



Volksabstimmung Kanton Zug
14. Juni 2015

Der Regierungsrat erläutert

Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus

Behördenreferendum zum Objektkredit

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen
Ja zum Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus



Kanton Zug

03	In Kürze Gewinn für Generationen
04	Ausgangslage Verstopfte Hauptverkehrsader
05	Planung mit der Bevölkerung Mitwirkung bringt Durchbruch
06	Das Projekt Mehr als ein Verkehrsvorhaben
08	Stadttunnel Zug Dauerhafte Entlastung
10	ZentrumPlus Städtebauliche Aufwertung
12	Weitreichender Nutzen Der ganze Kanton profitiert
14	Kosten und Zeitplan Ein Mehrgenerationen-Projekt
15	Finanzierung Fairer Kostenteiler
18/20	Kontra-Argumente der Gegenkomitees
19/21	Pro-Argumente des Kantonsrats und des Regierungsrats
22	Kantonsratsvorlage

Handlungsbedarf

In der Stadt Zug führt praktisch kein Weg an der Neugasse vorbei. Das gilt zumindest für den motorisierten Verkehr. Die Folgen des Nadelöhrs sind bekannt: tägliche Staus, die alle Lebensbereiche beeinträchtigen und hohe volkswirtschaftliche Kosten verursachen.

Mitwirkung bringt Lösung

Seit Jahrzehnten gibt es deshalb Pläne, die Innenstadt mit einem Strassentunnel zu unterfahren. Eine allseits akzeptierte Lösung fand sich indes nie. Nun liegt ein Projekt vor, an dem die Zugerinnen und Zuger selbst mitgewirkt haben und das somit breit abgestützt ist.

ZentrumPlus wird massiv entlastet

Die geplanten Massnahmen entlasten die Innenstadt zwischen dem Bahnhof im Norden und dem Casino im Süden wirkungsvoll und dauerhaft. Davon profitieren alle, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Sie erhalten Vorrang, genauso wie der Busbetrieb. Die Aufenthaltsqualität nimmt somit deutlich zu, weshalb das Gebiet im Projekt ZentrumPlus genannt wird.

Tunnelsystem macht's möglich

Möglich macht den Qualitätssprung der vierarmige Stadttunnel Zug. Er ist ein kombiniertes Erschliessungs- und Entlastungssystem, das den Durchgangsverkehr mit flankierenden Massnahmen konsequent um das ZentrumPlus herumleitet.

Stadt und Kanton Zug profitieren

Das Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» geht weit über ein lokales Verkehrsvorhaben hinaus. Es eröffnet der Stadt Zug die einmalige Chance, den Bereich Bahnhof/Bundesplatz und das historische Zentrum städtebaulich aufzuwerten und neu zu beleben. Dies zum Vorteil des ganzen Kantons. Denn von einem attraktiven Hauptort profitieren letztlich alle. Für die Realisierung des Vorhabens ist ein Objektkredit von 890 Millionen Franken beantragt.

Abstimmungsempfehlung

Kantonsrat (43 Ja, 33 Nein, 2 Enthaltungen) und Regierungsrat empfehlen **Ja zum Objektkredit für das Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus»**



Ausgangslage

Verstopfte Hauptverkehrsader

Nadelöhr Neugasse

Das Zentrum der Stadt Zug ist verkehrsmässig stark belastet. Die besondere Lage der Innenstadt zwischen Berg und See lässt den Motorfahrzeugen nur wenig Raum, den Kantonshauptort zu passieren. Das eigentliche Nadelöhr ist die Neugasse. Wer die Stadt in Nord-Süd-Richtung durchfahren will, kommt an diesem Engpass nicht vorbei. Für die rund 20 000 Autos, die sich täglich durch die Gasse zwängen, ist die Kapazität längst nicht mehr ausreichend.

Folgen für Busbetrieb und Langsamverkehr

Die Folgen sind bekannt: In den Stosszeiten bilden sich regelmässig Staus. Diese reichen bis weit auf die Zufahrtsachsen hinaus und blockieren damit den Busbetrieb grossflächig. Gleichzeitig durchtrennt der dichte Verkehr alle Fuss- und Radwegverbindungen, die quer zur Kantonsstrasse verlaufen.

Zug als Standort betroffen

Schliesslich belasten Lärm und Abgase das Zentrum der Stadt Zug spürbar. Darunter leiden alle – das öffentliche Leben genauso wie Gewerbe und Anwohnerschaft. Die Konsequenz sind hohe volkswirtschaftliche Kosten und damit ein gravierender Standortnachteil für die Stadt und den Kanton Zug.

Beschleunigte Lösungssuche

Aus den genannten Gründen sind in den vergangenen Jahrzehnten verschiedene Versuche unternommen worden, das Zentrum der Stadt Zug mit einem Strassentunnel zu entlasten. Die Projekte scheiterten indes alle, sei es aus finanziellen, sei es aus politischen Gründen. Der Kantonsrat hielt jedoch am Bau eines Stadttunnels fest und nahm das Vorhaben 2004 als behördenverbindlichen Auftrag in den Richtplan auf.

