



**Interpellation von Martin Stuber  
betreffend Neue Verkehrszahlen für Tangente und Stadttunnel  
vom 30. April 2010**

Kantonsrat Martin Stuber, Zug, hat am 30. April 2010 folgende Interpellation eingereicht:

Bei der Abstimmung über die Tangente spielten Modellrechnungen der Verkehrszahlen eine bedeutende Rolle. So wurde im Abstimmungsbüchlein der Regierung über die Abstimmung Tangente Zug-Baar die für viele StimmbürgerInnen wichtige Aussage gemacht, dass über 35% aller Fahrzeuge vom Berg den direkten Weg auf die Autobahn suchen. Im Weiteren wurde in der Kampagne von den Befürwortern die Aussage gemacht, dass die Stadt Zug durch die Tangente stark entlastet würde und der Stadttunnel ohne Tangente nicht funktionsfähig wäre.

Dem Interpellanten liegen nun seit kurzem Verkehrsmodellrechnungen vor, die offenbar vom Oktober 2009 datieren, also vor der Abstimmung über die Tangente. Die Zahlen stellen die obenerwähnten Aussagen in Frage und werfen diverse Fragen auf, die auch im Zusammenhang mit der kürzlich vom Baudirektor anhand einer Interpellation entfachten Variantendiskussion über den Stadttunnel von höchstem öffentlichen Interesse sind.

Der Interpellant stellt dem Regierungsrat in diesem Zusammenhang die folgenden Fragen:

1. Trifft es zu, dass die Zuger Baudirektion bereits im Oktober 2009 über Berechnungen der Fa. Ernst Basler und Partner bzgl. der prognostizierten Verkehrsströme in und durch die Stadt Zug für das Jahr 2020 vorlagen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, diese Verkehrszahlen der interessierten Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen, z.B. bei der Beantwortung dieser Interpellation?
3. Trifft es zu, dass die Karte mit den Verkehrsströmen der Ägerstrasse für Fahrzeuge, welche den direkten Weg zur Autobahn suchen, einen Wert von bloss 26% ausweist?  
Falls Ja: Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass diese Zahlen im Interesse einer sachlich fundierten Diskussion der Öffentlichkeit unverzüglich zur Kenntnis hätte gebracht werden müssen?  
Wann hat der Regierungsrat Kenntnis von diesen Zahlen erhalten?
4. Trifft es ferner zu, dass auch diese Berechnungen eine längst bekannte Tatsache bestätigen – nämlich dass ein sehr beträchtlicher Teil des Verkehrs in der Stadt Zug Ziel-Quellverkehr ist?  
Falls Ja: welche Schlüsse zieht der Regierungsrat aus dieser Tatsache für die vom Baudirektor angefachte Variantendiskussion zum Stadttunnel?
5. Ist der Regierungsrat nicht auch der Meinung, dass die Tatsache des hohen Anteils an Ziel-Quellverkehr im Stadtkern (gleich gross wie der reine Durchgangsverkehr!) einen Stadttunnel nahelegt, der über Anschlüsse nahe dem Stadtkern verfügt?  
Zieht der Regierungsrat aus diesen Zahlen auch den Schluss, dass ein Stadttunnel angesichts der hohen Verkehrszahlen (rund 60'000 Fhz/Tag reiner Ziel-Quellverkehr) nur den Stadtkern wirksam vom Verkehr entlasten kann, und nicht die ganze Stadt?