



**Kleine Anfrage von Barbara Gysel, Philip C. Brunner, Daniel Marti, Karen Umbach und Benny Elsener  
betreffend Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zug und dem Kanton Zug zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Zug**

Antwort des Regierungsrats  
vom 23. November 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 28. Oktober 2021 haben die Kantonsratsmitglieder Barbara Gysel, Philip C. Brunner, Daniel Marti, Karen Umbach und Benny Elsener, alle Zug, die Kleine Anfrage betreffend Zusammenarbeit zwischen der Stadt Zug und dem Kanton Zug zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Zug eingereicht.

Der Regierungsrat nimmt zu den in der Kleinen Anfrage gestellten Fragen wie folgt Stellung:

1. *Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Verkehrssituation in der Stadt Zug zu entlasten ist?*

An der Haltung des Regierungsrats betreffend einer verkehrsärmeren Stadt Zug hat sich seit der seinerzeitigen Ablehnung des Stadttunnelprojekts nichts geändert. Ein Zentrum mit möglichst wenig Verkehr ist attraktiv, ökologisch sinnvoll und ist auch wirtschaftlich sowie touristisch von Bedeutung.

2. *Falls ja: Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Verkehrsentslastung mit einer einfachen, aber zielführenden Version eines Stadttunnels zu erreichen ist?*

Ja. Das damalige Projekt – insbesondere der unterirdische Kreisel – ist heute nicht mehr realisierbar. Im Vordergrund steht ein Projekt ohne Tunnelkreisel mit jeweils einem Tunneleingang und einem -ausgang (Stadttunnel 2.0). Zu beachten ist, dass ein Stadttunnel 2.0 in den kantonalen Richtplan aufzunehmen ist. Dies fordert Art. 8 Abs. 2 des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes: «Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan.»

Um die Verkehrssituation in der Stadt Zug innert nützlicher Frist zu verbessern, ist parallel zum Mobilitätskonzept die erwähnte Änderung des Richtplans für einen Stadttunnel 2.0 (Zwischenergebnis) sowie eine Vorlage für die Gesamtfinanzierung des Stadttunnels auszuarbeiten und dem Kantonsrat zum Beschluss zu unterbreiten.

3. *Falls ja: Ist der Regierungsrat vor dem Hintergrund der vom GGR erheblich erklärten Motion Stadttunnel 2.0 der Auffassung, dass der Kanton den Lead übernehmen und das Projekt auch finanzieren soll?*

Ja. Der Lead bei diesem Projekt muss beim Kanton liegen, zumal nebst der Sicherstellung der Finanzierung eine raumplanerische Absicherung im kantonalen Richtplan (Zwischenergebnis) notwendig ist.

4. *Falls ja: Ist der Regierungsrat der Auffassung, dass dem Kantonsrat im Rahmen einer Finanzvorlage ein Kredit zum Beschluss unterbreitet werden soll (Gesamtkredit von der Projektierung bis zur Inbetriebnahme), wobei das Bauprojekt generell umrissen wird (Linienführung, Standort der Portale, Normalprofil), damit innert nützlicher Frist Planungssicherheit gegeben ist (parallel soll die Stadt in einem separaten Verfahren die Planung und Gestaltung des verkehrsentlasteten Zentrums an die Hand nehmen)?*

Ja, wobei parallel zur Ausarbeitung der in der Fragestellung erwähnten Finanzvorlage die raumplanerische Absicherungen im kantonalen Richtplan im Sinne eines Zwischenergebnisses vorzunehmen ist (vgl. Antwort auf Frage 2).

5. *Falls ja: Verfügt der Kanton über die für die Finanzierung eines Stadttunnels nötigen finanziellen Mittel, wobei zu berücksichtigen ist, dass auch weitere Investitionen in die Infrastruktur möglich sein sollten?*

Ja. Nach dem Rekordergebnis 2020 mit einem Ertragsüberschuss von 285,5 Millionen Franken entwickelt sich die finanzielle Situation auch weiterhin sehr positiv. Für das Jahr 2022 wird ein Ertragsüberschuss von 204,1 Millionen Franken budgetiert, in den Planjahren 2023 bis 2025 wird mit Überschüssen in jeweils dreistelliger Millionenhöhe gerechnet.

Die finanzielle Lage des Kantons Zug wird sich in den nächsten Jahren weiterhin positiv entwickeln. Die vorhandene hohe Liquidität sowie das hohe Eigenkapital lassen nebst den schon geplanten Investitionen weitere sinnvolle Investitionsprojekte zu, um den Kanton Zug so zu positionieren, dass er auch in Zukunft erfolgreich bleibt.

Gemäss der Finanzierungsprognosen im Bericht und Antrag des Regierungsrats für das Budget 2022 und den Finanzplan 2022–2025 (siehe Seite 18 der Vorlage Nr. 3292.1 - 00000) werden die liquiden Mittel des Kantons per Ende 2021 gegen 2 Milliarden Franken betragen. Bei den im Budget und den Planjahren erwarteten Ergebnissen der Erfolgsrechnung und den eingestellten Investitionen wird sich die Liquidität per Ende 2025 auf weit über 2 Milliarden Franken erhöhen. Die Prognosen, die von der Finanzdirektion im Finanzplanungstool in verschiedenen Szenarien bis ins Jahr 2029 modelliert worden sind, deuten auf weiterhin positive Entwicklungen im Staatshaushalt des Kantons Zug hin.

Gemäss § 35 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) deckt der Kanton die Kosten für die Kantonsstrassen aus Mitteln der Spezialfinanzierung, wobei bei ausserordentlichen Bauinvestitionen überdies Beiträge aus der allgemeinen Verwaltungsrechnung zugewiesen werden können. Dafür wird ein Kantonsratsbeschluss erforderlich sein, der referendumsfähig ist. Der Bau eines Stadttunnels zur Verbesserung der Verkehrssituation stellt eine ausserordentliche Bauinvestition dar und könnte somit ausschliesslich über die allgemeine Verwaltungsrechnung finanziert werden, ohne die Spezialfinanzierung Strassenbau zu belasten.

#### **Regierungsratsbeschluss vom 23. November 2021**