

Interpellation von Astrid Estermann betreffend „Stadttunnel nicht auf die lange Bank schieben“

Antwort des Stadtrats vom 2. Oktober 2007

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 6. Juli 2007 hat Astrid Estermann die Interpellation „Stadttunnel nicht auf die lange Bank schieben“ eingereicht. Sie stellt darin dem Stadtrat eine Reihe von Fragen. Wortlaut und Begründung des Vorstosses sind aus dem vollständigen Interpellationstext im Anhang ersichtlich.

Wir beantworten die einzelnen Fragen wie folgt:

Frage 1:

Sind dem Stadtrat die Absichten der Zuger Regierung bzgl. Hinausschieben des Stadttunnels in eine ferne Zukunft bekannt? Wurde der Stadtrat vom Baudirektor über dessen diesbezügliche Absichten informiert? Wenn ja, wann und in welcher Form? Wenn Ja: wie hat der Stadtrat auf diese Information dem Baudirektor und der Zuger Regierung gegenüber reagiert?

Antwort:

Der Stadtrat hat von der Antwort des Regierungsrates auf die erwähnte Interpellation aus der Antwort des Baudirektors im Kantonsrat erfahren. Eine Vororientierung oder eine Konsultation des Stadtrates ist nicht üblich und fand auch nicht statt. Erste Reaktionen von Stadtratsmitgliedern erfolgten in der Neuen Zuger Zeitung vom 7. und 12. Juli 2007. Der Stadtrat hat das Thema an der ersten Sitzung nach den Ferien behandelt. Der Stadtrat hat vom kantonalen Tiefbauamt die Konkretisierung der nächsten Planungsschritte verlangt und erhalten.

Frage 2:

Wie stellt sich die Stadt zur Tatsache, dass die Zuger Regierung den Zeitrahmen für die Realisierung des Stadttunnels auf 34 Jahre ausgeweitet hat? Wie stellt sich der Stadtrat zur Tatsache, dass die Regierung den Zeitrahmen und damit auch die Prioritäten des kantonalen Richtplans in flagranter Art und Weise missachtet?

Antwort:

Der Stadtrat setzt sich vehement für den Stadttunnel ein und wünscht dessen rasche Realisierung. Die Angaben zu den Zeiträumen in der Antwort des Regierungsrates vom 26. Juni 2007 auf die Interpellation der CVP-Fraktion beziehen sich auf die Finanzen im Konto „Spezialfinanzierung Strassenbau“. Mit Ausnahme der Nordzufahrt ist keines der genannten Projekte rechtskräftig bewilligt. Erst mit der rechtskräftigen Baubewilligung kann der Zeitpunkt der Realisierung bestimmt werden. Demzufolge sieht der Stadtrat den möglichen Zeitrahmen für die Realisierung des Stadttunnels gegenüber dem kantonalen Richtplan nicht missachtet. Allerdings wünscht der Stadtrat, gestützt auf die Urnenabstimmung vom 26. September 2004, eine höhere Priorität und unterstützt diesbezüglich die Motion der Kantonsräte Werner Villiger und Rudolf Balsiger.

Der Stadtrat ist der Meinung, dass die Finanzierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur nicht auf die Mittel der „Spezialfinanzierung Strassenbau“ beschränkt werden soll. Der Ausbau der kantonalen Strasseninfrastruktur hat in den letzten 30 Jahren nicht Schritt mit dem Wachstum der Siedlung und insbesondere der Zahl der Arbeitsplätze gehalten. Der Pendlerverkehr hat massiv zugenommen, die vorhandene Strasseninfrastruktur reicht nicht mehr aus. Die „Spezialfinanzierung Strassenbau“ wird zu rund 85% aus den Erträgen der Motorfahrzeugsteuer der im Kanton Zug immatrikulierten Fahrzeuge finanziert. Dass dies nicht ausreicht, um den Nachholbedarf der Strasseninfrastruktur zu finanzieren, ist nachvollziehbar. Es wird unumgänglich sein, die dank der zugezogenen neuen Firmen gestiegene Steuererträge dafür zu verwenden.

Frage 3

Welche Schritte plant der Stadtrat, um dem Auftrag des Stadtzuger Stimmvolkes nachzukommen und die schnellstmögliche Realisierung des Stadttunnels voran zu treiben? Da offensichtlich auch finanzielle Gründe für das langfristige Hinausschieben des Stadttunnels eine zentrale Rolle spielen: macht sich der Stadtrat Gedanken über eine allfällige finanzielle Beteiligung der Stadt am Bau des Stadttunnels?

