

INTERPELLATION DER ALTERNATIVEN FRAKTION

BETREFFEND ZUGER STRASSENBAUPROJEKTE ANGESICHTS DES
AVANTI-VOLKSENTSCHEIDES UND DER FINANZIELLEN PERSPEKTIVEN
DES KANTONS

VOM 2. MÄRZ 2004

Die Alternative Fraktion hat am 2. März 2004 folgende **Interpellation** eingereicht:

Auch der Kanton Zug hat den Avanti-Gegenvorschlag deutlich abgelehnt. Jenseits aller divergierenden Interpretationen des Resultates kann festgestellt werden, dass der Souverän damit zwei Grundaussagen gemacht hat:

- Die einseitige Bevorzugung des Strassenbaus gegenüber dem öffentlichen Verkehr wird nicht akzeptiert.
- Angesichts der Situation der Staatsfinanzen fehlt die Bereitschaft, so grosse Summen für den Strassenbau auszugeben.

Diese klare Willensäusserung des Souveräns gilt es auch bei den anstehenden Strassenbauprojekten im Kanton Zug zu berücksichtigen.

Andererseits ist es unbestritten, dass angesichts der sich abzeichnenden Entwicklung der Kantonsfinanzen in den kommenden Jahren Möglichkeiten für Einsparungen willkommen sind. Die anlässlich der Beratung des Strassenbauprogrammes 2004 - 2011 gezeigte Grafik mit der zu erwartenden Verschuldung bei einer Realisierung aller kantonalen Strassenbauprojekte hat dem Kantonsrat mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt, dass mit einer Realisierung des gesamten Strassenbauprogrammes, wie es im TRP Verkehr in drei Prioritätsstufen festgelegt ist, allen Ernstes nicht gerechnet werden kann. Die Alternative Fraktion ist nach der Avanti-Abstimmung noch überzeugter, dass der Zuger Souverän nicht bereit sein wird, eine Verschuldung in der Strassenbaurechnung von mehr als 800 Millionen Franken im Jahre 2020 zu akzeptieren. Diese Überzeugung ist um so stärker, als diese exorbitante Verschuldung auf der kaum als realistisch zu bezeichnenden Annahme basiert, dass der Souverän in den Jahren 2005, 2010 und 2015 jeweils einer substantiellen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zustimmen wird. Ohne eine solche Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern überschreitet die Verschuldung schon im Jahre 2017 die Milliardengrenze.

Umgekehrt wird damit deutlich, dass nirgends so schnell und so wirkungsvoll gespart werden kann wie bei neuen Strassen - Geld, das nicht zusätzlich ausgegeben wird, ist gespart.

Das Ungleichgewicht bei den kantonalen Projekten bis 2020, welches mit Berücksichtigung der gemeindlichen Beiträge Ausgaben von 1.16 Milliarden Franken für Strassenbauten gegenüber 0.44 Milliarden für öffentlichen Verkehr und Radstrecken vorsieht, ist nicht nur aus ökologischen Überlegungen sondern auch unter den genannten finanziellen Prämissen nach Ansicht der Alternativen Fraktion nicht mehr länger haltbar.

Im Lichte der obigen Ausführungen stellen wir dem Regierungsrat deshalb folgende **Fragen**:

1. Welche Konsequenzen zieht der Regierungsrat aus den verkehrspolitischen Prioritäten des Zuger Stimmvolkes, wie sie in der Avanti-Abstimmung zum Ausdruck kommen?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Wahrscheinlichkeit, dass die Zuger Stimmbevölkerung bis in das Jahr 2015 dreimal einer Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern zustimmen wird? Welches Mass an Verschuldung ist der Regierungsrat bereit hinzunehmen, um die kantonalen Strassenbauprojekte gemäss TRP Verkehr zu realisieren?
3. Welche Finanzierung der kantonalen Strassenbauprojekte fasst der Regierungsrat ins Auge, wenn das Zuger Stimmvolk der Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer nicht zustimmen wird?
4. Ist der Regierungsrat bereit, angesichts des zum Ausdruck gekommenen Volkswillens und der zu erwartenden Finanzierungsprobleme eine Überarbeitung des Realisierungsprogrammes TRP Verkehr vorzunehmen und diese dem Kantonsrat vorzulegen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, bei einer solchen Überarbeitung jedes einzelne Projekt einer genauen Kosten/Nutzen-Analyse zu unterziehen und ausser kompletten Streichungen allenfalls auch Projektreduktionen oder Etappierungen in Betracht zu ziehen?

Wir bitten um schriftliche Beantwortung.
