



**Interpellation von Daniel Thomas Burch
betreffend Priorisierung, Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des Kantons Zug
(Vorlage Nr. 2321.1 - 14513)**

**Interpellation der Alternativen Grünen Fraktion
betreffend Finanzierungsengpässe der Zuger Hoch- und Tiefbauprojekte
(Vorlage Nr. 2341.1 - 14548)**

**Interpellation von Andreas Hausheer
betreffend Verwaltungsgebäude 3
(Vorlage Nr. 2343.1 - 14551)**

Antwort des Regierungsrates
vom 18. Februar 2014

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Sowohl im November 2013 als auch im Januar 2014 gingen diverse Interpellationen ein, welche die Finanzierung und die Finanzierbarkeit der kantonalen Hoch- und Tiefbauprojekte thematisierten. Anlass dazu gaben sowohl die Finanzierungsprognosen zu den kantonalen Investitionsprojekten als auch Beiträge in den Medien zu diesem Thema. Konkret gingen am 17. November 2013 die Interpellation von Daniel Thomas Burch betreffend Priorisierung, Planung und Realisierung von Infrastrukturprojekten des Kantons Zug, am 13. Januar 2014 die Interpellation der Alternativen Grünen Fraktion betreffend Finanzierungsengpässe der Zuger Hoch- und Tiefbauprojekte sowie am 14. Januar 2014 die Interpellation von Andreas Hausheer betreffend Verwaltungsgebäude 3 ein. Da es bei sämtlichen Eingaben im Wesentlichen um dieselbe Thematik geht, rechtfertigt es sich, die drei Interpellationen gleichzeitig zu beantworten.

Vorbemerkungen

Der Kantonsrat setzt sich zusammen mit dem Regierungsrat in den letzten Jahren dafür ein, den Nachholbedarf des Kantons Zug im Infrastrukturbereich aufzuarbeiten. Dabei steht der Bau von Schulen und Verwaltungsbauten, des ZVB-Hauptstützpunkts sowie von Strassen im Zentrum. Dies hat dazu geführt, dass in den letzten Jahren diverse Projekte vorangetrieben und zur Baureife gebracht werden konnten. Die Realisierung steht nun in den nächsten zehn bis zwanzig Jahren an.

Gemäss § 38 lit. f und g Finanzhaushaltgesetz vom 31. August 2006 (FHG; BGS 611.1) hat die Finanzdirektion die liquiden Mittel zu beschaffen und das Finanzvermögen zu bewirtschaften. Sie prüft mit der Finanzierungsprognose zu kantonalen Investitionsprojekten der nächsten zwanzig Jahre, in wie weit der Kanton die geplanten Investitionen langfristig ohne Fremdverschuldung finanzieren kann. Es geht dabei um eine langfristige Beurteilung der Liquiditätssituation des Kantons gestützt auf die Vorgaben des BAK Basel und unter Berücksichtigung der Kostenprognosen zu den wichtigsten Investitionsprojekten, die vornehmlich von der Baudirektion und der Volkswirtschaftsdirektion geliefert werden.

Die Finanzierungsprognose ist per März 2012 erstmals erstellt und im Oktober 2012, im Mai 2013 sowie November 2013 aktualisiert worden. Sie war ursprünglich als interne Information zu Händen des Regierungsrats gedacht. Weil die Finanzierungsprognose eine ursprünglich nicht geplante Verbreiterung erfahren sowie weil die Staatswirtschaftskommission deren Zustellung begehrt hat, beschliesst nun der Regierungsrat die Finanzierungsprognose bis 2030 periodisch.