Antwort:

Am Projekt des Stadttunnels wird intensiv gearbeitet. Nach der Volksabstimmung vom 26. September 2004 wurde die Planungsstudie 2. Phase in Angriff genommen mit dem Ziel die Bestvariante festzulegen. Nach Vorliegen der ersten Ergebnisse hat der Regierungsrat am 16. September 2005 eine Planungszone zur Sicherung des Raums für den Stadttunnel verfügt. Die Planungszone muss nach 5 Jahren durch Baulinien abgelöst werden.

Der Zeitplan des Kantonalen Tiefbauamtes für die nächsten Planungsschritte sieht wie folgt aus:

- Abschluss Planungsstudie: Bestvariante Herbst 2007
- Vernehmlassung bei Stadt und kantonalen Ämtern Herbst 2007
- Festsetzung der Bestvariante im kantonalen Richtplan durch Kantonsrat 2008
- Erarbeitung des Teil-Vorprojekts mit Baulinien Herbst 2007 - Ende 2008
- Vernehmlassung zum Teil-Vorprojekt Ende 2008 - Anfang 2009
- öffentliche Auflage der Baulinien/Aufhebung der Planungszone ab Mitte 2009
- Antrag für die Erteilung des Kredits beim Kantonsrat für das Generelle Projekt ab Mitte 2009

Der Antrag für die Erteilung des Kredits beim Kantonsrat für das Generelle Projekt erfolgt unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt gültigen Priorität des kantonalen Richtplans.

Die danach folgenden Schritte sind kaum planbar, weil gegen die Festsetzung der Baulinien Einsprache erhoben werden kann. Die betroffenen Grundeigentümer können den Festsetzungsbeschluss mit Beschwerden bis ans Bundesgericht ziehen. Dies trifft für alle Kantonsstrassenprojekte zu. Deshalb muss die Phase der Realisierung der Kantonsstrassen dynamisch angegangen werden: Es sollen jene Projekte, welche über rechtskräftige Baubewilligungen verfügen, in Angriff genommen werden.

Zur Frage einer finanziellen Beteiligung der Stadt ist der Stadtrat der Meinung, dass die Finanzierung der Kantonsstrassen ausschliesslich Sache des Kantons ist. Eine Beteiligung der Stadt schliesst er aus. Die Umfahrung Cham - Hünenberg und die Tangente Zug/Baar werden vollumfänglich durch den Kanton finanziert. Wie bereits unter Antwort zu Frage 2 ausgeführt, soll die Finanzierung und damit auch der Zeitpunkt der Realisierungen sich nicht nach der „Spezialfinanzierung Strassenbau“ richten.

Frage 4

Der Regierungsrat betont in seiner Antwort, die Finanzierung der Projekte der ersten Priorität sei gesichert. Teilt der Zuger Stadtrat die Schlussfolgerung, dass das nächste anstehende Projekt der ersten Priorität, die Tangente Neufeld, mit Kosten von CHF 200 Mio. dazu beiträgt, dass der Stadttunnel auf die lange Bank geschoben wird? Wenn ja, welche Schlüsse zieht er daraus?

Antwort:

Wie vorgängig ausgeführt, sieht der Stadtrat bezüglich der Finanzierung der Projekte ein dynamischer Umgang mit den Einsatz der Finanzmittel und keine ausschliessliche Bindung an die „Spezialfinanzierung Strassenbau“. Andererseits befürwortet er, entsprechend der Ergebnisse der Volksabstimmung von 26. September 2004 und der Motion von Werner Villiger und Rudolf Balsiger, eine politische Standortbestimmung

bezüglich der Prioritäten im Kantonsrat. Der Antrag für den Kantonsratskredit für das Generelle Projekt Mitte 2009 (vgl. Zeitplan unter Antwort zu 3) bzw. dessen Behandlung wird diesbezüglich Klarheit schaffen.

Bezüglich der Tangente Zug/Baar ist der Stadtrat der Meinung, dass der Stadttunnel diese nicht ersetzen kann und dass die Projekte Stadttunnel und Tangente Zug/Baar gegeneinander nicht ausgespielt werden sollen.

Antrag

Wir beantragen Ihnen,

- von der Antwort des Stadtrates zur Interpellation Astrid Estermann vom 5. Juli 2007 betreffend „Stadttunnel nicht auf die lange Bank schieben“ Kenntnis zu nehmen und
- den Vorstoss als erledigt von der Geschäftskontrolle abzuschreiben.

