



Kantonsratsbeschlüsse

betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar - Kreditfreigabe und Beteiligung der Gemeinden Zug und Baar an einer Bundessubvention

Bericht und Antrag des Regierungsrates
vom 8. Januar 2008

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kantonsrat hat am 28. Juni 2001 einen Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des Generellen Projektes beschlossen. Zu Lasten dieses Rahmenkredits sind weitere Mittel freizugeben. Zudem sollen die Gemeinden Zug und Baar je einen Teil der inzwischen in Aussicht gestellten Bundessubvention erhalten. Die entsprechenden zwei Kantonsratsbeschlüsse beleuchten wir mit diesem Bericht, den wir wie folgt gliedern:

1.	In Kürze	Seite 1
2.	Projektlauf	Seite 2
3.	Kosten	Seite 3
4.	Finanzierung durch den Bund und Finanzierungsbeitrag	Seite 4
5.	Kostenteiler zwischen Kanton und zwei Gemeinden	Seite 5
6.	Formelles	Seite 6
7.	Ausblick	Seite 9
8.	Antrag	Seite 9

1. In Kürze

Am 28. Juni 2001 verabschiedete der Kantonsrat seinen Beschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des Generellen Projektes (GS 27, 187). Gemäss § 3 dieses Beschlusses beläuft sich der Rahmenkredit für Planung, Landerwerb und Bau der "Nordzufahrt Zug" auf 103,5 Mio. Franken, wovon der Kantonsrat mit einfachem Beschluss Objektkredite freigibt. Vorerst erfolgte die Freigabe sofort im Umfang von 91,8 Mio. Franken.

Die Nordzufahrt ist im Bau und wesentliche Teile der Arbeiten sind aufgrund der öffentlichen Submissionen vergeben. Der beschlossene Rahmenkredit wird voraussichtlich genügen. Er wird aber auch voll beansprucht werden müssen. Um die Arbeiten ohne Verzug abschliessen zu können, ist ein zweiter und letzter Objektkredit von 11,7 Mio. Franken wiederum mit einfachem Beschluss freizugeben.

Im erwähnten Kantonsratsbeschluss vom 28. Juni 2001 sind Kostenbeteiligungen der Stadtgemeinde Zug und der Einwohnergemeinde Baar festgehalten. Inzwischen leistet der Bund aus dem Infrastrukturfonds eine Subvention an den Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 "Nordzufahrt". Die Bundessubvention soll diesen beiden Gemeinden indirekt zugute kommen, indem ihr Finanzierungsbeitrag halbiert wird. Der Kantonsratsbeschluss ist entsprechend zu ergänzen.

2. Projektablauf

Nachfolgend sind alle wesentlichen Schritte seit dem Kantonsratsbeschluss vom 28. Juni 2001 tabellarisch aufgelistet. Die Nordzufahrt ist zum Teil National- (NS), und zum Teil Kantonsstrasse (KS). In der nachfolgenden Aufstellung erscheinen daher die Abläufe nach Nationalstrassenrecht und jene nach unserem kantonalen Recht:

- Kantonsratsbeschluss vom 28. Juni 2001 mit Genehmigung des Generellen Projektes mit Ergänzung des Teilrichtplanes Verkehr, des Rahmenkredites von 103,5 Mio. Franken und der Freigabe des Objektkredites von 91,8 Mio. Franken
- Vergabe der Ingenieurarbeiten durch den Regierungsrat am 30. Oktober 2001
- Genehmigung des Vorprojektes durch die Behördendelegation am 1. Juli 2002
- Vernehmlassung zum Bauprojekt im Dezember 2002
- Genehmigung Bauprojekt durch die Behördendelegation am 20. Januar 2003
- Genehmigung Bauprojekt durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) am 20. Januar 2003
- Freigabe des Projektes durch das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die öffentliche Planaufgabe am 20. März 2003
- Öffentliche Planaufgabe April/Mai 2003; die Einsprachenverhandlungen im Nationalstrassen-Perimeter erfolgten durch das UVEK, im Kantonsstrassen-Perimeter durch den Kanton Zug
- Beurteilung des Berichtes zur Umweltverträglichkeit durch das Amt für Umweltschutz vom 1. Oktober 2003
- Baubewilligung der Baudirektion vom 13. April 2004
- Regierungsratsbeschluss vom 29. Juni 2004 betreffend Erlass von Baulinien für die Kantonsstrasse "Nordzufahrt" in den Einwohnergemeinden Zug und Baar, für Enteignungen und mit Eröffnung von Bewilligungen und amtlichen Erklärungen für den Bau der "Nordzufahrt" in Zug und Baar
- Plangenehmigung des UVEK vom 9. Februar 2005 (NS-Perimeter)
- Verwaltungsgerichtsurteile des Kantons Zug vom 30. Mai 2005 (KS-Perimeter)
- Sistierung von Rekursverfahren durch Verfügung der Eidgenössischen Rekurskommission für Infrastruktur und Umwelt (REKO INUM) vom 4. November 2005 (NS-Perimeter)
- Bundesgerichtsurteil, Aufhebung der Sistierung des Rekursverfahrens vom 15. Februar 2006 (NS-Perimeter)
- Urteil der Eidg. Rekurskommission vom 9. Juni 2006 (NS-Perimeter)
- Beginn der Detailprojektierung nach positiv aufgenommener Antwort des Regierungsrates vom 7. September 2006 auf eine Interpellation der Strassenbaukommission betreffend Detailprojektierung
- Bundesgerichtsurteile vom 27. September 2006 (KS- und NS-Perimeter), Abschluss der das Projekt selber betreffenden Rechtsmittelverfahren mit positivem Ausgang für den Kanton Zug
- Abschluss bereinigtes Bauprojekt für die Submission am 15. Dezember 2006
- Beginn der ersten Baumeistersubmission im Dezember 2006
- Spatenstich mit Baubeginn am 7. Mai 2007

3. Kosten

Am 28. Juni 2001 beschloss der Kantonsrat den Rahmenkredit von 103,5 Mio. Franken für Planung, Landerwerb und Bau der "Nordzufahrt Zug/Baar" und gab zu Lasten dieses Rahmenkredites einen Objektkredit von 91,8 Mio. Franken frei.

Die Ingenieurarbeiten wurden auf Basis des Generellen Projektes (Stand Planungsstudie) über sämtliche Projektstufen, d.h. vom Variantenstudium bis und mit Realisierung öffentlich ausgeschrieben und vom Regierungsrat vergeben. Die Planungsarbeiten begannen im November 2001 und konnten mit der öffentlichen Planaufgabe im Frühling 2003 vorderhand abgeschlossen werden.

Ab der öffentlichen Planaufgabe bis zur Wiederaufnahme der Projektierungsarbeiten im Spätsommer 2006 ruhten die Planungsarbeiten weitgehend, weil der Ausgang der Rechtsmittelverfahren abzuwarten war. Um danach die umfangreichen Auflagen aus der Baubewilligung, die Resultate von Einspracheverhandlungen, die Gestaltungsvorschläge der Standortgemeinden sowie die Sicherheitsüberwachung mittels Elektromechanik und die Störfalluntersuchungen zu berücksichtigen, schaltete die Baudirektion eine Projektphase dazwischen. Diese Phase galt dem "bereinigten Bauprojekt für die Submission" und hatte den Zweck, alle Informationen zusammenzutragen, den Detaillierungsgrad weiter zu vertiefen, eine gute Basis für die Bau-meistersubmissionen zu ermöglichen und einen bereinigten Kostenvoranschlag zu erhalten. Der Landerwerb andererseits gestaltete sich schwierig, konnte jedoch bis auf einen Fall gütlich erledigt werden. In diesem einen Fall geht es noch um die Bemessung der Entschädigung, nachdem der Kanton bereits über das Land verfügen kann.

Die Projektphasen waren begleitet von einem Kosten- und Risikocontrolling. In der nachfolgenden Tabelle ist die Kostenentwicklung für die einzelnen Projektphasen dargestellt, vom Generellen bis zum bereinigten Projekt:

Projektelemente		Projektphasen			
		Generelles Projekt in Fr. 1'000	Vorprojekt in Fr. 1'000	Bau- / Auflage- projekt in Fr. 1'000	Bereinigtes Bauprojekt in Fr. 1'000
1	Strassenbau	18'629	19'008	24'255	27'485
2	Kunstabauten	27'531	29'211	33'012	35'016
3	Nebenanlagen	3'298	3'162	2'353	2'453
4	Anpassungsarbeiten und Umgebung	2'056	7'936	4'613	3'458
5	Landerwerb / Entschädigungen	24'487	25'167	19'210	20'064
6	Honorare	5'909	5'909	6'670	7'000
7	Nebenkosten	1'120	1'120	740	800
8	Unvorhergesehenes (ohne Landerwerb) inkl. Rundung	8'770	9'987	8'747	7'224
9	Gesamttotal	91'800	101'500	99'600	103'500

Die Projektkosten in den Phasen "Generelles Projekt" und "Vorprojekt" wurden auf Basis von Erfahrungswerten über Quadratmeter, Laufmeter etc. ermittelt. In den darauf folgenden Projektphasen erfolgte die Kostenermittlung normgemäss auf Basis von Vorausmassen mit Einheitspreisen. Zum Teil gab es wesentliche Umlagerungen innerhalb der Projektelemente, so beispielsweise bei den Inkonvenienzen für die SBB in der Höhe von ca. 5,0 Mio. Franken, welche ursprünglich beim "Landerwerb/Entschädigungen", neu bei den "Kunstabauten" eingerechnet waren. Ebenso wurden grosse Positionen, welche ursprünglich bei den "Nebenanlagen" und den "Anpassungsarbeiten und Umgebung" aufgeführt waren, neu in den "Strassenbau" und die

"Kunstabauten" umgelagert. Somit ist ein direkter Vergleich der Kostenentwicklung innerhalb der Projektelemente mit der ursprünglichen Kostenschätzung nur noch beschränkt möglich. Mit fortlaufendem Detaillierungsgrad des Projektes wurde das Kostenelement "Unvorhergesehenes" reduziert.

Die Ergebnisse der Baumeistersubmissionen (Endkostenprognose vom Oktober 2007) bestätigen den Kostenvoranschlag vom Dezember 2006. Eine leichte Verschiebung vom "Strassenbau" in die "Kunstabauten" ist jedoch feststellbar. Die Baumeisterarbeiten wurden in sechs Lose aufgeteilt. Die Vergaben sind noch nicht überall erfolgt. Die eingereichten Offerten weisen zum Teil sehr grosse Preisspannen auf. Zudem sind die Offerten sehr umfangreich und zusammen mit den eingereichten Unternehmervarianten ist deren Auswertung äusserst komplex. Vor allem im Bereich der SBB-Unterführung Feldstrasse waren zusätzliche Abklärungen mit der SBB, dem Geologen, den Planern und dem Prüffingenieur notwendig. Bei der SBB-Unterführung Feldstrasse beträgt die Differenz zwischen dem tiefsten und höchsten Angebot ca. 8,5 Mio. Franken, resp. 54 %. Diese Differenz verdeutlicht die Schwierigkeit eines verlässlichen Kostenvoranschlages, resp. die Schwierigkeit genau abzuklären, ob der Unternehmer auch alle verlangten Leistungen in der Submission berücksichtigt hat.

Um den Rahmenkredit einhalten zu können, sucht die Baudirektion laufend Kosteneinsparungen. Es zeichnet sich ab, dass weitergehende Einsparungen nur noch durch Verzichte erzielt werden können. Der Rahmenkredit wird dennoch knapp reichen.

A	Investitionsrechnung	2008	2009	2010	2011
1.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplante Ausgaben	35'100'000	31'000'000	10'800'000	3'400'000
	bereits geplante Einnahmen	29'900'000	15'700'000	5'500'000	1'800'000
2.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektive Ausgaben	35'100'000	31'000'000	10'800'000	3'400'000
	effektive Einnahmen	26'500'000	12'700'000	4'400'000	1'400'000

B	Laufende Rechnung	2008	2009	2010	2011
3.	Gemäss Budget oder Finanzplan: bereits geplanter Aufwand				
	bereits geplanter Ertrag				
4.	Gemäss vorliegendem Antrag: effektiver Aufwand				
	effektiver Ertrag				

4. Finanzierung durch den Bund und Finanzierungsbeitrag

Nationalstrassen-Perimeter (NS)

Zum Zeitpunkt des mehrfach erwähnten Kantonsratsbeschlusses vom 28. Juni 2001 waren Kostenteiler und genauer Nationalstrassen-Perimeter noch offen. Inzwischen ist klar, dass der Bundessubventionsanteil bis Ende 2007 84 % beträgt. Mit Inkrafttreten des NFA ab dem 1. Januar 2008 übernimmt der Bund 100 % der Projektkosten im NS-Perimeter.