Die halbjährlichen Prognosen des BAK Basel führten bei der Liquiditätssituation immer wieder zu einer neuen Ausgangslage. Die Baudirektion und die Volkswirtschaftsdirektion sahen sich letztlich gezwungen, die der Finanzierungsprognose zugrundeliegenden Projektlisten zu überarbeiten und zu korrigieren. So strich der Regierungsrat namentlich beim Strassenbauprogramm 2014–2022 rund 200 Millionen Franken gegenüber der Finanzierungsprognose vom Mai 2013. Dabei wurden folgende Projekte gestrichen:

- KS 4, Sihlbruggstrasse, Lättich–Walterswil, Baar;
- KS 4, Langgasse, Busspur Brauerei–Ägeristrasse inkl. Knoten Schutzengelstrasse, Baar;
- KS 25, Sinslerstrasse, Brunnmatt–Untermühlestrasse, Cham;
- KS H, Steinhauser-/Zuger-/Knonauerstrasse, Schochenmühlestrasse–Bahnhofstrasse, Zug/Steinhausen;
- KS J, Schochenmühlestrasse, Lorzenbrücke, Baar;
- KS K, Neugasse/Blickensdorferstrasse, Lorzenbrücke, Baar;
- KS P, Edlibach-/Neuheimerstrasse, Neuheim–Edlibach, Neuheim/Menzingen;
- KS P, Cholrainstrasse, Schmittli–Abzweiger Heiterstalden, Menzingen;
- KS Q, Neudorfstrasse, Finsterseebrücke, Menzingen;
- KS S, Allenwindenstrasse, Durchlass und Stützmauer Egg, Allenwinden;
- Bustrasse Unterführung Bahnhof Steinhausen;
- diverse Knotenumbauten;
- diverse Radwegausbauten.

Bei folgenden Projekten fanden bei der Aufnahme ins Strassenbauprogramm 2014–2022 Projekt- und Kostenoptimierungen statt:

- KS 4b, Zuger-/Baarerstrasse, Zug/Baar;
- KS 381, Ägeristrasse, Lorzentobelbrücke–Schmittli, Baar/Menzingen/Unterägeri;
- KS 381, Morgarten-/Hauptstrasse, Oberägeri–Morgarten, Oberägeri;
- KS N, Neuheimerstrasse, Lättich–Baarburgrank, Baar;
- KS P, Sihlbruggstrasse, Sand AG–Neuheim, Neuheim;
- diverse technische Einrichtungen;
- diverse Lichtsignalanlagen.

Dieses Programm hat der Regierungsrat in der Folge mit der obgenannten Reduktion zu Händen des Kantonsrats verabschiedet (Vorlage Nr. 2310.1 - 14481). Es liegt zurzeit bei der vorbereitenden kantonsrätlichen Kommission. Im Hochbau hat die Baudirektion dem Regierungsrat im Vorfeld der Finanzierungsprognose vom November 2013 ebenfalls Einsparpotenzial von rund 200 Millionen Franken unterbreitet. Die der Finanzierungsprognose des Regierungsrats vom 5. November 2013 angehängte Liste Hochbau geht beim Projekt Fokus mit dem Verwaltungszentrum 3 und dem ZVB-Hauptstützpunkt nur noch von Ausgaben von 249,5 Millionen Franken aus, wobei die der Finanzierungsprognose vom Mai 2013 zugrunde liegende Liste beim Projekt Fokus noch von 450 Millionen Franken ausging. Das Einsparpotenzial beim Projekt Fokus von rund 200 Millionen Franken setzt sich wie folgt zusammen:

- Für die Realisierung des Teils Hauptstützpunkt ZVB ist aufgrund des Bauablaufs (Etappierrückbaukonzept) sowie der Nutzungen (Provisorien und definitive Nutzungen, wie z.B. RDZ) unabdingbar, den Mittelbau gemäss Bebauungskonzept zu realisieren. Der Hauptstützpunkt ZVB sowie der Mittelbau gemäss aktuellem Bebauungskonzept machen rund 250 Millionen Franken aus.
- Der nördliche Teil der Überbauung (Verwaltung und Wohnen) oder Teile davon können aus heutiger Sicht etappiert realisiert werden. Es können damit rund 200 Millionen Franken eingespart werden. Wie die Etappierung bzw. das genaue Einsparungspotenzial aussehen kann, muss jedoch im Vorprojekt näher betrachtet werden. Diese Kosten werden bei einer Etappierung des Projekts mit Realisierungshorizont nach 2030 allenfalls dannzumal anfallen.