Zug, 2. Oktober 2007

Dolfi Müller, Stadtpräsident

Arthur Cantieni, Stadtschreiber

Beilage:

- Interpellation von Astrid Estermann vom 6. Juli 2007 betreffend „Stadttunnel nicht auf die lange Bank schienen“

Die Vorlage wurde vom Baudepartement verfasst. Für Auskünfte steht Ihnen Stadt-ingenieur Peter Durisin unter Tel. 041 728 21 52 gerne zur Verfügung.

Parlamentarischer Vorstoss GGR

Eingang : 6.7.2007

Bekanntgabe im GGR : 11.9.2007

Astrid Estermann
Gemeinderätin Alternative
Hertistrasse 8
6300 Zug

Stadtkanzlei Zug
6300 Zug

Zug, 05.07.2007

Interpellation

Stadttunnel nicht auf die lange Bank schieben!

Am Donnerstag, 28. Juni 2007, hat der Zuger Baudirektor in der Antwort auf eine Interpellation den Zeitplan des Regierungsrates bezüglich der Strassenbauprojekte im kantonalen Richtplan ausgeführt. Die Antwort der Regierung ist seit einigen Tagen auf dem Internet bei der Alternativen Fraktion des Kantonsrates abrufbar (www.alternativefraktion.ch).

In seiner Antwort macht der Zuger Baudirektor gleich zwei brisante Aussagen, welche schwerwiegende Fragen bezüglich der Realisierung des Stadttunnels aufwerfen. Zum einen stellt der Baudirektor fest, dass in den nächsten 10 Jahren „kaum weitere Baukredite für Vorhaben der 2. und 3. Priorität zum Beschluss anstehen“. Zum anderen wird in einer Tabelle der Stadttunnel in der 3. Priorität mit einem Zeitrahmen von 34 Jahren und Realisierung bis 2040 aufgeführt. Für das einzig verbliebene Projekt in der 2. Priorität (Umfahrung Unterägeri) wird ein Zeitrahmen von 24 Jahren und eine Realisierung bis 2030 genannt.

Bekanntlich bezeichnet der kantonale Richtplan für Projekte der 3. Priorität den Baubeginn ab dem Jahr 2014. Der Richtplan hat als Zeithorizont den Zeitraum bis 2020.

Wie aus der Antwort des Baudirektors deutlich hervor geht, haben finanzielle Gründe die Zuger Regierung veranlasst, mit einem Federstrich diesen Zeithorizont um 20 Jahre auszudehnen bis in das Jahr 2040.

Das Projekt zur Entlastung des alten Zuger Stadtkernes – dem Ort mit dem grössten Verkehrsleidensdruck im Kanton Zug! - soll also auf den St. Nimmerleinstag verschoben werden.

In diesem Zusammenhang stelle ich dem Stadtrat folgende Fragen:

1. Sind dem Stadtrat die Absichten der Zuger Regierung bzgl. Hinausschieben des Stadttunnels in eine ferne Zukunft bekannt? Wurde der Stadtrat vom Baudirektor über dessen diesbezügliche Absichten informiert? Wenn Ja, wann und in welcher Form? Wenn Ja: wie hat der Stadtrat auf diese Information dem Baudirektor und der Zuger Regierung gegenüber reagiert?

2. Wie stellt sich der Stadtrat zur Tatsache, dass die Zuger Regierung den Zeitrahmen für die Realisierung des Stadttunnels auf 34 Jahre ausgeweitet hat? Wie stellt sich der Stadtrat zur Tatsache, dass die Regierung den Zeitrahmen und damit auch die Prioritäten des kantonalen Richtplans in flagranter Art und Weise missachtet?

3. Welche Schritte plant der Stadtrat, um dem Auftrag des Stadtzuger Stimmvolkes nachzukommen und die schnellstmögliche Realisierung des Stadttunnels voran zu treiben? Da offensichtlich auch finanzielle Gründe für das langfristige Hinausschieben des Stadttunnels eine zentrale Rolle spielen: macht sich der Stadtrat Gedanken über eine allfällige finanzielle Beteiligung der Stadt am Bau des Stadttunnels?

4. Der Regierungsrat betont in seiner Antwort, die Finanzierung der Projekte der ersten Priorität sei gesichert. Teilt der Zuger Stadtrat die Schlussfolgerung, dass das nächste anstehende Projekt der ersten Priorität, die Tangente Neufeld, mit Kosten von 200 Millionen Franken dazu beiträgt, dass der Stadttunnel auf die lange Bank geschoben wird? Wenn Ja, welche Schlüsse zieht er daraus?

Ich bitte um schriftliche Beantwortung.
Besten Dank.



Astrid Estermann