Zuger Bevölkerung macht Dampf

Weiteren Rückenwind erhielt das Entlastungsprojekt zwei Jahre später. 2006 stimmten 72 Prozent der Stadtzugerinnen und Stadtzuger einer Anschubhilfe von 250 000 Franken zu und gaben dem Kanton damit ein deutliches Signal, die Planung des Stadttunnels zu beschleunigen.



Planung mit der Bevölkerung

Mitwirkung bringt Durchbruch

Motion fordert Tempo

Ende 2009 brachte eine kantonsrätliche Motion die Planung endgültig ins Rollen. Der Vorstoss beauftragte die Regierung, das Gesamtverkehrskonzept im Raum Zug - Baar - Cham mit dem Bau des Stadttunnels Zug unverzüglich zu komplettieren.

Mit der Bevölkerung planen

Der Regierungsrat beschloss daraufhin, die weitere Planung auf eine breite Basis zu stellen und die Bevölkerung daran zu beteiligen. Dies im Wissen um die zahlreichen Bedürfnisse, die es bei solchen Grossprojekten zu beachten gilt. 2010 erfolgte der Start zum Mitwirkungsprozess, an dem alle interessierten Kreise teilnehmen konnten, ob als Einzelperson oder als Teil einer Organisation.

Kreisellösung überzeugt

Die Mitwirkungsgremien öffneten zu Beginn der gemeinsamen Arbeit nochmals den ganzen Varianten-Fächer und prüften insgesamt 24 mögliche Linienführungen. Schliesslich kam es im Sommer 2011 zum Durchbruch bei der Planung. Der Vorschlag eines vierarmigen Tunnel-systems mit unterirdischem Kreisel erwies sich gewissermassen als Ei des Kolumbus. Denn mit dieser Bestvariante liessen sich die Hauptziele optimal erreichen, sprich: das Stadtzentrum zu entlasten und die Aufenthaltsqualität wirkungsvoll und dauerhaft zu verbessern.

Eindeutiger Entscheid für den Stadttunnel

Die Kreisellösung fand breite Anerkennung, und zwar über alle politischen Grenzen hinweg. Deshalb beschloss der Kantonsrat im Februar 2012, auf dieser Basis weiterplanen zu lassen. Er sprach den nötigen Projektierungskredit, und zwar mit dem geradezu historischen Ergebnis von 72:0 Stimmen.

Kantonsrat sagt Ja zum Objektkredit

Zwei Jahre später lag das Projekt vor. Am 26. Februar 2015 genehmigte das Kantonsparlament das Generelle Projekt und den Objektkredit von 890 Millionen Franken für die Realisierung des Vorhabens (43 Ja, 33 Nein, 2 Enthaltungen).

Das Projekt

Mehr als ein Verkehrsvorhaben

Weit mehr als ein Strassenprojekt

Dank der öffentlichen Mitwirkung beim Planungsprozess konnten die Interessen breiter Bevölkerungskreise, der Quartiere und des Gewerbes frühzeitig in das Projekt integriert werden. Das ist mit ein Grund, weshalb die vorliegenden Pläne nicht bloss einen Entlastungstunnel enthalten. Die Beteiligten wollten das Vorhaben von Beginn weg mit einer Aufwertung und Belebung der Innenstadt verknüpfen.

Zwei Elemente - doppelter Nutzen

Dementsprechend umfasst das Projekt zwei Teilelemente: erstens das Entlastungs- und Erschliessungssystem mit dem Stadttunnel als «Rückgrat» und zweitens das sogenannte ZentrumPlus. Das ist jener Bereich der Innenstadt, der mit flankierenden Massnahmen entlastet und städtebaulich aufgewertet wird.