Daraus erhellt, dass der Regierungsrat im November 2013 die Finanzierungsprognose zu kantonalen Investitionsprojekten bis 2030 in Berücksichtigung der von der Baudirektion beantragten Einsparungen im Umfang von insgesamt 400 Millionen Franken zur Kenntnis nahm.

Die Finanzierungsprognose ist im Oktober 2013 aktualisiert worden. In der «Finanzierungsprognose für kantonale Investitionsprojekte vom Oktober 2013» wird Folgendes ausgewiesen:

Prognose:	Finanzierungsbedarf 2014–2020	1'310,8 Mio. Franken
Ausblick:	Finanzierungsbedarf 2021–2031	<u>1'419,0 Mio. Franken</u>
Total:	<u>Finanzierungsbedarf 2014–2031</u>	<u>2'729,8 Mio. Franken</u>

Der Regierungsrat weist in seinem Beschluss vom November 2013 darauf hin, dass diese Finanzierungsprognose ein internes Planungsinstrument sei und es sich dabei um eine Momentaufnahme handle. Die Planungsgrössen könnten innert kurzer Zeit grossen Schwankungen unterliegen.

Soweit die Vorbemerkungen, die für die Beantwortung der nachfolgenden Fragen wesentlich sind.

Zu den einzelnen Fragen

1. Interpellation Daniel Thomas Burch:

- 1.1 *Ist der Regierungsrat bereit, die einzelnen Projekte im Infrastrukturbereich (bis 2030) nach ihrer Wichtigkeit zu priorisieren und wenn ja, nach welchen Kriterien sollen diese Priorisierungen vorgenommen werden?*

Der kantonale Richtplan enthält die Prioritäten in Bezug auf die Verkehrsvorhaben (V 12). Der Kantonsrat hat letztmals im Jahr 2011 diese Prioritätenliste angepasst. Damit steht also fest, dass weder der Regierungsrat noch die Baudirektion, sondern nur der Kantonsrat die Prioritäten festlegen oder ändern kann. Sofern die im Richtplan festgelegten Prioritäten für Verkehrsvorhaben einer Anpassung bedürfen, hat es der Kantonsrat selbst in der Hand, diese zu ändern. Dazu bedarf es jedoch einer Richtplananpassung. Andernfalls sind der Regierungsrat und die Verwaltung an die im Richtplan behördenverbindlich festgelegten Prioritäten gebunden.

Weitere Prioritätenlisten enthält der kantonale Richtplan nicht. Falls es der Kantonsrat wünschen sollte, kann er im kantonalen Richtplan auch für öffentliche Bauten und Anlagen (Mittelschulen, Verwaltungszentrum 3) Prioritäten festsetzen. Grundsätzlich sieht das eidgenössische Raumplanungsrecht vor, dass der kantonale Richtplan aufzeigt, in welcher zeitlichen Abfolge und mit welchen Mitteln der Kanton seine Aufgaben erfüllen will. Bei den öffentlichen Bauten und Anlagen hat sich der Kantonsrat im Richtplan auf die Festsetzung der Standorte fokussiert und die zeitliche Folge offen gelassen. Mit den Kreditbewilligungen namentlich der Freigabe der Planungskredite hat es jedoch der Kantonsrat jeweils in der Hand, öffentliche Bauten und Anlagen nach seinen Vorgaben zu priorisieren.

