



**Motion von Philip C. Brunner, Daniel Stadlin, Cornelia Stocker und Urs Raschle
betreffend Stadttunnel Zug und Linienführung im Kantonalen Richtplan
vom 7. September 2015**

Die Kantonsräte Philip C. Brunner, Daniel Stadlin, Urs Raschle sowie Kantonsrätin Cornelia Stocker, alle Zug, haben am 7. September 2015 folgende Motion eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, die raumsichernden Baulinien des Stadttunnels zwischen Casino und Gubelstrasse mit Anschlüssen an der Ägeri-, Gotthard- und Industriestrasse bis zum Vorliegen des Raumordnungskonzepts 2016 (ROK16) nicht aufzuheben bzw. nicht zu streichen. Zudem sind dem Kantonsrat alternative Finanzierungsformen für Bau und Betrieb eines Umfahrungstunnels vorzulegen (z.B. Public Private Partnership).

Begründung:

Die Stimmberechtigten des Kantons Zug haben den Objektkredit für die Planung und den Bau des „Stadttunnels Zug mit ZentrumPlus“ am 14. Juni 2015 abgelehnt. Mit dieser erstmaligen Urnenabstimmung nach jahrzehntelangen Diskussionen über die Umfahrung der Altstadt der Stadt Zug sind sämtliche jahrelangen teuren Planungs- und Vorarbeiten obsolet geworden. Eine im Nachgang zur Abstimmung durch die Baudirektion bestellte, nach wissenschaftlichen Methoden durchgeführte Demoscope-Umfrage hat nun gezeigt, dass die hohen Kosten und das vom Kantonsrat vorgeschlagene Finanzierungsmodell zur Ablehnung des Projektes geführt hat. Dabei zeigte sich die zunehmende Verschlechterung der finanziellen Situation des Kantons als Hauptsorge der Stimmbürger und Stimmbürgerinnen. Diese haben somit vor allem die hohen Kosten sowie deren Finanzierung abgelehnt und nicht das eigentliche technische Projekt. Dies erwies sich auch während den Abstimmungsdiskussionen, als von der Gegnerschaft kaum Alternativen aufgezeigt werden konnten. Die Umfrage hat aber auch gezeigt, dass eine Mehrheit weiterhin eine Umfahrungsstrasse wünscht.

Wie soll sich der Kanton Zug langfristig – bis 2040 – räumlich weiter entwickeln? Diese zentrale Frage wird nun im Rahmen der Erarbeitung des Zuger Raumordnungskonzepts 2016 (ROK16) in nächster Zeit breit diskutiert, so dass es anfangs 2017 im Kantonsrat behandelt werden kann. Es wäre also unverantwortlich die bestehenden Baulinien bereits zum jetzigen Zeitpunkt aufzuheben, bevor die Ergebnisse des ROK16 vorliegen. Insbesondere das daraus resultierende Gesamtverkehrskonzept 2040. Sollten sich, wie zu befürchten ist, alternative Vorschläge nicht realisieren lassen, seien sie utopisch, zu teuer, technisch oder rechtlich nicht ausführbar, wird zwangsläufig eine erneute Diskussion zur Realisierung eines Stadttunnels zum Thema. Jeder, der die topographische Lage der Stadt Zug kennt und sich mit dem abgelehnten Projekt intensiv beschäftigt hat, weiss, dass es keine alternativen Standorte für die Portale gibt. Sollten nun die Baulinien trotzdem aufgehoben werden, würde ein Stadttunnel quasi verunmöglicht, da an diesen Orten mit grösster Wahrscheinlichkeit Bauten entstehen werden, welche eine künftige öffentliche Nutzung verhindern. Sie müssten dann wieder abgebrochen und die Besitzer entschädigt werden, was wiederum zu exorbitant hohen Kosten führen würde. An der Aussprache vom 24. August 2015 zur Thematik „Stadttunnel: Wie geht es weiter“ der Baudirektion und des Begleitgremiums konnte von den Projektgegnern wider Erwarten kein ernsthafter oder brauchbarer Lösungsansatz präsentiert werden. Für die Zukunft der Agglomeration Zug wäre es jedoch absolut fatal, wenn seine Verkehrsproblematik in naher Zukunft nicht nachhaltig gelöst werden kann. Die Ablehnung des Projektes „Stadttunnel Zug mit ZentrumPlus“ darf nicht

dazu führen, dass nun auf Jahrzehnte hinaus keine Lösung mehr möglich ist, mit welcher die Verkehrsproblematik im Zentrum der Stadt Zug sinnvoll gelöst werden kann. Deshalb dürfen die raumsichernden Baulinien keinesfalls zum jetzigen Zeitpunkt, also noch vor dem Vorliegen des Raumordnungskonzeptes 2016, aufgehoben werden. Dabei ist es durchaus angebracht, eine Entschädigung der betroffenen Grundeigentümer zu prüfen.