

INTERPELLATION DER CVP-FRAKTION

BETREFFEND MASSNAHMEN FÜR DIE GLEICHZEITIGE FERTIGSTELLUNG  
DES 6-SPURAUSSBAUS DES AUTOBAHNTEILSTÜCKS A4 ZWISCHEN BLEGI  
UND RÜTIHOF UND DER A4 DURCH DAS KNONAUERAMT  
(VORLAGE NR. 1355.1 - 11776)

ANTWORT DES REGIERUNGSRATES

VOM 16. AUGUST 2005

Sehr geehrte Frau Präsidentin

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 5. Juli 2005 reichte die CVP-Fraktion eine Interpellation ein. Hintergrund ist die zeitliche Koordination des Autobahnbaus im Knonaueramt mit dem Ausbau der Autobahn im Kanton Zug.

Die Interpellantin nimmt an, dass die Autobahn durchs Knonaueramt im Jahre 2010 eröffnet wird und dass die Verkehrsdichte dadurch auf dem Zuger Teil der A4 von 65'000 Fahrzeugen pro Tag schlagartig auf rund 90'000 Fahrzeuge pro Tag ansteigt. Gleichzeitig stellt die Interpellantin fest, dass der Verkehr auf der A4 zwischen Blegi und Rotkreuz nur dann flüssig und sicher ist, wenn die Autobahn je 3 Fahrspuren aufweist. Es müsse daher alles unternommen werden um den Ausbau in diesem Abschnitt rechtzeitig in Angriff zu nehmen. Die Interpellantin denkt an eine Vorfinanzierung des Bundesanteils von 84 % der von ihr mit 114,2 Mio. Franken bezifferten Gesamtkosten.

Konkret werden vier Fragen gestellt, die wir nachfolgend wiederholen und beantworten (siehe Vorlage Nr. 1355.1 - 11776).

## A. Fragen der Interpellation und Antworten des Regierungsrates

1. *Kann der 6-Spurausbau bei gesicherter Finanzierung gleichzeitig mit der Fertigstellung der A4 durch das Knonaeramt realisiert werden?*

**Antwort:** Zurzeit ist die Finanzierung der eigentlichen Baukosten noch nicht aktuell, da es um die Projektplanung geht. Der Bundesrat hat am 4. Mai 2005 das Generelle Projekt für den Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren genehmigt. Die Baudirektion hat unverzüglich die Ausarbeitung des Ausführungs- und Auflageprojektes zu Lasten der Nationalstrassenrechnung eingeleitet. Dieses Projekt bedarf der Genehmigung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA). Es folgt die Planaufgabe mit Gelegenheit zur Einsprache (möglicher Rechtsmittelweg: Rekurskommission UVEK; Bundesgericht).

Im Anhang sind die Meilensteine bei der Entwicklung von Nationalstrassenprojekten für die Projektphasen Ausführungsprojekt bis Nutzung und Betrieb dargestellt (Auszug aus der Richtlinie "Bau der Nationalstrassen", Teil Einleitung, Ausgabe 2001, Beilage E1). Sofern keine Einsprachen eingehen, sieht ein optimistisches Terminprogramm wie folgt aus:

### Phase Ausführungsprojekt bis Planaufgabe (inkl. Genehmigung)

- Erarbeitung Detailprojekt (inkl. UVB 3. Stufe) für die Auflage	14 Monate
- Beurteilung und Zustimmung ASTRA	2 Monate
- Überarbeitung durch Kanton und Einreichung an UVEK	3 Monate
- Prüfung UVEK und Freigabe zur öffentlichen Auflage	3 Monate
- Öffentliche Planaufgabe (geplant im Frühling 2007)	1 Monat
- Entscheid UVEK (Genehmigung Ausführungsprojekt)	7 Monate

### Phase Detailprojekt bis Inbetriebnahme

- Erarbeitung Detailprojekt Kanton	15 Monate
- Genehmigung Detailprojekt durch ASTRA (BUWAL)	4 Monate
- Bau (inkl. Submissionen, Zustimmungen Vergaben durch ASTRA, Werkabnahmen, etc.) Kanton	24 Monate

Gesamter Zeitaufwand ca. 6 Jahre

Im Falle von Einsprachen und des Weiterzugs durch Rekurse ist eine entsprechende Zeitspanne einzurechnen.

Selbst im besten Fall ist es nicht möglich, den Ausbau der Autobahn im Kanton Zug auf sechs Spuren und den Bau der Autobahn im Knonaueramt zeitgleich zu vollenden.

2. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit einer Vorfinanzierung des 6-Spurausbaus der A4 durch den Kanton Zug? Ist der Regierungsrat bereit, dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage zu unterbreiten?*

**Antwort:** Die Vorfinanzierung ist nach dem massgebenden Bundesrecht nicht ausgeschlossen. Die Möglichkeit ist im vorliegenden Fall nicht ungenutzt zu lassen, weil ein Verkehrsstau auf der Autobahn im Kanton Zug weitreichende Nachteile hätte. Die Interpellantin verweist zu Recht auf den volkswirtschaftlichen Schaden. Falls der Regierungsrat dem Kantonsrat eine entsprechende Vorlage für die Vorfinanzierung dem Kantonsrat unterbreitet, dann muss er auch die Nachteile nennen. Sie ergeben sich aus den Bedingungen des Bundes. Danach ist eine Vorfinanzierung wie ein zinsloses Darlehen aufzufassen, dessen Rückzahlung zu einem unbestimmten Zeitpunkt erfolgt. Der Bund will damit vermeiden, dass ihn Beitragsempfänger unter Druck setzen und die Eidg. Räte bei der Budgetierung von vornherein gebunden sind. - Selbstverständlich sind auch bei einer Vorfinanzierung die Projekte nach bundesrechtlichen Vorgaben zu erarbeiten.

3. *Welche Massnahmen (inklusive Finanzierung) hat der Regierungsrat bisher getroffen, um die rechtzeitige Fertigstellung des 6-Spurausbaus zu sichern?*

**Antwort:** Das Gesamtverkehrskonzept PlusPunkt hat die heutige Autobahn als Rückgrat für den Strassenverkehr im Kanton Zug bezeichnet. Der folgende Teilrichtplan Verkehr hat das Ausmass der zu erwartenden Verkehrsmengen auf dem Nationalstrassennetz offensichtlich gemacht. Da gleichzeitig das Bauprogramm für die Verwirklichung der A4 durch das Knonaueramt definitiv festlag und die Fertigstellung im Jahre 2010 erfolgen sollte, drängte die Baudirektion im Juli 2002 beim ASTRA sofort auf den Ausbau des Abschnittes Blegi - Rütihof, resp. auf eine Zustimmung zur Erarbeitung eines Generellen Projektes. Sie wies insbesondere auf die Ausbaubedürfnisse im Bereich der Verzweigung Blegi hin und verlangte ein zweckentsprechendes Nationalstrassenbudget.

Das ASTRA stellte die Planung nicht in Frage. Es stimmte der Anfrage zu, so dass die Baudirektion die notwendigen Schritte einleiten konnte. Auch nach der Volksabstimmung über die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat der Regierungsrat die Arbeiten weiter

gefördert, obschon nach Inkrafttreten der ausführenden Regelungen zur NFA Planung und Bau von Nationalstrassen vollständig in die Verantwortung des Bundes fallen und der heute geltende Kantonsanteil an der Finanzierung von 16 % nicht mehr gilt und alle neu anfallenden Arbeiten vom Bund zu 100 % übernommen werden. Das ASTRA hat stets erklärt, dass der Bund die Planung, welche sich an einen engen Terminrahmen halten muss, befürwortet und ebenfalls fördert.

4. *Welche weiteren Massnahmen plant der Regierungsrat, damit die Fertigstellung des Ausbaus der A4 auf sechs Spuren gleichzeitig mit dem Bauende der A4 durch das Knonaeramt realisiert werden kann?*

**Antwort:** Planung und Bau von Nationalstrassen sind Sache des Bundes. Wie bereits in unserer Antwort auf die Frage 3 ausgeführt, hat der Regierungsrat alles getan, um den Ausbau der A4 im Kanton Zug auf sechs Spuren rasch zu planen und das Projekt öffentlich aufzulegen. Das Nationalstrassenrecht gibt die Verfahrensschritte vor. Sobald die Projektgenehmigung durch das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) rechtskräftig ist, bzw. sobald sie sich abzeichnet, werden wir die Bundesbehörde auffordern, für die Finanzierung des Ausbaus zu sorgen. Sollten sich Anzeichen ergeben, dass keine oder zuwenig Bundesmittel zur Verfügung stehen, würden wir - wie unter Frage 2 ausgeführt - dem Kantonsrat eine Vorlage zur Vorfinanzierung unterbreiten.

## **B. Antrag**

Kenntnisnahme.

Zug, 22. August 2005

Mit vorzüglicher Hochachtung

REGIERUNGSRAT DES KANTONS ZUG

Die Frau Landammann: Brigitte Profos

Der Landschreiber: Tino Jorio

## **Anhang:**

- Auszug aus Richtlinie des Bundesamtes für Strassen

Die Bearbeitung dieses Vorstosses kostete Fr. 1'440.-- (Fr. 600.-- + 7 x Fr. 120.--).

300/uk

### Anhang: Auszug aus Richtlinie des Bundesamtes für Strassen