Wie bereits dargelegt, fällt die Priorisierung von Verkehrsvorhaben sowie von öffentlichen Bauten und Anlagen in die Zuständigkeit des Kantonsrats. Dabei sind folgende Kriterien massgebend bzw. folgende Fragen sind zu beantworten:

- in verkehrlicher Hinsicht:
 - welche Verkehrsprojekte sind wichtig;
 - wo besteht der grösste Handlungsbedarf;
 - dienen die Projekte dazu, den Verkehr direkt auf das übergeordnete Netz, namentlich auf die Autobahn zu lenken (Beschluss V 3.1);
- in siedlungsplanerischer Hinsicht:
 - wo sind die Verdichtungsgebiete, die bessere Erschliessungen für ihr Wachstum benötigen;
 - wo können Siedlungen aufgewertet werden (siehe Beschluss V 3.1);
- in wirtschaftlicher Hinsicht:
 - bei welchen Projekten ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis am besten gegeben;
- in finanzpolitischer Hinsicht:
 - optimale Verteilung der Investitionen auf die zwanzig Jahre;
- in regionalpolitischer Hinsicht:
 - Berücksichtigung aller Regionen (Standortplanung Mittelschulen), wobei Schwerpunktsetzung möglich bleibt.

1.2 Für den Fall der Bejahung der Frage 1:

Welche Projekte müssen in erster Priorität umgesetzt werden, welche können zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden?

Bezüglich der Verkehrsvorhaben gibt der Kantonsrat mit der Festsetzung im kantonalen Richtplan die Prioritäten vor (V 12). Der Regierungsrat und die Verwaltung sind an die im Richtplan behördenverbindlich festgelegten Prioritäten gebunden.

Bei den öffentlichen Bauten und Anlagen enthält der Richtplan keine Priorisierung. Trotzdem hat es der Kantonsrat mit den Kreditbewilligungen namentlich für die Planung entsprechender Vorhaben in der Hand, öffentliche Bauten und Anlagen nach seinen Vorgaben zu priorisieren. Dabei orientiert er sich jeweils an den Kriterien, welche in der Ant-

wort zur Frage 1.1 aufgelistet worden sind. Nicht zuletzt spielt dabei auch die jeweilige Finanzierungsprognose des Regierungsrats eine Rolle.

1.3 *Bei welchen Vorhaben sind Etappierungen und Zwischenlösungen möglich und sinnvoll?*

Etappierungen oder Zwischenlösungen sind bei Verkehrsinfrastrukturanlagen kaum, bei Hochbauvorhaben eher denkbar. Namentlich der Stadttunnel muss als Ganzes gebaut werden. Der Bau einer ersten Etappe oder eines einzelnen Tunnelabschnitts macht keinen Sinn. Demgegenüber ist eine Etappierung bei Hochbauvorhaben, insbesondere beim Projekt Fokus mit dem Verwaltungszentrum 3 und dem ZVB-Hauptstützpunkt möglich.

Beim Projekt Fokus äusserte sich der regierungsrätliche Bericht zur Etappierung nur insofern, als es um den Bauablauf ging, der in vier Etappen unterteilt werden soll. Demgegenüber vertrat die vorberatende Kommission für Hochbauten die Ansicht, dass im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Baukredit die Möglichkeit aufgezeigt werden müsse, wie einzelne Etappen dieses Projekts eigenständig geplant und gebaut werden könnten. Die Etappierung muss deshalb nicht nur unter dem Gesichtspunkt des Bauvorgangs betrachtet, sondern im Rahmen der auf die Planung folgenden Beschlussfassung über den Baukredit geprüft werden. Die Planung selber hat die Kommission ausdrücklich von der Etappierung ausgenommen, womit der Projektierungskredit als Ganzes verabschiedet worden ist (Vorlage Nr. 2050.3 - 13967).

In diesem Sinn hat sich der Regierungsrat aus finanzpolitischen Gründen in Übereinstimmung mit der Kommission für Hochbauten mit der Verabschiedung der Finanzierungsprognose im November 2013 und einer Kürzung der Ausgaben für das Projekt Fokus um rund 200 Millionen Franken auf 249,5 Millionen Franken bereits ausgesprochen. Die weitere Projektierungsphase wird nun zeigen müssen, welche Bauteile dieses Projekts zwingend in eine erste Etappe gehören. Es ist aus heutiger Sicht davon auszugehen, dass sich bei der erwähnten Projektkürzung die Planungsendkosten um rund 4 Millionen Franken reduzieren werden.