Durchdachtes Gesamtsystem

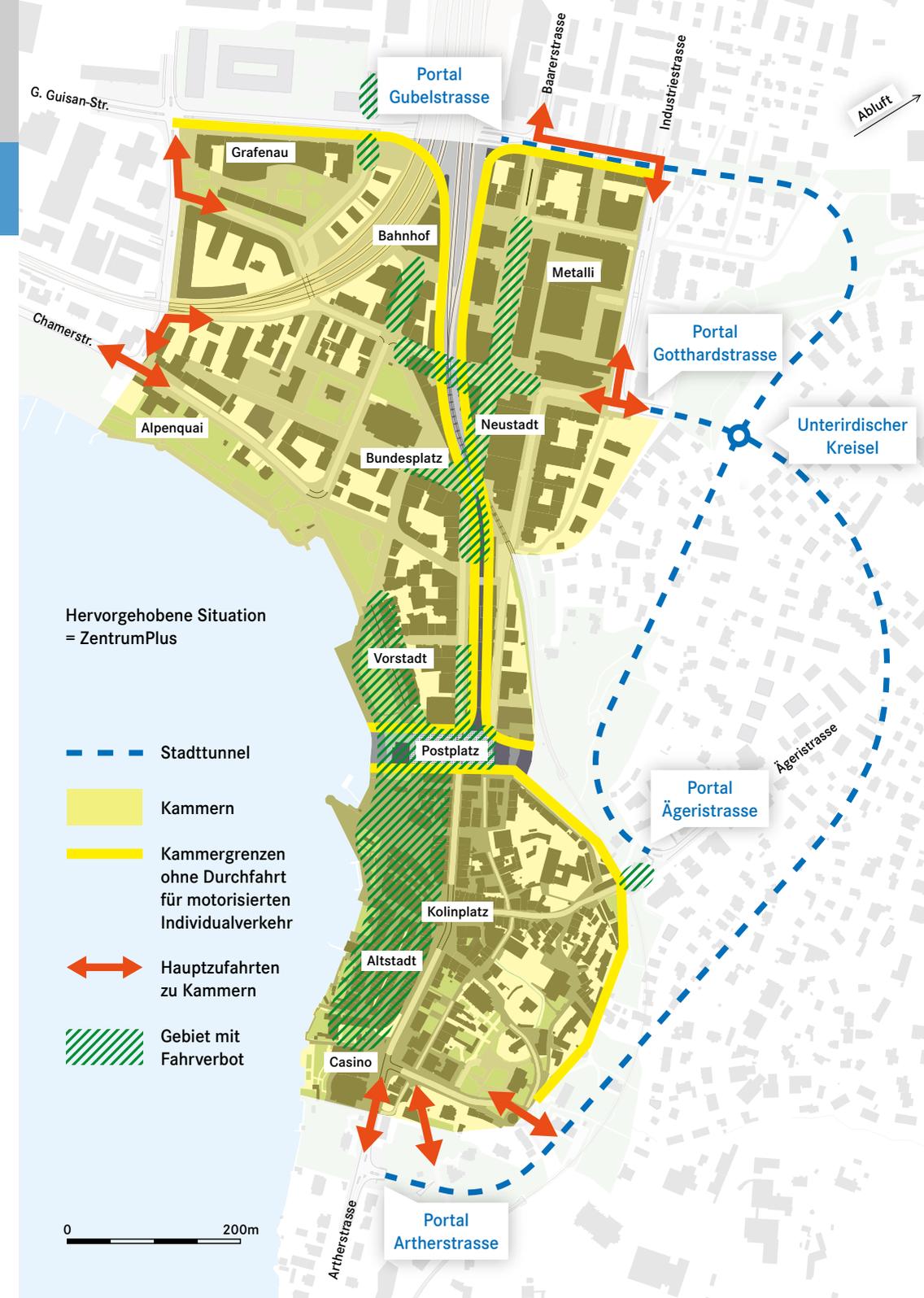
Damit der Stadttunnel zugleich entlasten und erschliessen kann, ist er als vierarmiges System mit einem unterirdischen Kreislauf als Drehscheibe ausgestaltet. Drei der Arme stellen die Verbindung zum umgebenden Kantonsstrassennetz her, und zwar mit Portalen an der Gubel-, Ägeri- und Artherstrasse. Der vierte Arm führt über das Portal an der Gotthardstrasse direkt ins Bahnhofsgebiet mit seinen zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten.

Kammern als flankierende Massnahme

Im ZentrumPlus ist es weiterhin möglich, die Wohnungen, Arbeitsplätze und Geschäfte mit dem Privatauto zu erreichen. Das Gebiet wird jedoch in drei Kammern gegliedert, die es verunmöglichen, die Stadt in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung direkt zu durchfahren. Als flankierende Massnahme leiten die Kammern den Transitverkehr konsequent in das Tunnelsystem und entlasten damit das ZentrumPlus wie gewünscht.

Gegenstand der weiteren Planung

Die Verkehrsführung in den einzelnen Kammern wird im Rahmen der weiteren Planung detailliert festzulegen sein. Ebenfalls offen ist die konkrete Gestaltung der öffentlichen Räume. Insofern sind die Visualisierungen auf den folgenden Seiten im Detail noch unverbindlich.



Dauerhafte Entlastung

Wirkungsvolle Entlastung

Die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 belegt, dass der Stadttunnel und die flankierenden Massnahmen den Verkehr im ZentrumPlus massiv und dauerhaft reduzieren. Die Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen an ausgewählten Standorten mit und ohne Stadttunnel.