Kantonsstrassen-Perimeter (KS)

Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom 6. Oktober 2006 sieht in Art. 7 Abs. 1 vor, dass die Bundesversammlung

Projekte des Agglomerationsverkehrs bezeichnet, die dringend und baureif sind, und dass sie dafür auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes die Mittel freigibt. Inzwischen hat der Bundesrat das Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes auf den 1. Januar 2008 festgelegt. Gestützt auf das IFG hat der Bund gemäss Art. 3 Bst. g des Bundesbeschlusses über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006 35 Mio. Franken (exkl. MwSt und Teuerung) für den Neubau der Kantonsstrasse Nr. 4 "Nordzufahrt" als dringendes und baureifes Projekt des Agglomerationsverkehrs freigegeben. Die Mittel stehen mit Inkrafttreten des IFG zur Verfügung. Der Betrag entspricht rund der Hälfte der Aufwändungen des Kantons im Kantonsstrassenabschnitt der Nordzufahrt. Die Bundessubvention ist im Rahmen des Bundesgesetzes über Finanzhilfen und Abgeltungen (Subventionengesetz, SuG) vom 5. Oktober 1990 (SR 616.1) erhältlich. Nach diesem Subventionengesetz darf erst nach rechtskräftiger Subventionsverfügung des Bundes mit dem Bau begonnen werden. Die Baudirektion hat das Terminprogramm diesen Umständen angepasst und darauf hingewirkt, dass der Kanton den maximalen Bundesbeitrag von 35 Mio. Franken ausschöpfen kann. Die tatsächliche Auszahlung der Bundessubvention hängt von den finanziellen Möglichkeiten des Bundes, namentlich von der Haushaltsführung ab (Art. 126 der Bundesverfassung, sogenannte Schuldenbremse).

5. Kostenteiler zwischen Kanton und zwei Gemeinden

Der Regierungsrat hat in seinem Bericht und Antrag vom 14. November 2000, Kantonsratsbeschluss betreffend Objektkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der "Nordzufahrt Zug/Baar" mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des generellen Projektes, Vorlage Nr. 847.1 - 10372, auf Seite 18 auf § 32 des Gesetzes über Strassen und Wege (GSW) vom 30. Mai 1996 (BGS 751.14) hingewiesen. Danach kann das zuständige Gemeinwesen mit einem untergeordneten Gemeinwesen eine Kostenbeteiligung vereinbaren, wenn eine Strasse oder ein Weg im besonderen Interesse dieses Gemeinwesens liegt. Der Regierungsrat hat erklärt, die "Nordzufahrt Zug/Baar" sei zwar eine Kantonsstrasse, doch trage sie zugleich den Charakter einer Sammel- und Erschliessungsstrasse, beides seien Gemeindestrassen. Es stelle sich die Frage, inwieweit die Standortgemeinden Zug und Baar aus der neuen Strasse Nutzen zögen und daher an den Kosten zu beteiligen seien. In seinem Antrag verwies der Regierungsrat auf eine Vereinbarung nach § 32 GSW. Der Kantonsrat ging einen Schritt weiter und fixierte die Beiträge beider Standortgemeinden in seinem Beschluss selber. Der Grund blieb unverändert der besondere Nutzen, den die beiden Gemeinden aus der Erschliessungsfunktion der "Nordzufahrt Zug/Baar" ziehen werden, da wesentliche Teile der jeweiligen Gemeindegebiete von dieser Strasse direkt erschlossen werden.

Es stellt sich nun die Frage, ob die beiden Standortgemeinden Zug und Baar an der Bundessubvention aus dem Infrastrukturfonds teilhaben sollen.