2. Interpellation der Alternativen Grünen Fraktion:

2.1 *Aufgrund welcher Grundlagen (Kosten-Nutzen-Analyse, Notwendigkeitsanalyse, etc.) und wann hat die Gesamtregierung das in den Medien veröffentlichte Sparpotenzial / Sparprogramm, die unter anderem eine Etappierung des ZVB/VZ-Projekts (Vorlage 2050) vorsehen, eruiert und dann besprochen bzw. die Vorschläge bewilligt?*

Bei der Beantwortung dieser Frage kann auf die Vorbemerkungen in Bezug auf die Finanzierungsprognose verwiesen werden. Der Regierungsrat ging im November 2013 in der seiner letzten Prognose beim Projekt Fokus mit dem Verwaltungszentrum 3 und dem ZVB-Hauptstützpunkt nur noch von Ausgaben von 249,5 Millionen Franken aus. Mit dieser Entscheidung hat er den der Finanzierungsprognose vom Mai 2013 für dieses Projekt zugrunde liegenden Gesamtbetrag von 450 Millionen Franken um rund 200 Millionen Franken gekürzt. Der Baudirektor hat schliesslich diese Kürzung und die vorgesehene Etappierung in einem Interview den Medien kommuniziert. Angesichts der Reaktionen, welche dieses Interview ausgelöst haben, werden künftige Medienorientierungen mit ähnlicher Tragweite optimiert.

- 2.2 *Wie viel Geld des Planungskredits von 33,4 Millionen Franken für die ZVB/VZ-Neubauten wurde bereits ausgegeben bzw. welche finanziellen Verbindlichkeiten bestehen bis heute?*

Bis heute sind vom bewilligten Planungskredit in der Höhe von 33,5 Millionen Franken bereits rund 700 000 Franken für das Verwaltungszentrum 3 und rund 1,1 Millionen Franken für den ZVB-Hauptstützpunkt verwendet worden. Zudem bestehen Verbindlichkeiten (inkl. der bereits erfolgten Zahlungen) in der Höhe von rund 1,6 Millionen Franken für das Verwaltungszentrum 3 und rund 1,5 Millionen Franken für den ZVB-Hauptstützpunkt. Für die Erstellung des Vorprojekts für das Verwaltungszentrum 3 sind weitere 7,0 Millionen Franken und für den ZVB-Hauptstützpunkt weitere 5,5 Millionen Franken veranschlagt. Der Restbetrag des Kredits ist für die weitere Planung bis hin zu den Baugesuchen für das Verwaltungszentrum 3 sowie für den ZVB-Hauptstützpunkt vorgesehen.

- 2.3 *Ist die Regierung bereit, die Planung zu den ZVB/VZ-Neubauten auszusetzen, bis dem Kantonsrat ein regierungsrätlicher Zwischenbericht zur Finanzierung und allfälliger Neuplanung der ZVB/VZ-Neubauten sowie der anderen Infrastrukturprojekte vorliegt und der Kantonsrat selber entscheiden kann, wie weiter vorgegangen wird?*

Der Kantonsrat hat mit Bezug auf die vorberatende Kommission für Hochbauten (Vorlage Nr. 2050.3 - 13967) die Planung des Verwaltungszentrums 3 sowie des ZVB-Hauptstützpunkts ausdrücklich von der Etappierung ausgenommen, indem er den Projektierungskredit als Ganzes verabschiedet hat. Gemäss vorberatender Kommission muss nun in der Planungsphase eine mögliche Etappierung aufgezeigt werden. Die Baudirektion startet im Februar 2014 mit der Ausarbeitung der Vorprojekte. Erst nach Abschluss dieser Phase – voraussichtlich in einem Jahr – wird die Baudirektion die Frage nach der Etappierung beantworten können. Dieses Vorgehen macht nur schon deshalb Sinn, weil es beim gesamten Projekt Fokus um komplexe bauliche und funktionale Zusammenhänge geht, die nicht isoliert auf das Verwaltungszentrum 3 oder den ZVB-Hauptstützpunkt aufgeteilt werden können.