Standort	2030 ohne Tunnel	2030 mit Tunnel*
Grabenstrasse	17 000 Fz./Tag	5 000 Fz./Tag
Neugasse	20 000 Fz./Tag	1 000 Fz./Tag
Postplatz	20 000 Fz./Tag	0 Fz./Tag
Vorstadt	11 000 Fz./Tag	0 Fz./Tag
Südliche Baarerstrasse	9 000 Fz./Tag	0 Fz./Tag

* Prognose 2030 ohne ZVB-Busse, Anlieferungen und Zubringerdienst

Kanalisierung des Verkehrs

Auf den Tunnelanbindungen ausserhalb des ZentrumPlus wird der Verkehr bewusst kanalisiert. Diese Hauptachsen führen vorab durch Arbeitsgebiete, so die westliche Gubelstrasse (+ 23 000 Fz./Tag), die südliche Aabachstrasse (+ 9 000 Fz./Tag) und die Nordstrasse (+ 6 000 Fz./Tag) sowie die Industriestrasse beim Metalli (+ 12 000 Fz./Tag). Wohnquartiere werden somit weitestgehend umfahren und von Zusatzverkehr verschont.

Vorteil für den Langsamverkehr

Von der Verkehrsentslastung profitiert in erster Linie der Langsamverkehr. Das sind die Fussgängerinnen und Fussgänger sowie all jene, die das Velo als Fahrzeug benützen. Die beruhigten Strassen bieten ihnen nicht nur mehr Bewegungsraum, sondern auch bessere Luft und mehr Sicherheit.

Busse verkehren pünktlich

Ein Gewinn ist die Verkehrsberuhigung auch für die Busse. Sie können alle Verkehrskammern ungehindert durchfahren und damit den gewohnten Routenplan beibehalten. Zudem bieten die verkehrsberuhigten Strassen die Voraussetzung, dass die Fahrpläne eingehalten werden.



Verkehrsberuhigte Neugasse
mit Trassee für Bus und Zubringerdienst

Städtebauliche Aufwertung

ZentrumPlus ist der Stadtkern

Das ZentrumPlus umfasst im Wesentlichen die Gebiete Bahnhof/Metalli, Neustadt/Vorstadt und Altstadt. Es ist also der eigentliche Stadtkern mit vielen öffentlichen Plätzen und Räumen, mit historischen Bauten und bedeutenden städtebaulichen Ensembles. Das ZentrumPlus umfasst aber auch die «Drehscheiben» des Detailhandels und des öffentlichen Verkehrs – Zonen also, in denen tagsüber ein besonders intensives Treiben herrscht.

Verkehr beeinträchtigt das öffentliche Leben

Heute ist der öffentliche Raum in vielen Teilen des Zuger Stadtzentrums vom Verkehr geprägt. Staus, Lärm und Abgase machen den Aufenthalt nicht sonderlich attraktiv. Dazu kommt, dass Trottoirs und Plätze vielerorts mit Fahrzeugen überstellt sind.

Aufwertung des öffentlichen Raums

Das wird sich mit dem Stadttunnel ändern. Denn dank der Verkehrs-entlastung können öffentliche Räume städtebaulich aufgewertet und mit gezielten Massnahmen in belebte und beliebte Orte umgestaltet werden. Allein schon die verstärkte Begrünung von Plätzen und Strassenräumen wird wesentlich dazu beitragen.

Viel Potenzial im Einkaufsgebiet

Die Beruhigung der Verkehrssituation bietet zudem die Möglichkeit, den Raum zwischen Bahnhof, Bundesplatz, Neustadtcenter und Metalli zu einer fussgängerfreundlichen Zone zu verbinden. Damit entsteht im Gebiet mit der höchsten Detailhandelsdichte im Kanton ein attraktiver, fussgängerorientierter Stadtteil mit bester Aufenthaltsqualität. Zudem eröffnet sich viel Potenzial für das Gewerbe, seine Einrichtungen zu modernisieren.

Vorteile für Wohnqualität

Die Verkehrsberuhigung wird sich auch positiv auf die Wohnqualität auswirken. So dürfte sich der Wohnanteil im ZentrumPlus erhöhen und dazu beitragen, die Quartiere in diesem Gebiet zu beleben und besser zu durchmischen.



Fussgängerzone Metalli - Neustadt mit Trasse für Bus und Zubringerdienst



Verkehrsberuhigte Alpenstrasse mit Stadtpark im Dreispitz

Weitreichender Nutzen

Der ganze Kanton profitiert

Stadt Zug ist ein
Wirtschaftsmotor

Die Stadt Zug ist nicht nur der Hauptort, sondern auch ein wichtiger Wirtschaftsmotor unseres Kantons. Die Stadt zählt derzeit über 7 000 Unternehmen und mehr als 40 000 Arbeitsplätze, die vielen Kantonsbewohnerinnen und -bewohnern eine Beschäftigung bieten.

Erreichbarkeit als
Schlüsselfaktor

Damit sich der Wirtschafts- und Lebensraum Zug auch in Zukunft erfolgreich entwickeln kann, muss seine Erreichbarkeit gesichert und weiter verbessert werden. Dazu braucht es eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, bei der sich die verschiedenen Verkehrsträger optimal ergänzen. Der Kanton Zug hat in den vergangenen Jahren viel dafür getan, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Die Erfolgsgeschichte der Stadtbahn ist nur das bekannteste Beispiel dafür, der Ausbau und die Verdichtung des Busangebots ein weiteres.