Artikel 7 des Infrastrukturfondsgesetzes spricht vom Agglomerationsverkehr, dem dringende und baureife Projekte dienen sollen. Agglomerationsverkehr umfasst nicht nur nach innerkantonalem Recht bezeichnete Kantonsstrassen, sondern auch Verknüpfungen mit Gemeindestrassen, öffentlichen Verkehr, usw. Wenn eine Bundessubvention nach Infrastrukturfondsgesetz zur Verfügung steht und das Vorhaben gemischt von Kanton und Gemeinden finanziert ist, soll diese Subvention aus Billigkeitserwägungen anteilmässig den Kostenträgern zugute kommen. Der früher getroffene Kantonsratsbeschluss, der diese Frage offen liess, ist entsprechend zu ergänzen. Es geht bei der Weiterleitung von Bundessubventionen an die Gemeinden um eine neue Ausgabe im Sinne von § 25 des Finanzhaushaltsgesetzes vom 31. August 2006 (BGS 611.1).

In diesem Sinne soll der Bundessubventionsbeitrag anteilmässig auf die gemeindlichen Beiträge angerechnet werden. Die nachfolgend aufgeführten Gemeindebeiträge entsprechen nicht genau 50 % der ursprünglichen Beiträge, da nicht subventionierte, jedoch bereits ausgeführte Bauleistungen bis Ende 2007 mitberücksichtigt wurden.

Im Falle der Stadt Zug kommt Folgendes hinzu: Durch den Bau der neuen SBB-Unterführung Feldstrasse erhalten die SBB Vorteile, die sie dem Kanton Zug finanziell abgelteten. Diese Abgeltung betrifft auch eine Vorinvestition für ein zukünftiges Gleis. Nach langwierigen Verhandlungen haben SBB und Baudirektion im November 2007 den Kostenteiler bereinigt. Die Vertragsgenehmigungen laufen. Der SBB Beitrag soll der Stadt Zug und dem Kanton anteilmässig gutgeschrieben werden.

Im NS-Perimeter sind die effektiven Aufwendungen des Bundes, d.h. bis Ende 2007 mit 84 % und ab 1. Januar 2008, d.h. mit Inkrafttreten des NFA zu 100 % berücksichtigt.

Somit lautet der Kostenteiler (inkl. MwSt, ohne Teuerungsberichtigung) wie folgt:

	Kostenteiler Basis Kantonsratsbeschluss 28. Juni 2001 in Mio. Franken	Kostenteiler Basis Kostenvoranschlag Dezember 2006 in Mio. Franken	Kostenteiler unter Be- rücksichtigung der Bundessubvention und dem SBB-Anteil in Mio. Franken
Anteil Stadt Zug	13.6	16.8	8.3
Anteil Gemeinde Baar	2.8	3.6	2.0
Anteil Bund im Nationalstrassenperimeter	75.4	24.6	24.6
Anteil Kanton		58.5	29.7
Bundessubvention Infrastrukturfonds	0.0	0.0	37.7
Beitrag SBB	0.0	0.0	1.2
Total	91.8	103.5	103.5

6. Formelles

1. Kreditfreigabe

Aufgrund von § 3 Abs. 2 des Kantonsratsbeschlusses über den Rahmenkredit zur "Nordzufahrt Zug/Baar" vom 28. Juni 2001 gibt der Kantonsrat die notwendigen Mittel für die Objektkredit-erhöhung mit einfachem Beschluss frei. Nachdem der Kantonsrat bereits mit seinem Beschluss selber vorerst sofort 91,8 Mio. Franken freigegeben hat, stehen noch 11,7 Mio. Franken zur Verfügung, die der Regierungsrat nun abrufen will. Dieser Restbetrag ist nötig, um das Strassenbauwerk zu Ende zu führen. Formell soll ein separater, einfacher Kantonsratsbeschluss ergehen.

2. Teuerungsindex

Die im Kantonsratsbeschluss genannten Beträge sind nicht indexiert, wie es sonst bei Verpflichtungskrediten für Bauvorhaben üblich ist.

Der Regierungsrat hat in seinem Bericht und Antrag vom 14. November 2000 zum obgenannten Kantonsratsbeschluss unter dem Abschnitt „Kosten“ auf Seite 12 ausgeführt, dass die

