätze werde nicht reduziert. Die Stadt werde nicht vollständig autofrei. Zudem gebe es auch 3500 Personen, welche durch den Stadttunnel zusätzlichem Lärm ausgesetzt würden. Die Gewinner seien die Automobilisten. Aus diesem Grund dürfe nicht die Hälfte der Gesamtkosten des Projekts über die allgemeine Staatsrechnung finanziert werden. Das Mitglied stellte deshalb den Hauptantrag, dass 75 % der Gesamtkosten des Projekts der Spezialfinanzierung Strassenbau und 25 % der allgemeinen Staatsrechnung belastet werden sollten. Eventualiter sollten 50 % der Projektkosten der Spezialfinanzierung Strassenbau, 25 % der laufenden Rechnung und weitere 25 % der laufenden Rechnung als Darlehen an die Spezialfinanzierung belastet werden.

Nachdem ihm dargelegt wurde, dass die Spezialfinanzierung ohnehin zu wenig Geld für den Stadttunnel aufweist und sie mit einem verzinnten und rückzahlbaren Darlehen aus den allgemeinen Staatsmitteln gespeist werden muss, zog das Kommissionsmitglied seinen Eventualantrag zurück und konzentrierte sich auf seinen Hauptantrag.

Die Kommission liess sich noch einmal über den Nutzen des Stadttunnels informieren. Selbstverständlich profitiert der motorisierte Individualverkehr durch den Stadttunnel. Es darf aber nicht vergessen gehen, dass sowohl der Langsamverkehr als auch der öffentliche Verkehr und die gesamte Bevölkerung 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.

Die Kommission lehnte diesen Antrag mit elf zu zwei Stimmen und einer Enthaltung ab und hielt damit am Antrag des Regierungsrats fest, wonach der Objektkredit zu 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau und zu 50 % der allgemeinen Staatsrechnung belastet wird.

Die Kommission beantragt den Objektkredit zu 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau und zu 50 % der allgemeinen Staatsrechnung zu belasten.

5.4.4 § 3 Abs. 1

In § 3 Abs. 1 werden an sich nur die Zahlungsmodalitäten des städtischen Beitrags an das Projekt festgelegt. Weil die Kommission in § 2 Abs. 1 die städtische Beteiligung von 60 Millionen Franken auf 80 Millionen Franken erhöht hat, musste auch der in § 3 Abs. 1 genannte Betrag auf 80 Millionen Franken erhöht werden. Die Kommission stimmte dieser Anpassung ohne Diskussion zu.

5.5 Schlussabstimmung

Ein Kommissionsmitglied wollte wissen, bis wann man mit der Beantwortung der Motion der CVP-Fraktion betreffend Finanzierung von Infrastrukturprojekten im Kanton Zug vom 26. September 2013 (Vorlage Nr. 2300.1 - 14466) sowie der Interpellation von Daniel Thomas Burch betreffend Priorisierung, Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des Kantons Zug vom 17. November 2013 (Vorlage Nr. 2321.1 - 14513) durch den Regierungsrat rechnen könne. Dieses Mitglied erklärte, dass es sich bis zum Vorliegen der regierungsrätlichen Antworten nicht für den Stadttunnel aussprechen könne und sich deshalb der Stimme enthalten werde.

Die Baudirektion legte dar, dass der Kantonsrat noch vor Beginn der Beratungen zum Stadttunnel und ZentrumPlus über die entsprechenden Antworten des Regierungsrats zu den obgenannten parlamentarischen Vorstössen verfügen werde. Namentlich die Motion der CVP-Fraktion greife stark in die Finanzierung des Stadttunnels samt ZentrumPlus ein.

Die Kommission für Tiefbauten stimmte dem Kantonsratsbeschluss Nr. 2274.2 - 14393 mit elf zu einer Stimme und zwei Enthaltungen zu.

6. Antrag

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

Rotkreuz, 19. Dezember 2013

Mit vorzüglicher Hochachtung
Im Namen der Kommission für Tiefbauten

Der Präsident: Daniel Thomas Burch