Leistungsfähiges
Verkehrnetz

Bedarf besteht jedoch weiterhin bei der Optimierung des Strassennetzes. Das voranzutreiben ist wichtig, weil ein flüssiger Strassenverkehr vielen Zwecken dient: dem öffentlichen Busbetrieb genauso wie dem Berufsverkehr, dem Arbeitspendeln nicht minder als Freizeit- und Einkaufsfahrten.

Verflüssigen

Der Stadttunnel Zug ist ein wichtiges Element dieses Verkehrskonzeptes. Er trägt mit der Nordzufahrt Zug–Baar und der Tangente Zug/Baar wesentlich dazu bei, den Verkehr in der dicht besiedelten Agglomeration Zug–Baar zu verflüssigen. Davon profitieren sowohl die Ortsansässigen als auch die vielen Beschäftigten aus allen Teilen des Kantons, die in Zug arbeiten.

Standortvorteile
stärken

Das Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» ist somit nicht bloss ein lokales Strassenprojekt. Indem es den Kantonshauptort als Werkplatz und als Lebensraum stärkt, verbessert es auch die Standortqualitäten des ganzen Kantons Zug. Und dies dauerhaft, denn das Vorhaben ist zum Vorteil von Generationen.



Fussgängerzone Postplatz
mit Trasse für Bus und Zubringerdienst



Kosten und Zeitplan

Ein Mehrgenerationen-Projekt

Investitionskosten

Für das Mehrgenerationen-Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» ist ein Objektkredit von 890 Millionen Franken beantragt. Der Kredit umfasst folgende Positionen:

Landerwerb, Erwerb von Rechten	144.7 Mio. Franken
Projektierung	60.5 Mio. Franken
Bau	569.2 Mio. Franken
Reserven	60.4 Mio. Franken
Mehrwertsteuer	55.2 Mio. Franken

Gesamtkosten (inkl. MWST)	890.0 Mio. Franken
---------------------------	--------------------

Baukosten

In den aufgeführten Baukosten von 569.2 Millionen Franken sind inbegriffen: die Realisierung des Stadttunnels inklusive dessen Ausrüstung, die flankierenden Massnahmen der Verkehrskammern (Signalisation usw.) und die Gestaltung der Zubringerachsen. Ebenfalls eingerechnet ist die Grundausstattung der öffentlichen Räume im ZentrumPlus. Dazu zählen u.a. bauliche Anpassungen für den Fuss-, Velo- und Busverkehr sowie die Neugestaltung der SBB-Unterführung Gubelstrasse.

Betriebskosten

Nach Inbetriebnahme des Bauwerks ist mit jährlichen Betriebskosten von rund zwei Millionen Franken zu rechnen. Dieser Wert stützt sich auf Erfahrungen mit vergleichbaren Verkehrsbauwerken.

Grobzeitplan und Finanzplanung

Die weitere Planung und der Bau des Vorhabens werden jeweils etwa sieben Jahre in Anspruch nehmen. Das heisst, dass die Bauarbeiten ungefähr 2022 begonnen und um das Jahr 2030 abgeschlossen werden können. Für den kantonalen Finanzhaushalt bedeutet der Zeitplan, dass die Investitionskosten von 890 Millionen Franken zum überwiegenden Teil (> 90 %) erst in der Rechnungsperiode 2021-31 wirksam werden.



Finanzierung

Fairer Kostenteiler

Kostenschlüssel nach Nutzen

Die öffentliche Hand und der motorisierte Individualverkehr beteiligen sich im Verhältnis des Nutzens an den Kosten des Vorhabens.

Kostenträger

Kanton Zug	235.0 Mio. Franken
Stadt Zug	100.0 Mio. Franken
Spezialfinanzierung Strassenbau	255.0 Mio. Franken
Befristete Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer*	300.0 Mio. Franken

Gesamtkosten (inkl. MWST)	890.0 Mio. Franken
---------------------------	--------------------

* Befristete Anhebung um 25 %, bis 300 Mio. Franken erreicht sind

Gemeinsame Finanzierung

Der Kanton Zug trägt mit 235 Millionen Franken rund einen Viertel zur Finanzierung des Vorhabens bei. Die Investition ist ohne Einfluss auf andere Projekte und das aktuelle Entlastungsprogramm. Weitere 100 Millionen Franken zahlt die Stadt Zug, deren Mittel vor allem zur Grundausstattung des ZentrumPlus und zum Ausbau der SBB-Unterführung an der Gubelstrasse eingesetzt werden. Den Hauptbeitrag leisten die Autofahrerinnen und Autofahrer. Sie tun dies einerseits indirekt über die «Spezialfinanzierung Strassenbau». Das sind zweckgebundene Mittel, die aus dem Nettoertrag der Motorfahrzeugsteuer und dem Kantonsanteil des Treibstoffzuschlags stammen und jährlich geöffnet werden.