- 2.4 *Wenn wie vom Baudirektor skizziert, die neuen Räumlichkeiten für die Verwaltung am Standort Aabachstrasse später oder gar nicht gebaut würden, was bedeutet dies für die Büroraumplanung?*

Diese Frage kann der Regierungsrat erst nach Abschluss des im Februar 2014 startenden Vorprojekts, d.h. frühestens in einem Jahr beantworten.

- 2.5 *Gemäss Vorlage zum Stadttunnel soll erstmals ein Strassenprojekt nicht vollumfänglich aus dem Strassenbaufonds, sondern zu grossen Teilen aus der laufenden Rechnung (Reserveentnahme) finanziert werden. Macht dieser Paradigmawechsel aufgrund der vom Baudirektor skizzierten Finanzierungsprobleme gerade auch im Hochbau Sinn? Wie steht die Regierung zur Möglichkeit, aus den Reserven dem Strassenbaufonds zeitlich befristete Kredite zu gewähren?*

Vorab ist zur Fragestellung der Interpellantin folgende Präzisierung anzubringen: Die Spezialfinanzierung Strassenbau ist in § 35 Gesetz über Strassen und Wege vom 30. Mai 1996 (GSW; BGS 751.14) geregelt. Gemäss Abs. 2 dieser Bestimmung können bei ausserordentlichen Bauinvestitionen Beiträge aus der Verwaltungsrechnung (d.h. der

allgemeinen Staatsrechnung) zugewiesen werden. Es handelt sich also nicht um eine Finanzierung aus der laufenden Rechnung.

Mit dem Projekt Stadttunnel samt ZentrumPlus wird ein integrales Bauwerk geschaffen, das allen Benutzergruppen direkt, aber auch indirekt dient. Das Werk als Gesamtes ist mehr als die Summe seiner Teile und überstrahlt die eigentlichen baulichen Massnahmen bei Weitem. Es stärkt den Kantonshauptort als guten und attraktiven Wirtschaftsstandort. Aus diesen Gründen würde eine Zuordnung der Kosten auf die verschiedenen Benutzergruppen nach Massgabe der jeweils beanspruchten Verkehrsflächen dem Projekt Stadttunnel samt ZentrumPlus kaum gerecht werden. Ohne Stadttunnel gibt es kein ZentrumPlus, keine Aufwertung für den Langsam- und keine Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs. Sämtliche Benutzer, namentlich der motorisierte Individualverkehr (MIV), der Langsamverkehr (LV) sowie der öffentliche Verkehr (ÖV) profitieren in gleichem Mass von diesem Projekt. Mit Fug und Recht könnte man also davon ausgehen, dass die Gesamtkosten auf die drei Benutzergruppen gleichmässig, d.h. je zu einem Drittel verteilt werden könnten. Bei sämtlichen Strassenbauprojekten läuft einzig die Finanzierung der Anlagen für den MIV über die Spezialfinanzierung Strassenbau. Die Kosten für den LV und den ÖV werden heute schon jeweils der allgemeinen Staatsrechnung belastet. Kommt also der Nutzen gewisser Anlagen mehrheitlich der Allgemeinheit zu, werden diese Ausgaben nicht der Spezialfinanzierung Strassenbau, sondern der allgemeinen Staatsrechnung belastet. Beim Projekt Stadttunnel samt ZentrumPlus betrifft dies folgende Elemente:

- öffentlicher Verkehr;
- Langsamverkehr:
 - Veloverkehr;
 - Anlagen für den Fussgängerkehr;
 - Flanierzonen;
- Attraktivitätssteigerung des Kantonshauptorts mit lebendigen und anziehenden Einkaufsbereichen;
- Beitrag zu einer positiven und zukunftsgerichteten Entwicklung der Stadt Zug als Wirtschaftsmotor des Kantons.