Kosten den Stand vom 30. September 2000 wiedergeben würden. Der Regierungsrat beantragte einen Bruttokredit von 119 Mio. Franken. Er führte aus, der Gesamtkredit enthalte einen Zuschlag von rund 25 % als strategische Reserve, da die Basis das Generelle Projekt sei. Die Reserve wollte der Regierungsrat unter anderem bei "Projektbearbeitungen und -änderungen infolge Einsprachen" und "Verzögerungen infolge Einsprachen" einsetzen. Der Kantonsrat hat schliesslich den erwähnten, reduzierten Kredit beschlossen. Mit anderen Worten: Der Regierungsrat hat Reserven in seiner Kreditvorlage eingeplant, um Bauteuerungen infolge Einsprachen auffangen zu können. Dabei ist er vom Kostenstand am 30. September 2000 ausgegangen. Da der Kantonsrat den Kredit reduziert hat, hat er den Regierungsrat auch um die Möglichkeit gebracht, den Bauteuerungen in der Folge von Rechtsmittelverfahren zu begegnen. So oder anders war jedoch der Kostenstand zeitlich fixiert. Bei einem Rahmenkredit von 103,5 Mio. Franken und einer Teuerung von 0,99 % (Okt. 2000 - Okt. 2006) beträgt die Teuerung somit 1,03 Mio. Franken.

Inzwischen hat der Bau der "Nordzufahrt Zug/Baar" begonnen, knapp sechs Jahre nach Inkrafttreten des Kantonsratsbeschlusses. Die sonst übliche Indexierung und die vom Regierungsrat auf Seite 12 seiner Vorlage geschilderte Ausgangslage lassen eine Lücke in § 3 des Kantonsratsbeschlusses erkennen. Diese ist zu schliessen mit einem Zusatz zum Kreditbetrag "inkl. MwSt von 7,6 % und auf Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2000".

Die Lückenfüllung lässt sich umso eher vertreten, als sich nach neuem Recht, d.h. nach Finanzhaushaltgesetz vom 31. August 2006 (BGS 611.1), Verpflichtungskredite von der Preisbasis um die indexierte Teuerung bis zum Beginn der Leistungserbringung erhöhen (§ 28 Abs. 4 FHG).

3. Koordination mit Subventionsverfügung

Der Antrag für eine Beteiligung der Standortgemeinden Zug und Baar an der Bundessubvention geht davon aus, dass der Bund die Subventionsverfügung Anfang 2008 trifft und diese ohne Verzug in Rechtskraft erwächst. Die mit der Vorberatung unseres Antrags befasste kantonsrätliche Kommission wird darauf achten müssen, dass das Geschäft nach Vorliegen dieser Subventionsverfügung zur 1. Lesung gelangt. Nur so sind Subventionierung und Änderung des Kantonsratsbeschlusses koordiniert.

4. Referendums Klausel

Die Beteiligung der Standortgemeinden Zug und Baar an der Bundessubvention aus dem Infrastrukturfonds ist eine Änderung des erwähnten Kantonsratsbeschlusses vom 28. Juni 2001 zur "Nordzufahrt Zug/Baar" und somit dem fakultativen Referendum unterworfen.

5. Synopse für den Kantonsratsbeschluss

Alter Text

Neuer Text

Alter Text	Neuer Text
<p style="text-align: center;">Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des Generellen Projektes vom 28. Juni 2001</p> <p style="text-align: center;"><i>Der Kantonsrat des Kantons Zug,</i> gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung¹⁾, § 2 Abs. 1 und § 11 Abs. 1 Bst. a des Planungs- und Baugesetzes vom 26. November 1998²⁾ und § 14 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996³⁾, <i>beschliesst:</i></p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>¹Für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes "Nordzufahrt" wird zulasten der Spezialfinanzierung gemäss § 35 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996¹⁾ ein Rahmenkredit von 103,5 Mio. Franken beschlossen.</p> <p>²Der Kantonsrat gibt mit einfachem Beschluss zulasten des Rahmenkredites die Objektkredite frei, vorerst sofort 91,8 Mio. Franken.</p> <p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>¹An die Planung, den Landerwerb und den Bau des Projektes "Nordzufahrt Zug" leistet die Einwohnergemeinde Zug einen Beitrag von mutmasslich 13,6 Mio. Franken, die Einwohnergemeinde Baar einen solchen von mutmasslich 2,8 Mio. Franken.</p> <p>²Im Einzelnen tragen je für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes</p> <p>a) die Stadtgemeinde Zug einen Anteil von 30 % der Kosten, für den Projektabschnitt südlich der Gemeindegrenze Baar/Zug, ausgenommen die Unterführung der Radstrecke am Schleifiweg, deren Kosten der Kanton zu 100 % trägt;</p> <p>b) die Einwohnergemeinde Baar die Kosten für die beiden die Bauzone erschliessenden Knoten im Bereich des Neuhofs und des Unterochsenhofs.</p> <p>...</p>	<p style="text-align: center;">Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des Generellen Projektes Änderung vom</p> <p style="text-align: center;"><i>Der Kantonsrat des Kantons Zug,</i> gestützt auf § 41 Bst. b der Kantonsverfassung¹⁾, <i>beschliesst:</i></p> <p style="text-align: center;">I.</p> <p style="text-align: center;">Der Kantonsratsbeschluss betreffend Rahmenkredit für die Planung, den Landerwerb und den Bau der Nordzufahrt in Zug/Baar mit Ergänzung des Teilrichtplans Verkehr und Genehmigung des Generellen Projektes vom 28. Juni 2001²⁾ wird wie folgt geändert:</p> <p>...</p> <p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>¹Für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes "Nordzufahrt" wird zulasten der Spezialfinanzierung gemäss § 35 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996¹⁾ ein Rahmenkredit von 103,5 Mio. Franken (inkl. MwSt von 7,6 % und auf Preisbasis Schweizerischer Baupreisindex Oktober 2000) beschlossen.</p> <p>²Der Kantonsrat gibt mit einfachem Beschluss zulasten des Rahmenkredites die Objektkredite frei, vorerst sofort 91,8 Mio. Franken.</p> <p style="text-align: center;">§ 4</p> <p>¹An die Planung, den Landerwerb und den Bau des Projektes "Nordzufahrt Zug" leistet die Einwohnergemeinde Zug einen Beitrag von mutmasslich 13,6 Mio. Franken, die Einwohnergemeinde Baar einen solchen von mutmasslich 2,8 Mio. Franken.</p> <p>²Im Einzelnen tragen je für Planung, Landerwerb und Bau des Projektes</p> <p>a) die Stadtgemeinde Zug einen Anteil von 15 % der Kosten, mutmasslich 8,3 Mio. Franken für den Projektabschnitt südlich der Gemeindegrenze Baar/Zug, ausgenommen die Unterführung der Radstrecke am Schleifiweg, deren Kosten der Kanton zu 100 % trägt;</p> <p>b) die Einwohnergemeinde Baar 50 % der Kosten, mutmasslich 2,0 Mio. Franken, für die beiden die Bauzone erschliessenden Knoten im Bereich des Neuhofs und des Unterochsenhofs.</p> <p>...</p>

7. Ausblick

Die Bauarbeiten für die "Nordzufahrt Zug/Baar" haben mit dem Spatenstich am 7. Mai 2007 begonnen. Mit der Eröffnung der Nordstrasse ist ab Herbst 2009 und für die Feldstrasse ab Frühling 2010 zu rechnen.

Im KS-Perimeter wird die SBB-Linie Zürich–Zug unterquert. Hierzu sind umfangreiche Vorarbeiten und Gleisumstellungen notwendig. Diese Arbeiten mussten bei der SBB bereits im 2006 vorangemeldet werden, um die entsprechenden Zeitfenster für die Realisierung zu erhalten. Zusätzlich sind weitere Bahnprojekte, welche in Abhängigkeit zur "Nordzufahrt Zug/Baar" stehen, wie der SBB-Doppelspurausbau Cham–Rotkreuz und die 1. Teilergänzung der Stadtbahn geplant und zum Teil bereits in Ausführung. Die Versorgungssicherheit der Bahn muss jederzeit gewährleistet bleiben. Deshalb ist es unabdingbar, alle Projekte koordiniert gestaffelt zu realisieren, um mit den Arbeiten an der "Nordzufahrt Zug/Baar" spätestens Anfang Februar 2008 zu beginnen. Sollte die Subventionsverfügung nicht vor Anfang Februar 2008 eintreffen, muss die Feldstrasse mit der Bahnunterführung vermutlich bis 2012 verschoben werden, was zu massiven Mehrkosten führen würde.

8. Antrag

Zusammenfassend stellen wir Ihnen den Antrag, auf die Vorlage Nrn. 1624.2/.3 - 12589/90 sei einzutreten und Ihnen zuzustimmen.

Zug, 8. Januar 2008

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Joachim Eder

Der Landschreiber: Tino Jorio