Motorfahrzeugsteuer temporär anheben

Einen zweiten, direkten Beitrag leistet der motorisierte Individualverkehr in Form höherer Motorfahrzeugsteuern. Die Anhebung um 25 Prozent erfolgt zweckgebunden und befristet, bis der Teilbetrag von 300 Millionen Franken erreicht ist. Die Einnahmen bilden damit das eigentliche Fundament der Finanzierung. Nicht zuletzt erlauben sie es, die vorübergehende Verschuldung der «Spezialfinanzierung Strassenbau» ohne Fremdgelder zu überbrücken. Im nationalen Vergleich der Motorfahrzeugsteuern rückt Zug nach der Erhöhung ins obere Mittelfeld der Kantone.



Fussgängerzone Vorstadt

Viel Geld – geringe Wirkung

Am richtigen Ort sparen Stadttunnel streichen statt Buslinien

Kanton wie Stadt Zug sind in den roten Zahlen. Deshalb plant der Kanton, jährlich 100 Millionen einzusparen – unter anderem bei Schulen, Gesundheit, Kultur, Familien oder bei Buslinien! Wer gesunde Staatsfinanzen und guten Service public für die Bevölkerung will, spart lieber beim Stadttunnel.

890 Millionen – und mehr! Wer soll das bezahlen?

890 Millionen reichen nicht: 60 Millionen Reserven wurden leichtfertig gestrichen; 40 Millionen zahlt die Stadt für Zusatzmassnahmen; der unsichere Baugrund kann Mehrkosten verursachen. Nach dem Bau wird der Staatshaushalt durch Betrieb, Unterhalt, Sanierung, Abschreibung jährlich mit bis zu 40 Millionen belastet. Auch zahlen die Verursacher (Autoverkehr) so wenig wie nie zuvor an eine Kantonsstrasse: 335 Millionen stammen aus allgemeinen Geldern. Die Stadt zahlt mit 100 Millionen viel zu viel.

Zentrum zu wenig entlastet. Mehrverkehr für Aussenquartiere

Der Stadttunnel ist eine verpasste Chance für mehr Lebensqualität. Zu viele Autos dürfen trotzdem frei in zu vielen Strassen zirkulieren; autofrei wird fast nichts; die Parkplätze bleiben im Zentrum. Bei geringer Entlastung des Zentrums werden die Aussenquartiere mehr belastet. Auch liessen Regierung und Kantonsrat die Verlängerung der General-Guisan-Strasse durch die Lorzenebene zur Riedmatt im Richtplan. Die Strasse wird kommen, das Hertiquartier massive Mehrbelastungen erleiden.

Verkehrsproblem lösen statt verlagern

Der Kanton Zug boomt – das ergibt Mehrverkehr. Der Stadttunnel ist eine Fehlinvestition, denn er löst das kantonale Verkehrsproblem nicht. Er steht für eine veraltete, fehlgeschlagene Ideologie, Mehrverkehr mit Strassen zu begegnen. Mit weniger Geld, geschickten Massnahmen und echtem politischen Willen können Stadt und Kanton Zug nachhaltig entlastet werden.

Ja zum Mehrgenerationenprojekt

Investieren ist bestes Sparprogramm

Der Stadttunnel und das ZentrumPlus sind Investitionen in die Zukunft. Sie werden der Stadt und dem Kanton Zug auf Generationen hinaus Mehrwerte liefern, die betragsmässig weit über ein kurzfristiges Entlastungsprogramm hinausreichen. Ganz zu schweigen von den qualitativen Gewinnen, die ein verkehrsberuhigtes Zentrum für die Öffentlichkeit mit sich bringt.

Seriöse Berechnungen und faire Finanzierung

Die Kosten sind seriös berechnet und die Finanzierung ist fair geregelt. Den grössten Nutzen hat der Individualverkehr. Deshalb zahlt er mit 555 Millionen Franken auch am meisten. Die 235 Millionen Franken aus der Staatskasse kommen der breiten Bevölkerung zugute. Sie profitiert von attraktiven öffentlichen Räumen und sicheren Verbindungen für öV und Langsamverkehr. Die 100 Millionen Franken der Stadt fliessen vorab in die Grundausrüstung des ZentrumPlus. Weitere Investitionen der Stadt sind allein vom Bedarf abhängig.

Dauerhafte Entlastung zum Nutzen aller

Die Modellrechnungen sind eindeutig. Der Stadttunnel wird das ZentrumPlus massiv entlasten und die Aufenthaltsqualität wesentlich verbessern. Die Neugasse werden pro Tag nicht mehr 20 000 Autos passieren wie heute, sondern nur noch etwas über 1 000. Der Postplatz und die Vorstadt werden sogar fast gänzlich autofrei sein. Bei den Zufahrten zum Stadttunnel hat man bewusst darauf geachtet, den Verkehr zu kanalisieren und die Aussenquartiere zu schonen. Eine Verlängerung der General Guisan-Strasse ist dementsprechend kein Thema.