Vor diesem Hintergrund ist die Belastung des Objektkredits – wie sie der Regierungsrat beantragt – zu 50 % der Spezialfinanzierung Strassenbau und zu 50 % der allgemeinen Staatsrechnung mehr als gerechtfertigt. Von einem Paradigmawechsel könnte man höchstens dahingehend sprechen, dass der Regierungsrat die Verteilung der Gesamtkosten nicht gleichmässig, d.h. je zu einem Drittel auf die drei Benutzergruppen beantragt hat. Dies hätte sogar bedeutet, dass lediglich ein Drittel über die Spezialfinanzierung Strassenbau und zwei Drittel über die allgemeinen Staatsmittel hätten finanziert werden müssen. Mit der vom Regierungsrat beantragten Finanzierung kann ausserdem gewährleistet werden, dass sich die Spezialfinanzierung Strassenbau bis zirka 2050 aus eigenen Kräften wieder erholen kann, ohne dass zusätzliche Mittel einfliessen müssen.

Die Interpellantin fragt sich, ob dieser Paradigmawechsel aufgrund der vom Baudirektor skizzierten Finanzierungsprobleme gerade auch im Hochbau Sinn mache. Es ist soeben aufgezeigt worden, dass es beim Stadttunnel samt ZentrumPlus keinen Paradigmawechsel gibt. Des Weiteren darf der Strassenbau nicht mit Hochbauvorhaben verglichen werden. Hochbauten werden immer aus Mitteln der allgemeinen Staatsrechnung beglichen,

weil der Kanton – im Gegensatz zum Strassenbau – über keine Spezialfinanzierung verfügt.

3. Interpellation von Andreas Hausheer:

3.1 *Deckt sich die Haltung der Regierung mit jener von Regierungsrat Heinz Tännler, dass auf das Verwaltungsgebäude verzichtet werden kann?*

3.2 *Wie lautet die Begründung zur Frage 1?*

Mit Verweis auf die Vorbemerkungen und die Beantwortung namentlich der Fragen 1.3 und 2.1 kann an dieser Stelle wiederholt werden, dass der Regierungsrat aus finanzpolitischen Gründen im November 2013 einer Etappierung des Projekts Fokus mit dem Verwaltungszentrum 3 und dem ZVB-Hauptstützpunkt zugestimmt und die Investitionen bis 2030 auf diesem Areal in seiner Finanzierungsprognose auf 249,5 Millionen Franken gekürzt hat. Der Kantonsrat wird schliesslich definitiv darüber entscheiden.

3.3 *Wie viel vom Projektierungskredit wurde schon verbraucht (abgeschlossene Aufträge, erteilte Aufträge; jeweils aufgeteilt in Verwaltungsgebäude und ZVB-Stützpunkt)?*

Bezüglich der Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Antwort in Ziffer 2.2.

3.4 *Müsste aufgrund der oben zitierten Aussage von Regierungsrat Heinz Tännler (Verzicht auf das Verwaltungsgebäude 3) die Projektierung nicht sofort zumindest für das Verwaltungsgebäude sistiert werden?*

3.5 *Wie lautet die Begründung zur Frage 4?*

Bezüglich der Beantwortung dieser Frage verweisen wir auf die Antwort in Ziffer 2.3

Antrag

Kenntnisnahme.

Zug, 18. Februar 2014

Mit vorzüglicher Hochachtung
Regierungsrat des Kantons Zug

Der Landammann: Beat Villiger

Die stv. Landschreiberin: Renée Spillmann Siegwart

Beilage:

- Kostenprognose Grossprojekte Hochbau vom 23. Oktober 2013

280/mb