Verkehrsnetz ist Schlüssel zum Erfolg

Alle Versuche, das Verkehrswachstum einzudämmen, sind da wie dort gescheitert. Kommt dazu, dass die Verlagerung der Mobilität auf den öffentlichen Verkehr mittlerweile an Grenzen stösst, kapazitätsmässig wie finanziell. Vor diesem Hintergrund zu behaupten, die Verkehrsprobleme in Zug könnten mit «geschickten Massnahmen» gelöst werden, ist somit fern jeder Realität. Ernstzunehmende Alternativen zum Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus konnten denn auch nie präsentiert werden.

Ein überrissenes Projekt

Extreme Kosten Leere Staatskasse

Der Bau des Stadttunnels hat radikale Auswirkungen auf den Staatshaushalt. Die Finanzplanung des Kantons Zug zeigt: Ohne Sparpakete sind die liquiden Mittel im Jahr 2018 aufgebraucht. Schon im Jahr 2022 wird der Kanton Zug eine Verschuldung von 700 Millionen erreichen. Mit dem Bau des Stadttunnels haben wir im Jahr 2030 – nach dem geplanten Eröffnungsdatum – nicht nur 1 Milliarde Franken an liquiden Mitteln verbraucht, sondern darüber hinaus eine Verschuldung von 3 Milliarden Franken aufgebaut!

Minimaler Nutzen Maximale Schulden

Auch dort, wo der Verkehr abnimmt (Neugasse, Bahnhofstrasse), fahren weiterhin Busse im Minutentakt im Gegenverkehr. Auslieferungen sowie Zubringerdienst bleiben in dieser «Flanierzone» gewährleistet, auch an der Vorstadt. Nur für einen winzigen Teil der Stadt Zug ergibt sich ein minimaler Mehrwert. Der Bund stuft das Kosten-Nutzenverhältnis als ungenügend ein und zahlt keinen Beitrag. Also muss der ganze Kanton fast 1 Milliarde Franken selbst zahlen und sich dafür massiv verschulden.

Stauverlagerung Grosse Umwege

Der Stadttunnel bringt für den motorisierten Individualverkehr keine Vorteile. Mit der Verlagerung des Verkehrs durch den Stadttunnel stauen sich die Fahrzeuge anstatt in der Innenstadt einfach an den Tunnelportalen und bis in den Tunnel hinein. Das Kammersystem mit den Riegeln hat zur Folge, dass grosse Umwege gefahren werden müssen, um die Parkhäuser im Zentrum zu erreichen. Berechnungen gehen insgesamt von rund 40 000 zusätzlich zu fahrenden Kilometern pro Tag aus! Dafür sollen Automobilistinnen und Automobilisten dann auch noch separat zahlen, dies mit einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 25% für die nächsten 27 Jahre.

Ja zum Mehrgenerationenprojekt

Faire Finanzierung ohne Risiko

Die Finanzierung des Projekts erfordert weder eine Erhöhung des kantonalen Steuerfusses noch führt sie zu einer Anhäufung von Schulden. Mit 235 Millionen Franken trägt die Staatskasse gut einen Viertel zur Finanzierung bei. Damit bleiben die Ausgaben im Rahmen des Vertretbaren. Zu einer temporären Verschuldung kommt es einzig bei der Spezialfinanzierung Strassenbau. Diese wird jedoch durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer ausgeglichen, ohne dass Fremdmittel aufgenommen werden müssen.

Maximaler Nutzen ohne Schulden

Eine funktionierende Stadt braucht die Mobilität, sie soll daran jedoch nicht ersticken. Genau auf dieses doppelte Ziel ist der Stadttunnel ausgerichtet. Er stellt zum einen sicher, dass die Stadt optimal erschlossen bleibt. Zum anderen entlastet er das Zentrum vom Durchgangsverkehr, und zwar massiv. Dafür sprechen nicht nur die Verkehrszahlen. Zu diesem Schluss kommt auch der Bund, indem er dem Vorhaben die zweithöchste Kosten-Nutzen-Note erteilt. Dass Bern keinen Beitrag leistet, hat einzig damit zu tun, dass mangels ausreichender Mittel keine Grossprojekte unterstützt werden.

Stadttunnel entlastet und verflüssigt

Der Stadttunnel Zug bringt allen Verkehrsteilnehmenden nur Vorteile. Das gilt nicht zuletzt für den motorisierten Individualverkehr. Er profitiert davon, dass der Verkehr schneller durch die Stadt kommt und im Raum Zug generell verflüssigt wird. Laut Modellrechnung verringert sich die Fahrzeit aller Autos dank dem Stadttunnel um 75 Stunden pro Tag. Zudem belegen die Zahlen, dass sich die Staus nicht – wie behauptet – verlagern. Fazit: Der Stadttunnel bringt dem Privatverkehr hohen Nutzen. Dementsprechend ist die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer um 53 Franken pro Jahr (1 Liter Hubraum) bzw. 82 Franken pro Jahr (2 Liter Hubraum) angemessen.

Kantonsratsbeschluss

Kantonsratsbeschluss betreffend Genehmigung des Generellen Projekts und Objektkredit für den Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus

Vom 26. Februar 2015

Der Kantonsrat des Kantons Zug,

gestützt auf § 41 Abs. 1 Bst. b der Kantonsverfassung¹⁾ sowie auf § 14 und § 35 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996²⁾,
beschliesst:

- I. §1 ¹ Das Generelle Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» wird genehmigt.
- §2 ¹ Für das Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» wird ein Objektkredit von 890 Mio. Franken für Planung, Landerwerb und Bau beschlossen (inkl. 8 % MWST), abzüglich eines Investitionsbeitrags der Stadt Zug von 100 Mio. Franken.
^{1a} Ein Teilbetrag von 300 Mio. Franken wird mit einem Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern finanziert.
² Der restliche Objektkredit wird wie folgt belastet:
a) 52 % der Spezialfinanzierung Strassenbau;
b) 48 % der allgemeinen Staatsrechnung.
³ Der Objektkredit folgt der Teuerung. Als Grundlagen gelten
a) der Schweizerische Baupreisindex, Stand Oktober 2012, für die Planungs- und Baukosten;
b) der Index des Verbandes Schweizerischer Elektroinstallationsfirmen VSEI, Stand 2012, für die Betriebs- und Sicherheitsanlagen;
c) der Zuger Liegenschaftsindex 2012 für den Landerwerb.
- §3 ¹ An das Projekt «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» leistet die Einwohnergemeinde Zug einen Investitionsbeitrag von 100 Mio. Franken.
² Die Zahlungen der Stadt Zug werden nach Massgabe des Fortschritts beim Land- und Rechtserwerb, bei der Planung und beim Bau maximal zweimal im Jahr gemäss separat zwischen der Stadt Zug und dem Kanton Zug zu vereinbarendem Zahlungsplan fällig.
³ Der Beitrag folgt der Teuerung. Als Grundlage gilt § 2 Abs. 3 dieses Beschlusses.
- §4 ¹ Ein allfälliger Bundesbeitrag wird dem Objektkredit «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» gutgeschrieben.

¹⁾BGS 111.1
²⁾BGS 751.14

- II. Gesetz über die Steuern im Strassenverkehr vom 30. Oktober 1986¹⁾ (Stand 1. Januar 1999) wird wie folgt geändert:

Titel nach § 17 (neu)

2a Teilfinanzierung «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus»

§ 17a (neu)

Zweckgebundener Zuschlag

¹ Für die teilweise Finanzierung des Projekts «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» wird ab 1. Januar 2016 auf sämtliche Motorfahrzeugsteuern ein Zuschlag von 25 % erhoben.

² Dieser Zuschlag wird ausschliesslich dem in § 2 Abs. 1a des Kantonsratsbeschlusses betreffend Genehmigung des Generellen Projekts und Objektkredit für den «Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus» erwähnten Teilkredit gutgeschrieben.

³ Der Zuschlag wird bis zum Ende des Jahres erhoben, in dem der Teilkredit von 300 Mio. Franken vollständig amortisiert ist. Dann wird § 17a automatisch ausser Kraft gesetzt. Ein allfälliger Überschuss wird der Spezialfinanzierung Strassenbau gutgeschrieben.

⁴ Der Regierungsrat kann dem Kantonsrat ab Inbetriebnahme des Stadttunnels Zug den Antrag unterbreiten, den Zuschlag auf die Motorfahrzeugsteuern durch ein Road Pricing oder eine andere Nutzungsgebühr zu ersetzen.

- III. Keine Fremdaufhebungen.

- IV. § 1 dieses Kantonsratsbeschlusses tritt am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt in Kraft²⁾.
§§ 2-4 dieses Kantonsratsbeschlusses sowie die Fremdänderungen unterliegen der Volksabstimmung (Behördenreferendum) gemäss § 34 Abs. 4 der Kantonsverfassung³⁾. Sie treten nach der Annahme in der Volksabstimmung an einem vom Regierungsrat festgesetzten Termin in Kraft⁴⁾.

Zug, 26. Februar 2015

Kantonsrat des Kantons Zug

Der Präsident: Moritz Schmid Der Landschreiber: Tobias Moser

1) BGS 751.22
2) Inkrafttreten am ...
3) BGS 111.1
4) Inkrafttreten am ...



Abstimmungsempfehlung

Ein Gewinn für viele Generationen

Kantonsrat und Regierungsrat empfehlen
Ja zum Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus